

Raúl Scalabrini Ortíz
**HISTORIA DE LOS
FERROCARRILES
ARGENTINOS**

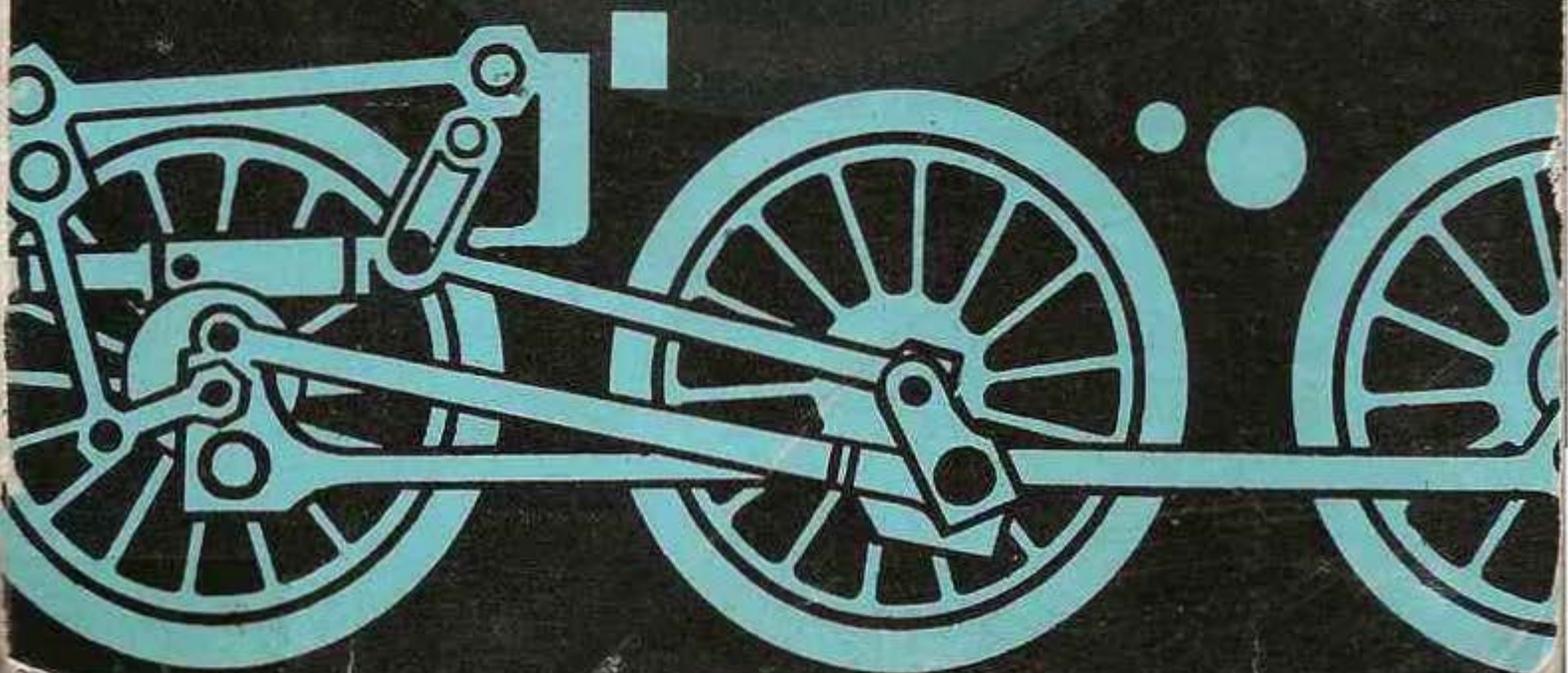
7ª EDICION

CON UN APENDICE DE LA LEY MITRE



EDITORIAL PLUS ULTRA

Proponemos hacer...



Raúl Scalabrini Ortiz

**HISTORIA
DE LOS
FERROCARRILES
ARGENTINOS**

7ª EDICION

Con un apéndice de la Ley Mitre

ALGUNAS OBRAS DEL AUTOR

- 1918 *Errores que afectan a la taquimetría*. Publicación del Centro de Estudiantes de Ingeniería.
- 1937 *Los ferrocarriles, factor primordial de la independencia nacional*. Folleto editado por el Centro de Estudiantes de Ingeniería de La Plata.
- 1938 *El petróleo argentino*. Cuadernos F.O.R.J.A., N° 4.
- 1939 *Historia del primer empréstito argentino*. F.O.R.J.A.
- 1942 *La gota de agua*. Folleto de política internacional.
- 1946 *Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino*. Unión Revolucionaria.
- 1946 *Defendamos los ferrocarriles del Estado*. Unión Revolucionaria.
- 1947 *Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino*. Editorial Reconquista.
- 1948 *Identidad y línea histórica de Yrigoyen y Perón*. Editorial Reconquista.
- 1948 *El capital, el hombre y la propiedad en la vieja y la nueva Constitución Argentina*. Editorial Reconquista.
- 1950 *Perspectivas para una esperanza argentina*. Editorial Hechos e Ideas.
- 1957 *Aquí se aprende a defender a la patria*.
- 1973 *Yrigoyen y Perón*. 2a edición. Editorial Plus Ultra.
- 1973 *El hombre que está solo y espera*. 14a edición. Editorial Plus Ultra.
- 1973 *Tierra sin nada, tierra de profetas*. 2a edición. Editorial Plus Ultra.
- 1973 *La manga*. 2a edición. Editorial Plus Ultra.
- 1973 *Política Británica en el Río de la Plata*. 6a edición. Editorial Plus Ultra.
- 1974 *Bases para la reconstrucción nacional*. 2a edición, Editorial Plus Ultra.

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
Ubicación inicial	7
Prólogo para la segunda edición completa.....	13
A manera de prólogo para la primera edición completa.....	15
Historia del Ferrocarril Oeste	25
Historia del Ferrocarril Central Argentino	93
Historia del Ferrocarril Central Córdoba.....	199
Historia del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (1ª parte).....	279
Historia del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (2ª parte).....	303
Historia del Ferrocarril Trasandino	325
Historia de los Ferrocarriles del Estado	343
Historia del Ferrocarril del Este.....	371
Explicación y disculpa final	385
Oportunidad de la nacionalización ferroviaria.....	391

UBICACIÓN INICIAL

Europa jamás buscó en América el establecimiento de una filialidad. Fue hostil y casi cruel con lo autóctono, primero; con lo asimilado, después. Europa sólo quiso extraer oro, al principio. Minerales, más tarde. Materia primar y alimentos, ahora. De fuerza y compulsión se valió antes. De habilidad y astucia financiera, actualmente. De todos modos, fue de provecho la finalidad. Por eso el estudio del factor económico es fundamental en las relaciones de Europa y América.

Las razas autóctonas fueron exterminadas en la rapiña de la conquista y en la explotación minera. El gaucho ganadero fue ahogado por las olas de inmigración agrícola. El espíritu de América, baldío de cuerpo y más una idea que una realidad, se mantuvo indemne a través de las vicisitudes y renació entero en las poblaciones creadas por los hijos de esos inmigrantes europeos.

Como el indio, como el gaucho, Europa se apronta a exterminar esos nuevos americanos por la extenuación corporal, la decrepitud de la anemia, la tlesesperanza y la humillación espiritual.

Mostrar cómo esa exterminación fue posible y cómo se realiza en todos los días del presente debe ser objeto primordial de la inteligencia americana que quiera ser leal a su propio pueblo. No es ella tarea distraída ni que pueda atraer a los hombres de vanidad y de codicia. La urdimbre financiera y económica del encadenamiento son hilos finísimos de obligaciones parciales que se sostienen y consolidan con una ceñida trama de conocimientos parciales, de ignorancias parciales y de mentiras formuladas con increíble aplomo.

Desgracia de América fue la venalidad, por ingenuidad o por mala fe, de la inteligencia con mando y de la inteligencia desocupada. Esperanza de una salvación es el acercamiento de la inteligencia a los problemas americanos y su fidelidad hacia ellos.

Entre sus números y sus documentos, este libro sólo encierra una fraternidad y el deseo de servirla. Ojalá sirva de huella para otros caminadores más enérgicos y se haga acción en la voluntad de todos.

La convicción de que lo americano es lo popular lleva la preocupación del autor hacia los números inmensos, que son como el apellido de la colectividad. Sólo allí reside la esperanza de una familia americana.

Lo desunido y despegado es característicamente americano en estos cuatro siglos transcurridos, hasta el punto de inducir a la creencia de que es determinado y bien premeditado por los que se aprovechan de esa desunión.

Hoy lo colectivo americano es una suma de individualidades dispersas y enquistadas cada una en su propio problema, supuesto, sin estudio, particular y contingente, y no como es: general y colectivo. América no tiene voz genérica, porque lo que asume esa representación es una impostura de que se valió y se vale el interés europeo.

Las voces públicas proclaman sin desmayo un optimismo renovado cada día, pero lo americano está encerrado en la mudéz de esa choza de barro y de paja en que el agricultor orea los sudores con que regó el trigo, que comerá Europa, no sus hermanos americanos.

Lo americano llega apenas perceptible en el cuchicheo que va de boca en boca relatando miserias e insinuando desmayos. Lo americano es tan fragmentario e imperceptible que sólo lo advierte el apaciguado de pasiones inmediatas y propias y no alcanza al entremezclado en fragores de banderías ajenas. Nuestra esperanza está, sin embargo, exclusivamente, en ese casi imperceptible quejido de la pudorosa miseria americana y no en el extraño estrépito con que se nos quiere ensordecen.

Unos, primero, y otros más tarde, fue la táctica. Azuzar una parcialidad americana contra la restante, enardecer un localismo o una discrepancia conceptual fue método de conquista que nos revelará la historia de la realidad, aún por escribirse.

Olvidar el problema de los otros es traicionar su propio problema, porque la expoliación sube como una gangrena por el cuerpo americano. Antes fueron sólo los restantes indios de los altiplanos peruanos o los gomeros de la zona tórrida, menospreciados en la consideración del porteño intelectual o dirigente. Más tarde fueron nuestros propios agricultores y apacentadores de ganado los que hubieron de cubrir su pobreza con las bolsas de arpillera de sus granos. Hoy ya es hasta la ciudad más orgullosa la que cae en una menesterosidad apenas engañada bajo espejismos de pesos desvalorizados y de sueldos y jornales cercenados con los más variados pretextos. Mañana será más grave aún: la gangrena subirá hasta la esperanza misma de América, ya humillada por una pobreza sin dignidad, porque la avasalladora voluntad exigirá la sangre misma de América para la defensa de una de las parcialidades de Europa. En este naufragio, el egoísmo sólo servirá para acrecentar y precipitar la catástrofe. Es indispensable silenciar lo propio para salvarlo.

Allá por el mes de julio de 1816, el Congreso de las Provincias Unidas del Río de la Plata, reunido en Tucumán, dio, anticipadamente, un manifiesto para hoy. Dice así: "Pueblos, Ejércitos, Ciudadanos: Por segunda vez os conjuramos. Dad una tregua en estos fatales momentos a vuestras disensiones y querrelas y consagrad a la salud de la patria un silencio obsecuente que deje perceptibles y eficaces sus clamores."

• • •

Unir sobre lo fundamental es tarea americana y de legítima reivindicación, así como desunir por futilidades o por doctrinas ajenas a la conveniencia americana es tarea del interés europeo y de sus cómplices. Para unir, es preciso comprender. Para comprender, hay que conocer. Enseñar la comunidad de los intereses es practicar el sentimiento fundamental de América, inmensa fraternidad sin hermanos.

Como el cáncer que consume el mismo cuerpo que aniquila, así vive en el cuerpo americano el núcleo mediador de la explotación extranjera, curiosa asamblea de abogados, intermediarios de empréstitos, correteadores de empresas, comisionistas de compañías, gerentes, síndicos, directores de ferrocarriles, simples y vanos enriquecidos en dependencia de ofertadores de la

riqueza e intelectuales enternecidos por las lisonjas astutas de lo europeo.

Las redes de venales están tendidas en todos los campos en que subsiste una posibilidad de dominio. Los hay verbalmente declarados como amigos del pueblo y los hay despreciadores ostensibles de lo popular. Descubrir su genealogía gemela y revelar su parentesco espiritual y económico es clasificación de conocimiento más imprescindible que la clasificación botánica de Linneo que se enseña en todas las escuelas.

Muchos de esos venales son de una alardeada natividad americana y de un linaje que a veces suma cien años. Pero tres o cuatro generaciones no cambian más la rigidez de la herencia que una natividad sin antecedentes. Por la sangre, a la corta o a la larga, todos somos europeos. Lo indiscutiblemente americano fue tronchado de América.

América es un sentimiento, un estado de alma, no una materialidad y menos una consanguinidad. Ser poroso para ese sentimiento y no impermeable puede únicamente motivar una jactancia de americanidad. El simple nacer aquí de padres aquí nacidos es un ocurrimiento de índole civil no trascendente. Hijos de extranjeros fueron Moreno, San Martín y Belgrano, ejecutores de la primera liberación americana del Río de la Plata.

Ensalzar los tipos del pasado americano y contraponerlos en rivalidad con lo actual es incurrir en complicidad, de simonía o de tontera, con el esquilmador extranjero de ayer y de hoy. Es pugnar por su mantenimiento mañana y facilitar, con el relajamiento de las energías americanas presentes, el triunfo de los que a toda costa están procurando usar las armas de su dominación económica para arrastrar estos pueblos, políticamente inermes, a la catástrofe que devasta los campos de Europa.

Lo americano es lo constantemente presente, no lo fenecido. Es lo que está llegando, no lo que pasó. Es lo que haremos, no lo que hicimos. Valemos, no por lo que en nosotros se cierra, narraciones de despojos y sucesivo hundimiento de lo nativo; valemos por lo que vamos abriendo y anunciando. Tradición de esperanza nos justifica y sostiene.

La Argentina está en retardo en el cumplimiento de su deber. Vendida a su falsa opulencia, entró en desdén y se creyó europea, no americana. Fue tal su ofuscación, que hasta lo europeo mismo llegó a despreciar a ratos. La realidad se había des-

vanecido detrás de cuatro frases hábiles. Mirábamos la mano izquierda del prestidigitador, mientras la derecha nos hurtaba los frutos de nuestro trabajo y procura, ahora, hurtarnos nuestras propias vidas.

Pueblo pobre: así es el nuestro. Llanuras insípidas en que la imaginación trabaja constantemente, ríos inhumanos, montañas inaccesibles y estériles conforman la patria. El fruto de sus pampas es para otros y para otros sus carnes y sus pensamientos. Estamos de prestado sobre la tierra que aún está sin conquistar y sobre la que tenemos apenas una leve apariencia de dominio político, no real. La Argentina es un ejemplo típico de América. Sus problemas son los problemas de todo este martirizado continente. América entera late en ellos.

El trabajo que antecede fue escrito y publicado en 1935. Pareció útil reproducirlo en la cabecera de un libro de técnica y minuciosidad en que el lector puede perder la visión de conjunto y sumirse equivocadamente en la falsa perspectiva del detalle.

Es preciso decir que la palabra América se emplea con un sentido restrictivo y en la imaginación del autor sólo representa esa fracción del continente que tiene una unidad de idiomas, de razas fundadoras, de religiones, de costumbres y que geográficamente llega hasta el límite de Méjico.

Frente al derrumbe de las fuerzas que durante los últimos siglos han asumido y representado la voluntad de Europa, es urgente que América, la fracción de América expoliada y sojuzgada, establezca indubitablemente sus derechos a la existencia y a la elaboración de su propio destino.

Reivindicar, como un patrimonio genuinamente americano, el llamado capital extranjero es plantear el futuro en términos resolubles. La nueva ordenación del mundo no debe tomarnos desprevenidos ni indefensos. Afirmados en un pie de igualdad y de mutuo respeto, Europa y América pueden establecer las bases de una amplia colaboración, para bien de todos.

PRÓLOGO PARA LA SEGUNDA EDICIÓN COMPLETA

La nueva edición de este libro aparece en un momento excepcional de la vida argentina. Es un momento rebotante de inquietudes, de disconformidades, de recelos, pero abierto, también, a la esperanza.

Al escribir la *Explicación y disculpa final*, para la edición anterior, esa esperanza no existía aún. El movimiento de setiembre de 1955, producto de la capitalización en favor del extranjero, de pequeñas disconformidades de orden local, había revertido el proceso argentino hasta un punto tal, que el retorno a las prácticas de subordinación colonial que aniquilaron los mejores esfuerzos argentinos en el transcurso de un siglo y medio, se ofrecía como una aniquilante perspectiva de futuro.

En otras publicaciones he analizado esa técnica de prestidigitador que los pueblos poderosos usan para burlar los mejores designios de los pueblos más débiles. La "revolución" de setiembre de 1955 fue un buen ejemplo de esa técnica. Los pretextos del estallido fueron dados por circunstancias exclusivamente políticas, pero la "revolución" misma sirvió para reacomodar en los puestos clave a los viejos servidores del antiguo capital británico. Esos servidores —maltrechos por los años y la denuncia concreta de sus nefastas y delictuosas acciones pasadas— se desplegaron en todos los cargos de la administración pública desde la cual se dominaba la economía nacional. La sociedad argentina volvía a reestructurarse en la misma jerarquía de valores coloniales que paralizaron toda posibilidad creadora. En la cúspide de esa sociedad figuraban los agentes directos del capitalismo extranjero. Un poco más abajo, los grandes latifundistas que servían de intermediarios para la explotación de su país y del pueblo de su país.

La decisión electoral manifestada por más de cinco millones de votos ha puesto un punto final a esa vergonzosa política de entrega al extranjero, que contó con la colaboración eficiente, cotidiana y deliberada, de toda la prensa diaria. Esa decisión electoral es la que ha abierto una esperanza. El pueblo argentino, con esa certeza que le da su instinto político, aguzado por la falta de información fidedigna, sabe perfectamente que el enemigo no ha sido vencido, que sus fuerzas permanecen intactas en otros dominios de la actividad nacional en que usufructúan los monopolios del comercio exterior y de la energía.

Las mismas empresas de servicios públicos nacionalizados están ahora socavadas por la inserción dentro del cuerpo burocrático de agentes al servicio de los extranjeros. Por otra parte, los grandes latifundistas continúan siendo los mediadores conscientes en la obra de sujeción al capitalismo extranjero. Ellos hablan poco —posiblemente porque hasta esa facultad inteligente han perdido—, pero cada vez que hablan, expresan con notable precisión los alcances de su ideal, que es el de ser y continuar^a siendo nada más que un abastecedor de alimentos para otros pueblos, alto ideal proclamado públicamente por un tan dilecto miembro de la oligarquía como es el señor Juan José Blaquier, con cuyas palabras parece haber querido demostrar que el fraccionamiento de los latifundios no es solamente una necesidad impostergable económicamente considerada, sino una medida ineludible para eliminar una barrera opuesta al progreso argentino.

La obra de recuperación económica y de independencia integral es la gran tarea cuyo perfeccionamiento el pueblo argentino está esperando. Que el nuevo gobierno sepa comprenderlo e interpretarlo es el deseo fervoroso de todos los ciudadanos que no están vinculados al capitalismo financiero ni perturbados por la prédica insidiosa y malsana del periodismo que tiene a su servicio y que sólo aspiran a sobrevivirse a sí mismos en la grandeza anónima de la obra gigantesca que nos ha tocado en suerte acometer a los hombres de esta generación.

RAÚL SCALABRINI ORTIZ

Mayo de 1958.

A MANERA DE PRÓLOGO PARA LA PRIMERA EDICIÓN COMPLETA

El ferrocarril es una de las invenciones más trascendentales de la humanidad. La aplicación de la fuerza expansiva del vapor a una máquina móvil que circula sobre un camino artificial, constituido por dos carriles de acero, es el punto de partida de una era en que el hombre pone a su servicio a los elementos inorgánicos para constituir fuerzas cooperadoras de su actividad en su incansable voluntad de dominio.

Hasta la invención del ferrocarril, todas las civilizaciones, aun aquellas que alcanzaron un insuperable grado de elevación intelectual y estética, se desplazan sobre la tierra firme con la ayuda de la tracción animal. La velocidad y la capacidad de transporte es la velocidad y el poder del cuadrúpedo que predominantemente usa: el caballo, el camello, la llama.

El ferrocarril dio a la sociedad humana un instrumento de circulación y de transporte de una velocidad y de una capacidad tan amplia, que alteró las relaciones establecidas por los factores geográficos. Una línea férrea es hoy tan importante para el comercio como una vía de agua navegable. Las zonas mediterráneas se acercaron al mar por la estrecha senda de los carriles paralelos. Las estaciones ferroviarias crearon vida en torno con la misma fuerza progenitora de un puerto de aguas mansas. Las clásicas vías marítimas se alteraron y modificaron, porque las cuencas ferroviarias volcaron a los nuevos puertos las vírgenes riquezas de inmensas regiones que vivían apartadas del tráfico mundial por la carencia o dificultad de las comunicaciones.

Posiblemente, el ferrocarril caracterizará con su nombre a esta época de la humanidad que dio comienzos en los albores

del siglo pasado y cuyos más intensos días estamos viviendo. Un siglo y medio después de su invención y su difusión, el ferrocarril no ha sido aún sustituido por medio de transporte alguno. Ni el automotor ni el avión han disminuido la importancia fundamental del ferrocarril. Por los dos carriles de acero prosiguen desagotándose los productos de los valles y de las planicies mediterráneas, y por ellos continúan fluyendo las olas más vivas y caudalosas del tráfico comercial. El avión y el automotor son instrumentos complementarios de la actividad ferroviaria. La nervadura ferroviaria de una nación es la estructura básica de sus trasvasamientos internos y de sus intercambios con el exterior. Solamente un río navegable tiene una capacidad de transporte equivalente a una línea férrea.

En el transcurso de este siglo y medio transcurrido, el ferrocarril dio vida a extensas regiones del planeta. Pobló zonas desérticas. Asimiló a la armonía internacional a pueblos que estaban aislados en hoyos geográficos, difícilmente alcanzables. Fomentó la emigración de los países superpoblados y llevó los halagos de la civilización a los pueblos que estaban encerrados en arisco recelo hacia lo extranjero.

Pero, como toda creación humana, el ferrocarril tuvo su reverso antipático y pernicioso. Fue un pérfido instrumento de dominación y de sojuzgamiento de una eficacia sólo comparable con la sutileza casi indenunciable de su acción. Los pueblos que acercaba al tráfico internacional o los que creaba con su posibilidad de comercio iban quedando encadenados a la voluntad omnímoda de los mismos ferrocarriles. El ferrocarril engendraba pueblos con grilletes, y la malla ferroviaria se asentaba sobre los países nuevos para inmovilizarlos y ofrecerlos inermes a la codicia de los financieros que habían creado ese mismo ferrocarril, en la misma manera que en la arena romana el débil rediario inmovilizaba para ultimarle al poderoso gladiador.

El ferrocarril fue el mecanismo esencial de esa política de dominación mansa y de explotación sutil que se ha llamado imperialismo económico.

Durante casi un siglo, nuestro país estuvo envuelto en esa red de opresión impalpable pero extenuante, de actuación invisible, pero agotadora. Y tan íntimamente adherida a nuestro suelo estaba la red ferroviaria y tan ofuscada la inteligencia y enervado el espíritu de las clases dirigentes, que parecía que

nuestra nación no podría manumitirse jamás de esa extraña tiranía.

Para lograr el alto grado de madurez nacional que la nacionalización de los ferrocarriles significa, ha sido indispensable que se movilizaran las energías de reserva del país: que tenaces denunciadores ilustraran a la opinión sobre las nocivas influencias del ferrocarril extranjero y que el pueblo en masa se alzara para reivindicar sus derechos a la libre conducción de su destino.

La nacionalización de los ferrocarriles extranjeros establecidos en la República Argentina cierra un ciclo evolutivo de la organización nacional, da fin a un período de independencia nominal y abre inconmensurables horizontes al destino histórico de los argentinos.

Quizás en pocas regiones del mundo el ferrocarril ha sido un elemento tan indispensable para el desarrollo de la vida colectiva como lo fue en la República Argentina. La extensión más fértil de la República está constituida por una planicie cuyo suelo no contiene ningún material pétreo. Las lluvias que la fecundan, al mismo tiempo transforman sus caminos en intran-sitables ríos inmóviles de fango. A tal punto las comunicaciones eran dificultosas, que el comercio principal de las provincias andinas prefería volcarse hacia Chile, aunque para ello había de transponer la Cordillera de los Andes. El macizo andino era un obstáculo menor que la travesía de las pampas.

“Una de las más premiosas obligaciones del Gobierno Nacional es dotar a la Confederación de vías públicas que activen el comercio de unas provincias con otras, den valor a la producción, faciliten la población del territorio y contribuyan a realizar la constitución política que se ha dado”, decía con toda razón el general Urquiza en el decreto del 5 de setiembre de 1854, en que se encomendaba al ingeniero Allan Campbell el estudio de la línea de Rosario a Córdoba.

Desgraciadamente, las líneas férreas no fueron tendidas con el criterio de equilibrio y unificación nacional que enuncia Urquiza en su decreto. Las líneas fueron trazadas con un sentido ajeno a las conveniencias nacionales, porque su estudio, planeamiento y financiación fueron ofrecidos a los extranjeros por razones ajenas a la política ferroviaria y a la capacidad financiera de la República.

Con el correr de los años y el aumento de la riqueza, fue

acrecentándose y extendiéndose, hasta constituirse en un poder dotado de armas más eficaces que el mismo gobierno nacional.

El ferrocarril extranjero extendió el área comercialmente cultivable con cereales y el perímetro de las praderas aprovechables para la cría del ganado, pero impidió sistemáticamente el comercio interior y las industrializaciones locales. El ferrocarril fue el arma primordial de que se valieron los extranjeros para sofocar todo progreso que de alguna manera pudiera hacer vacilar su hegemonía. Fueron, los nuestros, ferrocarriles coloniales destinados a mantenernos en la rutina sin salida del primitivismo agropecuario. Tal es la triste consecuencia que se deduce de nuestra historia ferroviaria, y tal fue la misión para la cual fueron construidos.

El poder financiero interno de la empresas ferroviarias, es decir, la suma de caudales que anualmente manejaban, ha sido apenas ligeramente inferior a los caudales de que disponían los gobiernos. A continuación transcribimos las cifras oficiales que insertan las "Estadísticas de los ferrocarriles en explotación" y las "memorias de la Contaduría General de la Nación", correspondientes a esos años:

Años	Entradas brutas de los ferrocarriles en pesos o/s.	Rentas generales de la Nación en pesos o/s.
1890	26.049.042	29.143.767
1901	43.868.085	65.046.903
1913	140.113.204	163.190.907
1914	115.107.179	124.163.761
1915	124.216.399	111.387.199
1916	129.517.972	112.236.339
1917	118.502.508	111.918.071
1918	169.638.288	145.185.686
1919	195.566.953	180.921.556
1920	218.485.374	228.402.483
1921	200.583.793	205.042.382
1922	210.396.986	203.839.240
1923	234.378.106	241.701.364
1924	263.181.493	250.385.976
1925	250.680.363	291.510.498
1926	262.059.655	281.686.048
1927	285.865.001	299.813.416
1928	289.619.581	319.284.671
1929	287.527.550	325.342.942

El cotejo de ambas series de cifras no es de por sí suficiente para dar al lector una idea aproximada del extraordinario poder que podían poner en juego los ferrocarriles, porque es indiscutible subrayar, todavía, que los fondos que la Nación percibe están rigurosamente controlados en su percepción y en su destino por oficinas contabilizadoras y sindicadas por la oposición parlamentaria.

Los fondos que los ferrocarriles extraían anualmente de la economía argentina carecían de todo control y fiscalización, tanto en su percepción como en su inversión; por eso el poder de corrupción de los ferrocarriles era prácticamente inconmensurable.

El control que el Departamento de Ingenieros, al principio, y la Dirección General de Ferrocarriles ejercían aparentemente sobre las empresas ferroviarias, era completamente ilusorio y, en el fondo, una elegante manera de disimular la absoluta impunidad práctica con que actuaban los ferrocarriles.

Por otra parte, las empresas ferroviarias acusaban de inconstitucional cualquier tentativa de fiscalización. "Cualquier medida coercitiva para conseguir la reducción de una o varias tarifas vigentes, sería inconstitucional, como que atentaría contra el derecho de propiedad...", escribía el doctor Ramón Videla, jefe del Departamento Legal del Ferrocarril Pacífico. Esta inusitada doctrina obtenía poco después la aprobación sin recurso del más alto tribunal de justicia. Como un eco, la Suprema Corte diría: "Los derechos emergentes de una concesión de uso sobre un bien de dominio público (derecho a una sepultura), o de las que reconocen como causa una delegación de la autoridad del Estado en favor de particulares (empresas de ferrocarriles, tranvías, luz eléctrica, teléfonos, explotación de canales, puertos, etc.) se encuentran tan protegidos por las garantías consagradas en los artículos 14 y 17 de la Constitución como pudiera estarlo el titular de un derecho real de dominio". (*Fallos*: Tomo 255, pág. 407).

La voracidad insaciable de las empresas privadas sólo estaba limitada por la capacidad de producción del país y por su propia capacidad para absorber con dignidad financiera los rendimientos de tan pródiga actividad. El ingeniero Pablo Nougués, al declarar en julio de 1928, ante la Comisión de Asuntos Ferro-

viarios, recuerda que él fue diez años Director General de Ferrocarriles y asegura candorosamente que las empresas son las mejores fiscalizadoras de sí mismas. Dice textualmente: "La cuenta capital invertido es contraloreada por las mismas empresas, interesadas en hacer con eficacia ese mismo contralor para no ser víctimas de defraudaciones por parte de quienes tienen a su cargo la construcción de las líneas. En ese contralor de las empresas tiene el Estado la mayor seguridad de que los dineros se invierten debidamente...".

"La experiencia demuestra que no es posible dejar a los ferrocarriles sin ningún contralor —decía en 1905 el presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt—. La falta de contralor es fértil en abusos de toda especie y sirve de estímulo a astucias y fraudes sin piedad y sin escrúpulos en su administración". Las consecuencias de la falta de contralor de los ferrocarriles son aún más graves que las que pueden deducirse de las palabras de Teodoro Roosevelt. En un país joven, como el nuestro, la existencia de estas empresas ferroviarias, dotadas de tantos medios de acción, presentan un dilema, del que no es posible escapar; o bien el país domina a sus ferrocarriles, o bien los ferrocarriles dominan al país. Esto último es lo que, desgraciadamente, ocurría entre nosotros. La administración pública, los partidos políticos, la justicia, el periodismo, todo lo que una sociedad tiene de más representativo y resistente, está infestado por el virus ferroviario. La vida económica de la Nación en que esos factores influyen decisivamente se desarrollaba en total subordinación de los intereses ferroviarios. Unos pocos ejemplos bastarían para demostrarlo.

La República Argentina tiene casi cuatro mil kilómetros de costa fluvial y marítima, pero, por imperio de la conveniencia ferroviaria, la República, desde el punto de vista del comercio internacional, era un país mediterráneo. Los posibles puertos habían sido soslayados por las vías férreas, y la materia exportable había de ser embarcada en los diques de Buenos Aires. La Nación gastó más de 30 millones en contruir un puerto de aguas profundas en Mar del Plata, pero este puerto quedó aislado, porque jamás las empresas le dieron acceso ferroviario. Los cereales y las carnes que se producen en esa próspera zona, han de recorrer 450 kilómetros para ser embarcados en Buenos Aires.

La voluntad del Ferrocarril Sud pudo más que la voluntad de la Nación.

Otro ejemplo relevante de la dominación ferroviaria son las dos leyes llamadas de "coordinación nacional", que las empresas ferroviarias hicieron votar, en 1935 y 1936, con el objeto de sofocar y eliminar, en lo posible, la competencia del transporte automotor que hacía vacilar su imperio. El destacado dirigente ferroviario sir J. Montague Eddy declaraba que "la situación de los ferrocarriles es de verdadera gravedad, pues han perdido el monopolio de los transportes". ("La Nación", 24 de abril de 1935.)

Esas leyes fueron impopulares desde el primer momento. Instintivamente el país comprendía que el transporte automotor era entonces la única posibilidad de atenuar la coacción ferroviaria dirigida a mantenerla en el atraso de la monocultura. El transporte automotor no tenía política, no obedecía a planes antinacionales. Iba y venía donde se presentaba una posibilidad de ganancia directa, y por eso fomentaba el comercio interno, creaba actividades nuevas, incrementaba los intercambios de corta distancia.

El dinero ferroviario corrió a raudales para doblegar a los pocos hombres y a las pocas entidades representativas que no estaban en su radio de acción permanente. El escándalo trascendió. La voluntad popular de oposición a esos proyectos se filtró por todos los resquicios posibles. Hasta las instituciones armadas hicieron oír su voz contraria a esos lesivos proyectos. Pero el régimen oligárquico no podía desobedecer a la voz de mando de los ferrocarriles, y las leyes fueron sancionadas, a pesar de las graves denuncias que algunos parlamentarios honrados formularon en el Congreso.

Nos hemos referido a la política ferroviaria, mantenida implacablemente durante más de ochenta años. Esa política es fácil de resumir: tráfico descendente de materia prima hacia los puertos; tráfico ascendente de manufactura desde los puertos hacia el interior. El mantenimiento de esa línea de conducta por parte de las empresas ferroviarias se tradujo no solamente en la imposibilidad de crear industrias y manufacturas en el interior de la República, sino en la aniquilación de industrias y manufacturas vernáculas que existían antes del tendido de las vías

férreas. Hasta hace poco tiempo, las palabras que en 1891 pronunció el diputado Osvaldo Magnasco, reflejaban una triste verdad argentina. Decía el Dr. Magnasco: "Aquí están los representantes de todas las provincias argentinas que experimentalmente han podido verificar con sus propios ojos el cúmulo de pérdidas, de reclamos, de dificultades y de abusos producidos por las empresas ferroviarias, que en nuestra candorosa inexperiencia creíamos factores seguros de bienestar general. Allí están las provincias de Cuyo, víctimas de tarifas restrictivas, de fletes imposibles, de imposiciones insolentes, de irritantes excepciones, porque el monto de los fletes es mucho mayor que el valor de sus vinos, de sus pastos, de sus carnes. Allí están Jujuy y Mendoza, sobre todo la primera, empeñada desde hace 17 años en la tentativa de explotación de una de sus fuentes más ricas de producción: sus petróleos nacionales. No bien llega a oídos de la empresa del ferrocarril la exportación de una pequeña partida, se alza inmediatamente la tarifa, se alza como un espectro, y se alza tanto, que el desfallecimiento tiene que invadir el corazón del industrial más fuerte y emprendedor."

"En lo que se ha dado en llamar el granero de la República, en el corazón de la región del trigo, están cerrando sus puertas los establecimientos industriales hasta ayer más prósperos, más fuertes e importantes", exclamará en 1909 el diputado Celestino Pera. "Se están clausurando las usinas, los talleres y depósitos de una de las industrias madres del país. ¿Por culpa de quiénes? Los interesados lo dicen claramente. No hay trabajo ni es posible que lo haya sin ir a la quiebra o al desastre a causa del exceso de flete de las empresas ferroviarias que no nos permiten trabajar sin arruinarnos."

"Todos los ferrocarriles en cierta medida y cada uno a su tiempo han sido despobladores", dirá el diputado Alejandro Gancedo en 1922. "En Santiago del Estero los ferrocarriles hicieron desaparecer centros florecientes de actividad comercial como Villa Loreto, Altamisqui, Maillín, Salavina, etc., núcleos de cultura importantes que hoy muestran las ruinas de sus viejas casas junto a las plazas donde las bestias pastan. Y es que los ferrocarriles no se ocupan de fomentar la vida y la cultura, sino de obtener provechos y dividendos de cualquier manera."

La nacionalización de los ferrocarriles extranjeros fue una

idea largamente acariciada por la inspiración de los gobernantes argentinos. A ella se oponían todos los que de alguna manera hacían depender su prosperidad y bienandanza del quebranto general del país. Por otra parte, la dominación ferroviaria conectada con la dominación mercantil impedía que el país alcanzara su madurez financiera capaz de afrontar las enormes erogaciones exigidas por las expropiaciones. En julio de 1904, el general Roca decía en su mensaje a las Cámaras: "El Poder Ejecutivo antes de ahora ha tenido ocasión de exponer a V. H. su pensamiento respecto a la situación creada al país por las concesiones, leyes y contratos que rigen a las empresas ferroviarias; y cada vez se afirma más en su creencia de que para salvar inconvenientes en el presente y peligros en el futuro, que no pueden corregirse ni evitarse con leyes ni decretos, más de forma que de fondo, y de efectos más aparentes que reales, no existen sino dos procedimientos: la expropiación de las líneas ferroviarias matrices y el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado. El primer procedimiento, de la expropiación, no es aplicable, por ahora, entre otras causas, por lo enorme de su costo, porque no sería factible una operación de crédito semejante."

Resumiendo, podemos afirmar que desde su organización, la República se desenvolvió ahogada por la malla de los ferrocarriles extranjeros, cuya nefasta influencia abarcaba todos los órdenes de la vida nacional y cuya política de represión contrariaba la natural voluntad de crecimiento y diversificación de las actividades económicas. Frente a la liberalidad de las concesiones originales que ni siquiera tenían plazo de caducidad, puesto que todas las concesiones ferroviarias lo son a perpetuidad, no cabía otra solución liberatoria que la expropiación de las empresas¹.

¹ Los capítulos que integran esta primera edición completa de "*La Historia de los Ferrocarriles Argentinos*", han sido escritos entre los años 1935 y 1945. El presente prólogo es parte de un trabajo fechado en 1948.

HISTORIA DEL FERROCARRIL OESTE

El primer ferrocarril argentino nace oficialmente el 12 de enero de 1854, fecha de la ley provincial que acuerda a un grupo de ciudadanos porteños concesión para construir una línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires al Oeste, indefinidamente.

El acto de concesión, verdadera partida de nacimiento, se sella el 25 de febrero de 1854 y lleva las firmas del gobernador, Pastor Obligado, y de los principales integrantes de la "Sociedad del Camino-ferrocarril al Oeste", casi todos comerciantes de la ciudad: Felipe Llavallol, Francisco Balbín, B. Larroude, Mariano Miró, Daniel Gowland, Manuel J. de Guerrico, Norberto de la Riestra, Adolfo van Praet, Esteban Ramos y Vicente Basavilbaso.

La historia de este ferrocarril tiene una trascendencia particular. Es el primer riel que se enclava en la tierra argentina y en su extensión creciente, en las peripecias de su avance, en la tensión de su energía, en el modo en que arrolla o se somete a sus enemigos va traduciendo, con la fidelidad de un síntoma, el espíritu de la sociedad porteña y el albedrío que a su política iban dejándole las fuerzas extranjeras conjuradas en silencio contra la independencia nacional.

La historia del Ferrocarril del Oeste reconforta, asombra e indigna. Reconforta, porque la suma de esfuerzos ordenados que se aúnan en su construcción, en su dirección y en su administración disipa una vil leyenda que presupone a los argentinos como incapaces de toda tarea constructiva, directiva o administrativa. Mientras el Oeste fue un ferrocarril genuinamente argentino, no pudo difundirse esa fábula desmoralizadora, que

sirve de pantalla a la dominación extranjera y a los manejos de sus servidores.

Durante los 27 años en que perteneció al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, el Ferrocarril del Oeste fue la línea más lujosa, la menos dispendiosa en sus erogaciones burocrático-administrativas, la que ofrecía al productor fletes y pasajes más económicos. Era una empresa modelo que enorgullecía a los argentinos y con relación a la cual todas las empresas ferroviarias inglesas establecidas entre nosotros pasaban, sin excepción, a un segundo plano de subalternidad. A través de sus enseñanzas puede inducirse todo lo grande y empeñoso que hubiéramos podido acometer y realizar, a no haber mediado la voluntad extenuadora que ha impedido toda elaboración legítimamente argentina.

Por otra parte, asombra que la diplomacia inglesa, tan diligente para prevenir cuanto progreso puede llegar a constituir una amenaza a su hegemonía, no ahogara en germen esta empresa. El Ferrocarril del Oeste y Yacimientos Petrolíferos Fiscales son demostraciones incontrovertibles de cuánto puede la inteligencia argentina cuando no está maniatada por la corrupción de los dirigentes y las intrigas de la diplomacia extranjera. Pero, desgraciadamente, son dos casos excepcionales. Y. P. F. pudo surgir porque Inglaterra, exhausta y acorralada por el empuje norteamericano de la posguerra, no tenía medios financieros ni diplomáticos ni legales internos para oponerse al avance de la Standard Oil. El haber permitido que los argentinos se defendieran por sí mismos y crearan una poderosa entidad fiscal —que ahora Inglaterra procura controlar— es una prueba más de la finísima astucia inglesa. La infiltración norteamericana no se paralizó, pero se amortiguaron sus consecuencias más peligrosas.

El Ferrocarril del Oeste pudo ser realizado por argentinos, porque el país conservaba íntegro aún, dos años después de su caída, el sentido nacional que Rosas le había impuesto. El predominio de Inglaterra, que nació casi simultáneamente con la independencia, se fue afirmando y diversificando con el correr de los años, hasta llegar a su culminación en 1829. El 13 de octubre de 1828, Lord Ponsomby, ministro plenipotenciario de Inglaterra en el Río de la Plata, le escribía al ministro Lord Aberdeen: "...yo creo que el Gobierno de Su Majestad Britá-

nica podrá orientar como le plazca los asuntos de esta parte de Sud América". Y Lord Ponsomby no era ingenioso ni jactancioso. Pero entre 1829 y 1854 mediaban los veinticinco años en que Rosas influyó en la conducción de los negocios públicos o los condujo directamente. La diplomacia inglesa, que contribuyó a derrocarlo, tardaría casi diez años en rehacer la malla de su antiguo poderío. Por eso, aunque Inglaterra había ya descubierto que el ferrocarril es un instrumento de sujeción de extraordinaria eficacia, no pudo impedir discretamente que un grupo de argentinos diligentes iniciaran por su propia cuenta la explotación de ese medio de transporte.

Finalmente, indigna asistir a una conclusión desastrosa en que tanta energía argentina, tanto tesón honrado, tanta perseverancia, tanta esperanza, tanta riqueza van a consolidar el asiento de la hegemonía extranjera en el país.

• • •

Sigamos paso a paso la historia de esta empresa. Sus iniciadores trabajan ardentemente en aquel invierno de 1854 y en agosto de ese año presentan los planos de la línea. La primera estación se establece en el Parque, donde se levanta hoy el teatro Colón. Para evitar expropiaciones, las vías tomaban la calle Lavalle y seguían por Callao, Corrientes, Centro América, hasta empalmar en la actual Plaza del Once con el trazado que se mantiene hoy, rumbo a Flores. Financieramente, la marcha es menos segura. El capital es escaso. Las acciones fueron suscritas sin mayores dificultades, pero los suscriptores no cumplen sus compromisos y en los primeros tiempos el capital de que disponen es apenas de 1.800.000 pesos moneda corriente, o sea, 72.000 pesos fuertes.

El mismo año de la concesión, 1854, la compañía solicita al gobierno se la exima de la obligación de arrastrar sus convoyes con máquinas de vapor. Arguye que otro medio de tracción es más conveniente porque "emplea el caballo, tan barato en el país, en lugar del carbón fósil, tan caro en él. Produce en verdad menos velocidad, pero produce lo bastante. Es decir, toda la que en el estado actual de nuestro país puede necesitarse. Nada se aventajaría con que una locomotora pueda hacer varios

viajes en el día, que de cierto no los haría, porque no tendría objeto ni utilidad para ello”.

El argumento ocultaba el verdadero escollo: la falta de medios para adquirir en el exterior las máquinas de vapor, pero la solicitud no es despreciable por eso. Tracción de sangre se empleó en casi todas las líneas férreas de los países europeos. Era una forma de ir creando tráfico y atesorando fondos sin empeñarse. La ley provincial del 6 de octubre de 1854 exonera a la empresa de la obligación de emplear máquinas de vapor. “Siempre”, dice, previsoramente, la ley, “que alguna otra empresa no propusiese establecer un ferrocarril para locomotoras de vapor en la misma dirección que el que haya construido la actual sociedad, en cuyo caso ésta o aceptará la propuesta en igualdad de condiciones o no podrá oponerse a que el nuevo camino se establezca en su mismo costado”.

Este triunfo legal de la empresa es mal indicio. El espíritu de los ricos porteños no es emprendedor. El ferrocarril es un negocio nuevo que no los tienta, sino en cuanto pueda valorizar las tierras marginales. Entonces se presta dinero al 3 y 4 % mensual. El Ferrocarril del Oeste no tiene garantía fiscal de ganancia mínima, como tendrán los ferrocarriles ingleses, sin excepción, que se establecerán después. El Ferrocarril del Oeste no ofrece a sus accionistas más perspectivas de ganancia que las que se deduzcan de sus propias actividades, y eso no seduce a los capitalistas porteños. El corto capital social se dedica a préstamos, a hipotecas, o a acaparar a bajísimo costo la tierra fiscal, que, según se dice, aumentará grandemente de valor cuando estén trazadas las vías que otros construirán.

Los mismos comerciantes ingleses rehúyen la aventura. Ellos harán ferrocarriles más adelante, cuando estén seguros de la estabilidad de los gobiernos y cuando esos gobiernos garanticen exorbitantes dividendos a sus inversiones. Ahora son animadores ocultos de la nueva empresa criolla, porque Inglaterra necesita exportar material férreo: rieles, eclisas, durmientes, locomotoras, vagones, tramos de puentes, y porque importar esos materiales deja ganancias fabulosas. Y quizá son los ingleses, los influyentes representantes de comerciantes ingleses, los que deciden al gobierno provincial a prestar su ayuda financiera a la incipiente compañía criolla.

En 1855 los dirigentes de la compañía contratan en Europa al ingeniero Guillermo Bragge y a 160 obreros expertos en esos trabajos. Se procedía así con criterio sensato que no se volvería a repetir en la historia argentina. Se contrataban técnicos para que enseñaran y dirigieran construcciones que iban a capitalizarse definitivamente a favor del país. Bajo la presión de la diplomacia inglesa, se procedió al revés en todas las otras construcciones ferroviarias del país. Técnicos y trabajadores argentinos trazaron líneas, con ganancias garantidas por el estado argentino, que se capitalizaron en favor de Inglaterra.

Durante los años de 1855 y 1856 la línea avanza, a pesar de todas las dificultades. A las penurias financieras debe agregarse la oposición natural de los que veían en el ferrocarril un competidor imbatible, carreros, troperos, fletadores. Un decreto provincial del 26 de febrero de 1857 permitió que la compañía tuviera su policía particular “para evitar”, dice el decreto, “los serios inconvenientes que pueden originarse si se tolera la malevolencia de unos y la ignorancia de otros, empleada en embarazar los servicios de una obra de tan vital importancia para el comercio de la campaña...”.

Las grandes lluvias que cayeron en el otoño de 1857 retrasaron los trabajos de terraplenamiento y enrielladura, pero no resquebrajaron la voluntad de los directores. A pesar de la autorización de la ley que facultaba el arrastre de los convoyes con caballos, la compañía había adquirido en Inglaterra una locomotora usada, que se encargó junto con el material restante, fijo y móvil. Había sido construida para la India y empleada en el sitio de Sebastopol, en la guerra de Crimea. La difusión de la trocha ancha entre nosotros —poco habitual en el mundo— se debe a esa circunstancia fortuita. Se la bautizó con el nombre de “La Porteña” y prestó servicios durante casi cuarenta años.

• • •

El 29 de agosto de 1857 la primera línea ferroviaria argentina, de 10 kilómetros de extensión, fue inaugurada solemnemente, con asistencia de las autoridades y de los hombres prominentes de la ciudad. Es ésta una fecha que debe ser fastuosa. Marca la iniciación de un rumbo que, desgraciadamente para la

Nación, se extravió poco después. Una parte siquiera mínima de la riqueza excedente argentina, particular y estadual, se consolidaba a sí misma en una inversión, no sólo perenne, sino reproductiva.

En total, contando los despilfarros propios de toda gestión nueva, se habían invertido en el ferrocarril 6.900.000 pesos moneda corriente. Es decir, aproximadamente 280.000 pesos oro de hoy, a la par. Ese capital había sido integrado en la siguiente forma: 2.000.000 de pesos había sido provisto por suscripciones de particulares, 1.330.000 por el gobierno provincial y 3.000.000 quedaban como deuda flotante de la compañía, garantizados por los directores de la empresa.

Esos fondos no se iban a evaporar, como los invertidos en artículos perecederos. Desde ese momento queban constituidos en capital, es decir, en una entelequia con vida propia y eterna, una entelequia que se renueva a sí misma con las amortizaciones, los fondos de reserva y renovación y que sigue pagando interés legalmente para siempre. La moneda exterior de la República era —ayer como hoy— los productos de la campaña: cueros y lanas, y el problema fundamental, saber qué se pagaba con esa moneda. O se adquirían telas costosas, alimentos exquisitos, sedas, brocados, porcelanas y cristales que se desvanecían con el uso, o se adquirían materiales ferroviarios y se pagaban emolumentos de técnicos que enseñaran a emplearlos. Se quemaba totalmente ese valor de compra en la superfluo, o se cimentaba con ellos una obra de utilidad nacional, en que ese valor de compra iba a perdurar eternamente. Porque el problema no fue planteado con aguda claridad y porque las soluciones no fueron defendidas con vigor de las acechanzas de la diplomacia extranjera que quería que siguiéramos dependiendo de ellos, el trabajo y la riqueza argentinos en lugar de contribuir a nuestra total emancipación, a nuestra grandeza y al bienestar del pueblo argentino, han ido creando, bajo la forma de capital extranjero, lazos que nos ciñen de más en más.

El 29 de agosto de 1857 se pierde entre los resonantes acontecimientos de la política contemporánea. Presidía la Confederación Argentina don Justo José de Urquiza y gobernaba la provincia de Buenos Aires don Valentín Alsina, dos hombres mal avenidos. La guerra era inminente. Inglaterra, mientras tanto,

subastaba su reconocimiento. La Confederación ofreció la libre navegación de los ríos y abrió el país a la rapiña extranjera sin contralor. Buenos Aires selló compromisos por empréstitos de fondos ilusorios. Las perspectivas de la República iban siendo malas, pero la pequeña línea ferroviaria que salía del Parque, en el corazón de la ciudad, y llegaba a la plaza de San José de Flores, era una realidad promisoría. Quizá la única, en esa espantosa época de la historia argentina.

Durante el primer año completo de explotación (1858), el Ferrocarril del Oeste transportó 185.566 pasajeros y 6.747 toneladas de carga, que proporcionaron ingresos suficientes para asegurar casi un cinco por ciento de beneficio al capital empleado. Pero esto no era lo esencial. Lo esencial era el ferrocarril en sí mismo. Ese simple hecho desvanecía el prestigio mágico de las cosas sabidas por lecturas. Allí estaba la línea tendida sobre la llanura oeste de los suburbios porteños. Dos carriles de acero que corren sobre una lonja de tierra terraplenada para que sus pendientes no sobrepasen un cierto límite. Por esos carriles ruedan unos coches, arrastrados por una pequeña locomotora, que tampoco tiene nada de sobrenatural. En una caldera bulle un poco de agua. El vapor presiona sobre unos émbolos. Los émbolos impulsan unas bielas. Las bielas mueven las ruedas. Cosa de juguete, que no podía intimidar a nadie. Tampoco la administración era cosa de ofuscar. Se calculaban los gastos, los sueldos, el costo de los combustibles y, con prorrata, se establecían los fletes y los pasajes. ¿Por qué un ferrocarril no podría ser construido y manejado por argentinos? Asegurarlo hubiera parecido una máxima sandez. Muchos años de dominación cultural y espiritual fueron necesarios para que esa sandez se repariera en la creencia argentina como aserto digno de consideración. Por simple presencia, el Ferrocarril del Oeste ilustraba más que una universidad de teorías.

• • •

El objetivo final y quizás inconsciente de la empresa no era, ni podía ser, la Plaza de Flores. Las feraces campiñas del oeste atraían como un imán. Para simplificar los trámites, el gobierno provincial acudió en auxilio de la empresa y por ley del 24 de

agosto de 1857 suscribió acciones por valor de 4.000.000 de pesos m/c (aproximadamente 165.000 pesos oro actuales, a la par). El senador Agüero, con amplio sentido nacional, dijo al votarse los fondos: "...para llevar el ferrocarril hasta Morón se piden 4.000.000 de pesos y yo, desde ahora, si ocupo un lugar en esta Cámara, haré moción para que, puesto el camino en Morón, se decreten cuatro, seis y ocho millones para llevarlo hasta Chivilcoy, y desde allí más adelante, hasta cruzar nuestra campaña de caminos de hierro y facilitar la comunicación, y a este respecto, no sólo agotar el erario, sino empeñar el crédito, seguro de que una vez facilitadas las vías de comunicación en el Estado, este país habrá reembolsado todo su dinero y adquirido doble crédito interior y exterior."

El 18 de setiembre de 1858 el gobierno provincial vota una nueva suscripción por la suma de 6.000.000 de pesos papel "con destino a auxiliar la prolongación del camino hasta el otro lado del Río de las Conchas", según dice textualmente la ley en su artículo 1º. Mientras tanto, las vías avanzan. En setiembre de 1858 los rieles llegan a Ramos Mejía. En febrero de 1859 a Morón, y un año más tarde, en febrero de 1860, se libra al servicio público la línea hasta Moreno, a 36 kilómetros del punto de arranque.

En 1860 el Ferrocarril del Oeste mide 39 kilómetros de longitud. Sus cinco estaciones y su material rodante y de tracción abastecen con largueza los requerimientos de la zona que sirve. Constituye un sistema ferroviario reducido, pero completo y en perfecto funcionamiento. Era, por tanto, un índice excelente para calcular el costo efectivo de una línea férrea. El país había adquirido esa experiencia nueva, merced a la voluntad ejecutiva de los primeros organizadores. El Ferrocarril del Oeste es una piedra de toque, un punto de referencia para medir las pretensiones desmedidas de los comerciantes ingleses que han comenzado a invadir las antecámaras oficiales.

Los primeros diez kilómetros librados al servicio público absorbieron un capital de 277.117 pesos fuertes. Pero ésta es una cifra que debe desecharse, porque en ella están incluidas muchas erogaciones ajenas al ferrocarril mismo, quebrantos de emisión, premios a los suscriptores, comisiones, ganancias excesivas de los importadores y agentes, y porque esos diez kilóme-

tros, adentrados en el seno de la ciudad, más merecen la calificación de tranvía que la de ferrocarril. Atravesaba una zona muy poblada y dividida en quintas, que imponían servidumbres de las que, en general, está libre un ferrocarril.

Para construir el sector que va de Flores a Ramos Mejía y dotarlo del material necesario, se invirtieron 160.506 pesos fuertes, que para sus ocho kilómetros de extensión da un promedio de 20.063 pesos fuertes por kilómetro. Este valor es aún elevado. A medida que la organización de la empresa se asienta, los costos de construcción disminuyen. El sector de Ramos Mejía a Moreno, de veintiún kilómetros de extensión, requirió la inversión de 282.661 pesos fuertes, que da un promedio de 13.460 pesos fuertes por kilómetro de línea. Reunamos en un cuadro estos índices:

Años	Sectores de la línea librados al servicio público	Capitales invertidos en ellos, en pesos fuertes	Extensión en kilómetros	Costo promedio del kilómetro, incluidos estaciones, locomotoras y vagones
1857	Parque-Flores	277.117	10	\$f 27.711
1858	Flores-R. Mejía	160.506	8	„ 20.063
1859-60	R. Mejía-Moreno	282.661	21	„ 13.460

El costo de 13.460 pesos fuertes por kilómetro de línea no es excepcional; los 60 kilómetros que van de Flores a Luján saldrán a un promedio de 13.918. Si por algo pecan estos valores unitarios es por exceso, no por defecto. El ingeniero Allan Campbell calculaba que el costo de la línea de Rosario a Córdoba, que construiría más tarde el F. C. Central Argentino, debía resultar a 11.447 pesos fuertes, incluidos materiales, edificios y dirección.

En las garantías que el Gobierno Nacional ofrecerá por esos años a los comerciantes ingleses, esta experiencia fundamental se soslayará por completo. Al Ferrocarril del Sud, por ejemplo, se le garantizará un rédito del 7% sobre un costo de construcción que abusivamente se tasa en 31.056 pesos fuertes por kilómetro, estimación exagerada cuyas consecuencias financieras se estudian en los capítulos siguientes.

• • •

Los aportes del gobierno van siendo tan cuantiosos con relación al total del capital invertido, que éste decide tomar la línea a su cargo y hace votar la ley del 25 de mayo de 1862. Esta ley es breve, pero sus prescripciones están animadas por conceptos de sana economía. Esa ley manda al gobierno: 1º Prolongar el ferrocarril hasta Mercedes; 2º Pagar todos los créditos contraídos por la empresa, y 3º Liquidar las acciones, pagándolas, se entiende. La ley conceptúa que esas tres erogaciones insumirán alrededor de 40.000.000 de pesos papel. ¿De dónde saca el gobierno esos 40 millones? ¿Contraerá, acaso, un empréstito extranjero, como será lo habitual más adelante, hasta hoy? No. La ley manda que esos 40 millones sean suplidos por el Banco de la Provincia, que era un banco emisor. El Banco recibirá, en cambio, títulos provinciales que se amortizarán con un fondo anual equivalente al 2% del total y que ganarán 6% anual de interés. Es decir, una operación que se desarrollaba enteramente dentro de la órbita local, como es lo correcto. Prescribía, además, la ley que las ganancias del ferrocarril se aplicaran al servicio de los títulos que habían servido para adquirirlo. Era ésa una ley lógica y equitativa, y todos salían gananciosos con ella. Los primitivos suscriptores recibirán sus aportes originarios y podrán dedicarse a especular. Los directores de la compañía se librarán de las angustias financieras que consumían sus vigiliadas más atentas. Por su parte, el Gobierno Provincial conquista un elemento de aglutinación económica, casi indispensable en un país con escasa cohesión social y obtiene un instrumento político de primer orden, con el que se pueden servir altos fines.

El decreto provincial del 26 de diciembre de 1862, que firman el gobernador Saavedra y el mismo Luis L. Domínguez, da al gobierno la posesión definitiva del ferrocarril. Por él se nombra una comisión administradora, que preside don Mariano Haedo, de la que forman parte Felipe Llavallol, Vicente Cazón, Norberto de la Riestra, Pastor Obligado, Jorge Atucha y Anselmo Sáenz Valiente.

Este decreto dicta, además, normas prudentes, a que deberá sujetarse la comisión, y establece, por ejemplo, en su artículo 14, que "Las estaciones y obras de arte reunirán todas las condiciones de solidez y comodidad necesarias, sin que en ellas ni

en los carruajes de pasajeros sea permitido hacer o emplear nada que sea de puro lujo".

El Ferrocarril del Oeste es desde ese momento una empresa fiscal respaldada por todo el crédito provincial. El período experimental ha terminado. Antes de continuar la historia estrictamente limitada a la vía férrea y su financiación, es conveniente hacer una recorrida por los campos que atraviesa la línea ya construida, y examinar el estado de la propiedad en el trayecto que aproximadamente cubren los proyectos a realizarse en un futuro próximo. Veremos con sorpresa que gran parte de los beneficiados por el ferrocarril son irlandeses, escoceses o ingleses, intrusos, gestores o propietarios de tierra pública. Son artesanos pobres, zapateros, sastres, herreros, fundadores de las familias "anglo-argentinas". "Most of the sheep farmer are Irishmen" —escriben M. G. y E. T. Mulhall en su *Handbook of the River Plate*, de 1869. "Some of them owners of large tracts of land and numerous flocks of sheep; others are poor *puesteros* following their flocks of sheep, while the children run out from the mul rancho to gaze at the train as it passes." Entre Morón y Merlo encontraremos los campos de Pearson, de Dillon y Pellon y las estancias de Wyatt Smith y de Thomas Gahan, y entre Moreno y Luján atravesaremos tierras de Owen Lynch, de Robert Kelly, de Peter Ham, de John Brown, de Casey, Maxwell, Gahan, que dentro de poco serán enormemente valorizados por el ferrocarril. El criollo comienza a ser un paria en su tierra. Pero ése no es cargo imputable al ferrocarril, en consecuencia de la torcida concepción que inspiraba e inspiraría en adelante los negocios públicos. El ferrocarril cumplía su obra de fecundación.

Tenemos pocos datos concretos sobre la traslación de dominio de la tierra. Pero puede decirse en general que la tierra fiscal, y en su mayoría lo era sobre la línea del Oeste en 1854, pasando los límites de Luján, fue adquirida a precios meramente "nominales", según la denominación que sobre la manera de adquirir tierra emplea un inglés, Latham, que escribió sobre ello en 1865.

La valorización que el ferrocarril producía parece cosa de prodigio. Mr. Thomas J. Hutchinson, cónsul británico en Rosa-

rio, nos da algunos datos en su *Buenos Ayres and Argentine Gleanings*, publicada en Londres en 1865. "El señor Alcorta, cuenta Hutchinson, compró a pequeña distancia de la estación Moreno una fracción de tierra de 2½ leguas que pagó de 5 a 6 libras por cuadra. Después que la estación fue erigida en su propiedad, dividió la tierra en lotes, realizándola de 275 a 315 libras por cuadra." "En Morón, un molinero progresista, M. de la Roche, compró, en 1855, 30 cuadras de tierra por 16.000 pesos papel. Donó a la compañía del Oeste tres cuadras para edificio de la estación y toda la zona ocupada por la vía, para que la línea pasara por su campo. Después de la inauguración dividió la superficie en lotes y vendió en facilidades. Muchas cuadras fueron liquidadas a 100.000 pesos y algunos lotes a 2.000 pesos por yarda."

El incremento de precio que el ferrocarril creaba en su zona de influencia hubiera podido costearlo holgadamente. Bastaba para ello que el gobierno reservara las lonjas fiscales colindantes con la línea para enajenarlas después de la construcción o que expropiara las propiedades particulares al precio anterior a la mejora. Esta última forma quizá parezca excesivamente drástica e injusta; sin embargo, fue lo que se hizo para beneficio de los ingleses en la línea de Rosario a Córdoba, del Ferrocarril Central Argentino, según veremos en los próximos capítulos. Por otra parte, éste es procedimiento habitual de financiación en las obras de riego. Se expropia la tierra estéril y se revende o se arrienda ya dotada de agua, a un precio que cubre las erogaciones efectuadas o los servicios de los capitales invertidos en las obras de regadío. Económicamente, y con referencia a una porción de campo, el ferrocarril es muy semejante al riego: fecunda al permitir tipos de explotaciones que sin él resultan impracticables. Lógico es, pues, que la tierra beneficiada sea la que contribuya en mayor proporción a sustanciarlo. No insistiremos sobre punto, porque, al menos, el Ferrocarril del Oeste tenía el mérito indudable de ser el único ferrocarril existente y de ser genuinamente argentino.

El 31 de enero de 1863, se practica el primer balance del ferrocarril, que reproducimos a continuación (Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires, de 1863):

BALANCE DEL FERROCARRIL OESTE

ACTIVO

Costo de la vía.....	\$ m/c.	19.812.826
Materiales de explotación, existencia	" "	337.154
Caja, dinero efectivo	" "	249.353
Cuarta Sección, invertido en estudios	" "	26.341
Deudores en cuenta:		
C. Murrieta, en Londres 10.000 libras	" "	1.233.385
Fry Son de Birmingham	" "	4.067
José Echeverría	" "	1.475
Administración	" "	34.327
P. Vicénte	" "	3.301
E. Villarino	" "	5.453
		<hr/>
		21.707.983

PASIVO

Banco de la Provincia	\$ m/c.	7.228.978
Superior Gobierno Provincial	" "	10.100.000
Empresa anterior	" "	4.222.816
Explotación	" "	156.189
		<hr/>
		21.707.983

De este balance resulta que las finanzas del ferrocarril se mueven en una órbita doméstica. Sus acreedores son el Banco de la Provincia y el Gobierno de la misma, que hasta ese momento no ha contraído empréstito exterior efectivo alguno. Los banqueros extranjeros, como Murrieta y Cía., de Londres, son deudores del Ferrocarril Oeste.

La Comisión administradora que ha tomado a su cargo el ferrocarril en nombre del Gobierno, se inicia desconfiadamente. Son en su mayoría los mismos hombres que corrieron la aventura desde sus comienzos y el trajín parece haberles infundido cierto desánimo. Se inauguran los trabajos de extensión de Moreno a Mercedes, vía Villa del Luján, pero no hay fe todavía. El gobierno, desalentado, trata de deshacerse de su reciente propiedad. En noviembre de 1864 —dos años después de haberlo adquirido— ofrece en venta el ferrocarril a un precio mínimo

de 2.500.000 pesos fuertes. La provincia garante al comprador una ganancia mínima de 7% durante 20 años. La probabilidad de ganancias mayores no está cerrada, y la oferta se presenta como una buena oportunidad. Pero ¿quién tiene 62.500.000 pesos papel en un país opulento en producción, pero empobrecido en numerario por el exceso de importación suntuaria? Esta oferta de venta en 2.500.000 pesos fuertes era una solicitud de empréstito disimulada, pues el capital invertido en el F. C. Oeste alcanzaba apenas a la mitad de esa cifra. Era de 1.337.500 pesos fuertes.

El capital inglés, para quien la oferta en realidad se formula, no se deja atraer. Comprar el Oeste en las condiciones legales exige la inversión de 500.000 libras contantes y sonantes, e Inglaterra no es un reino que tenga oro excedente. Puede fiar materiales, es decir, productos de su trabajo, bajo forma de empréstitos o directamente a crédito para que se capitalicen y reditúen ganancias fabulosas, como es el caso de los ferrocarriles Central y Sud, por los que ya han cerrado trato, pero no le seduce inmovilizar en una todavía arisca nación de ultramar una suma cuantiosa, que en mejores condiciones puede colocar en mercados más cercanos y seguros. La inversión de fondos en el exterior es un procedimiento político de Inglaterra, no un desprevenido juego comercial. Además, dar oro al 7% anual era insania, cuando la plaza, ahogada, pagaba aún del 2 al 3% mensual. Inglaterra construirá ferrocarriles cuando plantee sus empresas en forma que su capitalización se efectúe a costa del país beneficiado, no a costa de sus reservas áureas. Y el Ferrocarril del Oeste continuó en poder del Gobierno Provincial. Fue la última indecisión.

• • •

Corría el año 1865. Enredada por la diplomacia inglesa, la república entraba en este cataclismo americano que se llama Guerra de la Triple Alianza. Pero el Ferrocarril Oeste comenzaba a tener una vida autónoma. El caudal de los ingresos crecía con la extensión de las líneas. La cuenta de tráfico de un ferrocarril es idéntica a la cuenta pluvial de un río: cuanto mayor es el número de afluentes y la superficie de influencia,

mayor es el caudal de mercaderías y de tráfico que por los *talwegs* ferroviarios circula.

Las Memorias de Ferrocarril reflejan esa naciente holgura:

Años	Entradas brutas en pesos m/c.	Ganancias netas en pesos m/c.
1863	4.209.156	1.180.157
1864	6.085.545	2.008.731

El beneficio sobre el capital invertido resulta de 4,91 ½ para 1863 y de 7,30% para 1864.

El 1º de marzo de 1865 se inaugura el acceso a Mercedes y una ley (del 28 de noviembre de 1864) autoriza la prolongación hasta Chivilcoy, hasta el horizonte lejano hace poco en disputa con el indio, pero donde ya se alzan estancias bien montadas, como la plantada en las nueve leguas que allí posee el miembro de la Suprema Corte y futuro ministro de Hacienda de Sarmiento, doctor José Benjamín Gorostiaga, y donde hay también establecidos mucho inmigrantes irlandeses, escoceses e ingleses, como los Cranwell, Laurence, Kelly, J. Kenny, Michael Allen, Tomas Carney y James Maguire.

La ley de 28 de noviembre de 1865 ordena que la prolongación a Chivilcoy, que se presupone costará 25.000.000 de pesos papel (un millón de pesos fuerte), se costee con el producido de la venta de tierras públicas en esa región, y que, mientras tanto, el Banco de la Provincia adelante al Ferrocarril del Oeste un crédito de hasta 12.000.000 de pesos papel, que el ferrocarril, con la garantía de la Provincia, irá saldando con los productos del mismo camino. El predominio británico, ya incontrarrestable en el orden internacional, no se ha infiltrado en el organismo estadual y el buen criterio sigue privando en la organización financiera. Aunque no se aprovechará la plusvalía que el ferrocarril agrega a la tierra, será la tierra misma la que costeará el ferrocarril que la enaltece y valoriza.

El desaliento inicial se desvanece. El éxito sonríe a la empresa fiscal. Su tráfico comienza a dejar ganancias apreciables. Una energía desconocida sostiene a los directores. Hay un

descubrimiento como de alborozo, en la capacidad propia. Un inédito afán sostiene a los directores. Es un espíritu en que el trabajo halla premio en sí mismo, satisfacción en su obra. Es un optimismo de juventud, de convicción en su esfuerzo y de esperanza en los frutos que su esfuerzo puede lograr. Es un estado de ánimo de autocongratulación muy parecido al que durante muchos años ha vibrado en Y. P. F.

En 1865 dieron comienzo los 25 años de trabajo intenso y jubiloso, de 1865 a 1890, que debía llevar los rieles hasta el límite de la provincia y extenderlos en radios concéntricos, como una mano fraternal en que se recogía la riqueza agropecuaria argentina.

El año 1866, a consecuencia de su mismo florecimiento, la administración del Ferrocarril Oeste se ajusta. La prosperidad honrada crea honradez de procedimientos. Se determina la cuenta capital con exactitud y se fijan normas de contabilización para las nuevas exportaciones. Los producidos netos experimentan un brusco ascenso. Los rieles miden 159 kilómetros y abarcan una extensión considerable de la campaña en su zona de influencia. El ejercicio de 1866 dio las siguientes cifras como resumen:

Productos brutos	\$ m/c.	13.335.938
Gastos	" "	7.593.324
Producto Neto	" "	5.742.614

Ese beneficio líquido de casi seis millones representaba un rendimiento del 9,12 % sobre el capital medio invertido hasta ese año, que alcanzaba a 62.925.593 pesos m/c, rendimiento notoriamente alto si se considera que el ferrocarril no se movía con excluyente y sórdida ansia de lucro, como los ferrocarriles particulares, sino atento a los intereses generales de la provincia.

El siguiente cuadro permite comparar las tarifas del Oeste con las vigentes en el Sud, ese mismo año. (Memoria del Ministerio del Interior de 1866.)

F. C. OESTE

Estación	Distancia	1ª Precio en pesos papel	2ª Precio en pesos papel
Caballito	6 km 357 m	7,50	4,59
Flores	7 km 943 m	9,—	6,—
Morón	22 km 036 m	18,—	12,—
Moreno	38 km 624 m	30,—	21,—
Luján	68 km 951 m	45,—	30,50
Mercedes	100 km	60,—	42,—

F. C. DEL SUD

Estación	Distancia	1ª Precio en pesos papel	2ª Precio en pesos papel
Lomas	15 km	16,—	10,—
Glew	29 km	32,—	20,—
San Vicente	40 km	45,—	30,—
Jeppener	77 km	90,—	60,—

A pesar de ser notoriamente más bajas que las vigentes en los ferrocarriles ingleses, el directorio del Ferrocarril del Oeste decide rebajarlas en un 25 %, demostrando así su preocupación por el bienestar general. Es natural que esa rebaja tan considerable disminuya los rendimientos, que descienden al 7,06 % en 1867 y al 5,22 % en 1868. Pero el beneficio que deja de percibir el ferrocarril es un nuevo estímulo para la región que está bajo su jurisdicción económica.

Las ganancias netas durante estos dos años son:

En 1867 una ganancia neta de	\$ m/c.	5.823.230
„ 1868 „ „ „ „	" "	5.351.425

El 17 de setiembre de 1866 las vías del Oeste han llegado a Chivilcoy a 159 kilómetros de Buenos Aires, sin que hasta ese momento haya sido preciso recurrir para nada al crédito extranjero. Con orgullo, la Comisión Administradora hace erigir en ese lugar un pequeño monumento en cuyo plinto se graba esta leyenda: "Ferrocarril del Oeste a Chivilcoy, enteramente construido con recursos nacionales."

Reunamos en un cuadro los resultados de los tres años

de administración fiscal que lleva la línea del F. C. Oeste de Luján a Chivilcoy, para deducir los costos kilométricos indispensables para mensurar el carácter de las concesiones que contemporáneamente se han cedido a los comerciantes ingleses.

F. C. OESTE (DATOS DE TODA LA LÍNEA)

Años	Capital invertido en pesos fuertes	Kilómetros librados al servicio público	Costo por kilómetro
1864	1.101.100	69,2	\$ f. 15.912
1865	1.573.000	101	„ 15.574
1866	2.517.020	160,2	„ 15.702

Aquí, como en los análisis anteriores, siguen influyendo los 277.117 pesos fuertes que se gastaron en la iniciación de la empresa y en los primeros diez kilómetros. Si tomamos los costos de la línea a partir de Flores, estaremos dentro de cifras más aceptables como promedio de costo de una línea ferroviaria.

F. C. OESTE (DATOS A PARTIR DE FLORES)

Años	Capital invertido en pesos fuertes	Kilómetros librados al servicio público	Costo por kilómetro
1864	823.983	59,2	\$ f. 13.918
1865	1.295.883	91	„ 14.240
1866	2.239.903	150,2	„ 14.912

Por decreto del 4 de marzo de 1867 el Ferrocarril del Oeste se reorganiza sobre bases comerciales más decididas y se nombra una comisión rentada que dirige don Emilio Castro y cuyo consejo consultivo integran Benjamín Gorostiaga, Eduardo Olivera, Francisco B. Madero y Juan S. Fernández.

El éxito y su optimismo consiguiente alteran un poco la sagaz prudencia de la dirección. Ya no hay dificultad que los amilane. La confianza excesiva presenta facetas peligrosas; pero la desconfianza en sí misma es el estado afectivo más pernicioso para el hombre. La energía premiada da intrepidez y voluntad de ejecutar proyectos cada vez más grandes.

Las locomotoras del Ferrocarril Oeste se designaban por nombre. Esas designaciones revelan la decisión creciente del

espíritu que anima a los directores. Las primeras se llamaban: "Portea", "Bauch", "Pringles", "Libertad", "Progreso", "Luz del desierto", "Indio amigo". A ellas se agregó otra que traslucía un deseo profundo. Se llamaba "Voy a Chile". Cruzar toda la pampa, traspasar la Cordillera, estrecharse más íntimamente con el país hermano, era una aspiración tan honda que poco tardó en repercutir en las esferas oficiales.

La ley del 18 de noviembre de 1868 ordena, terminantemente, prolongar las vías del Ferrocarril del Oeste hasta la misma Cordillera de los Andes, "buscando el paso de la Cordillera para ligar los océanos Atlántico y Pacífico", según dice el artículo primero. "El P. E. mandará practicar inmediatamente un estudio de la vía en línea recta" (Art. 2º). "El P. E. solicitará del Gobierno Nacional la cooperación conveniente a la realización de este pensamiento" (Art. 3). Para financiar las obras se destinan con ese objeto "... desde ahora, inmediatamente, el producto de las ventas de tierras fuera de fronteras, bajo las condiciones que se determinarán por una ley especial" (Art. 4º).

El mundo se ablanda cuando se triunfa. Los hechos parecen tornarse maleables y dúctiles. Se echa de menos en esta ley la circunspección cautelosa del decreto de 1864. Se olvida aquí que todo gasto superfluo o prescindible, como un ferrocarril anticipado a la necesidad de tenerlo, es lastre que el país deberá soportar a sus expensas, quizá para siempre. Mas no critiquemos demasiado esa imprevisión. Una noble idea la apuntalaba. Era un saludable arrebató, un contagioso brío de juventud que ojalá el país hubiera conservado como un preciado don. Con grandes ideales por espejismo acitateador se realizan muchas veces cosas útiles, inmediatas e imprescindibles. El F. C. Oeste husmea desde lejos la Cordillera de los Andes que se yergue, allá por poniente, a mil kilómetros de distancia y sus rieles van, mientras tanto, poblando las llanuras del oeste de la provincia. Chivilcoy, Bragado, Nueve de Julio, Pehuajó, Trenque Lauquen serán las grandes etapas de esa marcha que la venalidad interrumpirá.

El Ferrocarril Oeste, caja de ahorros de la provincia, comienza a cotizarse como un bien de más aprecio casi que sus mismas tierras mostrencas. Los capitales inmovilizados en el ferrocarril suman, en 1868, 98 millones de pesos papel. En 1869,

más de 102 millones. Es decir, que al precio medio a que se enajenan las tierras de frontera, el Ferrocarril del Oeste tiene en 1869 el mismo valor que mil leguas de tierra. Una legua de tierra se compraba, según los datos que da Wilfred Latham en su libro "Los Estados del Río de la Plata", publicado en 1867, de 500 libras a 800. Es decir, de 61.500 a 100.000 pesos papel.

• • •

Como todo ente organizado y vivo, el Ferrocarril del Oeste tiende a expandirse, a ensanchar su radio de acción, a imponerse a sus competidores más débiles. El Ferrocarril del Sud está detenido en Chascomús desde diciembre de 1865. El Ferrocarril del Oeste proyecta extenderse hacia el Azul, con un ramal que arranca de Merlo. Williams Rögind, en su "Historia del Ferrocarril Sud", edición de 1916, nos cuenta esta aventura desde el punto de vista inglés. Dice: "En los primeros años de existencia del F. C. del Sud se formularon protestas contra los fletes elevados, que en realidad eran más altos que los del Ferrocarril Oeste. Mientras tanto, los directores en Londres, no se decidían a sancionar una prolongación de su línea, a pesar de recibir muchísimas peticiones de los estancieros radicados al sud del Río Salado. En vista de esta resistencia, el gobierno resolvió construir una línea desde Merlo hasta Lobos y más tarde hasta Azul. Esto no era conveniente para el Ferrocarril Sud, pues se introducían líneas de competencia dentro de la zona que debía ser servida por él, lo que constituía una política ferroviaria por parte del gobierno que podía resultar desastrosa para el porvenir de la empresa. Para evitar la construcción de la línea de Merlo al Azul, el directorio del Ferrocarril Sud se presentó en el año 1871 al gobierno pidiendo permiso para llevar la línea a Dolores y construir un ramal de Altamirano al Azul y otro de Lomas de Zamora a Guardia del Monte, mediante una subvención de 500 libras por milla. Con fecha 17 de octubre de 1872 la legislatura de la Provincia acordó dicha subvención...".

Ésta fue una derrota seria de los intereses nacionales. Demostraba que los extranjeros poseían influencia como para contrarrestar los impulsos naturales y espontáneos de los organismos nacionales. Desde un punto de vista restringido, podía de-

cirse que la prolongación al Azul del Ferrocarril Sud, estancado en Chascomús, era un triunfo para el Ferrocarril del Oeste. Su mayor dinamicidad había servido de acicate a la indolencia de los "financistas ingleses" que se habían pegado a Chascomús, como una garrapata ahíta y satisfecha. Pero la Nación era sólo una, en su tradición, en sus instituciones, en su territorio, en su economía. Cuando el extranjero penetra por un resquicio hay riesgo de que absorba el resto.

Merced a esta maniobra de la compañía inglesa, en que se presiente actuando a su corruptora diplomacia, el ramal del Ferrocarril Oeste, que de Merlo debía llegar a las colinas del Azul, quedó más tarde como un colgajo detenido en las tierras bajas de Saladillo. Como premio de su política expansiva, nefasta para el ferrocarril provincial, el F. C. Sud recibió 5.000 pesos fuertes por cada milla construida. Era un golpe traicionero. Pero el Ferrocarril del Oeste tenía un ímpetu propio. A pesar de los ramales en construcción y de que su línea troncal desbroza desierto, sus rendimientos son halagüeños, y pueden resumirse en este cuadro:

Años	Ganancias netas en pesos papel	Rendimiento sobre el capital invertido
1869	7.653.230	7,75 %
1870	9.987.482	9,78 %
1871	10.121.420	8,61 %
1872	10.238.981	7,00 %

• • •

La riqueza, la verdadera riqueza, la que pertenece a la colectividad argentina y está a su servicio, comienza a irradiar bienestar. La verdadera riqueza —no esa que es propiedad de extranjeros y es pobreza esencial— crea su ámbito local de cultura, alza poco a poco el término medio de su contorno. No hablamos de esta cultura vacía de necesidad, esa cultura disecada, de saber un límite geográfico, una clasificación gramatical o las características de una fanerógama, sino esa cultura que llega al individuo como exigencia perentoria de su am-

biente. No cultura sin curiosidad, sino cultura con pasión de todo el ser que espera recompensa de ella, tranquilidad, satisfacción, aprecio, goce. El Ferrocarril del Oeste necesita técnicos, hombres hábiles en engranajes, diestros en bielas, y se dispone a crearlos. Elevará hasta su necesidad al apacentador de ganados y al curtidor de cueros.

La ley del 3 de agosto de 1872 funda una escuela de artes mecánicas en los talleres del ferrocarril y autoriza a gastar en ella 170.000 pesos papel. Allí se enseñará, como en las escuelas que en 1884 fundarán los ferrocarriles nacionales Andino y Central Norte, aritmética, nociones de física, geometría descriptiva, mecánica práctica, dibujo lineal y los oficios de carpintero, ajustador, forjador, pintor, tapicero y talabartero. Un porvenir más grande aún que el mismo ferrocarril se inicia allí. El ingenio y la habilidad criolla tendrán extensiones casi ilimitadas para desarrollarse. Desgraciadamente, todo esto concluirá con el mismo ferrocarril.

Estamos en 1874. La línea al Belgrano avanza en las llanuras. Cada sol nuevo que amanece en esas pampas ve un centenar de metros de rieles flamantes. El ferrocarril mide 245 kilómetros de longitud. Es un sistema bastante perfecto. Posee un capital propio de 174 millones de pesos papel. Sus ganancias ascienden a 13 millones en 1873, que significa un rédito de 8,86%. En 1874 el rédito sube al 9,61 por ciento.

El Ferrocarril del Oeste es un legítimo orgullo del país. El informe preparado para la Exposición Internacional de Filadelfia, bajo la sabiduría germánica de N. Napp, dice: "El ferrocarril más antiguo de la República es el del Oeste de Buenos Aires, propiedad de la provincia de su nombre, que lo hace administrar por un directorio nombrado por el Gobierno Provincial. Las tarifas de este ferrocarril, que por ser del Estado no aspira a grandes entradas, son las más bajas de todos los ferrocarriles de la República, y, a pesar de esto, tenía el año 1874 una ganancia neta del 9,61% del capital invertido, que asciende a 6.105.489 pesos fuertes."

Una terrible crisis se ha desencadenado sobre la República. Los valores ficticios que han forjado los especuladores de tierras, crepitan. Los especuladores liquidan despavoridos. Los usureros prestamistas entran en posesión de propiedades hipotecadas.

El comercio se asfixia. Los tenedores de oro y de obligaciones a oro, casi todos extranjeros y sobre todo ingleses, hacen su agosto. El presidente Avellaneda, con un desacierto que en otro lugar analizaremos, manda "ahorrar sobre el hambre y la sed de los argentinos" para cumplir con los acreedores.

Las rentas nacionales caen de 20 millones de pesos fuertes en 1873 a 13 millones en 1876. Pero nada de esto hace mella a la compacta riqueza que representa el Ferrocarril del Oeste. Nada detiene su andar poderoso. Ya en el umbral de la crisis, una ley del 27 de abril de 1874 "Autoriza al Directorio del Ferrocarril del Oeste para invertir hasta la suma de 116.713.204 pesos papel, en la forma siguiente":

1) Modificación del perfil longitudinal cerca de la estación Morón	\$ 430.756
2) Prolongación del ramal a Barracas hasta la Boca	„ 9.630.588
3) Establecimiento de una gran Estación Central en el Once de Setiembre y compra o expropiación de terrenos necesarios	„ 15.000.000
4) Ensanche de los edificios de los talleres	„ 2.400.000
5) Establecimiento de una segunda vía desde el Once hasta Moreno	„ 13.800.000
6) Prolongación de la vía principal desde Chivilcoy hasta Bragado	„ 28.600.000
7) Renovación de la vía del ramal de Merlo a Lobos	„ 16.851.866

Indiferente a la crisis, el Ferrocarril del Oeste se dispone, pues, a duplicar la capacidad de su vía hasta Moreno, a ensanchar sus talleres, a construir nuevas líneas y a edificar su estación monumental en el Once, que fue durante muchos decenios la única estación digna de Buenos Aires.

"Para atender a los gastos que trata el artículo primero —sigue la ley—, se destina el producto del empréstito autorizado por ley de esta fecha, el producto de la venta de la estación del Parque y el de los rieles del ramal de Merlo a Lobos" (Art. 3º).

Aunque esos fondos se iban a gastar en el transcurso de varios años, es censurable como un grave error que se disponga de 45 millones para motivos ornamentales y estériles, como es la magnífica estación de cabecera que se propone erigir en el

Once. Gastar 45 millones en la estación principal es prodigalidad culpable en un ferrocarril que tiene por capital total la suma de 174 millones, tanto más si se recuerda que el Ferrocarril Oeste tenía un gran objetivo que cumplir: la unión de los dos océanos por la línea ferroviaria que la ley ordenaba, cuyos estudios preliminares estaban listos desde 1872. La línea internacional partía de Bragado y se dividía en tres secciones de características diferentes:

La 1ª de Bragado a San Rafael de	769 km.
La 2ª de San Rafael a El Planchón de	193 ..
La 3ª de El Planchón a Curicó (en Chile) de ...	95 ..
Total de.....	1.057 km

Pero no seamos acerbos. El Ferrocarril del Oeste quería destacarse sobre sus rivales ingleses hasta en la generosidad con que iba a dotar a la ciudad de uno de los edificios más hermosos de la época.

El 25 de junio de 1877 se libra al servicio la sección que llega al Bragado, donde James Kavanagh, que desde 1855 hace trueque con los indios, se ha establecido en vastas extensiones de tierra fiscal. El 20 de diciembre de 1882 se inaugura solemnemente la nueva estación del Once, orgullo de los porteños de esa época. Las vías siguen avanzando en la pampa, donde se curten al sol las nuevas camadas de ingenieros argentinos. Los resultados más importantes de esos años se resumen a continuación:

Años	Km de línea	Capitales invertidos en pesos papel	Ganancias netas en pesos papel	Rendimientos
1875	245	174.529.346	12.418.702	7,11 %
1876	245	178.754.388	15.445.866	8,64 %
1877	271	190.214.279	17.007.624	8,94 %
1878	297	201.131.033	14.370.654	7,14 %
1879	297	206.657.087	16.788.026	8,12 %

• • •

En 1879 el trabajo tenaz de la diplomacia inglesa no ha conseguido aún maniatar al país. La República era entonces más próspera y más positivamente rica de lo que es hoy. Esa riqueza se reflejaba tanto en la vida de las clases desamparadas, como en la soltura y libertad de expresión que tenían entonces el pensamiento y la inteligencia argentinos. Había —cosa que ya no existe hoy— diarios importantes que censuraban duramente las extralimitaciones de las compañías inglesas y hombres probos que no perdían su categoría pública porque expresaban francamente un pensamiento patriótico. La opinión pública, de más en más alerta a los peligros que la entrega de su economía significaba, era decididamente partidaria de la expropiación de los ferrocarriles extranjeros.

El óptimo rendimiento y la ajustada administración de los ferrocarriles nacionales, en general, y del Ferrocarril del Oeste, en particular, era un estímulo para una acción más amplia. El Oeste era un ejemplo de lo que podían hacer los argentinos en materia ferroviaria. ¿Por qué dejar los otros en poder de extranjeros cuya informalidad comercial y codicia perjudicaban las zonas del país que estaban bajo su tutela? El país era suficientemente rico como para costear la expropiación de las líneas extranjeras y el país lo sabía. Tenía entonces una visión clara y realista de la economía nacional, tan simple, por otra parte. No estaba aún embarullado por teorías y doctrinas sin más contenido concreto que el desprecio a los intereses nacionales, como está hoy. La opinión pública —con excepción de algunos órganos muy allegados a los intereses ingleses— comenzó a vibrar ante la perspectiva de que todos los ferrocarriles argentinos fueran argentinos.

Estanislao Zeballos, que siempre concibió con sentido nacional los problemas argentinos, escribía en 1879 las siguientes ideas, que sintetizan acertadamente el sentimiento general y prestan su autoridad indiscutible a los mismos conceptos aquí enunciados: "La línea a Dolores" —concedida al Ferrocarril Sud, para detener al Ferrocarril Oeste— "persigue un objetivo seductor y obedece a un plan bien meditado. Atraviesa los territorios de la costa Sur, fuente de una vasta producción que crece día a día, y se dirige a Bahía Blanca, mientras que con el ramal a Azul la empresa se apodera del tráfico de la

dilatada comarca sudoeste, donde pacen millones de cabezas de ganado y donde la naturaleza permite prever asombrosos adelantos. Los estadistas bonaerenses han descuidado con aquellas concesiones los grandes intereses económicos y estratégicos del Estado. Buenos Aires posee una línea férrea modelo, la del Oeste, que es presentada con justicia como la más adelantada de los ferrocarriles sudamericanos. Esta línea recorre ya 292 kilómetros y está en construcción un nuevo brazo de 161 kilómetros que, partiendo de Luján, llegará a Pergamino. Los 292 kilómetros en explotación que tiene este ferrocarril dan el nueve por ciento de interés, con tarifas más reducidas que las de todos los ferrocarriles sudamericanos y con mayor puntualidad en el servicio. Así el Estado es poseedor de una crecida renta, constantemente en aumento y del fuerte capital que representa la línea. Pienso que los estadistas de Buenos Aires no han consultado los intereses de la Provincia y de la población rural al entregar las zonas sud y sudoeste a las empresas privadas, sin tener en cuenta que los ramales en esa zona habrían hecho de nuestro ferrocarril del Estado la línea más extensa y de más porvenir de la América Meridional. Dedúcese de todo esto mi conocida prédica: soy partidario de la expropiación del Gran Ferrocarril Sud."

Inglaterra comprendió el peligro que la expropiación significaba. La República escapaba de sus redes, pacientemente tendidas. La expropiación era una operación factible. En 1874, en lugar de gastar los 116 millones de pesos papel (9 millones de pesos fuertes) en renovar sus vías y construir edificios suntuosos, el F. C. Oeste pudo, con esos mismos fondos, expropiar el F. C. del Sud, cuyo capital, cínicamente agudado, era ese año de 9.014.492 pesos fuertes, según sus propias declaraciones.

En 1879 la operación tampoco era imposible. El capital del Ferrocarril Sud seguía creciendo con mucha mayor rapidez que sus vías, pero aún no estaba fuera del radio de posibilidad financiera del F. C. Oeste ni de la provincia. Su capital era, en 1879, de 12.583.311 pesos fuertes. Y doce millones de pesos fuertes invirtió en ampliar y mejorar sus redes el Ferrocarril Oeste entre 1879 y 1885. Con haber retardado su crecimiento propio, el F. C. Oeste pudo expropiar el Sud.

Pero ni Inglaterra ni las empresas se dormían. Inglaterra cuidaba su dominio. Las empresas, sus fuentes de prodigiosas ganancias. En su loa al Ferrocarril Sud, Williams Rögind describe este momento crítico con los siguientes términos: "...y no era sorprendente que la idea de que el Gobierno de la Provincia debía expropiar el Ferrocarril Sud tomara cuerpo, de tal manera que el Directorio en Londres, viendo su propiedad en peligro, decidió mandar una delegación a la República Argentina invistiéndola de plenos poderes para tratar toda la cuestión directamente con el Gobierno. La delegación fue compuesta por M. Frank Parish y C. O. Baker, presidente y secretario, respectivamente, del Directorio del Sud en Londres. La misión era muy delicada y de gran responsabilidad, pero fue llevada a cabo de una manera muy brillante debido a la gran habilidad diplomática desarrollada. Después de varias conferencias celebradas con el Gobierno de la Provincia, arribaron a un acuerdo según el cual el Gobierno desistió de la amenazada expropiación y se comprometió a no comprar la línea antes del 27 de marzo de 1902. El contrato fue firmado el 19 de octubre de 1881 y contiene las bases para la prolongación del F. C. Sud al Tandil y Bahía Blanca".

Lo que Mr. Rögind no cuenta ni podría contar es el trabajo *de zapa*, de prevaricación y corrupción que apoyó a esa delegación tan "diplomática", ni la presión que sobre gobiernos sin apoyo popular debió ejercer la diplomacia inglesa. El Ferrocarril del Sud no fue expropiado. La esperanza pública se fue adormeciendo y diez años más tarde sería el Ferrocarril del Sud el que expropiaría al Ferrocarril Oeste. A una derrota siempre sigue otra derrota más grave.

Es natural que, sofocada su voluntad de expansión y de sometimiento de sus rivales, algo se relajara en la energía del Ferrocarril Oeste. El Ferrocarril Oeste había contado en la emergencia con el consenso unánime del país, cuyas conveniencias generales defendía, y había sido vencido. Algo exterior al ferrocarril y al país mismo obraba sobre el país y se imponía. El fracaso del Ferrocarril Oeste, en sus tentativas de expropiar las líneas colaterales rivales, era un fracaso del país. Era el comienzo de su avasallamiento.

Hay un drama inmenso en el constante rehacerse de las

fuerzas creadoras argentinas. El Ferrocarril del Oeste, como el país mismo, sostenido por su inercia creadora, prosiguió avanzando. Penetró más profundamente aún en la llanura oeste. Extendió ramales hacia el norte y algo hacia el sudoeste. Se acercó al río más estrechamente con ramales a La Plata. Construyó un muelle propio en el Riachuelo. Pero algo debió quedar resentido en sus resortes morales y espirituales, base de toda otra acción. Las cifras siguientes sintetizan la parte visible de su acción.

Años	Km de línea	Capitales invertidos en pesos papel	Ganancias netas en pesos papel	Rendimientos
1880	347	219.310.575	17.396.763	7,93 %
1881	347	229.824.180	20.809.286	9,05 %
1882	415	248.603.150	23.171.504	9,32 %
1883	583	285.124.628	21.583.194	7,55 %

Con razón, en la Memoria de 1883, decía el ingeniero Brian, gerente de la empresa: "El Ferrocarril del Oeste no sólo presta servicios de la mayor importancia sino que rinde pingües ganancias; siendo en consecuencia un elemento poderoso del progreso del país y una fuente de renta provincial de la mayor importancia."

A partir de 1883, las cuentas del Ferrocarril se llevan en pesos papel oro, es decir, en la misma moneda que hoy nos rige teóricamente. En las cuentas del Ferrocarril Oeste, un peso oro significa un gramo con 6.129 diezmilésimas de oro de 900 milésimas de fino. Es decir, que una libra esterlina valía exactamente 5,04 pesos oro sellado.

Los resultados del Ferrocarril se consignan en estas cifras, que incluye la Memoria de 1885:

Año	Km de línea	Capitales invertidos en oro sellado	Ganancias netas en oro sellado	Rendimientos
1884	779	15.442.855	1.175.272	7,60 %
1885	892	20.442.672	1.108.004	5,42 %

Estas cifras no traducen, sin embargo, toda la prosperidad financiera de que goza el Ferrocarril Oeste, porque en ellas

influyen negativamente los ramales y las extensiones recién libradas al público o en servicio provisorio que atraviesan zonas casi despobladas y que proporcionan más gastos que rendimientos por su escasez de carga y pasajeros. Durante esos mismos años, la línea principal ha dado rendimientos extraordinarios, que citan separadamente las memorias del Ferrocarril:

Años	Rendimientos de la línea principal sobre el capital invertido en ella
1879	9,12 %
1880	9,41 %
1881	10,53 %
1882	12,15 %
1883	9,62 %
1884	10,53 %

En 1885 el Ferrocarril del Oeste es sin disputa el primer sistema ferroviario argentino. El único ferrocarril que lo supera en longitud es el del Sud, pero el Oeste lo aventaja en material rodante y de tracción, en servicios, en baratura, en lujo, en comodidad.

Las tarifas de pasajeros vigentes en 1885 para el Sud y el Oeste eran:

	Primera clase	Segunda clase
F. C. Oeste	m\$n. 0,036 por km	m\$n. 0,024 por km
F. C. Sud	" 0,05 " "	" 0,032 " "

(Handbook of 1885)

En 1885 el Ferrocarril del Oeste posee en explotación las siguientes líneas y ramales:

- 1) Línea principal del Once a Nueve de Julio.
- 2) Del Once a Las Catalinas.
- 3) De Bermejo a La Chacarita.
- 4) Del Once a Riachuelo.
- 5) De Merlo a Lobos y Saladillo.
- 6) De Luján a Pergamino.

- 7) De Pergamino a Junín.
- 8) De Pergamino a San Nicolás.
- 9) De Tolosa a La Plata.
- 10) De Tolosa a Ensenada.
- 11) De Tolosa a Ferrari.
- 12) De Tolosa a Témperley.
- 13) De Témperley a Cañuelas.

El costo por kilómetro del Ferrocarril del Oeste en 1884 resulta notoriamente más bajo que el de los ferrocarriles ingleses, hecho más relevante si se recuerda que el Oeste es el único dotado de estaciones suntuosas y de un material incomparablemente superior. El costo del Oeste —el capital invertido de 15.442.855 dividido por el número de kilómetros en explotación, 779— resulta de 19.823 pesos oro sellado por kilómetro; el del Sud, a 25.940; el del Central Argentino, a 28.000; el de Buenos Aires y Rosario, a 30.489. Y eran ferrocarriles que recorrían zonas igualmente llanas. ¿No es ésta la mejor prueba de que el Oeste está mejor administrado que los ferrocarriles ingleses y que los ingenieros argentinos que habían trazado y construido sus vías y sus estaciones se caracterizaron por su pericia y su honradez? La comparación resultaría más notoria si la calidad fuese tan fácilmente contrastable como los costos. En el siguiente cuadro podemos a lo menos cotejar el número de locomotoras y coches y vagones. (Datos de las memorias del Departamento de Obras Públicas de 1884 y del Ferrocarril del Oeste.)

Líneas	Km	Capitales en pesos o/s.	Capital por km pesos o/s.	Número de loco- mótoras	Número de vagones de carga	Número de coches de pasajeros
Oeste	779	15.442.855	19.823	90	2.749	101
Sud	1024	26.571.733	25.940	65	1.932	173
Central	396	11.088.000	28.000	34	551	24
Bs. Aires ..	303	9.238.320	30.489	13	591	19
Ensenada ..	57	4.048.144	71.020	12	382	20

Ya veremos al rehacer en los capítulos subsiguientes la historia de los ferrocarriles ingleses, que el abultamiento de los costos de construcción y por ende de los capitales supuesta-

mente invertidos, es una técnica financiera que permite la formación de capitales a costa del país y el disimulo de ganancias exorbitantes.

• • •

Pero todo iba a terminar pronto. Al país se le amputarían las riquezas mejor consolidadas. Inglaterra tiene a su servicio a las figuras más destacadas de la sociedad porteña, gran parte de ellas de origen provinciano. A través de ellos influirá sobre las inteligencias conductoras y sobre las voluntades no directamente quebrantables. Todo el ingenio se afinará en la búsqueda de oportunidades para el capital extranjero: canales, tranvías, ferrocarriles, tierras. Y todo lo adquieren los ingleses sin más inversión que las migajas de un soborno.

Vender, incluso el porvenir, es la voz de orden. Así se liquidan los patrimonios particulares para adquirir otros y revenderlos con mayores ganancias. Así se liquidan los bienes del Estado nacional y los provinciales. Parecen desesperados, suicidas que socavan la economía y por lo tanto la independencia efectiva de su país, a cambio de unos calzones de seda, algunos vinos franceses, algunas porcelanas de Limoges. El capitalismo inglés fomentaba ese orgiástico desenfreno. El crédito a oro estaba siempre pronto.

Los resortes morales se relajaron. Las virtudes humanas se desvanecieron o se acurrucaron avergonzadas. Parecía un avispero revuelto con un palito. El palito era la voluntad colonizadora de Inglaterra, dispuesta a destruir la cohesión del país y a someterlo incondicionalmente a su soberanía económica.

El presidente Juárez Celman asume el poder en octubre de 1886. Tres meses después vende a una compañía inglesa la vía troncal del Ferrocarril Andino, que iba de Villa María, en la provincia de Córdoba, a San Luis, Mendoza y San Juan. Al dar cuenta de esta enajenación, en su Mensaje a las Cámaras de mayo de 1887, para justificar su actitud precipitada, sienta la tesis de que el Estado debe desprenderse de todos sus ferrocarriles y entregarlos a la explotación del capital pri-

vado. Sabemos que capital privado significa en nuestro país capital extranjero, sobre todo inglés. La inexistencia de capital propio local —es decir, de trabajo y riquezas ahorrados, disciplinados y productivamente aplicados— es una de las bases fundamentales de la dominación económico-política de una nación por otra.

¿Era, acaso, un momento de extrema tensión económica que obligara a sacrificar algún bien para conservar intacto otro más esencial para la nacionalidad? No. El país pasaba por una racha de prosperidad que debía durar cuatro años aún, primera parte de la maniobra que terminaría en catástrofe. El presidente Juárez Celman quería dar a los bancos el capital representado por los ferrocarriles. “Por lo tanto lo que conviene” —decía en su Mensaje— “es entregar a la industria privada la construcción y explotación de las obras públicas que por su índole no sean inherentes a la soberanía, reservándose el Gobierno la construcción de aquellas que no puedan ser verificadas por el capital particular, no con el ánimo de mantenerlas bajo su administración, sino con el de enajenarlas o contratar su explotación en circunstancias oportunas, a fin de recuperar los capitales invertidos para aplicarlos al fomento de su banco...”.

Es decir, que el presidente quería que los ferrocarriles estadales se extendieran exclusivamente en zonas donde dieran forzosamente pérdidas. Esa doctrina es la que se aplicó en la práctica y la que ha permitido difundir la especie de que el Estado es mal administrador. Además, el presidente quería que el capital representado por los ferrocarriles se transfundiera, por medio del crédito bancario, a las clases más derrochadoras de la sociedad argentina, que los iban a malgastar, como malgastaban sus fondos propios, en objetos de boato. Desde el punto de vista de la economía argentina, esa operación equivalía a evaporar los ferrocarriles nacionales, a incendiarlos para deleitarse en las volutas de humo. Era algo peor todavía. Era entregar a los extranjeros —en quienes siempre hay que presumir, salvo prueba en contrario, un probable enemigo de la prosperidad del país— un instrumento de regulación, presente y futuro, de vastas comarcas argentinas, reci-

biendo en cambio un poco de vino, algunos manjares exquisitos, algunas telas de moda.

Fue una época en que todos los seudoeconomistas, animados por invisibles instigadores, citaban a destajo las opiniones de Spencer, que, al fin y al cabo, no era más que un ferroviario inglés en trance de influir sobre las ingenuas opiniones de los pueblos colonizables. El mismo presidente, como argumento de peso, decía obrar de acuerdo con “grandes pensadores sociologistas”.

Pero todos éstos eran pretextos y pretendidas justificaciones verbales de actos indefendibles. La verdad era que la dominación británica se ajustaba y se perfeccionaba eliminando sus puntos débiles. En 1886 la situación ferroviaria inglesa carecía de estabilidad y de perspectivas. Las líneas estadales, todas cuyas administraciones eran modelos, tenían una extensión casi idéntica a las líneas inglesas. Medían 2800 kilómetros las nacionales y 3029 kilómetros las particulares. La categoría de las líneas estadales queda de relieve en este cuadro comparativo, extractado de la Memoria del Departamento de Obras Públicas de 1884:

	Capitales en pesos o/s.	Kilómetros de longitud	Capitales invertidos por km pesos o/s.	Locomotoras	Vagones de carga	Coches de pasajeros
Líneas estadales	59.667.094	2.800	21.309	227	4.296	246
Líneas particulares inglesas	81.280.461	3.023	26.887	171	4.336	326
Total líneas del país en 1884	140.947.555	5.823	24.205	398	8.632	572

Los ferrocarriles estadales constituían un punto de referencia fidedigno con que el país contaba para regular la acción de los ferrocarriles extranjeros y juzgar sus afirmaciones en cuanto a costo, a tarifas, a ingresos, a ganancias. En cuanto al costo de construcción, del cuadro anterior se desprende que las estadales costaban 5.500 pesos oro menos por kilómetro —un 20% más baratas— a pesar de su material superior y de recorrer muchas de ellas zonas de montaña en que el trazado resultaba muy elevado.

Si se observa con mayor detención el mapa ferroviario de esa época, resulta más claramente aún la debilidad de la posición ferroviaria inglesa. Existían subordinaciones tan evidentes e irritantes que forzosamente debían hacer crisis. El sistema estadual formado por el Ferrocarril Andino y el Central Norte medía 1099 kilómetros y era subsidiario de un pequeño ferrocarril, el Central Argentino, que sólo medía 396 kilómetros y le ocluía, no obstante, el acceso a puerto. La prolongación del Andino hasta los puertos o la expropiación del Central Argentino, operación de fácil realización que no demandaba más inversión que 10 millones de pesos oro, era una exigencia reclamada en todos los tonos por las poblaciones del interior y del litoral santafesino. La venta a los ferrocarriles ingleses, en las increíbles condiciones que se relatarán más adelante, del Ferrocarril Andino primero, del Ferrocarril Central Norte más tarde, eliminó el peligro que ellos representaban para la hegemonía ferroviaria inglesa.

El Ferrocarril del Oeste no tardaría en ser víctima de esa política suicida. Pero con él había que proceder más cautelosamente. El Andino y el Central Norte podían ser ultimados sin dificultad y casi sin resistencia, porque sus vías estaban tendidas en el inerte interior de la República. Pero el Oeste penetraba hasta la entraña de Buenos Aires y el sentimiento público seguía sus vicisitudes con atención. No era posible enajenarlo de pronto sin riesgo de provocar una reacción violenta.

Decíamos que algún resorte moral y espiritual debía quedar resentido cuando en 1880 se impidió que el Ferrocarril Oeste expropiara a su rival, el Ferrocarril Sud. La ley provincial del 4 de junio de 1882 es una prueba de ello. Esa ley ordena al Ferrocarril Oeste construir varios ramales: de Pergamino a San Nicolás; de Pergamino a Junín y Rojas; de Bragado a 9 de Julio, y de Lobos a Saladillo. Para financiarlos autoriza al Ferrocarril Oeste a contraer un empréstito de "...diez millones de pesos fuertes, cuyo importe será destinado exclusivamente a las anteriores prolongaciones...". La Provincia concede su garantía subsidiaria, pero se obliga al ferrocarril a hipotecarse. "El F. C. del Oeste con todas sus existencias y tren rodante, como asimismo las líneas que se

construyan con el producto de este empréstito, quedan hipotecados al pago del capital e intereses del mismo, sin perjuicio de la garantía de la provincia" (Art. 5º).

Esta ley rompía la tradición financiera del Ferrocarril Oeste. Los 500 kilómetros que hasta la fecha medía, se construyeron sin compromisos exteriores a la Provincia, con emisiones que se amortizaban con las ganancias normales del Ferrocarril o con el producto de las tierras mostrencas; y ése era uno de los orgullos del ferrocarril, como lo demuestra el monumento de Chivilcoy. ¿Por qué, inopinadamente, el ferrocarril debía comprometerse con los prestamistas que actuaban fuera de la soberanía argentina?

Comenzaba entonces muy lentamente la superabundancia de créditos y de medios de pago que debía terminar en cataclismo, pero ese extremo no podía preverlo nadie. Lo indudable era que la Provincia tenía abundancia de numerario; tanto es así, que el oro, caso excepcional, no tenía premio sobre la moneda nacional. ¿Por qué, pues, recurrir al extranjero para obtener lo que podía lograrse en el país? Además, contraer un empréstito externo para financiar una línea ferroviaria es incurrir en una prodigalidad censurable. El 50% del costo de una línea ferroviaria es mano de obra doméstica que para nada necesita ni del oro ni de las monedas extranjeras, puesto que sus necesidades se cubren en el ámbito local.

Y decidido el empréstito externo, supongamos, por razones ajenas a la economía ferroviaria, ya que los empréstitos externos son siempre más obra de la intriga política y de la diplomacia extranjera que de las economías nacionales, ¿por qué se hipoteca tan prolijamente al Ferrocarril Oeste y a sus bienes futuros, si el crédito de la Provincia excedía en mucho el monto del empréstito? Hay allí encerrado un propósito avieso que es indispensable subrayar para que sus enseñanzas no caigan en saco roto. La hipoteca del Ferrocarril Oeste fue pocos años más tarde un argumento para enajenarlo. Se diría que el Ferrocarril Oeste se enajenaba al extranjero porque, al fin, con plata extranjera había sido construido, aserto completamente falso hasta el año 1882. El sabotaje se iniciaba por vías indirectas, fuera del alcance del recelo público.

Cláusula análoga a esta que comentamos es la que se

incluirá, con pequeñas variantes de forma, en los futuros títulos que el actual Ferrocarril del Estado dará en pago de las inútiles líneas del Ferrocarril Central Córdoba. Ya explicamos por qué Inglaterra tiene interés en dominar las líneas del Estado. Las cifras que vamos exponiendo explican el interés de Inglaterra en la posesión del Ferrocarril Oeste.

• • •

En 1887 el Ferrocarril del Oeste es ya un condenado a muerte. Sus rieles continúan extendiéndose con ardor juvenil. En 1887 las vías miden 1022 kilómetros de longitud. En 1889 miden 1210 kilómetros. Y en 1890, poco antes de la venta, alcanzan a Trenque Lauquen, ya en el límite de la provincia. Pero del estudio de las cifras que resumen el desarrollo de las acciones del Oeste, se deduce que algo importante se ha relajado en su administración. El abultamiento innecesario de los gastos, en gran parte debido al aumento desproporcionado de personal, el crecimiento de los capitales invertidos en construcciones no imprescindibles, la merma consiguiente de los rendimientos y el encarecimiento de las tarifas configuran un decidido propósito de sabotaje.

El Ferrocarril del Oeste iba a ser rápidamente desacreditado ante la opinión pública. Se dispone construir doble vía hasta Moreno, aunque el tráfico no la justificaba. Se amplía la estación del Once. Se pavimentaban a cargo del Oeste las calles cercanas a la estación cabecera. El costo kilométrico, que en 1884 era de 19.823 pesos o/s, sube a 24.653 en 1887 y a 27.760 en 1889. Las tarifas son aumentadas en un 25%, según decreto provincial del 21 de enero de 1886, y aún son más bajas que las de los ferrocarriles ingleses. Mulhall calcula que eran 10% menores que las del Sud. Los rendimientos, reflejo de la administración voluntariamente desajustada, caen a niveles inesperados. El beneficio neto de 7,60% dado en 1884 desciende a 6,60 en 1887, a 5,49 en 1888, para marcar un límite agónico y culpable en 1889 con sólo 3,86 por ciento. El Ferrocarril Oeste entra, así, ingloriosamente, en su período comatoso. Esta maniobra, tan contraria a la salud del país, sorprende

menos cuando se recuerda que los principales promotores, a cuya pericia estaba confiada en esos años la dirección del Ferrocarril Oeste, serían los que continuarían dirigiéndolo después de la venta, al servicio entonces de los nuevos amos ingleses.

No olvidemos, por otra parte, que el país estaba sumido en el desenfreno y en la inmoralidad, que precedió al tremendo desastre de 1890, cuya filiación no se ha escrito todavía. Dentro del cuadro de la orgía, la conducta del Ferrocarril Oeste es más disculpable.

Los datos sobre el progreso del Ferrocarril Oeste a partir de 1886 se consignan a continuación en un cuadro extractado de la Memoria del Departamento de Obras Públicas, 1885-1888.

Año	Kilómetros de línea	Capitales invertidos en pesos o/s.	Capitales invertidos por km de vía en pesos o/s.	Ganancias netas en pesos o/s.	Rendimientos %
1887	1.022	25.195.707	24.653	1.663.701	6,60
1888	1.078	29.474.283	27.341	1.618.116	5,49

Estamos en 1889. La garra inglesa comienza a cerrarse sobre el país. El gobernador de la provincia, don Máximo Paz, envía un mensaje a la Legislatura en que se propone la venta del Ferrocarril Oeste en pública subasta, que refrenda el ministro Manuel B. Connet. El Mensaje repite la relamida teoría spenceriana sobre la inconveniencia de que el Estado sea administrador de sus bienes. Asegura que muchas obras públicas están retrasadas o postergadas por falta de fondos y que "los cuarenta millones de pesos oro que importa por lo menos el valor de los Ferrocarriles de la Provincia, vendrían del extranjero a aumentar la riqueza pública" y se traducirían en "canales de desagüe y de irrigación, en caminos generales y municipales y en obras de salubridad y pavimentación...". De más está decir que jamás se emplearon con tales fines los pocos fondos logrados por la venta del Oeste. Pero el argumento —de índole típicamente inglesa— contrarrestaba el desagrado de la propuesta con la esperanza de otras obras indispensables. Frente a los pobladores de la zona servida por el Oeste, erizados por el proyecto de venta, el argumento del mensaje atrae a los pobladores de la región servida por el

Ferrocarril Sud, que eran los necesitados de obras de desagüe. De una cuestión de alto sentido nacional, el gobernador hace una menuda cuestión de rivalidad local. "Divide e impera", dice el adagio romano, que los ingleses han seguido al pie de la letra.

Por otra parte, el Mensaje encontraba argumentos para la venta, hasta en los mayores méritos del Ferrocarril Oeste. Sus tarifas baratas eran una razón para venderlo. El Mensaje dice: "Es por demás evidente, también, que el favor acordado a los productores de la zona que recorre la línea del Estado, se traduce en una injusticia notoria desde que perjudica a los productores de las demás zonas, que no pueden competir con los que tienen que pagar menos fletes." ¿No sería ésa una buena razón para expropiar los otros ferrocarriles, más que para vender el Oeste?

El ejemplo contrario que casi contemporáneamente a la propuesta daban Alemania e Italia al expropiar las líneas particulares, era descartado en el Mensaje como inoperante: "...los gobiernos de algunos países europeos tratan de adquirir las líneas dentro de sus territorios. Esto es sólo explicable por la situación de fuerza que se mantiene en el continente como elemento de defensa o de conquista para movilizar rápidamente el servicio militar. En nuestro caso el ejemplo no es aplicable". ¿Qué dirían de este argumento los militares, que profesionalmente están obligados a prever los medios de la defensa nacional?

Algunas voces aisladas elevaron en las cámaras su protesta patriótica. El diputado Cibils, uno de los legisladores más ilustrados y probos, rebatió con dureza la proposición. "A mí no me alucina —decía Cibils— ver a mi país lleno de vías férreas pertenecientes a los extranjeros. No me alucina en manera alguna la perspectiva de que dentro de 80 ó 90 años mi país todo sea recorrido por la locomotora extranjera adquirida con capital extranjero que le ha de imprimir una dirección económica determinada. Lo que a mí me alucinaría, lo que a mí me halagaría sería ver al país cruzado por vías férreas de exclusiva propiedad del Estado, único medio, en mi concepto, de levantar la República al rango de las primeras naciones de América."

Uno a uno rebatía Cibils los argumentos oficiales. A la necesidad de fondos para acometer otras obras públicas, respondía Cibils que el crédito exterior, en caso de ser preciso, excedía en mucho las demandas gubernamentales. "...el crédito ha sobrado, afirmaba, y el empréstito de Berlín fue cubierto nueve veces". Pero el empréstito de Berlín significaba la infiltración del capital alemán, que Inglaterra debía parar poco después, mediante obstáculos a los empréstitos posibles futuros y conversión de los contraídos con anterioridad.

La venta del Oeste fue defendida por el miembro informante, un diputado de apellido inglés, Leans, y por el mismo ministro. No hubo arteria lógica que no se empleara para justificar lo injustificable.

El ministro citó a Hadley, citó a Spencer, citó al cardenal Richelieu, citó a Duverger, citó a Leroi-Beaulieu, citó a Buckle, citó a Humboldt, citó a Kant y poco faltó para que citara al mismo Jesucristo en persona, pero no citó a ninguno de los ferroviarios ingleses que gestionaban la compra del Oeste. Dijo que el gobierno al desprenderse del Oeste buscaba limitar sus propias atribuciones ejecutivas, porque la República con la tiranía de Rosas había medido el peligro de los poderes limitados. "Veinte años de esclavitud y de sangre es el tributo que pagó la República Argentina para aprender todo lo que cuesta a los pueblos acordar la suma del poder político a los elementos del gobierno, que mal empleados pueden de alguna manera reaccionar sobre la voluntad o sobre la libertad de los ciudadanos". Por eso el Poder Ejecutivo Provincial procuraba podar su jurisdicción mediante la venta del Oeste. "A esta política —de limitación— responden todos nuestros actos y todas nuestras decisiones y no sería éste el momento de renegarla", afirmaba el ministro.

El ministro sabía que esa operación contrariaba al país por entero. "Es ésta una de las gestiones que tiene la rara fortuna de impresionar al pueblo y al Gobierno, a los sabios y a los ignorantes, a los estudiosos y a los indiferentes. Es uno de los asuntos que hacen época en los anales parlamentarios de un país...". Es que el país sabía perfectamente que allí estaba en discusión el principio de su fundamental independencia. También lo sabía, y quizá mejor que nadie, el gobierno proponente de la

venta y el ministro, por lo tanto. Pero el ministro decía creer en la bondad, en la generosidad, en la magnanimidad y en la grandeza de espíritu de los financistas ingleses. "Se ha repetido", decía el ministro, "en varias ocasiones y en diversas formas, a propósito de esta cuestión, en la prensa, en los corrillos, en el Senado, en el recinto de la Cámara de Diputados, una frase que deprime el sentimiento de la nacionalidad argentina, como ya habéis oído al miembro informante de la minoría: que es de temerse que esta empresa pase al poder de los accionistas ingleses, que el capital inglés es una amenaza social y política y que el capital inglés ejercerá una influencia poderosa en nuestras elecciones..."

El mismo miembro informante de la mayoría oficialista había denunciado el poder del Ferrocarril Oeste como arma electoral. "El Ferrocarril Oeste" —había dicho Leanes, con anterioridad—, "ha sido casi siempre un arma destinada a esgrimirse en nuestras contiendas electorales, ya por gobiernos que desconocieron su misión, o ya por caudillos o empleados inferiores que hicieron valer sus prestigios, poniendo el personal de la empresa al servicio de sus fines bastardos." La acusación pública tenía un fundamento en las mismas confesiones oficialistas. Pero el ministro no temía la influencia política que podía ejercer el capital inglés. Para él, la entrega a los ingleses de todo nuestro sistema ferroviario, la entrega de toda nuestra economía, es decir de todo el cuerpo nacional, eran simples nimiedades. "Si la suerte del pueblo argentino pudiera vacilar, haciendo depender su existencia o su poderío de estas nimiedades o de tales desconfianzas, por más terrible que fuese el dolor, yo renegaría, más que de la República, de la debilidad de sus hijos, indignos de pertenecer a un pueblo civilizado...", decía el ministro, por toda respuesta a las acusaciones públicas. ¿Qué sería la República en la concepción mental del ministro? ¿Algo abstracto y sólo representable en símbolos? ¿Algo insustancial, como el Espíritu Santo?

Hay un patetismo inmenso en este encadenamiento paulatino de un pueblo grande y valeroso como el argentino, cuyas ataduras se recubren y disimulan bajo un cendal de palabras rellenas de venalidad. Un pueblo se encadena arrollando sus defensas colectivas en los campos de batalla, con el objeto de

ir a tomar después las riendas de su economía. O se procede al revés, que es el modo típicamente británico. Se obra en la penumbra para dominar uno a uno los resortes de la economía. Esta es la estratagema que cumplían en ese momento los financistas ingleses. La ley provincial del 23 de setiembre de 1889 autoriza al Poder Ejecutivo a enajenar a perpetuidad el Ferrocarril Oeste.

Este cercenamiento de la riqueza pública no obedecía a una urgente necesidad de fondos. El artículo 69 de dicha ley determina el destino a darse al producto de la venta, en que ningún apremio forma parte. Dice textualmente: "El producto de la enajenación será destinado a cancelar los empréstitos que gravan a los Ferrocarriles del Estado y a cubrir el importe de la deuda del Gobierno al Banco de la Provincia, depositándose el resto en el mismo establecimiento, hasta tanto el Poder Ejecutivo solicite de la Legislatura la inversión que estime conveniente a esos fondos." La provincia entrega al extranjero sus ferrocarriles sin que obre compelida por una angustia financiera, puesto que ni los empréstitos a largo plazo ni la deuda al banco oficial de la provincia eran compromisos perentorios.

El decreto del 16 de diciembre de 1889 saca a licitación pública al Ferrocarril del Oeste. Se fija un precio mínimo de 34.068.728 pesos o/s, y se exceptúan de la venta dos ramales, uno de Tolosa a La Plata, que será enajenado más tarde, y otro de Témpereley a Cañuelas, que se vende por 760.000 a Alejandro Henderson, personero del Ferrocarril Sud, a quien de inmediato éste lo revende, previa la inflación del capital correspondiente.

Tras algunos decretos aclaratorios, algunas postergaciones y algunos trámites sin importancia relativa, se cierra trato con H. G. Anderson, que compra el Ferrocarril del Oeste por cuenta de un sindicato, que se entendió era la Western Railway, en la suma de 8.134.920 libras, equivalente a 41.000.000 pesos o/s. El contrato, ad referendum de la Legislatura, se firma el 29 de abril de 1890.

Desde ese momento, el Ferrocarril del Oeste ya no es argentino; es inglés. Ya no responderá a las necesidades generales de la provincia, sino a los deseos particulares de los financistas y de los comerciantes ingleses que están perfectamente encauza-

dos en la orientación política general de Inglaterra, pueblo pobre que para subsistir y ser poderoso requiere someter a los pueblos naturalmente ricos y faltos de unidad y coherencia. La zona oeste, gran parte de la zona norte y una extensión de la zona sudoeste de la provincia no dependerán económicamente de sus gobiernos, dependerán de la voluntad imperial de Inglaterra. Si los ingleses necesitan lino, bajarán los fletes para el lino y será negocio sembrarlo. Si necesitan maíz, sembrarán maíz. Económicamente, los industriales y los productores agropecuarios no serán ciudadanos argentinos independientes; serán súbditos coloniales de su S. M. B. La ciudadanía argentina no les servirá más que para recibir humillaciones cuando quieran hacerla valer en los comicios. Medrarán aparragados, aunque numerosos, destemplada la iniciativa individual por una convicción de antemano desalentada. Algo pesará sobre los hombres y los pueblos: es la voluntad inglesa de impedir su desarrollo espontáneo, de cercenar sus posibilidades industriales para mantenerlos en esa latencia impotente de la agricultura y de la ganadería sin más perspectiva que ellas mismas. Cuando el Ferrocarril Oeste pertenecía a la Provincia, toda iniciativa hallaba en él un eco protector. Cuando la Western Railway la sustituye, lo no agropecuario fue lentamente corroído y eliminado. En la orilla del río Las Conchas existían muchísimos molinos hidráulicos que aprovechaban la corriente de agua. El primero de ellos fue construido en 1854 por dos franceses, Blumstein y Laroche. Un americano, Mr. Taggart, que se ahogó al salvar unos niños, estableció otro mejor dotado. Numerosos vecinos siguieron sus ejemplos y prosperaron con el apoyo del Ferrocarril Oeste. Todos ellos sucumbieron bajo la dominación de la Western Railway.

Durante los 28 años que el Ferrocarril Oeste perteneció al Gobierno de la Provincia —diciembre de 1862 a junio de 1890—, dio un rendimiento medio anual del 7,23 %. Para valuar en todo su alcance esta cifra, debe recordarse que el Ferrocarril Oeste iniciaba cada año su acción benefactora sobre una zona nueva. Los campos que atravesaba estaban casi desiertos e incultos. La agricultura era incipiente. Cuando debía comenzar a cosechar los frutos de su gestión, se lo vendió. ¿Cuánto habría rendido cuando las poblaciones se transformaron en las nutridas ciudades que son hoy, cuando el desierto se labró y se fecundizó?

¿El 20 %, el 30 %, el 50 %, el 100 %? Seguramente cifras fabulosas.

El contrato de venta, decimos, lleva fecha 28 de abril de 1890. El 13 de abril del mismo año 15.000 personas se reunían en el Frontón de Buenos Aires para demostrar al gobierno que en todos los órdenes ofendía los intereses argentinos. El 19 de mayo de 1890 una ley provincial aprobaba el contrato y el 26 de julio de 1890 estallaba en Buenos Aires una revolución popular. La revolución fue sofocada y muy poco se ganó con ella. El presidente Pellegrini antes de aceptar el cargo consultó con los financistas ingleses, según él mismo lo cuenta. El 30 de junio el Ferrocarril Oeste es entregado a la empresa compradora.

Quien recibe el ferrocarril en nombre de la empresa inglesa es el ingeniero Santiago Brián, que durante muchísimos años fue gerente del Ferrocarril del Oeste. El hecho está consumado. Cualquier acción reivindicatoria tropezará en adelante con la sombra lejana de los acorazados ingleses que navegan por los mares del mundo para tutelar las propiedades británicas semejantes al Ferrocarril del Oeste.

• • •

Examinaremos ahora las condiciones en que esta transferencia fue realizada. Ante todo, sorprende la liberalidad con que fue redactado el contrato de venta. Sus cláusulas restrictivas quedan anuladas por otras, redactadas con una habilidad en que se presiente obrando a los mejores abogados del foro argentino. El artículo 6º faculta al gobierno para intervenir las tarifas, siempre que la utilidad supere el 10 % del capital invertido. Este contralor queda anulado por el artículo 5º, que dice: "...la empresa en ningún caso podrá ser obligada a someterse a una tarifa menor que la que rige en los demás ferrocarriles particulares que hoy día existen en la provincia".

Además, ¿cuál es el "capital invertido" sobre el cual se computará el 10 %? El artículo 13º se encarga de aumentar el precio de compra y de abrir posibilidades infinitas de hincharlo. Dice

textualmente: "A los efectos del artículo 6º se reconoce como capital la suma de 8.134.920 libras más el 20 por ciento, de acuerdo al artículo 3º del decreto del 16 de enero de 1890, y todo el capital que en adelante la empresa justifique empleado para tener en buen estado los ferrocarriles actuales".

Es lástima que la apretura de espacio a que obliga toda historia sintética no permita glosar las numerosas irregularidades del artículo anterior, pero podemos subrayar: primero, que el decreto del 16 de enero de 1890 es ilegal, puesto que la ley que autoriza vender el Oeste no confiere facultades para aguar su capital al comprador, y, segundo, que para "mantener en buen estado a los ferrocarriles" se utilizan los fondos de renovación proveídos por la explotación y no nuevos capitales. En una palabra, la empresa compradora del Oeste quedaba, en cuanto a tarifas, en una libertad tan completa como las restantes empresas inglesas. Las afirmaciones que el primer ministro de Obras Públicas haría en su Memoria de 1901 serían valederas tanto para el Oeste como para los demás ferrocarriles ingleses. Diría Givit: "He manifestado que las leyes de concesiones han consignado la facultad que autoriza al gobierno a intervenir en la fijación de las tarifas cuando el producto líquido llegue a un tanto por ciento del capital invertido. Esta cláusula en realidad nada vale y nada importa. Es completamente teórica e ineficaz a los fines de moderar los lucros excesivos y de proteger la producción del país desde que sin violencia ni dificultad alguna las empresas pueden por su propio albedrío y por medios conocidos, evitar que la renta exceda del límite fijado, resultando así completamente ilusoria la intervención morigeradora del Estado".

De todas maneras, lo importante en cuanto a tarifas ferroviarias no es tanto moderar el lucro excesivo de las empresas, sino impedir que ellas puedan utilizar las tarifas como un instrumento discriminador, pernicioso para la economía del país. El contrato de venta deja al Ferrocarril del Oeste en la misma anárquica libertad en que están las restantes empresas. La reducción al absurdo es un procedimiento de lógica matemática que puede contribuir a aclarar el problema tarifario. Supongamos por un momento que el nuevo comprador del Ferrocarril Oeste tuviera interés en impedir en su zona el desarrollo de la

agricultura. Le basta imponer tarifas restrictivas, que hicieran imposible su comercialización. El gobierno carecería de facultades para intervenir e impedirlo. Los ferrocarriles ingleses no sofocaron a la agricultura, porque la consecución de alimentos y materia prima es una de las ansiedades de Inglaterra, pero aniquilaron las industrias y manufacturas que podían competir con los artículos ingleses, disminuir su tráfico o alterar su política: corrientes descendentes de materia prima, ascendentes de manufacturas.

Por el contrato de venta, el Gobierno de la Provincia eximía a la empresa compradora del Ferrocarril del Oeste de toda tasa o impuesto por el término de 20 años, es decir, hasta 1910, fecha en que, por acogimiento de la Ley 5.315, llamada Ley Mitre, la empresa continuó libre de toda contribución al sostenimiento del Estado. El Gobierno de la Provincia se obligaba, además, a gestionar idéntica munificencia ante los poderes nacionales (Art. 11), y se comprometía a no expropiar el ferrocarril hasta después de transcurridos 40 años (Art. 4).

• • •

Examinemos ahora, la operación financiera en sí misma para tasar las erogaciones que la compañía compradora debió realizar para adquirir la propiedad del Ferrocarril del Oeste.

El artículo 12 del contrato de venta especifica las condiciones de pago. Dice textualmente: "El precio de compra estipulado en el artículo 2º se pagará en la forma y modo que a continuación se expresa. Se deducirá de 8.134.920 libras esterlinas —o sea 41.000.000 de pesos oro— el importe total de la deuda pendiente por los empréstitos que autorizaron las leyes del 4 de julio de 1882, 14 de noviembre de 1884 y 28 de marzo de 1888, y el saldo se entregará la mitad a 180 días girados por el Banco de Londres y Río de la Plata contra la casa matriz de Londres y otras letras bancarias a satisfacción".

Este artículo, el más importante de todo el contrato, está concebido con una llamativa y casi sorprendente imprecisión. Se permite por él que la empresa compradora tome a su cargo

tres empréstitos de la provincia cuyo valor se descontará del precio. La mitad del resto, es decir, la mitad de la suma que la empresa compradora debe pagar en efectivo, se entregará en letras de 180 días de plazo. La otra mitad del resto ¿cómo se pagará? El contrato de venta nada dice al respecto. ¿No es ésta una omisión que despierta recelos en el menos suspicaz? No podemos afirmar que la empresa compradora haya pagado esas sumas porque las memorias del ministerio de Hacienda de la provincia de Buenos Aires que debía consignar esos datos, no se encuentran en los lugares comunes de investigación. Supondremos, pues, a título de simple conjetura provisoria, que la empresa abonó las sumas en efectivo y desecharemos la probabilidad de que sólo haya pagado una parte. Calculemos cuánto debió pagar la compañía compradora Western Railway.

Los tres empréstitos que la Western Railway toma a su cargo son:

Empréstito de 1882 por	£ 2.049.180	del 6% anual
„ „ 1884 „ „	1.906.200	„ 5% „
„ „ 1888 „ „	1.000.000	„ 5% „

Total de empréstitos ..	£ 4.955.380	

El 60% del precio de compra no necesita, pues, desembolso inmediato. La Western Railway toma empréstitos a su cargo por valor de 4.955.380 libras, es decir, se compromete a cumplir con sus servicios anuales, sin que por esa circunstancia la provincia de Buenos Aires deje de ser deudora y garante, pues los bonos originales no podían ser modificados sin el consentimiento expreso de los acreedores que habían prestado a la provincia y no a una empresa en formación. Si por casualidad la Western Railway se hubiera declarado en quiebra —como hicieron por habilidad muchas empresas inglesas de esa época, como la de Clark y Cía.—, la provincia hubiera debido reanudar a su costo el pago de los servicios anuales.

Al contado, es decir, en letras a 180 días la mitad y la otra mitad como quiera, la Western Railway debía pagar la diferencia hasta cubrir el precio de compra convertido, o sea, 3.179.540 libras, igual a 16.024.881 pesos o/s, según se resume a continuación:

precio de venta del Ferrocarril del Oeste	£ 8.134.920
Monto de los empréstitos de la provincia cuyo servicio la Western Railway toma a su cargo	„ 4.955.380
Suma que la Western Railway debe abonar al contado ..	„ 3.179.540

Las grandes obras, camineras y de desagüe, por valor de 41 millones de pesos oro con que el gobierno provincial pretendió alucinar y justificar la venta del ferrocarril, quedan reducidas, pues, a 16.024.881 pesos o/s, que era la suma que, en el mejor de los casos, debía percibir la provincia a cambio del F. C. Oeste. Aceptemos como un hecho consumado el “error” de cálculo en que incurrió el gobierno provincial y continuaremos el desarrollo de la operación cumplida por la Western Railway.

La Western Railway debía abonar, decimos, 3.179.540 libras al gobierno provincial. Para obtener esos fondos, la Western Railway vende la mitad del sistema ferroviario que ha adquirido. Los vende antes de estar constituida. Mejor dicho, la Western Railway se constituye sobre la base de enajenar la mitad del sistema que la provincia le ha cedido. La primera memoria de la compañía Western Railway, fechada el 10 de setiembre de 1890, dice textualmente: “Te line was taken over from Government on the 1st. July last, and since that date has been worked by and from account of the Co. The branch line have been transfered to the purchasing Companies, as contemplated in the prospectus, viz:

- “1) Lujan to Pergamino and San Nicolás to Junin, 201.751 miles to the Central Argentine Co.
- “2) Merlo to Saladillo, 93.902 miles, to the Bs. As. Great Southern.
- “3) Ringuelet to Ferrari, 24.000 miles, to the Bs. As. and Ensenada Port. Co.

“Leaving the main trunk line, from Trenque Lauquen to Buenos Aires and La Plata, owned and worked by this Co.”.

Lo cual traducido significa: “La línea fue entregada por el Gobierno el 1º de julio último y desde esa fecha es explotada por cuenta de la compañía. Los ramales fueron transferidos a las compañías compradoras tal como se contemplaba en el prospecto de fundación, a saber:

- “1) Luján a Pergamino y San Nicolás a Junín, 201.751 millas al F. C. Central Argentino.

- "2) Merlo a Saladillo, 93.902 millas, al Ferrocarril del Sud.
 "3) Ringuelet a Ferrari, 24.000 millas, al F. C. de Buenos Aires a Ensenada.

"Queda la línea troncal de Trenque Lauquen a Buenos Aires y La Plata poseída y explotada por esta compañía."

Los precios que pagan a la Western Railway los ferrocarriles adquirentes de los ramales, se expresa a continuación:

El F. C. Central Argentino, por los 323 kilómetros que van de Luján a Pergamino y de San Nicolás a Junín, paga	£ 2.017.515
El F. C. Sud, por los 151 kilómetros que van de Merlo a Saladillo, paga	„ 1.032.930
El F. C. de Bs. As. a Ensenada, por los 39 kilómetros que van de Ringuelet a Ferrari, paga	„ 242.608
Total de las ventas realizadas por la Western Railway	£ 3.293.053

Por lo tanto, los únicos fondos que la compañía Western Railway debe abonar al gobierno de la provincia proviene de vender a otras compañías la mitad del sistema ferroviario que ha comprado a la misma provincia. Aclaremos la ignominiosa operación reuniendo las etapas numéricas:

La Western Railway compra al Gobierno de la Provincia el ferrocarril del Oeste, que mide 1.057 kilómetros, por la suma global de	£ 8.134.920
Toma a su cargo el servicio de tres empréstitos, por valor de	„ 4.955.380
Y al contado debe abonar la diferencia, o sea	„ 3.179.540
Pero, simultáneamente con la operación de compra, vende a otras compañías 513 kilómetros por un precio total de	„ 3.293.053
La Western Railway queda, pues, con un sistema ferroviario de 544 kilómetros en propiedad perpetua, gravada con una hipoteca —valor de los empréstitos— de 4.955.380 libras, y con una ganancia efectiva de ..	„ 113.513

La maniobra financiera planeada para conquistar el Ferrocarril Oeste por los promotores de la Western Railway se cumple sin inconvenientes en todos sus términos, tal como se especificó en el prospecto de fundación en que se delinearon los trazos de la magnífica estratagema. Los rendimientos pro-

pios de los 544 kilómetros de vía férrea que quedan en poder de la Western darán fondos suficientes para cumplir los servicios de los empréstitos, que requieren 268.260 libras anuales (1.352.030 pesos o/s). Con la multiplicación de los cultivos, de las poblaciones y de la riqueza general del país, la Western Railway tendrá a su disposición una fuente de ingresos que le permitirá repartir cuantiosas capitalizaciones entre los promotores, y reinvertir en ampliaciones de sus líneas gruesas sumas excedentes.

Lo fundamental para nuestro objeto es que el capital inicial de la Western Railway —que debía ser por lo menos de 41.000.000 pesos oro— era absolutamente nulo en el año 1890, fecha de su iniciación. Cualquier ciudadano pudo adquirir el Ferrocarril Oeste en las condiciones en que ella lo adquirió.

En el primer "Report of the proceedings at the first ordinary general meeting", efectuado en el City Terminus Hotel, Cannon Street, E. C., el 10 de setiembre de 1890, es decir, tres meses apenas después de haber entrado en posesión del Ferrocarril del Oeste, el "chairman" George W. Drabble, dice párrafos que muy suavemente ratifican en un todo el análisis practicado por nosotros sobre las operaciones esenciales. Dice: "I need hardly point to the Buenos Aires Great Southern, to the Central Uruguay, or to the Bs. As. y Rosario Railway, to show yo how from very small beginning each of those companies has become what we may call, colossal enterprise." (Yo necesito apenas señalar al Ferrocarril del Sud, al Ferrocarril Central Uruguay y al Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, para mostraros cómo con una iniciación muy pequeña cada uno de ellos ha llegado a ser lo que puedo llamar colosales empresas.)

Esta ilimitada admiración de Mr. Drabble por la magnitud de los ferrocarriles del Sud y Buenos Aires y Rosario —hoy Central Argentino— no tendría justificativo si la Western Railway administrara los capitales que le reconoce el contrato de venta firmado entre él y la Provincia de Buenos Aires. El artículo 13 de dicho contrato dice textualmente: "...se reconoce como capital de la Empresa la suma de 8.134.920 libras, 12 chelines, 9 peniques, o sea 41.000.000 de pesos oro sellado más el 20% de esa suma... y todo el que en adelante justifique haber empleado para poner en buen estado los ferrocarriles actuales...".

¿Cómo, pues, admirar como una empresa "colosal" al Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario que en esa fecha tenía un "capital" de 41.960.000 pesos o/s, es decir, igual al mínimo que se reconoce como capital invertido a la Western Railway? ¿Cómo calificar de "colosal" al Ferrocarril Sur, si su "capital" era apenas mayor en 1889 —42.840.000 pesos o/s— al de la Western Railway? ¿Cómo equiparar en ese momento a la Western Railway que tiene su "capital" reconocido de 41 millones de pesos oro con las "muy pequeñas iniciaciones" de esos dos ferrocarriles? ¿No es ésa la confesión discreta de que el "capital" de la Western Railway —que examinaremos a continuación— era una argucia hecha de aire, y que los papeles emitidos no tenían más respaldo que el negocio mismo hecho a costa de la Provincia de Buenos Aires?

Veamos cómo la Western Railway se crea un capital mediante artificios de contabilidad. Para pagar al Gobierno de la Provincia la Western Railway dice emitir 250.000 acciones ordinarias de 10 libras cada una y 100.000 acciones diferidas de 10 libras también, y contraer obligaciones de interés fijo del 4% (4% Debentures Stock), por un valor global de 1.000.000 de libras.

El capital en acciones y obligaciones es, por tanto, de 4 millones y medio de pesos en total el 30 de junio de 1891, un año después de cerrar las operaciones constitutivas. Ese capital está muy lejos de los 8.134.920 libras que le reconoce el Gobierno de la Provincia en el contrato de venta de 1890. No olvidemos que dicho contrato permitiría a la empresa ganar el 10% de interés anual sobre esas 8.134.920 libras más el 20%, es decir, le permitiría ganar 970.000 libras anuales, antes que el Gobierno tuviera derecho a intervenir las tarifas. Esas 970.000 libras representan para el capital máximo en papeles que en ese momento tenía la Western Railway un dividendo del 21% anual.

La operación presentaba, como se ve, perspectivas sabrosas, tanto más cuanto esos papeles, acciones y obligaciones, no provenían de una inmovilización de capital, porque la organización financiera dada a la Western Railway y su atractiva presentación no quiere decir, de ninguna manera, que haya habido inversión de fondos. Cualquiera sea la variante,

la base real de la operación es la esquematizada al mostrar la nulidad del capital inicial.

Esos papeles, acciones y obligaciones, debieron ser simplemente motivo de una repartición graciosa entre los promotores y dirigentes del negocio. Repartir acciones, que luego simulan provenir de genuinas inversiones, es una práctica corriente en la gran mayoría de las sociedades anónimas inglesas de carácter internacional que actúan en países que tienen una legislación tan desprevenida como la nuestra.

Por otra parte, es la misma Western Railway quien nos proporciona la prueba de que esos papeles son simples participaciones en el negocio, no títulos respetables. En 1890 y 1891, según hemos visto, la Western Railway tiene tres clases de papeles financieros: acciones ordinarias, acciones diferidas y obligaciones (debentures). Cuando en 1909 la Western Railway se acoge a la Ley Mitre, presenta para que se le reconozca como capital invertido la suma de 78.116.143 pesos o/s en papeles de todo orden.

La Dirección General de Ferrocarriles, en análisis que eran bastante superficiales, rechaza por improcedente una partida de 1.150.000 libras. La Western Railway, por medio de sus influyentes abogados, arguye que la Western Railway no compró directamente el Ferrocarril del Oeste al Gobierno de la Provincia, aunque nada de eso dicen las memorias originales de la empresa. Aseguran que el comprador fue un sindicato encabezado por un señor H. G. Anderson, y que dicho señor Anderson lo revendió 30 días después a la Western Railway y que la Western Railway, para lograr la transferencia, además de 8.134.920 libras, precio convenido con la Provincia, pagó al sindicato de Anderson 1.150.000 libras. De esa suma pagó en efectivo —según la Western Railway— 150.000 libras, y el millón de libras restantes que Anderson y su sindicato ganaron en 30 días, le fue entregado en 100.000 acciones diferidas de 10 libras cada una. Es decir, que las acciones diferidas fueron libradas sin que ingresaran en las cajas de la Western Railway el dinero que ellas dicen representar nominalmente. Lo cual es, con respecto a las acciones diferidas, exactamente lo mismo que aquí afirmamos con respecto a los restantes papeles de la Western Railway.

Las acciones diferidas —que siempre se presentaron como un testimonio de inversiones genuinas de capital, y que en 1901 fueron convertidas en acciones ordinarias— se distribuyeron gratuitamente, como un premio a algunos de los agentes, según confesión de la Western Railway. Las acciones ordinarias y títulos de “debentures” debieron tener el mismo origen espurio, puesto que la Western Railway no necesitaba capital para concluir sus “negocios” con el gobierno de la Provincia, según hemos visto. Por otra parte, decir que la Western Railway compró a H. G. Anderson el Ferrocarril del Oeste es faltar a la verdad de los testimonios. El párrafo de la primera memoria de la Western Railway, que citamos anteriormente, y el acta de entrega del Ferrocarril del Oeste son terminantes. La posesión y propiedad del Ferrocarril del Oeste pasa directamente del Gobierno de la Provincia a la Western Railway el 30 de junio de 1890. H. G. Anderson, que según la Western Railway era director del supuesto sindicato intermediario, figura en las memorias originales como director de la misma Western Railway en 1890 y 1891. Pero la Western Railway no podía confesar que las acciones diferidas habían sido distribuidas graciosamente, sin restar autoridad a sus restantes papeles, e inventó el cuento de la compra a un sindicato mediador.

“Cuando una comisión por un negocio llega a la proporción de la que motiva este reclamo”, expresa un dictamen del 23 de abril de 1910 del Procurador del Tesoro, al referirse al petitorio de la Western Railway, “esa comisión se llama coima y no es admisible bajo ningún punto de vista que se pretenda incluirla en el capital que debe reconocer el P. E.”. El Procurador del Tesoro no sabía y no podía saber que el resto de los papeles de la Western Railway tenía un origen semejante al de las acciones diferidas que le arrancaba tan airadas cuanto justas expresiones.

El doctor Carlos Saavedra Lamas, a instancias de la Western Railway, escribió un libro: “Los Ferrocarriles ante la Legislación Positiva”, para demostrar que el Gobierno Nacional debió reconocer como capital ese millón de libras representado por las acciones diferidas. Era una tarea de ingenio la que se propuso, porque lo único fácil de demostrar es que

no debía reconocerse como capital ni las acciones diferidas, ni las ordinarias, ni los debentures emitidos en esa fecha, como no serían reconocidos en ninguna nación civilizada y dueña de sí misma. Como no lo serían, si aquí se aplicaran los métodos que para el estudio de los capitales utiliza la Interstate Commission, de Norteamérica.

• • •

El capital de las empresas de servicios públicos es una hipoteca perenne, cuando las concesiones no tienen caducidad, como es el caso de los ferrocarriles ingleses de la República Argentina, que se carga sobre el país entero. Por eso el capital de las empresas de sociedades anónimas de servicios públicos se estudia con minuciosidad microscópica para expurgar todo lo que no es una legítima e indispensable inversión de fondos.

Cuando en 1891 la Western Railway realiza su segunda reunión, la estratificación financiera ya está perfeccionada y con aire de seriedad y de corrección irreprochable. En el “Report for the year ended 30 June 1891” se incluye la primera cuenta capital, que se reproduce a continuación, en su texto original:

CAPITAL ACCOUNT — 30 June 1891	
EXPENDITURE	
To cost of Railway	£ 9.284.921
Less Value of stores, material, etc.	79.355
Sundry credits	20.860
	£ 9.184.706
Preliminary to June 1891	„ 144.429
Preliminary charges including formation of new Co. stamp. duty, legal charges, office for- niture	41.222
Discount on issue of debenture stock	1.800
	£ 9.372.157
Working capital for stores on Land and general purposes	„ 80.000
	£ 9.452.157
To balance	„ 145.977

RECEIPTS

By Capital:

250.000 Ordinary Shares of £ 10 each	£	2.500.000
100.000 Defered " " " " "	"	1.000.000

By Government Bonds, viz:

6% Bonds, 1882 issue	2.049.180	
5% " 1882 "	1.900.200	
5% " 1888 "	1.000.000	" 4.955.380
4% Debentures Stock	1.000.000	
Less amount unissued	149.200	" 850.800

£ 9.306.180

Balance carried down

" 145.977

£ 9.452.157

E. G. Townsend

Aquí la Western Railway presenta un balance formal, correcto y hasta puntilloso. Descuenta 149.200 libras en el monto de las obligaciones, debentures, por no haberlas emitido. ¡Qué exactitud maravillosa! ¡Y un capital de 9.452.157 libras esterlinas invertido en la República Argentina! ¡47 millones de pesos oro, 166 millones de pesos m/n! ¡Qué confianza en nuestros destinos! ¿Qué hubiera sido de la República sin el poderoso apoyo de los financieros ingleses?

Todo esto es, verdaderamente, papel que sería de vil valor si los gobiernos argentinos hubieran cumplido la misión amparadora de los intereses de la Nación Argentina confiados a su custodia. Ni los ramales que la Western Railway vendió y entregó a los ferrocarriles Sud, Central y Ensenada por valor de 3.293.053 libras se han descontado del "costo del ferrocarril" que ha crecido misteriosamente de 8.134.920 a 9.284.921. Pero el mecanismo ya está en marcha. Ya nadie examinará esos detalles.

Inglaterra ha perfeccionado uno de sus instrumentos imperiales. Ha cerrado todas las válvulas de acceso al puerto de la Capital Federal, que desde ese momento son enteramente inglesas. Ha eliminado un peligroso competidor, que en cual-

quier momento podía intentar la expropiación de las líneas particulares, como en 1879. Y ha hecho desaparecer un punto de referencia que los argentinos tenían en materia de ferrocarriles productivos. Los que quedan en poder de los argentinos atraviesan eriales y servirán para demostrar a los argentinos, con sus resultados desastrosos, que ellos son incapaces de administrar ferrocarriles. Y tan magnífica maniobra ha sido ejecutada sin necesidad de arriesgar capitales, antes bien, logrando la posesión de una línea ferroviaria que cruza las zonas más fértiles de la República y cuyo tráfico futuro promete suculentas ganancias.

El 27 de setiembre de 1890 el Gobierno Nacional, por decreto firmado por Pellegrini y Julio A. Roca, reconoce como persona jurídica a la Western Railway, "constituida en Londres con el objeto de adquirir y explotar los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, con un capital de 6.900.000 libras esterlinas dividido en acciones de 10 libras cada una...". El Gobierno Nacional aparece más munífico que la empresa misma. Aparentemente el Gobierno sólo reconoce un capital de 6.900.000 libras, mientras la Western Railway se asigna a sí misma uno de 9.452.157. Pero el reconocimiento del Gobierno se refiere exclusivamente al capital en acciones, y el capital en acciones que la Western Railway declara un año después es de 3.500.000 libras, de los cuales, 2.500.000 en acciones ordinarias, y 1.000.000 en acciones diferidas. No parece que la Western Railway haya hecho nunca hincapié en que el decreto le reconocía implícitamente un capital de 12.705.380 libras, si al capital en acciones agregaba el valor de los debentures y de los empréstitos del Gobierno Provincial que había tomado a su cargo y hacía figurar en su cuenta capital.

• • •

La Western Railway es ya un ente que puede comprar, vender, arrendar, transferir, y que puede libremente multiplicarse internamente, aguar sus capitales hasta lo infinito, si las circunstancias lo requieren. Ni el Gobierno Nacional ni el

Gobierno Provincial tienen facultades para intervenir su contabilidad ni para regular sus manejos financieros. La República Argentina es Jauja para las sociedades anónimas internacionales y para las empresas explotadoras de toda índole.

Librados a su albedrío, los "capitalistas" ingleses afilan su instrumento. Su primera preocupación es incrementar el monto nominal de los capitales. Las ganancias pasarán, así, inadvertidas bajo dividendos numéricamente bajos. Recibir una renta de 100.000 pesos como el 10% de un capital de 1.000.000 es lo mismo, aparentemente, para el capitalista, que recibir esos mismos 100.000 pesos como el 5% de un capital de 2.000.000. Pero el dividendo alto es llamativo y autoriza a los gobiernos a intervenir en la fiscalización de las fuentes de ingresos, las tarifas en el caso de los ferrocarriles. El dividendo bajo puede justificar futuras extorsiones y nuevas liberalidades, y el futuro es tan atendible como el presente para los que han hecho de esta técnica un medio de vida nacional. Fiel a esa táctica, que tan óptimos resultados ha rendido hasta el presente, la Western Railway inicia el aguamiento de su capital al año de haber sido establecida con los procedimientos narrados. Para ello, aunque tiene medios en caja provenientes de la explotación del ferrocarril, paga los dividendos aconsejados por la asamblea mediante certificados de debentures, obligaciones. El "report" de junio de 1891 dice textualmente: "...that having regard to the temporary lock-up of the net revenue, such dividend be not immediately payable, but certificates be issued which may on presentation be converted into an equal amount of the Company's 4% debenture stock..." ("en consideración a la detención temporaria de la renta neta, dicho dividendo no será pagado inmediatamente, pero se emitirán certificados que se convertirán a su presentación por igual monto de obligaciones del 4% de la compañía..."). Es ésta una típica inflación de capital, terminantemente interdicta en todas las legislaciones. Si hay ganancia en un negocio, se proratea. Si no hay, no se reparte dividendo. Pero se prohíbe abonar dividendos con títulos que constituyen capital que la economía nacional deberá servir anualmente hasta la eternidad. Por esas obligaciones que ofrecieron como dividendos, la Repú-

blica Argentina paga anualmente el 4% desde 1890 y seguirá hasta que despierte de este embaucamiento.

Mediante estas artimañas, el capital invertido, que debía representar el costo neto de la construcción de la línea y de los equipos de tracción y rodante, sube inmediatamente. Comparemos los costos que se deducen de los capitales invertidos y de los kilómetros de línea en explotación. Veremos que en término de pocos años se triplican a consecuencia de las transferencias y maniobras financieras.

COSTOS KILOMÉTRICOS DEL FERROCARRIL OESTE

Años	Kilómetros de línea en explotación	Capitales totales invertidos pesos o/s.	Costo promedio que resulta para cada kilómetro de vía, incluido material rodante y de tracción	Ganancia por cada kilómetro de vía que debe tener la empresa para servir sus capitales al 10% anual
BAJO LA ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL				
1884	779	15.442.855	\$ o/s. 19.823	\$ o/s. 1.982
1887	1.022	25.195.707	" " 24.650	" " 2.465
PRECIO DE VENTA EN JUNIO DE 1890				
1890	1.057	41.000.000	\$ o/s. 38.789	\$ o/s. 3.878
SEGÚN DECRETO 27 SETIEMBRE DE 1890				
1890	544	34.796.000	\$ o/s. 47.022	\$ o/s. 4.702
SEGÚN MEMORIA WESTERN RAILWAY, JUNIO DE 1891				
1891	544	47.638.861	\$ o/s. 64.376	\$ o/s. 6.437

Así, pues, el productor, el comerciante, el industrial, el agricultor deben proporcionar triples ingresos al ferrocarril para que éste obtenga una ganancia apenas tolerable numéricamente. Los 1.980 pesos oro por kilómetro de vía que en concepto de ganancia representaban para el Ferrocarril del Oeste un beneficio del 10%, dado el abultamiento de los capitales, en 1891 sólo representaban un dividendo del 3%. Una vez aquietado el tremendo desbarajuste que precedió a la crisis

de 1890 y una vez calmados los efectos desastrosos para el país de la crisis misma, las cifras que consignan la densidad del tráfico ferroviario aumentan hasta límites nunca vistos y duplican el número de pasajeros y de toneladas de carga por kilómetro que con su flete aseguraban en 1884 un rendimiento del 7,60%. Pero la Western Railway ya está preparada para disimular esa inmensa riqueza con la correspondiente inflación. Eliminemos en nuestra comparación los años 1889 y 1890 por ser años monstruosamente anormales, dos años de cataclismos en que al quebrantamiento de las energías económicas se agregó una sequía que malogró gran parte de la producción agropecuaria. Tomamos los tres primeros ejercicios de la empresa Western, porque durante ellos no se libra al servicio público ni un kilómetro de línea.

Años	Kilómetros de líneas en explotación	Carga total, transportada en toneladas	Número total de pasajeros transportados	Carga total por kilómetro de línea	Número de pasajeros por kilómetro	Ganancias netas por kilómetro de vía en pesos o/s.	Rendimiento de las ganancias líquidas %
------	-------------------------------------	--	---	------------------------------------	-----------------------------------	--	---

BAJO LA ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL

1884	779	800.906	1.620.891	1.028	2.080	1.508	7,60
1887	1.022	1.087.145	2.383.405	1.064	2.332	1.627	6,60

BAJO LA WESTERN RAILWAY, SEGÚN MEMORIAS

1891	544	743.577	1.854.935	1.367	3.409	2.389	4,19 ¹
1892	544	772.580	2.246.867	1.420	4.130	2.788	4,77 ¹
1893	544	1.052.963	2.446.852	1.937	4.497	3.094	5,06 ¹

(1) Estos rendimientos son los que reproducen las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, calculados sobre el capital dado en el decreto de setiembre 27 de 1890. Según las Memorias de la Western sería mejor aún, pero la Western no promediaba, otorgaba 6% a las acciones ordinarias y dejaba sin dividendo aparente a las diferidas, hasta 1907, en que se convirtieron en acciones ordinarias.

El progreso del país en lo que va de 1884 y 1885 a 1892 y 1893, el aumento de las poblaciones, la extensión creciente de los cultivos ha duplicado el número de pasajeros y el de toneladas de carga transportados por cada kilómetro de línea

del Ferrocarril Oeste, y, sin embargo, el dividendo del Oeste ha bajado del 7,60 y del 6,60%, al 4,19% en 1891. Para destacar aún más la irrisión que esto significa, el lector debe saber que las cargas fijas de un ferrocarril varían muy poco con el aumento de su tráfico y que los gastos, en general, aumentan en proporción mucho menor que el tráfico mismo. De tal manera que un aumento de tráfico se traduce en una ganancia proporcionalmente mayor que el aumento. Pero la Western Railway operaba en la trastienda de sus oficinas su inacabable prestidigitación de papeles, actividad en que los "financistas" ingleses son indiscutiblemente superiores a los criollos. A esos valores, aún debe agregarse el transporte de animales que no figura allí y que con el desarrollo de la ganadería alcanzaba magnitudes inesperadas. Bajo la administración provincial ese movimiento no era de consideración, pero en los tres primeros años de la Western Railway crecen de acuerdo a estas cifras:

Año 1891	total cabezas de ganado transportadas	236.558
" 1892	" " " " " "	608.584
" 1893	" " " " " "	749.817

En 1893 la Western Railway delimita su zona de influencia, como quien delimita un condado que le pertenece, para impedir conflictos fronterizos. Por inercia propia el Ferrocarril del Oeste ha tendido a caer al sur de la Provincia en busca de las ricas zonas serranas. El Gobierno de la Provincia había proyectado construir ramales que la Western Railway no estimaba convenientes porque pueden dañar los intereses de otra compañía inglesa, la Great Southern Railway, Ferrocarril del Sud, que maneja esa región como propiedad particular, pues, como decía el ministro Civit en su Memoria de 1898, en comprobación práctica de lo pernicioso que es para la economía del país "el fenómeno que se produce en el sur de la Provincia de Buenos Aires que servida por un solo ferrocarril, tiene a pesar de su excesivo tráfico las tarifas más altas de la República".

Los abogados y representantes de ambas empresas inglesas, la Western y la Southern Railway, llegan a un acuerdo para repartirse la provincia. El 16 de junio de 1893 Frank Parish y R. J. Neild, en representación de los Ferrocarriles Sud y Oeste, dicen en nota al Gobierno Provincial que "...los pe-

ligros de las construcciones indiscretas (sic) se han revelado en la Provincia, y ya no se discuten los perjuicios de una concurrencia imprudente sobre las entradas generales de las líneas respectivas...". Y, naturalmente, se accede a todo lo que peticionan en el orden provincial y en el orden nacional. Unas concesiones hechas al Sud pasan al Oeste. Otras, hechas al Oeste, pasan al Sud. Sobre el territorio provincial se traza una línea de fronteras ferroviarias mucho más peligrosa para el país que la antigua línea de fronteras con los indios.

• • •

No vamos a seguir ahora el desarrollo de la Western Railway. Sería una operación engorrosa y cansadora, aunque no imposible. Sus líneas comienzan a crecer desde 1894. Esas líneas, ¿se construyeron con capitales reales que se incorporaron al país en los años posteriores? No hay ninguna razón para suponerlo. Es fácil operar sobre los libros de tal manera que las construcciones parezcan como gastos de explotación. Y es fácil, asimismo, "invertir" el capital representado por esas líneas, repartiendo gratuitamente entre los promotores y dirigentes las acciones que representan numéricamente ese valor, como hicieron con las primeras acciones.

¿Por qué no habrían de operar así, gozando, como gozan, de absoluta libertad? Cualquiera de nosotros lo haría, si de esa manera nos enriqueciéramos y aumentáramos, al mismo tiempo, la influencia de nuestro país en un país extranjero, al que no nos ligara otro vínculo que el negocio mismo y en que nuestras manipulaciones no fueran consideradas como delito. La fiscalización de la contabilidad local de las empresas es ejercida por un solo empleado por cada una, llamado contador interventor. La contabilidad que se lleva en el extranjero es secreta y libre. En el seno de la Comisión Especial de Asuntos Ferroviarios se produjo el 5 de setiembre de 1928 el siguiente diálogo ilustrativo entre el diputado Borda y el entonces ministro de Obras Públicas, doctor Roberto M. Ortiz:

"Sr. Borda. — ¿El gobierno dispone de elementos suficientes para hacer el control de las tarifas y del capital?

"Sr. Ministro de Obras Públicas. — No. Durante mi gestión he reforzado el personal en lo posible. Se ha creado un cuerpo de ocho o nueve contadores, pero para que esto sea eficaz se necesita un personal competente y bien remunerado. En los ferrocarriles hay una cantidad de funcionarios que ha pertenecido al ministerio: el señor Fernando Guerrico, ex secretario de la Dirección de Ferrocarriles, es representante legal del F. C. Sud; el ingeniero Labarte pasó de la Dirección de Ferrocarriles al directorio del Sud. Y es que al personal verdaderamente eficaz, inmediatamente le ofrecen los ferrocarriles situaciones mejores. Un interventor de ferrocarriles gana 500 pesos, y debe controlar las inversiones, tarea que requiere mucha labor, bastante capacidad y mucha probidad."

La probidad supuesta al contador interventor que gana 500 pesos mensuales es de carácter sobrehumano y hace que toda la pretendida fiscalización repose sobre bases ilusorias. Con más determinación aún se expresaba el Procurador General de la Nación, doctor Vicente López, en su dictamen del 6 de octubre de 1916, en que del reconocimiento de los capitales ferroviarios se trataba. "Nunca el Poder Ejecutivo ha tomado intervención en la función económica y financiera de las empresas, decía, cuando éstas o sus directores y asambleas decidían aumentar sus capitales por medio de emisión de acciones u obligaciones. Estos actos los han realizado las empresas con la más absoluta independencia en cuanto a la oportunidad, tipo de emisión y gastos."

¿Por qué, pues, no habrían de operar así las empresas, si ellas pueden maniobrar con sus fondos a discreción y movilizar a su pleno arbitrio las numerosas cuentas de reserva y renovación que nadie controla y cuyos fondos residen corrientemente en Londres? El Director General de Ferrocarriles declaraba el 18 de julio de 1928: "El reglamento de la ley 5.315 permite cargar a la cuenta de explotación, como gasto, anualmente, varias partidas como reservas. Una es la citada reserva de renovación que puede llegar como máximo al 2,5% anual del capital invertido. Hay, además, una reserva general para malos ejercicios, etc., que se forma a costa del producto líquido y en la que no tenemos ninguna intervención, ni podíamos tenerla: corresponde a la administración interna de la com-

pañía. La parte más delicada del problema de la reserva de renovación, que el Estado argentino tiene que resolver, es la siguiente: esas reservas se transfieren al extranjero y se manejan sin intervención del Estado."

Una cuadrilla trabaja en los campos paleando tierra para formar terraplenes: está construyendo una línea nueva, pero en los libros de la empresa figura como trabajando en mantener en buen estado los terraplenes existentes. Sus salarios no van a la cuenta construcciones sino a la cuenta conservación. Varios kilómetros de rieles llegan de Inglaterra, comprados en una compañía que está formada por los mismos dirigentes del ferrocarril y que realizan con esa venta un negocio fructífero. Esos rieles se extienden sobre los terraplenes flamantes. En los libros de la empresa se anotan como utilizados en un servicio común de renovación y conservación de una línea existente que forma parte del capital. Se inaugura la línea con gran pompa y el capital que la línea ha requerido se emite en acciones u obligaciones y se reparte entre los que dirigen el negocio y están al tanto del secreto, que a su vez las liquidan en la Bolsa, si les place.

Con modales verbales más discretos, el doctor Guillermo Leguizamón ha descrito la misma operación esbozada en el párrafo anterior. La opinión del doctor Leguizamón es muy atendible por ser el director simultáneo de los ferrocarriles Sud y Oeste y hombre de extraordinaria elasticidad. A pesar de ser defensor profesional de los intereses ingleses en nuestro país, y Caballero Oficial de la Orden del Imperio Británico, representó a nuestro país como ministro plenipotenciario en contra de los intereses ingleses, en juego en el Pacto de Londres, en 1933.

Ante la Comisión Especial de Asuntos Ferroviarios de la Cámara de Diputados, decía el doctor Leguizamón el 28 de junio de 1928: "Cuando se propone realizar una obra nunca se hace de inmediato la emisión. Se dice generalmente a los accionistas: nos proponemos realizar la construcción de un ramal, por ejemplo, y pedimos autorización para emitir hasta la suma de tantos miles de libras, sujeto al resultado de la obra. Se recurre, entonces, a los bancos, teniendo la autorización acordada para la emisión y se obtiene de esas instituciones el

dinero que se va empleando en la construcción, cuyo interés se va pagando a medida que se va invirtiendo. Cuando se ha construido la obra, queda establecido todo su costo y entonces se emite por la cantidad total que se ha gastado, y con el producido de esa emisión se paga el dinero que se ha obtenido prestado de los bancos." ("Comisión de Asuntos Ferroviarios", publicación de la C. de Diputados, Buenos Aires, 1930.)

Ahora es cuestión de preguntar: ¿por qué el Ferrocarril Oeste pedirá prestado a los bancos londinenses si puede emplear los fondos que en ellos tiene depositados, algunos con conocimiento de las autoridades argentinas, la mayoría al margen de toda fiscalización? Por ejemplo, el 30 de junio de 1920 la Western Railway decía tener fondos de renovación por un valor de 9.809.492 pesos o/s. Pero según las cuentas de la Dirección General de Ferrocarriles, que es benévola y cegatona, porque no podría ser de otra manera, esos mismos fondos ascendían a 15.016.953; había por tanto una filtración de fondos comprobada de 6.784.105 pesos o/s, o sea 16.399.918 pesos m/n, suma más que suficiente para construir 300 kilómetros de línea de llanura. Y desde esa fecha hasta hoy el Ferrocarril Oeste sólo construyó 73 kilómetros de vía.

Si la Western Railway no quiere tocar sus fondos de renovación, conocidos y "confidenciales", puede movilizar algunas de sus otras reservas. En junio de 1936, a pesar de las "pérdidas" proclamadas en el curso de la crisis, poseía una reserva financiera de 4.673.625 libras —70.104.375 pesos m/n, al cambio mínimo de 15 pesos por libra—, según el resumen de su memoria publicada por "The South America Journal", del 28 de noviembre de 1936, cantidad suficiente para construir casi 1.500 kilómetros de línea férrea. ¿Por qué, pues, pagar interés a los bancos, si la Western Railway tiene fondos propios desde sus primeros tiempos? De esta manera, el dinero que de la Argentina salió sigilosamente para formar "fondos de reserva", a la Argentina vuelve como "capital británico" recién invertido, con la ventaja de que al emigrar obtienen una libra por cada 17 pesos, y al retornar por el cambio libre, en cada libra ganan un 20%. Los fondos de reserva y renovación se rehacen en pocos años de prosperidad. En sólo cuatro años de buena época, de

1925 a 1928, la Western Railway acumuló fondos de renovación de vía y obra, de locomotoras de coches de pasajeros, de vagones de carga y para "accidentes" por más de 21 millones de pesos m/n (exactamente 21.309.649), que fueron considerados como gastos propios de la explotación, de acuerdo con la increíble reglamentación de la ley 5.315, realizada bajo el ministerio del doctor Ezequiel Ramos Mejía, que fue más tarde director de los ferrocarriles ingleses Nordeste Argentino y de Entre Ríos.

Conceptos análogos a los que se desprenden de este estudio, son los expresados por la "Comisión Especial de Investigación Ferroviaria" en su informe del 29 de setiembre de 1915, refrendado por M. Mora y Araujo, R. Araya y P. Bercetche. Dice la Comisión: "Hemos reunido estos datos para demostrar a la Cámara que más de la mitad de nuestro capital ferroviario se ha nutrido de la economía nacional desde sus primeros tiempos como ninguna otra industria o fuente de riqueza." La otra mitad de los capitales ferroviarios quedó indemne, porque la Comisión no entró a investigarla.

Con tales métodos el "capital invertido" aumenta con el correr de los años, hasta donde lo permite la tolerancia de las autoridades, la paciencia del público, la resignación de los usuarios y la capacidad de pago de la riqueza argentina. Porque para servir esos capitales con rendimiento numéricamente aceptable, las tarifas se alzan a extremos que sólo determina la necesidad de no ahogar del todo al productor. El pretexto de que los "capitales invertidos" no logren "la remuneración a que tienen derecho razonablemente" es unas veces el salario de los obreros ariscos, a los que sin embargo la empresa atiza solapadamente cuando las huelgas le sirven para apoyar un aumento de tarifas. Otras, es el precio de los combustibles, que fijan ellos mismos en el trust carbonero que provee de casi dos millones de toneladas a los ferrocarriles. Otras, es la escasez de la cosecha. Así las tarifas han llegado a ser tres veces mayores de lo que eran cuando el Ferrocarril del Oeste pertenecía y era administrado por la Provincia de Buenos Aires.

En los últimos veinte años —según informe de la Inspección General de Explotación Comercial, de la Dirección de Ferrocarriles, del 2 de agosto de 1935— las tarifas del F. C.

Oeste se han duplicado mediante los sucesivos y acumulativos aumentos siguientes:

Años	Aumento absoluto de las tarifas del F. C. Oeste	Aumento que resulta sobre la tarifa de 1914
1914	—	—
1915	10 %	10 %
1917	22 %	25 %
1919	15 %	20 %
1922	25 %	38 %
Total	—	93 %

(Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados del 29 de julio de 1937)

Lo que valía 100 pesos en 1914, es cobrado a 193 de 1922 en adelante. Y todavía la Dirección de Ferrocarriles olvida dos aumentos que se autorizaron en 1914 al F. C. Oeste. Un aumento del 19% a la tarifa de hacienda, el 25 de febrero de 1914, y otro del 5,55% a todos los servicios del ferrocarril, el 1º de junio de 1914. A partir de 1922, el F. C. Oeste, constreñido en sus pretensiones por la competencia del automotor, no volvió a elevar sus tarifas. Ya conseguido el instrumento legal que le permitirá ultimarlos, ha reiniciado sus empeños para aumentarlas.

En esa misma sesión de la Cámara, el diputado A. Magris concretó algunos ejemplos extraídos de las publicaciones de la Sociedad Rural, que reproducimos a continuación.

FLETES DE LOS PRODUCTOS AGROPECUARIOS EN EL F. C. OESTE, SEGÚN SUS RECORRIDOS PROMEDIOS

Años	Trigo 265 km	Lino 275 km	Maíz 173 km	Avena 265 km
1914	\$ 5,89	\$ 5,95	\$ 4,14	\$ 5,89
1922	„ 10,44	„ 13,69	„ 6,77	„ 10,44
1936	„ 10,44	„ 13,69	„ 6,77	„ 10,44

PRECIOS MEDIOS ANUALES, SEGÚN COTIZACIONES
DEL MERCADO DE BUENOS AIRES

	Trigo	Lino	Maíz
Promedio del quinquenio 1909-1913	\$ 8,60	\$ 14,72	\$ 5,89
" " " 1930-1934	" 7,25	" 13,24	" 5,28

Tomamos los promedios de cinco años para eliminar las fluctuaciones, pero en los años de crisis, en que los precios se derrumbaron, los fletes y los servicios de estaciones llegaron a absorber hasta el 60% del precio de los productos puestos en dársena. El volante que los agricultores de la estación Roberts, F. C. Oeste, repartían en abril de 1933, da algunos datos concretos de la expoliación: "Precio de la avena especial, base 47, puesta en dársena, 3,90 pesos los cien kilos. Flete del Ferrocarril Oeste, 1,35. Alquiler de galpón al ferrocarril, 0,10 pesos. Total para el Ferrocarril Oeste, 1,45; neto para el agricultor, 2,45." El Ferrocarril Oeste devoraba el 60% del precio pagado al productor.

A medida que la riqueza pública argentina crece, a medida que los cultivos se diversifican, a medida que los ganados mejoran y se tipifican, a medida que las poblaciones surgen, el capital de la Western Railway aumenta, como que su capital no es sino el producto de gran parte de la riqueza y del trabajo de la zona que sirve, capitalizada en su favor. En 1914, la Western Railway dice tener un "capital invertido" de 127.525.953 pesos o/s. En 1934 uno de 163.184.096 pesos o/s, sobre el que declara obtener un beneficio de 2%, apenas. Pero éstas son artimañas. La Western Railway utiliza los fondos que debían oblar en pago de dividendos con la misma libertad con que maneja los fondos de renovación y reserva. Los reinvierte en el país, los atesora "congelados", los transfiere a Londres y los abona o los retiene a su entera y exclusiva conveniencia. Para presionar a la opinión pública argentina y lograr una nueva alza de tarifas, posterga o disminuye los dividendos de sus accionistas. Esta política fue claramente expuesta por el "Financial News" del 6 de octubre de 1937, publicado por "La Prensa" del día siguiente. Decía "Financial News": "El balance de la Western Railway puede quizás de-

mostrar que las ganancias alcanzan para satisfacer los dividendos íntegramente. Pero debe recordarse que los ferrocarriles de capital británico tratan actualmente de obtener que el gobierno argentino sancione un aumento en sus tarifas, y sería un error de política de parte de sus directorios realizar una distribución del dividendo íntegro, mientras se halla pendiente una decisión sobre este asunto."

Por decreto del año 1939, el Gobierno Nacional ha reconocido que el "capital invertido" de la Western Railway era en 1934 de 148.951.187 pesos o/s, lo cual quiere decir que, a pesar de la notable buena voluntad que el Gobierno Nacional anterior tenía para con las empresas inglesas, tuvo que rechazar 14.232.882 pesos o/s como una patraña demasiado burda, no obstante estar esa suma desplegada en sus correspondientes acciones y obligaciones de fisonomía exteriormente correcta. Si el análisis se hubiera practicado como se practica en todas las naciones civilizadas, se hubiera llegado a las mismas conclusiones a que aquí se llega con respecto al capital inicial. Porque el reconocimiento del Gobierno no significa que esos 148.951.187 pesos o/s sean un capital legítimo. Significa solamente que fue reconocido, después de largas instancias de la empresa y que servirá de base para futuras exacciones.

Todo este estudio debe parecer fábula al lector desprevenido. Y se explica. La conciencia argentina ha sido mantenida en el engaño y los hombres que pudieron hablar se callaron, prudentemente. Pero basta presentar el problema en sus líneas primordiales para que la comprensión se ilumine. Aquí venían los ingleses pobres a hacer fortuna, como un inmigrante cualquiera, aunque con más medios de disciplina, unidad y protección de su diplomacia. Con muy raras excepciones, todos lograron sus propósitos. Unos ganaron plata con tierras, otros con empresas de diverso orden, otros con ferrocarriles. Sus descendientes figuran entre la más selecta plutocracia de Inglaterra. Tal es el caso de la familia Parish. Woodbine Parish fue un cónsul inglés que llegó al Río de la Plata en 1824. Era muy inteligente y muy pobre, y escribió un libro descriptivo que tradujo Maeso en 1855. Su hijo Frank nació en Buenos Aires, pero aquí actuó como cónsul de Inglaterra. Siendo cónsul organizó el Great Southern y múltiples

empresas. El hijo de Frank Parish, Woodbine, tomó parte en el negocio de la Western Railway, representó al Central Argentino y a otros ferrocarriles ya refundidos. Los Parish son numerosos y riquísimos. Los ingleses que ganaron dinero con la valorización de las tierras, dicen no más que ganaron dinero, como cualquier terrateniente, pero los que ganaron con empresas ferroviarias dicen que "invertieron capitales". Los unos tienen sus campos, los otros las acciones ferroviarias.

Armando desde los centros ejecutivos los instrumentos legales, los ingleses conseguían sólidas fortunas personales. Allá quedaban, en cambio, los hacendados, los agricultores, los comerciantes, los posibles industriales, la población entera desperdigada en la llanura oeste de Buenos Aires, sometidos a la voluntad omnímoda de la Western Railway, en cuanto a su economía, a la voluntad omnímoda de la destructiva política imperial británica en cuanto a su desarrollo y a su orientación nacional e internacional.

HISTORIA DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

El 5 de setiembre de 1854, el ingeniero norteamericano Allan Campbell propuso al presidente de la Confederación Argentina, general Justo José de Urquiza, practicar el estudio completo de un camino de hierro entre Rosario y Córdoba. La proposición era oportuna y fue aceptada de inmediato.

El año anterior, 1853, el Congreso Constituyente, reunido en Santa Fe, había dictado una carta constitucional, que aún nos rige, en que los extranjeros, contra los cuales tanto habían luchado los pueblos desde 1810, quedaban en igualdad de derechos teóricos y con privilegios prácticos sobre los nativos. La necesidad de proteger a un progreso abstracto era el estandarte con que se encubría, en la dialéctica básica de Alberdi, la debilidad de la nueva arquitectura estadual. El signo más evidente del progreso no podía ser otro que el mejoramiento de las vías de comunicación. La provincia de Buenos Aires, segregada de la Confederación Argentina como entidad política, ya tenía en proyecto y casi en vías de ejecución la primera línea férrea. La proposición de Allan Campbell se aceptó el mismo día en que fue formulada.

En el decreto firmado por Urquiza el 5 de setiembre de 1854 se reconoce, acertadamente, el valor político de las vías de comunicación. En sus considerandos dice que "una de las más premiosas obligaciones del Gobierno Nacional es dotar a la Confederación de vías públicas que activen el comercio de unas provincias con otras, den valor a la producción, faciliten la población del territorio y contribuyan a realizar la constitución política que se ha dado" y que "entre las obras que sobre caminos pueden emprenderse, ninguna es más impor-

tante que la del ferrocarril entre la ciudad del Rosario y la de Córdoba."

El mismo decreto destaca, luego, la autoridad indiscutible de Allan Campbell y dice que "su presencia en el Río de la Plata es una circunstancia que no puede perderse, por las pruebas de capacidad y suficiencia que en esta clase de trabajos ha dado ya en ambas Américas". La presencia de Campbell era, verdaderamente un azar favorable. Allan Campbell actuaba como ingeniero principal de la línea de New York a Harlem cuando Guillermo Wheelwright, en 1850, lo contrató para estudiar la línea de Copiapó a Caldera, que algunos vecinos chilenos pudientes proyectaron construir. En el decreto de Urquiza, los honorarios de Campbell se fijan en 40.000 pesos fuertes, gastos incluidos.

Estudiar y aun trazar un ferrocarril en una llanura, como la que constituye la inmensa mayoría de la superficie de nuestro territorio, es tarea de simplicidad casi infantil. Campbell, que no se preocupa por simular dificultades ni inconvenientes, presenta sus planos antes de un año, acompañados por el material técnico e informativo necesario para iniciar de inmediato la construcción: cómputos métricos, cálculos de gastos, presupuestos y análisis de la explotación futura.

El "Informe sobre un ferrocarril entre Córdoba y el río Paraná por el ingeniero Allan Campbell", fechado en Rosario el 3 de noviembre de 1855, es traducido por el sargento mayor José Antonio Segundo Álvarez de Condarco y publicado en Buenos Aires en el transcurso de ese mismo año. Este "Informe" es un documento de primer orden para juzgar en todo lo referente a la línea de Rosario a Córdoba. Allan Campbell es una autoridad de reputación internacional que actúa como técnico exclusivamente, es decir, ajeno a toda parcialidad mercantil. Sus datos, informaciones, costos y precios constituyen un testimonio irrecusable y proporcionan al investigador un punto de apoyo en que cimentar los análisis financieros de la compañía formada para construir y explotar esta línea férrea. Por otra parte, la experiencia del Ferrocarril Oeste nos permitirá corroborar todas las deducciones y afirmaciones, en cuanto a los valores reales que fue necesario invertir en su construcción.

• • •

La línea que Campbell proyecta, y que es la que actualmente sigue el Ferrocarril Central Argentino, entre Rosario y Córdoba, se aparta de la línea recta ideal que une las dos ciudades. Campbell explica la razón. "La dirección del río Tercero, de Villa Nueva al Zanjón, en una distancia de 45 millas, es favorable a la ruta, aunque un poco al sur de la línea recta. Como esta parte de la costa está a medio camino de Córdoba a Rosario y allí se encuentra siempre agua pura, he creído conveniente acercarme al río cerca de Villa Nueva." Las locomotoras tendrán donde proveerse de agua potable.

En la previsión de Campbell, Villa Nueva deberá ser el punto de confluencia de las futuras líneas que se extienden hacia las provincias de Cuyo y, mientras no se construyan, el sitio de trasbordo de los convoyes de carretas y de las tropas de mulas que de esas provincias proceden. Escribe Campbell: "No solamente en interés del país, sino del ferrocarril mismo, es de desear que el camino sirva tanto para las provincias del Norte como para las del Oeste. Examinando los planos, se verá que la ruta de Mendoza a San Luis interceptará al camino en Villa Nueva, y eso ofrecerá una ruta muy directa entre esas provincias y el río Paraná."

Campbell determina con agudeza la importancia estratégica de la nueva línea. Sus 396 kilómetros iban a formar la válvula de salida de todo el interior y el punto de arranque de dos grandes rutas que se extenderían, una de Villa Nueva al oeste, otra de Córdoba al norte, hasta Salta. Esas dos grandes rutas subsidiarias fueron construidas por el Gobierno Nacional y entregadas luego a los "ferroviarios ingleses" en condiciones semejantes a las del Ferrocarril Oeste. La línea que iba al norte se llamó Central Norte y es hoy vía principal del Ferrocarril Central Córdoba. La línea que iba al Oeste, desde Villa Nueva, se llamó Andino y hoy pertenece en su mayor parte al Ferrocarril Pacífico.

En su prolijo estudio, Campbell se extiende en consideraciones sobre las aptitudes del país que la línea recorrerá. Analiza la calidad de las tierras linderas, las ventajas de los métodos de colonización y hasta sugiere procedimientos que faciliten su población. "La mitad del trayecto de Córdoba a Rosario carece de árboles y eso podría parecer, con razón, un inconveniente para poblar estos parajes, pero podría remediarse en cua-

tro o cinco años plantando álamos o duraznos que aquí crecen rápidamente...".

Luego Campbell expone las dificultades constructivas que presume escasas, y formula un elogio del trabajador criollo. Dice Campbell: "Se ha creído por muchos que sería necesario introducir un gran número de trabajadores extranjeros para construir este camino. Sin embargo, no hay tal. Unos cuantos operarios mecánicos y sobrestantes serían todos los que se requerirían del extranjero. El trabajo común se hará mucho más económicamente con los hijos del país. Como el número que se necesita es pequeño, no hay duda de que el país lo pueda proporcionar. De 600 a 800 hombres constituirían una fuerza respetable para este camino... La peonada de este país, además de exigir jornales más bajos, se mantiene con sencillez y economía. Su principal, casi único alimento, es la carne, con que abunda el país en todas partes. En el día se vende en el mercado de Rosario y de Córdoba a tres centavos la libra y cuando el ganado se compra en pie sale mucho más barato, aunque siempre caro en comparación de años anteriores... En el día se paga el jornal en el Rosario a razón de cincuenta centavos diarios, incluida la manutención, y en Córdoba a razón de ocho pesos mensuales, incluida la manutención, que se puede calcular allí a cuatro pesos mensuales. En cuanto he tenido ocasión de observar, estos peones son moderados, humildes y fuertes. Es cierto que muchos de éstos hasta aquí han sido adictos a la vida nómada, incidental en un país naturalmente de pastoreo, pero no cabe duda de que con buena dirección y buen trato pueden hacerse muy eficientes en cuerpos concentrados. Aún ahora se emplean en bastante número en los distritos mineros." Sirvan estas palabras exactas de vindicación póstuma de las virtudes del criollo, escarnecido por los extranjeros que se adueñaron de su tierra y por los gobernadores que tuvieron una falsa idea de su misión. "Hay que regar la tierra argentina con sangre de gaucho", diría Sarmiento más tarde.

• • •

Campbell calcula en su "Informe" el costo de construcción de la línea. Y resume conclusiones en el siguiente cuadro analítico:

PRESUPUESTO GENERAL DEL CAMINO DE ROSARIO
A CÓRDOBA

DISTANCIA 247 MILLAS O 78 LEGUAS ARGENTINAS

1º *Cama del camino:*

Desmontes, excavaciones de todas clases, terraplenes, zanjaz	\$f	656.000
--	-----	---------

2º *Puentes:*

Puente de hierro para el R. Segundo ..	\$f	75.000
" " " " " Desmochado ..		30.000
Todos los pequeños puentes y albañales ..		48.000
Total puentes	\$f	153.000

3º *Huella o vía permanente (presupuesto para una milla):*

a) 88 toneladas de hierro para vía (rails), de 56 libras por yarda, inclusive flete y gastos a 60 pesos fuertes la tonelada	\$f	5.280
b) 600 asientos (chairs) de hierro, de 8 libras cada uno, son 4.800 libras a 3½ centavos la libra	"	168
c) 6.000 pernos a 3½ centavos la libra ..	"	210
d) 2.000 durmientes transversales a 1,50 pesos fuertes cada uno	"	3.000
e) Obras de mano	"	800
f) Descarga y recibo de materiales ..	"	100
g) Acarreo de materiales a lo largo de la línea, término medio por milla ..	"	400
h) Por emparejar la huella, desperdicios, pérdidas y gastos imprevistos ..	"	542
Total por milla	\$f	10.500

Total de la distancia desde Córdoba hasta el Rosario, 247 millas. A 10.500 pesos fuertes por milla	"	2.593.500
--	---	-----------

Seis millas para tránsitos o laderos y estaciones	„	63.000
Varillas, planchas de crucero, etc. ..	„	16.500
<i>Total vía permanente</i>	„	2.673.000
4º Equipo para el movimiento y maquinarias:		
a) Máquina fija de vapor y otras maquinarias para reparaciones	\$f	20.000
b) 12 máquinas locomotivas de la mejor construcción, puestas en el puerto del Paraná, a 12.000 pesos fuertes cada uno	„	144.000
c) 10 carros para pasajeros de 1ª clase, a 2.500 pesos fuertes cada uno ..	„	25.000
d) 10 carros para pasajeros de 2ª clase, a 1.000 pesos fuertes cada uno ..	„	10.000
e) 150 carros para fletes de todas clases, a 800 pesos fuertes cada uno ..	„	120.000
f) Ruedas y otras piezas de repuesto, carros de mano, reparaciones y gastos imprevistos	„	31.000
<i>Total equipo para el movimiento y maquinarias</i>	\$f	350.000
5º Estaciones, inclusive las aguadas	„	280.000
6º Administración, dirección, comisiones e ingenieros ..	„	300.000
7º Muelle en Rosario	„	40.000
8º Terrenos	„	—
9º Gastos para hacer venir operarios, para preparar habitaciones para la peonada y fletes que no se han incluido ..	„	70.000
<i>Costo total efectivo del camino concluido y equipado</i>	\$f	4.522.000
Agréguese un 10 % para imprevistos posibles	„	452.200
<i>Total</i>	\$f	4.974.200

“O sea en números redondos 5.000.000 de pesos fuertes, lo cual equivale a 20.250 por milla. Estos pesos fuertes son a razón de cinco pesos fuertes por libra esterlina”.

El costo real efectivo de la línea, todos los gastos incluidos, resultaba, según los minuciosos estudios de Campbell, a 4.522.000 pesos fuertes, es decir a 11.447 por kilómetro de línea. Au-

mentando en el presupuesto en un 10 % para cubrir posibles imprevistos, el costo kilométrico salía a 12.561, valor apenas ligeramente inferior a los costos reales que deducimos para el Ferrocarril del Oeste, que sufría servidumbre de que estaba exento el camino en campo abierto de Córdoba a Rosario.

Campbell demostraba, más adelante, que su presupuesto estaba perfectamente ajustado a la realidad. Decía: “La suma de cinco millones de pesos fuertes (un millón de libras), o sea, como 20.000 pesos por milla, puede parecer un presupuesto bajo, quizás inadecuado, a los que conocen solamente los ferrocarriles costosos de Europa, pero cuando se comprenden y consideran los hechos con relación a esta ruta, su suficiencia será reconocida por todos los que tienen conocimientos sobre obras de esta naturaleza. Algunos de los ítems importantes que generalmente forman la mayor parte del costo de los ferrocarriles aquí están reducidos a una suma muy pequeña. En las 247 millas de línea, no hay sino 4 de superficie quebrada, y en el resto, ningún corte ni terraplén excede de 10 pies, mientras que en 200 millas está la línea tan apegada a la superficie que nunca está a más de tres pies abajo o arriba del suelo natural. No hay sino dos puentes de algún tamaño, pues los otros tres o cuatro tienen un claro que no excede de 30 pies. No se encuentra en toda la ruta ni una roca, ni una piedra y los cortes son todos en tierra fácil, aunque firme. No obstante ser llano e igual, el país es enteramente libre de ciénagas. Como antes he dicho, probablemente no hay ningún país de igual extensión donde se encuentren menos impedimentos físicos”.

“El hierro —continúa Campbell— se ha calculado a 60 pesos fuertes la tonelada, puesto en el Rosario, pudiendo embarcarse en Europa directamente para este puerto. Éste, como los demás materiales, han de pasarse libres de derechos. Las últimas cotizaciones de Inglaterra por hierro son de 8 libras —40 pesos fuertes— por tonelada. El precio que se ha calculado en el presupuesto es muy suficiente para cubrir fletes, comisiones, seguro y alguna alza probable en el precio. Si no suben los precios actuales, puede ponerse el hierro en el Rosario a 55 pesos fuertes por tonelada, lo cual daría una diferencia en menos de 100.000 pesos.”

“El presupuesto para el equipo de máquinas locomotivas, carros y demás maquinarias es de 350.000 pesos fuertes, lo que

cubre los fletes a este país y el costo de armar las piezas. Este equipo está calculado para un tráfico moderado de 40.000 a 50.000 toneladas anuales. En pocos años con un aumento de tráfico el equipo de movimiento puede también aumentarse. Es muy probable que al principio no se necesite toda la cantidad de carros y locomotivas mencionadas, pues que pocos trenes se correrán y podrán unirse pasajeros y carga en un solo tren. Creo haber provisto plenamente para todos los ítems y a la suma global se ha agregado un diez por ciento para imprevistos que puedan ocurrir en un país nuevo para esta clase de obras."

Inmediatamente Campbell evalúa el tráfico posible de la nueva línea, deducido del movimiento de pasajeros y de mercaderías que circulan entre Rosario y el interior por carretas y mulas. En seis meses de observación han entrado y salido en Rosario del interior y para el interior 3082 carretas y 8708 mulas con una carga total de 8843 toneladas. El flete medip que pagan las mercaderías de Córdoba a Rosario es de 25 pesos fuertes por tonelada. El flete de Rosario a Mendoza varía de 50 a 60 pesos fuerte por tonelada. La carga a Mendoza sólo iría por ferrocarril hasta la mitad del camino, hasta Villa Nueva, pagando un flete de 17 pesos fuertes por tonelada. Campbell supone que el ferrocarril producirá un aumento en las cargas del 33% y un aumento mayor en los pasajeros, pues el viaje en mensajería es caro e incómodo. "La distancia a Córdoba por el actual camino", dice Campbell, "es de 112 leguas. El tiempo que ocupa la diligencia es de cuatro días. El precio del asiento es de 28 pesos fuertes, más o menos 0,11 por milla. Los accesorios del camino, posada, etc., son los más infelices y nadie viaja sino aquellos que tienen la más absoluta necesidad." Según Campbell, la carga y los pasajeros, bajando en un 30% los fletes y pasajes corrientes, proporcionarán al ferrocarril un ingreso bruto de 846.000 pesos fuertes anuales. Estima Campbell que los gastos, según la experiencia de los ferrocarriles chilenos, no alcanzarán al 50% de los ingresos brutos y que, por tanto, el ferrocarril tendrá una entrada líquida de 423.000 pesos fuertes, suficientes para asegurar un dividendo del 8 al 9% a los capitales invertidos. El ferrocarril del Rosario a Córdoba era, pues, un negocio de excelente rendimiento inmediato y de perspectivas algo más que alucinadoras. Ofrecía un 9% cruzando tierras casi deshabitadas, ¿cuánto podía rendir en el futuro? Cuando las

tierras rindieran anualmente 100 veces más de lo que valían en 1854 ¿cuándo produciría el ferrocarril que las servía? Campbell no se atrevía a calcularlo, aunque lo insinuaba.

• • •

Para financiar la línea, Campbell no presupone dificultades mayores. La línea de Copiapó a Caldera, que Campbell estudió y construyó y que Wheelwright administró, fue financiada con los medios locales proporcionados por los mismos chilenos pudientes. El territorio de la Confederación es extenso y feraz. Sus productos son varios, abundantes y codiciados en los mercados de ultramar, donde es posible trocarlos por el material férreo indispensable. Pero Campbell no entra en esas lucubraciones económicas, ni a entrever la posibilidad de trocar una mercadería por otra. Es suficiente, para él, reunir una parte del oro contante y sonante que aún corría por los pueblos del interior en esas épocas, y que sería absorbido más tarde por los sistemas bancarios creados en Buenos Aires. Escribe Campbell: "Dentro de los límites del área interesada, que se extiende desde Mendoza y Salta hasta el Río de la Plata, comprendiendo Buenos Aires y Montevideo, existen capitales considerables de numerario y podrían obtenerse suscripciones para una suma respetable."

Esa suscripción de capitales en oro contante parece haber tenido un comienzo de realización. Du Graty, historiador de la Confederación, dice en su libro, "La Confederation Argentine", publicado en París, en 1858: "Une société est formée pour la construction de cette route, et la loi du 30 juin 1855 lui a accordé les privileges et les terrains necessaires. Il a été pris dans la Confederation en moins de deux mois de temps pour près d'un million et demi de francs d'acciones." ("En menos de dos meses han sido suscritas acciones en la Confederación por casi millón y medio de francos".)

Se ignoran las causas por las cuales fracasó la sociedad que con tanto brío inició sus actividades, pero no es desvarío, ni mucho menos, suponer un empeño negativo de la diplomacia inglesa. Los agentes de la Confederación Argentina recorrían las

cortes europeas tratando de obtener su reconocimiento, en competencia con los agentes de la provincia de Buenos Aires. Ambos rivales abrían liberalmente sus respectivas regiones, a cambio del reconocimiento y de la exclusión del otro. Alberdi mismo nos confiesa la índole económica de las gestiones. La Confederación ofrecía la libre navegación de los ríos, instrumento incomparable para el dominio comercial de los países de la cuenca del Plata e independencia ilimitada para residir, mercar y explotar. Buenos Aires proponía reanudar la vieja deuda de la casa Baring, reconocer los intereses atrasados y libertades no menos amplias que la Confederación. Los inconvenientes sufridos por los mercaderes repercutían en las relaciones diplomáticas. Alberdi escribe: "Los acreedores ingleses de la provincia de Buenos Aires presentaron una petición a la reina Victoria, para que recibiese un agente diplomático de Buenos Aires y acreditase un agente británico ante el gobierno de esa provincia. El Gobierno de Inglaterra, recibíendome a mí en calidad de Ministro Plenipotenciario de la Confederación, al mismo tiempo que se negaba a recibir un agente de Buenos Aires, nos probó la constancia de su política, fundada en un estudio profundo de nuestras cosas del Río de la Plata. En medio de estas pruebas de lealtad que nos daba Inglaterra, vino felizmente la noticia de que la convención sobre indemnizaciones que firmó el señor Christie en Paraná había sido rechazada por el Senado Argentino..." (Alberdi. *Obras*. Tomo VI, pág. 19.)

¿Qué extraño es, pues, que Inglaterra, jugando con el equilibrio inestable de ambos gobiernos haya exigido que el ferrocarril de Rosario a Córdoba, que despertó grande interés desde el primer momento entre los comerciantes ingleses, según se reveló en la Cámara de Diputados argentina, en 1862, fuera construido por una compañía inglesa, nutrida por las finanzas locales? La política británica era conducida por lord Palmerston, "discípulo de Canning, buen gentilhomme inglés, cuyo corazón desbordaba desprecio y antipatía por lo extranjero", según el retrato trazado por Lytton Strachey. ¿Cómo es posible suponer que Palmerston no procurara impedir toda formación autónoma argentina? ¿Por qué no exigiría concesiones que aseguraran el predominio británico en la cuenca del Plata? Pero, como para nuestros historiadores oficiales, la diplomacia inglesa no ha

existido ni actuado nunca en el Río de la Plata, debemos atenernos a los hechos comprobables.

En su Mensaje a las Cámaras, en 1855, Urquiza dice: "El reconocimiento facultativo encomendado al ingeniero Campbell, bajo las bases del decreto del 5 de setiembre de 1854, se halla muy adelantado y según informes la naturaleza del terreno y demás accidentes naturales del país ofrecen facilidades poco comunes a la plantificación de aquella obra tan grande como provechosa para la prosperidad de la Nación." A pesar de las facilidades naturales, Urquiza no debía ver concluida la obra y caería asesinado antes de su terminación.

Dos años después, en mayo de 1857, en su Mensaje a las Cámaras, Urquiza continúa prometiendo la ejecución de la línea de Rosario a Córdoba. Dice: "...abrigo muy fundadas esperanzas de que ella será al fin realizada. Esta empresa llama hoy poderosamente la atención de los capitalistas de gran nota y muy pronto se ocurrirá al congreso procurando el allanamiento de ciertas dificultades que hoy se oponen a su realización."

En mayo de 1860 el nuevo presidente de la Confederación, Santiago Derqui, renueva las esperanzas de los pueblos: "El pensamiento del ferrocarril, que algunos creyeron imposible, tiene hoy más que nunca probabilidades de realizarse", asegura el sucesor de Urquiza, pero la línea no se construye.

En mayo de 1863 el presidente de la República, general Bartolomé Mitre, dice en su mensaje a las Cámaras: "La grande obra del ferrocarril que debe ligar a Córdoba con el Rosario puede considerarse ya como un hecho. El contrato para su construcción fue terminado con toda formalidad, y de su tenor se os dará cuenta por el ministerio del ramo...". La concesión se ha extendido con extraordinarias munificencias a nombre de una compañía que tiene su asiento en Londres. Ahora sí se construirá el ferrocarril. Sir Edward Thornton, ministro británico en Buenos Aires en ese año, aparecerá después con acciones del Central Argentino bastantes para asegurarse el cargo de director de esa empresa. Rastremos con más detenimiento el trámite de la concesión.

Un decreto del 2 de abril de 1855 autoriza a don José Buschental, aventurero a la pesca de negocios en los campos de la Confederación, a contratar la construcción del ferrocarril de Rosario a Córdoba que el ingeniero norteamericano Allan Camp-

bell ha comenzado a estudiar recientemente. La Confederación no tiene una situación financiera desahogada que le permita garantizar por anticipado un rendimiento mínimo a los constructores. Además, los estudios de Campbell, en su iniciación, no han demostrado todavía que la construcción y explotación de la línea es un negocio brillante por sí mismo, y la Confederación ofrece un premio en tierras a los que se empeñen en ese trabajo de resultados aleatorios. El decreto del 2 de abril de 1855 dice, en su parte pertinente: "Los terrenos necesarios para el camino, muelles y estaciones y desembarcaderos serán entregados libres de todo gravamen a la empresa por el gobierno y los que no se hallasen de propiedad pública serán expropiados por su cuenta y pagados por él. Además de los terrenos arriba indicados, el gobierno concede a partir de dos leguas de la ciudad de Córdoba y una de cada pueblo de tránsito, veinte cuadras de fondo a cada lado del camino. Los terrenos que no fuesen del Estado serán expropiados y pagados por él. Los terrenos concedidos serán de propiedad perpetua de la empresa o de quien ella los ceda."

Ocho días después, Buschental es autorizado a tratar la construcción de otro ferrocarril de mayor aliento que parte de Villa Nueva y debe llegar hasta Chile. Esta línea es excesivamente pretenciosa y quizá nadie pensó en ejecutarla, pero su concesión sienta un precedente. La media legua a cada lado que se cede en el camino a Córdoba, se aumenta a una legua en éste. Es verdad que las tierras que median entre Villa Nueva y el límite de Chile son de calidad muy inferior a las que bordean el ferrocarril de Rosario a Córdoba, pero el antecedente se utilizará sin discriminar calidades.

En octubre de 1857 un decreto del vicepresidente en ejercicio de la Confederación prorroga por ocho meses la autorización concedida a Buschental para constituir una sociedad, que se extiende sorpresivamente a Guillermo Wheelwright, en mancomún. ¿Por qué Buschental accedió a este menoscabo de sus privilegios? ¿Qué méritos aportaba Wheelwright? El decreto sólo dice, a guisa de explicación: "Que es necesario asociar los esfuerzos consagrados por el señor Buschental a los no menos valiosos que nos ofrece don Guillermo Wheelwright."

Wheelwright no era técnico. No era capitalista. No era hombre de fortuna. En abril de 1874 había obtenido en el Perú

una concesión para construir una pequeña línea de 14 kilómetros entre Lima y el Callao, de un valor aproximado de 500.000 pesos y la concesión caducó un año después porque Wheelwright no pudo depositar la fianza requerida. En 1850 fue designado administrador de la línea de Copiapó a Caldera, que financiaron los mismos chilenos interesados en la explotación de sus minas, y para construirla contrató en Norteamérica a los ingenieros Allan Campbell y W. W. Evans. El buen éxito se debió al cometido eficaz de Campbell y Evans y a los fondos de los mineros chilenos, más que al mismo Wheelwright. ¿Qué méritos, pues, presentaba Wheelwright a los ojos de la Confederación, como no fuera, sin duda alguna, el secreto apoyo a sus gestiones de la diplomacia inglesa?

La intervención de Wheelwright no acelera la formación de la compañía. Se tiene la impresión de que Inglaterra no quiere cerrar tratos definitivos con la Confederación y prefiere sentar sus reales en Buenos Aires, ciudad más próxima al mar y al alcance de la intimidación de los barcos ingleses que señorean en el estuario. La ley 286 de la Confederación, del 26 de setiembre de 1861, prorroga por última vez la autorización para contratar la línea de Rosario a Córdoba. Por última vez, dice la ley, y así sucede. La Confederación es derrotada, más que por el suceso indeciso de Pavón, por un desfallecimiento que sólo las intrigas políticas pueden explicar.

El 5 de setiembre de 1862 el Congreso Nacional, en vías de formación, vota una ley en que autorizaba al Poder Ejecutivo Nacional "para celebrar un contrato con el fin de construir un Ferrocarril, desde la ciudad de Rosario a la de Córdoba". Esta ley, inesperadamente, valúa el costo de la línea en seis mil libras, 30.000 pesos fuertes, por milla. ¿Es que las estimaciones de Campbell han sido olvidadas? Es muy posible. Según le denuncia el diputado Mármol, el empresario Guillermo Wheelwright mantiene indebidamente en su poder desde 1857 los planos y trabajos originales confeccionados por Allan Campbell, de los que no se han conservado copias. Aunque esta ley es una autorización general, es evidente, pues, que sólo Wheelwright podía emprenderla, pues él poseía "con exclusividad" los elementos indispensables, resultado de los estudios de Campbell. Esta ley garante al contratista que tome a su cargo los trabajos el interés mínimo de 7% anual, sobre el costo de 6.000

libras por milla. En cambio, no concede las tierras linderas que acordaba la Confederación.

El 12 de octubre de 1862 el general Mitre es designado presidente de la República. Es ministro del interior el doctor Rawson. Ministro de Hacienda es el doctor Vélez Sársfield. Ministro de Relaciones Exteriores el doctor Elizalde, pariente político del ministro británico Edward Thornton.

El 14 de enero de 1863 Guillermo Wheelwright desembarca en el puerto de Buenos Aires. Entramos ahora en la verdadera historia del Ferrocarril Central Argentino. Los manejos preliminares han dado término. Wheelwright, sostenido en sus pretensiones por la diplomacia inglesa, conseguirá lo que se propone, que es mucho conseguir. La ley del 5 de setiembre de 1862 será notablemente superada en franquicias por la concesión a que ilegalmente se llega poco después.

• • •

Antes de enfrascarnos en los estrictos márgenes del estudio financiero de la empresa del Central Argentino, en la historia de sus arbitrariedades y en la enumeración de prebendas que le fueron aseguradas por el Gobierno Nacional, es conveniente esbozar un programa de lo que pudo hacerse, si los gobernantes argentinos hubieran sabido librarse de la tutela extranjera.

Dos elementos son indispensables e insustituibles para construir un ferrocarril: técnicos y capitales. Técnicos había en la República. Campbell residía aún entre nosotros. Él era el autor de los planos y su experiencia debió ser aprovechada. Pero, además, había ya por entonces un inmejorable elenco de ingenieros jóvenes y empeñosos, egresados de la Escuela de Matemáticas, cuyos servicios utilizarán con frecuencia los mismos contratistas ingleses. Pompeyo Moneta es, por ejemplo, quien estudia, por cuenta de Wheelwright, la posibilidad de prolongar la línea de Rosario a Córdoba hasta las provincias del Norte. Moneta publica en 1867 las conclusiones de su estudio en un folleto que se titula: "Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy, presentado por el ingeniero Pompeyo Moneta a sus comitentes

señores Brassey, Wythes y Wheelwright". Es un ingeniero argentino, Carlos Rivarola, el que construye en 1864 un puente carretero sobre el río Desaguadero, en el linde de San Luis y Mendoza. Es un ingeniero argentino, Guillermo Villanueva, el que proyecta y traza el Ferrocarril Andino, de Villa María a San Luis, Mendoza y San Juan. Es un ingeniero argentino, Luis Huergo, el que estudiará la línea troncal del Ferrocarril Pacífico. Otros muchos se agregarán anualmente: Matías Sánchez, J. Mortimer, Juan Leo... Por otra parte, el Ferrocarril del Oeste cumplía su doble misión económica y educativa y podía proveer todos los técnicos que fueran requeridos.

Los capitales extranjeros tampoco eran indispensables. Ya hemos visto que en opinión de Campbell, que era prudente en sus asertos, había en la Confederación oro contante y sonante como para hacer frente a las erogaciones que demandara la línea a Córdoba. Pero aun sin contar el oro en que las Provincias Unidas abundaron, a pesar de las sangrías de los comerciantes extranjeros, la República tenía medios de adquirir suficientes para cubrir cualquier demanda exterior. En síntesis, toda actividad mercantil es un trueque a corto o a largo plazo. El oro sirve nada más que para cubrir saldos o descubiertos temporarios. Según el presupuesto de Campbell, hubiera debido importarse de Europa o de Norteamérica materiales extranjeros por valor global de 2.800.000 pesos fuertes: rieles, locomotoras, tramos de puentes, material férreo de toda clase. Las cantidades restantes, hasta completar el presupuesto de Campbell, se invierten en la mano de obra local, que pudo pagarse como se pagó a la administración nacional por esos años: con emisiones garantizadas con títulos nacionales. Pero esos 2.800.000 pesos fuertes de materiales extranjeros debían saldarse con oro o con productos del país. ¿Pudo pagarse así?

La exportación de productos abrió créditos al país por valor de 26.126.440 pesos fuertes en 1865, año en que se inicia la construcción de la línea a Córdoba. ¿En qué se utilizó ese crédito exterior? En mercadería perecedera y de boato. La Memoria del Ministerio de Hacienda, de 1866, da los valores generales de las diversas clasificaciones de la importación:

Comestibles	por valor de \$f	5.374.427
Bebidas	" " " "	3.141.184
Artículos navales, pinturería	" " " "	3.283.209

Artículos diversos, fabricados	„ „ „ „	3.283.208
Artículos de abasto, de almacén ...	„ „ „ „	1.379.735
Tejidos	„ „ „ „	5.014.576
Librería y útiles de escritorio	„ „ „ „	142.237

Con menos de lo que se gastó en bebidas en 1865 se hubieran pagado todos los materiales extranjeros necesarios para construir la línea a Córdoba, ¿cómo pudo apropiarse el Gobierno de la capacidad de compra de la riqueza privada, sin alterar su incondicional reverencia por la propiedad, que el mismo Gobierno repartía pródigamente en forma de cesiones y remates casi gratuitos de tierras fiscales? La respuesta es sencilla y los modelos provienen de todas las naciones organizadas. Bastaba un impuesto a la renta, un gravamen a la importación de artículos superfluos y una insinuación fiscal enérgica hacia las inversiones reproductivas beneficiosas para la salud del país en general. Así hubiera obrado el Gobierno en virtud de los mismos principios que puso en juego para expropiar en beneficio de los "financistas" ingleses las inmensas extensiones de tierra colindantes con la vía en el trayecto a Córdoba. La provincia de Buenos Aires estaba dando un ejemplo relevante. Su ferrocarril avanzaba sin necesidad de eudeudarse al extranjero. Y la Nación tenía más medios aún. Pudo el Gobierno hacer uso del crédito, porque es crédito sano el que se invierte en obras que van a costearse holgadamente por sí mismas y que son de utilidad colectiva. El Gobierno Nacional usó el crédito, pero fue para contribuir con 1.700.000 pesos fuertes al patrimonio de la empresa inglesa, y ya se verá con qué irritantes resultados. También usó del crédito para trazar líneas propias, un poco más adelante, pero eran líneas subordinadas a la del Central Argentino, como el Norte y el Andino, que aportaban tráfico y ganancias a la línea inglesa.

Pero, ¿qué habían de argüir estos expedientes de pago y de elemental regulación de la riqueza, aquellos ministros de Hacienda que, como el doctor Lucas González, pasan del ministerio a emplearse en las mismas empresas que estuvieron bajo su control! En setiembre de 1867 el doctor Lucas González firma documentos en favor del Central Argentino, en carácter de ministro, y en junio de 1868 firma documentos como representante del mismo ferrocarril.

• • •

Debemos, también, llamar la atención sobre el angustioso problema que el nuevo medio de transporte planteaba al viejo sistema de transporte en mensajerías, en carretas y en tropas de mulas. El menosprecio porteño da por no existente a esa multitud de criollos que de esas actividades vivían. No era un problema de escasa enjundia para quien tuviese un legítimo sentido de responsabilidad directiva y de la primordial solidaridad que debe guardar el gobernante con el gobernado. Quizá no menos de un vigésimo de la población argentina dependía directa o indirectamente del movimiento de mensajerías, tropas de mulas y carretas, de los servicios auxiliares de las postas y de los talleres de construcción y reparación de vehículos y avíos. Puede calcularse en 10.000 el número de servidores y en 50.000 el de los habitantes, incluidos sus familiares, que de alguna manera dependían de los servicios de comunicación y transporte de sangre. Nadie pensó, siquiera, en expropiarles sus bienes, ni en resarcirlos de la pérdida de una concesión implícita, obtenida por tradición y buen uso.

Tropas de mulas, carretas y diligencias sirvieron al país con diligencia y honradez ejemplar durante el siglo pasado. Eran elementos casi connaturales de la tierra argentina. Está aún por demostrar que fueran insuficientes o demasiado lentas para los requerimientos de esos años. En el sistema de mulas y carretas los ingleses cuidaron de no intervenir, posiblemente porque se desenvolvía en el azar de la libre competencia, y los ingleses siempre han actuado, entre nosotros, con el instrumento incontrarrestable de la exclusividad legal. El caso de Mr. Bell y de Mr. White, que, según cuenta Santiago Wilde, organizaron "con general beneplácito en 1822 algunas tropas de carros", es la única excepción sin consecuencia. Por ser industria sin monopolio y librada al albedrío de la providencia, el transporte por carretas y mulas fue tarea criolla y por lo tanto indefensa, aunque todo lo que producía quedaba en el país. "No ocurría como hoy, que los accionistas extranjeros son los más importantes del sistema", como dice el actual procurador general de la Nación, doctor Juan Álvarez, en su "Estudio de las guerras civiles argentinas". "Ni rieles, ni estaciones, ni telégrafos: el capital empleado —bueyes, carretas y caballos— no alcanzaba a representar el flete de un viaje desde el litoral a Salta. Nada se invertía en combustible, porque los campos abiertos permitían a

los animales pacer gratis a lo largo del camino. Estas circunstancias explican la relativa baratura del antiguo transporte de sangre comparado con el actual."

Poco sabemos de los medios de locomoción anteriores al ferrocarril. Los intelectuales argentinos de entonces vivían y escribían con los ojos entornados, entresonando con Europa. Los forasteros no tienen sino palabras de elogio para la resistencia, puntualidad y honradez de sus guías y acompañantes criollos. No desemejantes debieron ser aquellos boyeros, troperos, reseros, arrieros y mensajeros que iban trasladando personas, mercaderías, leyendas y canciones de un extremo al otro del cielo argentino y que fueron extirpados sin piedad y sin remordimientos. La fábula de la inutilidad criolla vendría más tarde, a paliar, quizás, los resquemores de conciencia del núcleo directivo que actuaba en Buenos Aires.

En el libro citado, el doctor Juan Álvarez dice que el ferrocarril es más barato que el antiguo medio de transporte. Para establecer esa relación el doctor Álvarez parte de una base equívoca, al relacionar el flete real de la tracción animal con el resultado kilométrico de la explotación ferroviaria espontáneamente declarado por las empresas inglesas actuales. Estas confrontaciones de valores no homogéneos, que no reducen a un denominador común los factores de épocas dispares, son verdaderos sofismas numéricos, en que es raro haya incurrido un tan minucioso estudioso de los movimientos sociales y económicos de la historia argentina.

De todas maneras, el valor de los fletes y pasajes no es lo importante. Lo terriblemente importante es el sacrificio despiadado de ese material criollo de trabajo. Muchos de ellos afinaron en el desierto, a la buena de Dios. Hasta de allí serían desalojados más tarde, cuando se dijo que "el título de propiedad debe sustituir a la simple ocupación", apotegma del presidente Sarmiento que serviría de base a la extenuación de la población criolla. La de arrieros, boyeros y troperos fue otra clase de argentinos aniquilados por la inactividad. Las orillas de los pueblos los acogieron piadosamente a todos, donde con frases capciosas sus virtudes se tergiversarían en vicios; su valor en compadrada; su estoicismo en insensibilidad; su altivez en cerrilidad. Los campos que eran de todos, terminaron siendo de

nadie, siendo de seres incorpóreos que viven en lejanas comarcas de ultramar.

El imperativo de aniquilación de lo americano y de lo asimilado se cumplió con ellos, como se sigue cumpliendo hoy mismo. Medio millón de servidores directos e indirectos del automotor, que es a la locomotora lo que la locomotora fue para la carreta: un progreso técnico que podría justificar acciones en contra de la locomotora, pero no en contra del automotor, serán las últimas víctimas del ferrocarril. Ayer fue el progreso el pretexto; hoy, la necesidad de amparar "los capitales ingleses invertidos en la Argentina".

• • •

Volvamos a aquellos años en que la República comenzaba a "organizarse". El Congreso ha votado la ley del 5 de setiembre de 1862. Ella autoriza al Poder Ejecutivo a garantizar una ganancia del 7% sobre los capitales que se inviertan en la construcción de la línea a Córdoba, que generosamente se presupone ascenderán a 6.000 libras por milla, lo cual da un total, para las 274 millas, de 7.480.000 pesos fuertes, es decir, casi tres millones más de lo calculado por Allan Campbell. El 7% sobre 7.480.000 equivale a 523.000. Y 523.000 anuales es el 11,50% de 4.522.000, suma ésta que Campbell consideraba como suficiente para cubrir el costo real del ferrocarril. 11,50% de dividendo anual, casi el 1% mensual, garantizado por el gobierno nacional, sin alternativa alguna, ni posibilidad de pérdida, era una ganancia tentadora. Pero aún no es suficiente para una empresa inglesa.

Los vecinos de Rosario comienzan a abrir los ojos. El ferrocarril a Córdoba es un negocio atrayente en las condiciones que prescribe la ley del 5 de setiembre de 1862. Allí no hay manera de perder dinero, puesto que el Estado mismo garantiza las ganancias. Aarón Castellanos, "en nombre de varios comerciantes y propietarios de aquella ciudad, pide se le autorice para gestionar la negociación de un contrato de construcción de esa línea".

Rawson no ignora las conveniencias que al país ofrece la explotación del ferrocarril por una compañía nacional. "Este

sistema", dice Rawson en su *Memorandum* del 12 de febrero de 1863, "tiene a su favor: 1º Estimular al capital nacional a invertirse en empresas de esta naturaleza. 2º Producir una liga más estrecha de los intereses del país que concurren a estos fines. 3º Crear en la República misma una escuela práctica de lo que ha venido a ser una ciencia especial, es decir, el manejo en detalle de todas las combinaciones financieras que se relacionan con empresas de tal magnitud. 4º Constituir un directorio independiente y responsable que debe formarse de los mismos interesados sin sujeción alguna al capital extranjero y a los ajenos intereses que no tienen afinencia económica, ni moral, ni política con los nuestros. 5º Crear un vínculo estrecho entre el país y su gobierno, asegurando por este medio las mayores probabilidades de orden y de paz."

Nobles son los conceptos de Rawson e irreprochables sus argumentos, pero la proposición de los comerciantes y propietarios de Rosario es desechada, porque no pueden depositar anticipadamente los fondos en caución que exige la ley de setiembre de 1862. Wheelwright tampoco depositará la caución que sirvió para rechazar a los vecinos de Rosario, y los nobles conceptos e irreprochables argumentos de Rawson se utilizarán para justificar el aporte de 1.700.000 pesos fuertes con que el gobierno sustenta la precaria empresa que forma Wheelwright.

• • •

Wheelwright llega a Buenos Aires el 14 de enero de 1863, y ese mismo día se entrevista con Rawson. Wheelwright manifiesta indignación porque la ley de setiembre de 1862 no concede a los constructores de la línea las tierras marginales que, a cambio de la garantía, ofrecía la Confederación. Rawson resume las entrevistas en los siguientes términos: "El señor Wheelwright declaró desde el principio que la cesión de tierras era indispensable: 1º Porque los trabajos que tenía adelantados en Londres estaban hechos en la inteligencia de tal cesión de tierras. 2º Porque siendo el capital garantido en 6.000 libras por milla, el contratista estaba seguro que no podría levantarse capital. 3º Porque la empresa del ferrocarril consideraba como un complemento indispensable de su ejecución la población

nutrida y sistemática de esas regiones marginales de la vía como un medio de aumentar el tráfico, acrecentando la riqueza pública, aumentando los productos transportables y multiplicando en proporción el movimiento industrial y mercantil, a fin de elevar el producto neto del camino hasta el punto de eximir al gobierno nacional del pago del 7% estipulado. Agregaba el señor Wheelwright que estas ventajas económicas tan evidentes no serían bien consultadas si se dejaba a la especulación de los propietarios particulares, que no siempre son bien aconsejados por sus propios intereses, la facultad de establecer un sistema de población en aquellas tierras que carecería de unidad y métodos, y por los altos precios que fijarán o por otras condiciones onerosas podían hacerlas de difícil acceso y retardar indefinidamente su colocación, alejando los fines económicos que con ella se tienen a la vista."

"Reconociendo", sigue diciendo Rawson, "la sensatez y fuerza de estas observaciones, he replicado que la ley no hace la concesión de tierras de que se trata y que no existen tierras nacionales en aquel trayecto, pues que todas ellas han pasado al dominio particular."

Esta "colonización sistemática" y ese deseo de "apresurar la población" eran simples pretextos y argucias para disimular el desmedido afán de lucro. Lo demuestra el hecho de que 11 años después de haber entrado en posesión de ellas, 16 años después de firmado el contrato de concesión en favor de Wheelwright, las tierras marginales permanecían desiertas, a la espera de su valorización. En su Mensaje a las Cámaras, de mayo de 1879, el presidente Avellaneda, que tampoco malquería a los comerciantes británicos, se ve conminado a expresar su desagrado. "Fueron aprobados", dice, "los estatutos de la Compañía de Tierras del Central Argentino y ésta quedó nuevamente constituida en la obligación de apresurar la población del vasto territorio que le fue adjudicado por la concesión primitiva entre Rosario y Córdoba y que se mantiene desierto contra toda conveniencia y en violación de lo pactado." Y todavía hoy, 70 años después, la compañía sucesora del Ferrocarril Central Argentino posee varias decenas de millares de hectáreas en usufructo tranquilo y directo y otras varias decenas de millares bajo un régimen de hipoteca insoportable para el productor.

Para satisfacer a Wheelwright, Rawson formula dos tér-

minos conciliatorios, según el mismo Rawson cuenta en los Anexos de la Memoria del Ministerio del Interior, de 1863. Rawson propone: "1º Recabar de los propietarios de las tierras que concurren con ellas en la extensión pedida, recibiendo su pago en acciones del ferrocarril, en la inteligencia de que la apreciación de las tierras debería hacerse sobre el valor actual que es muy reducido. 2º Que el gobierno nacional compre las tierras, pero ceda a la empresa lotes alternados de una legua cada uno en toda la extensión del camino para venderlos luego y obtener lo pagado."

"El señor Wheelwright no ha tenido a bien aceptar ninguna de las proposiciones", escribe Rawson un poco desolado, y como rindiéndose al poder de una fuerza superior al mismo gobierno nacional, que se presume actuante y presente, aunque invisible, en ese desconcertante diálogo de un ministro y de un contratista sin más solvencia que los negocios que proyecta realizar con el amparo de ese mismo gobierno.

Rawson pregunta a Wheelwright si concedida la tierra marginal, Wheelwright depositaría la caución prescrita por la ley, y en cuyo título ha sido rechazada la solicitud de los propietarios y comerciantes de Rosario, y Wheelwright se niega terminantemente. Dice que "de ningún modo otorgaría la fianza exigida por la ley, por cuanto ese requisito es de todo punto inusitado y porque consideraba que su propia responsabilidad era suficiente como la más eficaz garantía para el cumplimiento de los compromisos que contrajese". Ya veremos que no cumplió ni uno solo de los compromisos que contrajo.

• • •

Como final de las conversaciones entre el ministro Rawson y el contratista Wheelwright, se firma el 16 de marzo de 1863 un contrato *ad referendum*, en el que las precauciones de la ley del 5 de setiembre de 1862 quedan omitidas, sus franquicias notablemente superadas y sus autorizaciones extralimitadas. Uno de los primeros actos ejecutivos de los gobiernos de la "organización" resulta así una irreverencia a la ley, que tan duramente sería impuesta en otros órdenes. Con referencia a la línea de Rosario a Córdoba, los legisladores reflexionaron y

deliberaron en vano. La ley sólo fue "un punto de partida".

Al pedir aprobación del contrato, Rawson escribe: "Esta ley ha sido el punto de partida para iniciar y llevar adelante hasta su término el contrato ajustado con el señor Wheelwright, el cual por apartarse en algunos puntos de las prescripciones de la ley, necesita para complementarse la sanción legislativa del Congreso. Cinco son los puntos en que este contrato se aparta de la ley de setiembre:

"1º La cesión de una legua de terreno a cada lado y en toda la extensión de la línea, con las excepciones que se declaran.

"2º La fijación de un capital garantido de 6.400 libras por milla.

"3º La fijación de los gastos de explotación en un 45% de las entradas brutas.

"4º La exención de la garantía o caución pecuniaria a que el contratista estaba obligado por la ley.

"5º El límite de un 15% de producto neto antes de que el Gobierno pueda intervenir en la formación de las tarifas."

Todo lo cual significa que ninguna de las determinaciones fundamentales de la ley del 5 de setiembre de 1862 había quedado en pie. Rawson justifica como puede esas tolerancias ilegales y esas munificencias inusitadas. La Confederación había ofrecido una legua a cada lado del camino, pero no garantizaba, en cambio, ganancia mínima a los capitales. El ofrecimiento de la garantía había sido formulado antes de que los estudios de Allan Campbell demostrasen que la construcción y explotación de esa línea era negocio tentador por sí mismo. La ley del 5 de setiembre de 1862 garantizaba un rendimiento mínimo del 7%, pero no concedía tierras marginales. Wheelwright consigue asegurarse las tierras que ofrecía la Confederación y la garantía estadual de la República, para una ganancia exorbitante.

En la "Memoria" en que eleva a la aprobación legislativa el contrato, Rawson elude justificar la concesión ilegal de tierras marginales y dice, simplemente, que a su respecto "todas las dificultades fueron zanjadas del modo más satisfactorio por la patriótica decisión de los gobiernos de Santa Fe y Córdoba, y por la no menos recomendable abnegación de los propietarios

particulares de los terrenos cedidos." Comprobaremos en seguida que los propietarios hicieron cuanto estaba a su alcance para evitar el despojo de sus bienes a favor de la compañía del Central Argentino, y que fue necesario dictar una ley especial de expropiación para desalojarlos, según Rawson mismo lo dirá en su nota del 3 de agosto de 1866, al contestar una comunicación fechada en Londres en que Tomás Hegam, presidente del directorio del Central Argentino, protesta por la demora en la entrega de tierras. Dirá Rawson: "En este momento está por completarse en el Congreso una ley de expropiación que faltaba en nuestra legislación." Esa ley fue dictada el 7 de setiembre de 1866 y lleva el número 189. Comprobaremos, también, con cuánta malhumorada decisión el gobierno nacional exige de los gobiernos provinciales el desarraigo de los argentinos de las tierras legítimamente poseídas hasta ese momento. Hablar, pues, de abnegación era, aserto excesivamente optimista y poco de acuerdo con la realidad.

Con referencia al costo de construcción y a la ganancia máxima que sobre ese costo imaginario garantiza el gobierno, Rawson decía en su *Memorandum*: "En cuanto al capital por milla, cuyo máximo la ley señalaba en 6.000 libras por milla, debiendo intervenir el Gobierno para determinarlo en la cuenta de los costos efectivos, con inclusión de comisiones, interés del capital en construcción, etc., hay que advertir lo que la experiencia enseña en casos análogos, a saber: que siempre se hace subir la cuenta de los gastos efectivos hasta más allá del término fijado como máximo convencionalmente y que, asimismo, la liquidación de las cuentas de garantía da lugar frecuentemente a discusiones irritantes que hacen mal al Gobierno y desalientan al capitalista extranjero. Estudiando esta cuestión bajo todos los aspectos, ha parecido al Gobierno más prudente garantizar un cifra redonda de 6.000 libras por milla, añadiendo 400 por milla, con la condición de que los capitales suscritos empezaran a ganar el interés del 7% desde el momento de su depósito y en todo el tiempo que dure la construcción."

Curioso criterio este de conceder el máximo y aun más para evitar discusiones que "hacen mal al Gobierno". Se garantizaba al constructor una ganancia mínima del 7% sobre un capital a invertir de 6.400 libras por milla, echando en saco

roto los cuidadosos estudios de Campbell, que calculaba que los costos reales serían de 3.600 libras por milla, y la autorización de la ley los tasaba en 6.000. Además, la imprecisión en el modo de determinar qué se entendería por "dar comienzo a la construcción", abría posibilidades de realizar los abusos sobre los cuales el diputado Mármol había llamado honradamente la atención, en la sesión de la Cámara de Diputados el 29 de agosto de 1862. Había dicho Mármol: "En esto de empezar tengo más dudas, porque he oído al jurisconsulto más afamado de Buenos Aires, hablando sobre el Ferrocarril del Norte, decir lo siguiente: «Pues yo aconsejaría que se pusieran algunos palitos y que se dijera que se había empezado»."

En mayo de 1863 el contrato es aprobado, sorpresivamente, por el Congreso Nacional. Recién el día anterior al de su sanción, los diputados reciben copia del contrato y muchos de ellos sientan su protesta formal por la precipitación. Los más allegados al gobierno aducen que esa urgencia es debida al viaje inminente de Wheelwright, que se embarca al día siguiente para Inglaterra. ¿No es sospechoso que se enviara el contrato a último momento, el 21 de mayo, estando firmado y listo desde el 19 de marzo del mismo año de 1863? La Cámara de Diputados se agita disconforme. Ni el mismo miembro informante, doctor Gorostiaga, se atreve a elogiar el contrato cuya aprobación se considera. Dice el doctor Gorostiaga que "el contrato no lo convence", pero que "no ha podido conseguirse más". En esa sesión, flota en la cámara un hálito de azoramiento. Quizás esos hombres, que tanto adoctrinaron, aprendían en ese momento, a costa del país, que los pueblos no se manejan y conducen hacia destinos fuertes y seguros barajando concepto abstractos y palabras simpáticas. La gran "organizadora de revoluciones en el mundo" presidía desde la invisibilidad la sesión. Los gobiernos inestables y sin anuencias firmes en el corazón de los pueblos jamás han podido resistir la conminatoria habilidad de la diplomacia inglesa. El contrato se aprobó el mismo día, y Guillermo Wheelwright partió para Inglaterra con su convenio formalizado y ya erigido en escritura. Las munificencias del contrato permitirán que el ministro británico, sir Edward Thornton, y el cónsul británico, Mr. Frank Parish, coparticipen en el negocio y aparezcan como fuertes

accionistas del Central Argentino, en retribución personal del apoyo diplomático.

Con ese contrato y la protección minuciosa de su diplomacia, siempre atenta a la prolijidad de los negocios, los "financistas" ingleses van a ir ultimando sucesivamente a las diversas categorías y a las diversas clases de argentinos que con ellos toman contacto. Caerán los troperos y boyeros, sin que a nadie se le ocurra resarcirlos de la pérdida efectiva de sus capitales, invertidos en bueyes, mulas, carros, campos de pastoreo e implementos. Los propietarios de las tierras linderas los abandonan, refocilados de antemano, por el alza que el ferrocarril dará al precio de sus tierras. Caerán los propietarios con sus fincas expropiadas a los precios que tendrían si el ferrocarril no se hubiera trazado y serán olvidados en su desesperación por los comerciantes de Rosario y Córdoba, que imaginan realizar pingües negocios con el nuevo medio de locomoción. Caerán los comerciantes bajo la tiranía de las tarifas... y así sucesivamente hasta el día de hoy. Cuando una nación pierde el sentido de su solidaridad, queda como una cartera abierta en medio de la vía, a merced del azar de las codicias foráneas.

• • •

El contrato del 19 de marzo de 1863 contenía, entre las muchísimas obligaciones del Gobierno, algunas restricciones a la libertad de acción del contratista. Ni Wheelwright ni el Central Argentino se ajustaron a ellas. Las informalidades serían excusables, del alto punto de vista de la conveniencia general, si ellas no hubieran tenido como consecuencia más que la satisfacción de la codicia de algunos financieros. Pero esas informalidades y transgresiones fueron los pequeños nudos de la red de la sumisión económica en que el país cayó envuelto.

El Gobierno percibía agudamente la diferencia que para la economía y aun para la soberanía del país presentaban la índole y la nacionalidad del capital, y afirmaba, como hemos visto, que debía preferirse una compañía nacional a una compañía extranjera, cuyos intereses "no tienen atinencia alguna ni económica ni moral ni política con los nuestros", y por eso

el artículo segundo del contrato ordena que la empresa del Ferrocarril Central Argentino tenga su sede dentro de nuestro territorio, es decir, que sea una sociedad ajustada a nuestras leyes y obediente al ritmo de nuestros ciclos económicos. Textualmente, el artículo segundo dice: "El domicilio legal de la compañía será necesariamente en la República Argentina...".

Esa cláusula se consideró tan esencial en su época que sirvió poco después al mismo general Mitre para atacar un proyecto de construcción del puerto de Buenos Aires, y para jactarse de la previsión con que su gobierno había actuado en la concesión del Ferrocarril Central Argentino. Oigamos sus palabras, pronunciadas como senador en la sesión del 16 de setiembre de 1869. Dijo Mitre: "Aquí tenemos una dificultad que el contrato no ha sabido prever: la sociedad no tiene domicilio legal, y si lo tiene es en Londres. Entonces el primer puerto de la República Argentina sería gobernado desde Londres. Parecerá increíble esto, pero es así. Véase lo que dice el artículo 13 del contrato: «La compañía deberá tener un directorio local en la República Argentina con poderes bastantes para entenderse con el gobierno nacional.» Oigase bien: con "poderes" nada más que para "entenderse". Compárese este artículo con el segundo del contrato sobre el Ferrocarril Central que dice así: «El domicilio legal de la compañía será necesariamente en la República Argentina.»"

Pues bien, esta cláusula no se cumplió. En 1870 el Procurador General de la Nación, doctor Francisco Pico, dictaminó diciendo que el establecimiento de la sede matriz del Central Argentino en Londres "se funda en una violación de una de las condiciones más esenciales del contrato de concesión de esta obra. Según él, la compañía debe tener necesariamente su domicilio en la República, lo cual importa decir que aquí debía estar su escritorio y aquí sus cuentas, y éste es el sistema regular tratándose de un camino que aquí recibe los fondos que produce. Se ha violado la condición llevándose las cuentas en Inglaterra y en libras esterlinas". (Dictamen del 30 de noviembre de 1870.)

Así, pues, las cláusulas del contrato procuraron crear una sociedad argentina que podía suscribir capitales en Londres, como ayuda pecuniaria, exclusivamente, y dio origen a una so-

ciudad inglesa que resolvió sus problemas financieros con ayuda del gobierno argentino. El sistema de apropiación de la riqueza de una nación por otra cambia con el correr de los años. En los siglos anteriores los conquistadores se apoderaban a mano armada de los bienes. En el siglo pasado y actualmente, los conquistadores se llaman "financistas". Ellos logran contratos al margen de lo correcto, que luego sostienen con las fuerzas armadas de los mismos países sometidos por el engaño de esa falsa legalidad.

Tras estas violaciones contractuales, otras no menos notorias y flagrantes van perfeccionando el mecanismo de la expropiación. El artículo primero del contrato manda que el camino "se construirá según la traza del ingeniero Allan Campbell", cuyo estudio y planos el gobierno cede gratuitamente, y que "ninguna desviación de dicha traza podrá hacerse sin consentimiento mutuo del Gobierno y de la Compañía". Se trataba de evitar la especulación en la compraventa de tierras. El Ferrocarril Central Argentino, con propósitos de agio, se apartó de los planos, sin previa comunicación ni consentimiento del gobierno.

Todos los terrenos que la vía del Central Argentino valorizaría eran o serían propiedad de la empresa y de sus dirigentes. Primero, porque el gobierno estaba en la obligación de entregarles una legua de tierra a cada lado de la línea. Segundo, porque los ingleses, enterados del negocio, compraron grandes extensiones de campos en la zona de influencia del ferrocarril.

Las tierras próximas a las estaciones de cabecera, Rosario y Córdoba, quedaban, hasta cuatro leguas de distancia, en manos de los particulares criollos que las habían poseído hasta ese momento. Pero ni allí dejó de lucrar el Central Argentino, y plantó su estación terminal de Rosario en pleno desierto.

En noviembre de 1866, los vecinos de Rosario se presentaron al ministerio del Interior para denunciar la maniobra que acomete la compañía, con perjuicio de los intereses generales de la población de esa ciudad. Dicen que la estación terminal de Rosario ha sido fijada "en un área desierta de terreno alejado de su único puerto, de sus muelles, de sus edificios de aduana y de su centro actual de comercio y actividad", apartándose así "de los únicos estudios sobre el Ferrocarril Central

que existen, los de Mr. Allan Campbell, e infringiendo la ley del 26 de mayo de 1863".

Esa "área desierta" les es cedida por el Gobierno Nacional que debe expropiarla de sus legítimos propietarios. Rawson escribe en la Memoria de 1866: "Una extensión considerable de terreno se cedió a la empresa del Central Argentino para el establecimiento de la estación principal en el puerto de Rosario. Aunque a primera vista pueda parecer excesiva la extensión aplicada a este objeto, el Gobierno, después de maduro examen, encontró que dicha extensión pedida por la empresa corresponde a las futuras exigencias del camino...". Gran parte de esa extensión, que "puede parecer excesiva", proporcionará a la empresa ocasión de hábiles especulaciones y excelentes ganancias.

Otras veces el negocio se perfila en sus magníficas proporciones, con avances paulatinos. Según el detallado presupuesto de Campbell, el costo de construcción resultaba a 11.447 pesos fuertes por kilómetro, y a 12.561 si se agregaba un 10% para imprevistos, que podían no tener lugar. Que Campbell no estaba errado en sus cálculos lo demuestra el presupuesto que el ingeniero nacional Juan Mortimer estudia en 1866 para la línea Paraná-Nogoyá, de 65 millas de longitud. La experiencia del Ferrocarril Oeste era, asimismo, aleccionadora. Los cincuenta y nueve kilómetros construidos hasta el año 1864, a partir de la estación Flores, resultaron a 13.918 pesos fuertes y la línea cruzaba una zona de quintas que encarecía el trazado al someterlo a numerosas servidumbres. Ninguna de estas experiencias se tuvo en cuenta en las relaciones del gobierno nacional con Wheelwright y la compañía del Central Argentino.

La ley de setiembre de 1862 garantiza, sin antecedente alguno, el 7% de rendimiento sobre un costo kilométrico de 18.700 pesos fuertes (6.000 libras por milla). En sus conversaciones con Rawson, Wheelwright consiguió que el capital supuesto a invertir se tasara en 20.000 pesos fuertes por kilómetro (6.400 libras por milla). En su Memoria de 1863, Rawson explica que este elevado costo se fija a cambio de limitar los gastos de explotación al 45% de las entradas brutas. Este límite constante tenía la notable ventaja, según Rawson, de evitar las prolijas revisiones de los libros de la empresa y "las discu-

siones irritantes que hacen mal al gobierno". Merced a las gestiones del Central Argentino, al año siguiente, la ley del 20 de junio de 1864 borró este límite y el monto de las erogaciones quedó librado a la buena fe de la compañía. Así se continuó hasta que el decreto del 25 de abril de 1868 determinó que los gastos se computarían en el 50% de las entradas brutas, más un 3% para el directorio en Londres, forma discreta de ascender los gastos hasta el 53% de las entradas brutas. El gobierno accede a este desprendimiento inesperado, porque "importa al crédito del país y al de la misma empresa del F. C. Central Argentino, allanar cuanto antes las dificultades", en la revisión de los libros y de las cuentas, según reza el mencionado decreto en sus considerandos. Ese 8% de exceso en los gastos era una carga directa para el gobierno, puesto que el artículo 18 del contrato especificaba que "para la liquidación de la garantía otorgada que se hará al fin de cada año, se deducirá del producto bruto del tráfico un 45% fijo para gastos de explotación, y sobre la cantidad restante se calculará el producto neto". Suponer que los gastos se elevarían al 53% de los productos brutos era cargar al gobierno la obligación de costear por su cuenta un 8% más para completar la garantía. La pequeña liberalidad costó al gobierno 367.211 pesos o/s en sólo seis años, de 1869 a 1874, es decir, tanto como costaban todas las maquinarias, locomotoras y vagones, según el presupuesto de Campbell:

No enumeraremos las transgresiones menores para no alargar un trabajo ya de por sí prolijo. La informalidad y el desdén de las obligaciones contraídas con el gobierno, han sido una de las características de las compañías inglesas establecidas entre nosotros, según lo iremos anotando. El Ferrocarril Central Argentino no cumplió ni las prescripciones formales de plazo y tiempo en la construcción.

• • •

El contrato se firma en marzo de 1863. Un año más tarde, en junio de 1864, el gobierno nacional apoya financieramente las gestiones de Wheelwright y suscribe 2.000 acciones de 100

pesos fuertes cada una, lo que da un total de 200.000. La suma no es grande, pero con ella y la garantía de un gobierno que está demostrando su solvencia e inmejorable condición de pagador, se pueden formalizar las operaciones iniciales. Además de esas sumas, la compañía que Wheelwright procuraba constituir contó con otros capitales; pero ¿qué otros fondos consiguió en el país? Difícil es precisarlo, aunque es presumible que la suma no fue despreciable. El gobernador de la provincia de Buenos Aires, Saavedra, dice en su Mensaje a las Cámaras de mayo 1º de 1863: "El gobierno fue invitado por el de la República para promover en la provincia la suscripción de acciones para esta grande obra nacional, cuya inauguración acaba de hacer el Presidente de la República en el Rosario. El gobierno ha respondido con la buena voluntad que podéis suponer. Ha instituido comisiones por nacionalidades para promover la formación del capital y puede anunciaros que todos se prestan con entusiasmo a secundar la idea. Por su parte, el gobierno ha preparado un proyecto de ley que os será enviado inmediatamente, destinando a ese importante objeto la parte del producto de tierras públicas que está reservado a vuestra disposición...". ¿A cuánto habrá alcanzado el monto suscrito tan empeñosamente y que con tan buen augurio comenzaba, apoyado por el gobierno provincial y nacional? Imposible calcularlo. ¿A cuánto habrán ascendido las suscripciones del gobierno provincial realizadas con el producto de la venta de tierras públicas? Dificilísimo averiguarlo. Pero que existieron suscripciones particulares de cuantía lo demuestra el volumen de los aportes de algunos hombres públicos, cuya noticia ha llegado hasta nosotros. En la pequeña biografía del general J. J. de Urquiza que los hermanos Mulhall incluyen en su *Handbook* se 1869 se lee: "He encourages immigration, railways, etc., and has subscribed £ 20.000 to the Central Argentine Company". El general Urquiza habría suscrito y pagado, como es natural en un hombre de tan holgados medios, 1.000 acciones por un total de 100.000 pesos fuertes.

¿En qué proporción ayudaron a la compañía que Wheelwright formaba, los bancos locales? El Banco de la Provincia, definitivamente fundado en 1863, tenía, precisamente, el propósito de fomentar las actividades creadoras. Y ¿qué actividad

más merecedora de apoyo que un ferrocarril garantido por el gobierno nacional? La suposición de ayuda bancaria no es de ninguna manera disparatada. El actual ramal del Ferrocarril Central Argentino que iba de Casilda a San Urbano, se construyó casi enteramente con los fondos proveídos por el Banco Provincial de Santa Fe que cedió créditos por 1.134.187 pesos o/s y por 262.037 pesos m/n. Eso lo sabemos porque, finalmente, el gobierno de la provincia de Santa Fe se hizo cargo de la deuda y esos números figuran en el contrato de rescisión de la garantía acordada por la provincia. ¿Qué extraño es, por tanto, que presumamos que Wheelwright usara del crédito local abundantemente para comenzar trabajos que solamente requerían papel moneda corriente para los salarios de los peones, que a punta de pala nivelaban el terreno y formaban los terraplenes y desmontes por donde se extenderían los rieles que alguna vez llegarían de Inglaterra?

Tampoco haremos hincapié en la posibilidad de que Wheelwright utilizara materiales de segunda mano en su ferrocarril. Los desechos de la renovación en Inglaterra, eran materiales inmejorables para nosotros. Aun actualmente se procede así en todos los países no productores de material férreo. Esto lo saben al dedillo todos los ferroviarios del mundo. Se compra un vagón en desuso por doscientos o trescientos pesos. Se tornean las ruedas, se rasquetean y repintan los hierros, se renueva el maderamen y se anota en la cuenta capital como adquirido por cuatro o cinco mil pesos. Estas artimañas serán desestimadas de nuestro análisis. Supondremos que Wheelwright trazó su línea y la equipó con material de primer orden, como la calculó Allan Campbell.

En 1865 Guillermo Wheelwright ha desaparecido del escenario del Ferrocarril Central Argentino. Llevará en sus petacas, seguramente, un buen número de acciones cedidas gratuitamente, en premio al negocio proporcionado a los financistas londinenses, como es de práctica en los círculos bancarios y bursátiles de Londres. El representante local del Central Argentino es, en adelante, don Tomás Armstrong. Es él quien dirige desde Buenos Aires los trabajos de campo. Y Armstrong reside en Buenos Aires, porque en esta combinación, lo de menos es

la vía férrea, cuya construcción se inicia con gran pompa el 25 de abril de 1863.

El 1º de mayo de 1866 se libra al servicio público la primera sección, hasta Cañada de Gómez, situada a 71 kilómetros de Rosario. El 1º de setiembre de 1867 la línea llega hasta Villa Nueva, hoy Villa María. Los trabajos se detienen en este punto, a 253 kilómetros de la partida y permanecen estancados hasta que el gobierno nacional ayuda financieramente a la compañía con un nuevo aporte de 1.500.000 pesos fuertes.

Esos 253 kilómetros constituyen un medio de transporte casi tan primitivo y costoso como la carreta. El informe del ingeniero Russell Shaw del 18 de enero de 1866 nos da una idea clara de sus condiciones rudimentarias. "En la mayor parte del camino la altura del terraplén no pasa de un pie, treinta centímetros", escribe Shaw. No hay cunetas laterales para el desagüe ni alambrados, pero esto no es por mezquindad, sino "por oportunidad técnica", porque "no habiendo zanja lateral los animales no tienen dificultad en transitar por todas partes y con ese tráfico continuo consolidan el piso y al mismo tiempo impiden que crezca el pasto y las malas yerbas". Causa gracia pensar que hasta el hambriento deambular de las mostrencas bestias criollas fue provechoso para las actividades ferroviarias inglesas.

• • •

Para el servicio de garantía de los capitales que el Central Argentino dijo haber invertido de acuerdo con el contrato en esos 253 kilómetros, el gobierno nacional pagó en 1866-67, según las cuentas de administración, 195.150,92 pesos fuertes. Es de imaginar que este sacrificio fiscal redundaba en beneficios y bienestar para la colectividad argentina. Pero no sucede así. Los ingleses se mueven como en tierra conquistada. En octubre 31 de 1867, Rawson da traslado a Armstrong de algunas quejas que le han formulado personas responsables, y pide se ordene a los empleados de la empresa que dispensen buen trato a los pasajeros y cargadores. Armstrong contesta un mes más tarde, el 20 de noviembre de 1867: "V. E. sabe que en

todos los países, alguna vez los carruajes puestos no dan abasto al número de pasajeros y que por consiguiente en esa vez podrán ir incómodos...". "Con respecto a detención de trenes y llegada tardía tienen varias causas como agua no aparente, estado resbaladizo de la vía, causado por los grandes rodeos de ganado que la cruzan, violencia de los huracanes, etc...". Despectivamente, Armstrong agrega que "los ferrocarriles en estos países tienen que emplear la gente que encuentran y que no son por lo general de la misma confianza de los que se emplean en Europa." En cuanto al mal trato que los empleados ingleses dan a los pasajeros y a los cargadores, Armstrong dice que "la falta del idioma español es un mal tan afligente como difícil de remediar y que es algunas veces causa de mala inteligencia. Todos sabemos que en los ingleses hay generalmente cierta sequedad de maneras que muchas veces se considera insultante cuando ninguna intención ha habido de serlo."

La nota de Rawson a Armstrong parece no haber producido efecto, pues el 15 de diciembre de 1867 los 52 más importantes comerciantes de Córdoba elevan al ministro una nota en que dicen: "Habíamos creído que el país en general y en especial el comercio de esta plaza y de Rosario debían fundar grandes esperanzas en el Ferrocarril Central, mas hasta hoy han sido defraudadas para nosotros por los sensibles abusos que comete la empresa. Las mercaderías que se despachan de Rosario por el tren, sean o no bultos delicados y frágiles, como son vidrios, muebles, etc., son cargados en el Rosario y tirados en la estación Villa Nueva como fardos de lana, háganse o no pedazos, sin que sea lícito siquiera hacer observaciones a los adustos empleados que se creen autorizados para usar con los ciudadanos maneras inciviles y repelentes. Ya no es posible traer pipas de vino, kerosén ni otros líquidos, pues todas las vasijas de vidrio de éstos llegan hechas pedazos por los golpes que reciben, cosa que nunca nos ha sucedido con la conducción en carretas. No se puede hacer reclamo alguno, pues su ley es: "La empresa no paga ni responde por nada y páguese el almacenaje." Los fletes que por el tren debían ser más baratos que por las carretas, para ser de utilidad al comercio, son más caros por las altas tarifas impuestas, además de otros muchos gastos y dificultades. Por los bultos que del Rosario se remiten a la estación, nos

hacen pagar por almacenaje la cantidad de un peso fuerte diario por tonelada. Creemos de nuestro deber hacer presente a V. E. que, si por razones que no están a vuestro alcance, no se pudiese poner remedio a los males indicados, nosotros, que no podemos sacrificar nuestros intereses, estamos resueltos a firmar un solemne compromiso de restablecer las tropas de carretas y no dar un solo bulto de carga al ferrocarril."

En esta nota en que los comerciantes cordobeses agudamente insinúan la posibilidad de que el gobierno nacional sea prisionero de otra potencia más poderosa, aunque invisible, surtió efecto, y diez días después Rawson comisionó a J. M. Perdriel para investigar los hechos denunciados.

Perdriel se expide desde Rosario en nota fechada el 21 de febrero de 1868, dando la razón a los comerciantes en cuanto a las groserías de los empleados. Dice Perdriel que se ve con generalidad que los empleados "cometen con el pueblo actos desagradables e impropios". Con respecto a fletes, Perdriel excusa su opinión, pues considera que el contrato invalida al gobierno para intervenir en ellos. "Sobre este punto", escribe, "nada puede observarse, desde que por el contrato de mayo de 1863 el Gobierno sólo puede intervenir en determinados casos." Asegura Perdriel que la reanudación del tráfico de carretas es realizable. "Me consta que tropas procedentes de la provincia de Cuyo que traían instrucciones de descargar en Frayle Muerto o Villa Nueva, han recibido órdenes de sus consignatarios de seguir hasta Rosario."

Pero Armstrong no se incomoda demasiado. Contesta el 10 de enero de 1868 diciendo que existe un libro de quejas. "Si los que se consideran insultados no han creído conveniente quejarse, como les ha sido recomendado, y han preferido hacerlo en globo en términos generales, de ellos es la culpa de no ser ahora posible aplicar pena alguna."

Estas actitudes descorteses no alteran la benevolencia gubernamental. En el período comprendido entre el 1º de mayo de 1867 y el 30 de abril de 1868, el gobierno pagó a la empresa en concepto de garantía, 214.952 pesos fuertes, y planeó ayudarla aún más eficientemente con la construcción de líneas subsidiarias.

Una línea de ferrocarril es tanto más rendidora cuanto ma-

yor es el volumen de mercaderías y el número de pasajeros que por ella se trasladan. Y mayor es el volumen de mercaderías y el número de pasajeros cuanto mayor es su zona de influencia, cuanto más numerosos son sus afluentes. Para extender la zona del Central Argentino el gobierno decide hacer construir por su cuenta una línea que parte de Villa Nueva y llegará a San Luis, Mendoza y San Juan, pues considera "que es de urgente necesidad acercar las provincias de Cuyo a los mercados del litoral en el más breve tiempo y en la manera más eficaz posible, consultando así los intereses económicos de esta importante parte de la República" y "que la construcción de un ferrocarril que ponga en comunicación aquellas provincias por las líneas más cortas con el Central Argentino es el modo más seguro y pronto de conseguir aquel objeto." (Decreto del 15 de noviembre de 1867.) Se nombra ingeniero jefe a Pompeyo Moneta, quien será secundado por Julio Lacroze, Guillermo White, Carlos Olivera y Matías G. Sánchez. Mientras tanto, el Central Argentino continúa estancado en Villa Nueva, a la espera de que el gobierno argentino lo provea de fondos.

• • •

La entrega de las tierras colindantes es seducción que los gobiernos circunstancialmente pobres han presentado a los financieros para asegurarles, por ese medio indirecto, una ganancia tentadora en obras de gran envergadura, como los trascontinentales de Canadá y Estados Unidos, de tres y cuatro mil kilómetros de longitud. Las tierras cedidas a esos trascontinentales fueron proporcionalmente escasas y eran en realidad fracciones del inmenso desierto que cruzaban entre los dos océanos. Pero es reprochable que se cedieran las tierras más feraces de la República, las más densamente pobladas, después de las aledaños de Buenos Aires, trabajadas por una población de propietarios radicada de tiempo atrás. Es reprochable que se los desposeyera de sus estancias a precios irrisorios para contribuir a la superganancia de los contratistas ingleses, pues como se verá, la diferencia entre el precio de expropiación y el precio mínimo fijado para su reventa por el Ferrocarril Central Argentino, hu-

biera podido costear holgadamente la construcción del ferrocarril mismo.

En el contrato se establece que: "El Gobierno concede a la Compañía, en plena propiedad, una legua de terreno a cada lado del camino en toda su extensión, comenzando a distancia de cuatro leguas de las estaciones de Rosario y Córdoba y a una legua de cada una de las villas San Jerónimo y Villa Nueva, por donde pasa el camino. Estas tierras son a más de las estipuladas en el artículo tercero" —las correspondientes a la zona de vía y estaciones—, "y son donadas a la Compañía en plena propiedad a condición de poblarlas. Además el Gobierno se compromete a obtener cuatro leguas cuadradas en la provincia de Santa Fe y cuatro en la de Córdoba, de las tierras fiscales pertenecientes a cada una de estas provincias para cederlas a la Compañía." (Artículo 12.)

La compañía del Central Argentino recibió, por tanto, al final de las gestiones que detallaremos más adelante, una lonja de tierra al costado de sus vías de 10 kilómetros 392 metros de ancho y 333 kilómetros de longitud, que en total integran una superficie de 346.727 hectáreas en la zona más fértil de la República. Esto es lo que especifica el contrato, que fue públicamente cumplido; pero existen donaciones en favor del Central Argentino que se ignora de dónde parten. Los hermanos Mulhall, en su *Handbook of the River Plate of 1885*, censo anual muy preciso y bien revisado, aseguran que las donaciones de tierra al Central Argentino alcanzaron a la fabulosa cantidad de tres millones de acres. Expresan textualmente: "The company Central Argentine received a Government guarantee of 7 per cent on a costo of £ 6.400 per mille, besides o grant of 3.000.000 acres for colonies." (La Compañía del Central Argentino recibió del Gobierno una garantía del 7% sobre un costo de 6.400 libras por milla, además de una concesión de tres millones de acres —1.200.000 hectáreas— para colonias.) La información del *Handbook* de 1885 no es un error de imprenta, porque se encuentra repetida en ediciones de otros años compuestas con distinto tipo y con distinta información. Que existieron concesiones de tierras al margen de las leyes de autorización ferroviaria, lo prueba la caducidad decretada en 1902 a 82.000 hectáreas que habían sido cedidas, en el territorio de Río Negro, a la Compañía de Tierras del Central Argentino.

De todas maneras, aunque la cifra de 1.200.000 hectáreas dada por los hermanos Mulhall debe ser la que mide la superficie verdadera de las concesiones dadas al Central Argentino, nosotros limitaremos nuestro estudio a lo directamente comprobable y dejaremos a otros estudiosos la investigación restante. No es ésa una labor ligera. Los "financistas" ingleses han procurado borrar las huellas de sus actividades, siguiendo en ese punto las enseñanzas prácticas del cónsul británico, Woodbine Parish, quien, tres años antes de la ocupación de las Islas Malvinas por los barcos ingleses, sustrajo del Archivo Nacional la documentación probatoria de nuestros derechos tradicionales sobre ese archipiélago.

• • •

La extirpación de los propietarios argentinos fue una operación dolorosa. Uno a uno se los extrajo de sus tierras, como quien limpia de parásitos una superficie. Eran criollos netos, muchos de los cuales habían lidiado por la libertad de su patria. Se llamaban Robledo, Tiscornia, Paz, Méndez, Urquiza, Berón, Ledesma, Gallegos, Abalos, Mancilla, Urraco, Carranza, Taboada, Pereyra, Correa... Eran hombres de progreso que habían plantado estancia e iniciado cultivos de toda laya. Ningún mérito los salvaría de la catástrofe.

Para expropiar los terrenos cedidos al Ferrocarril Central Argentino el Gobierno Nacional designa delegados, en Córdoba, a Manuel García, y en Santa Fe a J. M. Perdriel. El desalojo de los propietarios criollos es tarea de minuciosidad quirúrgica. Cada caso requiere un trámite judicial. La subdivisión de la propiedad, síntoma evidente de su adelanto, es una dificultad más que se agrega. En los primeros 92 kilómetros de la línea hay 52 propietarios, lo cual da un frente promedio de 1800 metros cada uno. En su comunicación del 29 de febrero de 1868 Perdriel da cuenta de sus gestiones y enumera las dificultades. Dice que las expropiaciones fueron laboriosas: "Primero, porque es la primera vez que se realiza en gran escala en el país. Se-

gundo, porque las esperanzas exageradas sobre el valor que iba a dar el ferrocarril, enloquecía a los propietarios y los impulsaba a negar con desesperación la venta de sus tierras, llegando uno de ellos hasta ofrecer a la empresa una considerable parte del valor de su finca como regalo, con tal que le permitiera quedarse dueño de ella. Tercero, por el estado de subdivisión de la tierra."

En nota del 10 de agosto de 1864, el jefe político de Rosario, don Marcelino Freyre, pide a los propietarios que expresen las condiciones en que se desprenderían de sus tierras. Responden los propietarios diciendo "que de ninguna manera están dispuestos a renunciar a sus derechos." Pedro y Ramón Araya, por ejemplo, contestan por carta fechada el 18 de agosto de ese mismo año, diciendo que la expropiación de una lonja de una legua privaría a su establecimiento "de la parte más importante de terreno y lo dejará completamente inutilizado, perdiendo de ese modo las considerables sumas de dinero de su población y demás elementos que ha sido necesario invertir en él". Don Martín Santa Coloma asegura "que no me es posible aceptar la proposición que se me hace, por no convenir bajo ningún concepto a mis intereses, y sólo aceptaré del Excmo. Gobierno el pago de su justo valor".

Los propietarios amenazados, en número de cincuenta, hasta el límite de Córdoba, se reúnen en la ciudad de Rosario y deciden designar un abogado común que haga valer ante la justicia la inviolabilidad de sus derechos. Se le comunican a Rawson los obstáculos y Rawson contesta en nota al gobernador, del 14 de setiembre de 1864: "Toda dificultad que tienda a arrojar una duda siquiera sobre la lealtad con que el Gobierno Nacional ha de cumplir sus compromisos, principalmente en esta obra de un interés trascendental tan conspicuo para la Nación, debe ser removida a toda costa y sin omitir sacrificio alguno si fuera necesario." Aconseja Rawson tasar las tierras para su adquisición, "teniendo en consideración al realizar este acto, no el valor de la tierra acrecido por el ferrocarril, sino el que ella tendría con prescindencia de la bonificación proveniente de aquella mejora nacional." Rawson parece olvidar aquí que la lealtad más sagrada de un gobierno es la que debe guardar con los intereses de su pueblo, y que la bonificación que se hurtaba a los

propietarios legítimos no beneficiaría a la colectividad en conjunto, sino a una compañía extranjera.

La operación del desalojo de los propietarios eran tan impopular que el gobernador de Santa Fe procura desentenderse de ella, y pide a Rawson que nombre agentes federales que la lleven a cabo. El gobierno nacional designa una comisión formada por A. Zumelzú, Marcelino Bayo, Martín Fragueiro, Nicasio Oroño y Mariano Alvarado. Esta comisión informa que la provincia de Santa Fe no tiene más tierras fiscales para liquidar y hacerse de fondos para expropiar las propiedades de la zona del Central, que las comprendidas entre Melincué y el río Carcarañá, otras entre San Javier y Coyastá, el norte de Santa Fe, donde se ha vendido a una empresa colonizadora, y un área restante al oeste de Santa Fe, sobre la frontera de Córdoba. El total de las tierras que la provincia de Santa Fe ofrece para que sean vendidas en pública subasta, asciende a 187 leguas, equivalente a la sexta parte de la superficie total de la provincia.

El gobernador de Córdoba, C. Peña, imita la actitud prescindente de su colega y en nota del 30 de noviembre de 1868 propone que el gobierno nacional tome a su cargo la expropiación y ofrece, para costearla, casi 250 leguas de tierras fiscales en las regiones más ricas de la provincia, que constituyen hoy las zonas preferidas en la producción de cereales, a saber: "35 suertes de tierra detalladamente enumerada en el decreto provincial de 4 de julio de 1868, que se adjunta en copia legalizada, comprendiendo una superficie total de 112 leguas, 624 cuadras y 5685 varas cuadradas, medidas y divididas en lotes, y cuyos planos y descripción serán puestos a disposición del Excmo. Gobierno de la República una vez que estas bases sean aceptadas" y "los terrenos fiscales comprendidos en los departamentos de San Justo, Río Tercero, Río Segundo, Unión y Río Cuarto, que comprenden una superficie superior al total de las anteriores...". Para facilitar la enajenación de dichas tierras, la ley de la provincia de Córdoba del 15 de setiembre de 1868 faculta para liquidarlas sin el trámite engorroso del remate público, autorizando "contratar la venta privada de los terrenos fiscales, a los efectos que se expresa en los artículos anteriores, señalándose como *mínimum* la cantidad de setecientos pesos bolivianos

por legua cuadrada". Para liberarse de sus molestos compromisos, la provincia de Córdoba permite, pues, que sus mejores tierras se liquiden a 760 pesos fuertes por legua, es decir, a 0,60 centavos de la moneda nacional hoy vigentes, por hectárea.

Casi todas esas tierras, vendidas para expropiar las 346.727 hectáreas cedidas a la compañía del Central Argentino, cayeron también en manos inglesas. Los pequeños lotes de 2, 3 y 4 leguas, en poder de los inmigrantes. Los grandes, aglutinados en inmensos latifundios, en poder de los dirigentes de compañías, bancos y empresas. Los importes se abonaron en forma meramente nominal, es decir que se pagaron con facilidades tan curiosas que equivalía a no pagar nada. Wilfred Latham describe someramente esta invasión pacífica en su documentado libro *Los estados del Río de la Plata*. Escribe: "Han ocurrido varias compras considerables de terrenos hechas en la zona del Central Argentino y se han formado establecimientos en ellos por una cantidad de caballeros ingleses, en lotes unidos de 4 a 9 leguas cuadradas. Unas 60 u 80 leguas más están tomadas en Frayle Muerto y fueron compradas a precios nominales que varían de 800 a 2.000 pesos bolivianos, equivalentes a unas 130 a 800 libras por legua." Y a continuación relata los modos asombrosamente fáciles de hacer fortuna. Dice: "Tan fácil era hace pocos años adquirir la propiedad de terrenos a un precio nominal de 500 a 800 libras por legua. Tan bajo era el precio de las ovejas con que poblarlo (de 8 peniques a 1 chelín). Tan vasta la extensión de terrenos, sobre las que podían reproducirse. Tan pequeño el trabajo o costo de cuidarlas, que el hombre se acostaba a dormir y amanecía rico por el natural aumento del ganado, agregado al aumento del valor de los terrenos." Se comprenderá por qué "los caballeros ingleses que empezaron temprano la cría de las ovejas tuvieron una extraordinaria concurrencia de circunstancias que levantaron sus fortunas sin ningún esfuerzo por parte de ellos."

La Memoria del ministerio del Interior de 1868 describe complacida esta creciente extensión de las propiedades extranjeras. "La colonia inglesa del Romero está formándose en la parte meridional del área cedida por la provincia al Gobierno Nacional para permutar las tierras cedidas a la empresa del Ferrocarril Central Argentino." "La colonia inglesa de Las Totoras está ubi-

cada 10 leguas al norte de Cañada de Gómez y encierra lindos establecimientos. Uno de ellos es el del señor Wheatley Kemms."

La Memoria del ministerio del Interior de 1870 hablará de esos inmigrantes con términos tolerantes que traducen, sin embargo, su insolvencia inicial. "Apenas habían empezado los trabajos del Ferrocarril Central Argentino llegaron varios jóvenes ingleses con más o menos capital para establecerse en la vecindad de esta vía y algunos eligieron para punto de su establecimiento los campos de Frayle Muerto...".

Los bancos extranjeros intervienen en la operación y forman compañías subsidiarias como la "Córdoba Land Company", que logra el dominio de grandes latifundios. El Banco Mauá, institución inglesa, disimulada bajo una designación brasileña, que es dirigida por Mr. Williams Leslie, llega a ser considerado "el más grande propietario del Río de la Plata." "The Bank Mauá the largest real state holder in the River Plate, owning immense states...", escriben los hermanos Mulhall en el *Handbook*, de 1869.

• • •

En febrero de 1868, Perdriel comunica que el remate de las 187 leguas concedidas por la provincia de Santa Fe para pago de las expropiaciones, fue efectuado en los días 20, 21 y 22 de diciembre de 1868 por don Santiago Wilde. Por las 187 leguas se obtuvo en total la escasa suma de 204.500 pesos fuertes, lo cual da el promeio miserable de 109 por legua, o sea, unos 15 centavos papel de hoy por hectárea. Y se trataba de las regiones trigueras y maiceras por excelencia, donde aún actualmente existen grandes latifundios ingleses.

Con esos fondos y con tasaciones ridículamente bajas, Perdriel hace frente a la expropiación. El tasador fue don Marcelino Freyre, jefe político de Rosario. "Tal fue la resistencia y las dificultades", escribe Perdriel, "que al final de marzo sólo se habían conseguido los siguientes títulos de propiedad:

Norberto Robledo	2.568.800	varas cuadradas a \$ 15.000 la legua
Pedro Tiscornia	1.600.000	" " " " " " "
José F. de Paz	6.000.000	" " " " " " "
Eugenio Méndez	756.000	" " " " " " "
General Urquiza	1.218.000	" " " " " " "
A. Peralta	360.000	" " " " " " "
Gabino Berón	2.352.000	" " " " " " "
Juan Ledesma	3.528.000	" " " " " " "
Lino Gallegos	2.940.000	" " " " " " "
G. Ábalos	1.470.000	" " " " " " "
Pascual Mancilla	4.410.000	" " " " " " "
Norberto Urraco	3.593.000	" " " " " " "

"Se arregló en ese tiempo un área de F. Hué, de Buenos Aires, compuesta de 132.312.000 varas cuadradas, al precio de 3.000 bolivianos la legua, por vía judicial. La Corte aumentó a 4.000 bolivianos la legua.

"En mayo se consiguió títulos de 6.528.000 varas, propiedad de Machain y Cía., con frente al Carcarañá, en 2.660 bolivianos la legua, por medio de una permuta con terrenos comprados a la Provincia para ese objeto. Y 3.240.000 varas de don Adolfo Carranza, en 1.350 bolivianos la legua.

"En mayo se avino con Adolfo Señorans por siete leguas y media en Cañada de Gómez, a razón de 3.300 pesos la legua. Hubo una dificultad y ahora Señorans, basado en el juicio de Hué, pide 4.350 la legua.

"En junio las escrituras conseguidas fueron:

Ramón Araya	150.000	varas cuadradas a \$ 15.000 la legua
Pablo Vidal	306.000	" " " " " " "
Norberto Urraco	1.500.000	" " " " " " "

"Se compró al gobierno provincial 46.182.000 varas situadas dentro de la zona expropiada, en 4.387 bolivianos. Otro terreno fuera de zona, en 2.266 bolivianos para permutar con los de Machain. Compré una estancia de 1.600 varas de frente sobre el río Carcarañá, con cinco leguas de fondo, con la intención de permutar con ella los terrenos de Pedro Correa, sujeto que nunca ha dejado de oponer una resistencia pasiva a la expropiación. La estancia costó 8.000 bolivianos.

"En agosto compré la estancia de doña Petrona Vázquez

de Vela, ubicada dentro de la zona expropiada (29.928.000 v²), y el resto de la propiedad (59.689.194 v²) situado fuera de la concesión. Éstos para tener tierra cerca de la línea para permutar. El precio pagado fue de 8.500 bolivianos la legua, es decir, 20% menos que los de la vecindad.

“Desde entonces las escrituras conseguidas son:

Gregorio Taboada ...	663.000	varas cuadradas	a \$ 15.000	la legua
Antonio Zumelzú ...	25.620.000	”	”	”
Martín Santa Coloma	45.168.000	”	”	”
Videla Lima	5.400.000	”	”	”

“A más los terrenos de los siguientes propietarios han sido adjudicados por el Juzgado Federal:

Perteado y Latorre ..	100.524.000	varas cuadradas	a \$ 12.000	la legua
Pascual Leguizamón .	48.858.000	”	”	”
Jacinto Arias	5.580.000	”	9.000	”
Víctor Persan	918.000	”	15.000	”
Martín Pereyra	21.000	”	”	”
M. y N. Correa :....	6.504.000	”	12.000	”
Alejandro Correa ...	6.720.000	”	”	”

“En la fecha del informe quedan a expropiar como 20 leguas y media. Se ignora lo que puede suceder en materia de reclamos por indemnización, pues existen importantes establecimientos en la parte de las estancias de don Pedro Correa y Francisco Navarro, abrazadas por la concesión.”

Sucesos análogos a éstos ocurren contemporáneamente en la provincia de Córdoba, bajo la dirección de Manuel García y a medida que la tierra va quedando vacía, solitaria, desnuda, desierta y limpia de nativos, esa franja de dos leguas de ancho y 333 kilómetros de longitud, es entregada a la compañía que construye la línea de Rosario a Córdoba. ¡Qué diferencia con el Ferrocarril Oeste, que avanza repartiendo gozosamente riqueza y bienestar para todos, sin desalojar a nadie, sin perjudicar a ninguno!

Cuando, en 1885, los hermanos Mulhall recorren las zonas del Central Argentino y las entregadas por las provincias paripago y permuta de las expropiaciones, aquellas regiones parecen condados ingleses. Los criollos han desaparecido. Los princi-

pales terratenientes se llaman Casey, que posee 204.000 hectáreas; Tomás Armstrong, que tiene 99.000 hectáreas; Mackenzie, cuya estancia mide 40 leguas cuadradas. Se llaman Runciman, Turner, Daly, Gordon Maxwell, Brett, Gahn, Lett, Kavanagh, Hutchinson, Mooney, Leahy, Mc. Nally, Loughrey, Barnett, Winterbotham, Slater, Pilling...

En 1885, la zona del Central Argentino es aún un desierto, con raras soluciones de continuidad. Los Mulhall escriben: “Las colonias del Central Argentino Roldán, Carcarañá y Cañada de Gómez fueron establecidas en 1870 y aún sólo tienen bajo cultivo 20.000 hectáreas. Su progreso fue retardado por el alto precio fijado por la compañía a sus tierras (20 pesos fuertes por cuadra).”

• • •

Las 346.727 hectáreas regaladas al Central Argentino fueron enajenadas, en el correr de los años, a precios que variaron entre 20 pesos fuertes por cuadra y 10.000 pesos m/n por hectárea (1 por metro cuadrado en los ejidos de las poblaciones nuevas y en la contigüidad de las estaciones). El desalojo de los propietarios criollos requirió una inversión de 500.000 pesos fuertes, aproximadamente. Parte de esa suma se obtuvo del remate de las tierras dadas por los gobiernos provinciales. Otra parte fue provista directamente por el gobierno nacional. Si toda la operación —desalojo de los propietarios primitivos, construcción del ferrocarril y reventa de las tierras valorizadas— hubiera sido acometida en su conjunto por el gobierno y la reventa se hubiera realizado al precio único de 20 pesos fuertes por cuadra, la ganancia neta de 5.500.000 hubiera cubierto con exceso el costo de construcción de la línea, según los irrecusables cálculos de Campbell.

La empresa del Central Argentino cuidó que esta correlación entre el valor de las tierras y el valor del ferrocarril no fuera establecida. Wheelwright había asegurado a Rawson que una de las razones por las cuales la compañía del Central Argentino, en formación, deseaba la posesión de las tierras costaneras era la de poblarlas y así “aumentar el tráfico, acrecentando la

riqueza pública, aumentando los productos transportables... a fin de elevar el producto neto del camino hasta el punto de eximir al gobierno nacional del pago del 7% estipulado". El producto de las ventas de tierras debió, pues, englobarse en las entradas brutas del ferrocarril, pero ésa hubiera sido una política financiera clara, impropia de quienes han hecho de ella su instrumental más temible de dominación.

Las tierras marginales de la vía comenzaron a serle entregadas al Ferrocarril Central Argentino en el transcurso de 1867. El desarraigo de los propietarios criollos originó un trámite judicial laborioso, que se prosiguió implacablemente hasta finalizarlo por completo en 1881. Desde el comienzo, tortuosamente, la empresa del Ferrocarril Central Argentino, con el pretexto de que la subdivisión, repartición y población era asunto ajeno a su técnica, va formando en la sombra una compañía filial "especializada en colonización", cuyas cuentas se llevan por separado, borrando toda concomitancia aparente. La primera noticia de esta compañía filial nos la da el decreto del 9 de octubre de 1875, que manda al comisionado en Córdoba hacer entrega de los terrenos a la "Compañía de Tierras del Central Argentino", "sin que esto implique el reconocimiento de la nueva sociedad", dice el decreto, trasluciendo la resistencia gubernamental a la terminación de esta nueva farsa.

La resistencia oficial dura poco. Al año siguiente, la ley 834, del 25 de octubre de 1876, aprueba los estatutos de la nueva compañía y autoriza al gobierno para enajenar los derechos que en ella le corresponden.

La Compañía de Tierras del Central Argentino, con existencia legal desde ese momento, "emite" 80.000 acciones de una libra cada una, que suscribirán con privilegio los 80.000 accionistas teóricos del Ferrocarril Central Argentino. El gobierno argentino, tenedor de 17.000 acciones del Ferrocarril, tenía, pues, derecho a 17.000 acciones de la nueva compañía, previo pago de las 17.000 libras correspondientes; pero el gobierno no usó nunca de ese derecho y en 1881 lo cedió a la casa bancaria londinense Murrieta y Cía., en un arreglo que cerró el doctor Juan B. Alberdi. A cambio de la transferencia, la casa Murrieta renunció a cobrar las tres cuartas partes de una hipoteca deuda de 23.872 libras que el gobierno argentino había contraído con

ella, según las cuentas de Murrieta, jamás aclaradas, ni siquiera en el texto del convenio que J. B. Peña incluye en su libro *La deuda argentina*. No serían muy claros los derechos de la casa Murrieta, puesto que el convenio, a modo de explicación, dice que "la peor transacción es preferible a la mejor sentencia", criterio de gobierno un poco sorprendente. La casa Murrieta, como la casa Baring, negociaban ávidamente con tierras argentinas y sus manejos dieron origen a los extensos latifundios que aún hoy manchan el territorio argentino.

Desde el primer momento de su existencia, la Compañía de Tierras del Central Argentino se opuso a ser equiparada, en cuanto a sus obligaciones, con los propietarios criollos, y se negó terminantemente a pagar la contribución directa exigida por los gobiernos de Santa Fe y Córdoba. La Compañía alegaba estar a cubierto de las leyes de impuestos provinciales por la ley nacional de concesión, que liberaba al Ferrocarril Central Argentino y a sus propiedades de toda contribución. El Gobierno Nacional se negó a reconocer esa exoneración y dictó una resolución ministerial mandando a la Compañía abonar la contribución territorial fijada por las respectivas provincias (6 de octubre de 1877). Tampoco esta resolución duró mucho. El decreto del Ejecutivo Nacional del 6 de octubre de 1880, "con el objeto de facilitar todo lo que sea tendiente a apresurar la pronta y definitiva constitución de la Compañía de Tierras del Central Argentino", ordena se dirijan notas a "los gobernadores de las provincias de Santa Fe y Córdoba, expresándoles la conveniencia de que esos gobiernos inicien, ante la Legislatura de una y otra provincia, la sanción de una ley por la que se exima a la Compañía de Tierras del Central Argentino del pago de impuestos por los terrenos de su propiedad que le fueron concedidos por la ley del 23 de mayo de 1863 y por los términos que estimaran conveniente". Los deseos del Gobierno Nacional fueron satisfechos y las tierras de la Compañía de Tierras del Central Argentino quedaron enteramente libres de todo impuesto o tasa, es decir, que la colectividad argentina ninguna participación obtuvo en las riquezas que de ellas se fueron extrayendo. Con relación a la economía general argentina, esas tierras quedaban extrañas a ella, como si estuvieran directamente en Inglaterra.

En 1883 las propiedades de la Compañía de Tierras del Central Argentino continúan casi desiertas, según el testimonio de los hermanos Mulhall. El precio de 20 pesos fuertes por cuadra es excesivo y los inmigrantes, que a su propia costa trae el gobierno argentino de Europa, prefieren establecerse en lugares económicamente más acogedores. La "Compañía" no tiene apuro en desprenderse de sus propiedades. La propiedad es inviolable en la República Argentina y cada año que pasa acrecienta enormemente el valor de su patrimonio.

La población no aumenta, pero sí los capitales que la Compañía "invierte" en la Argentina. En 1887 la República está en pleno frenesí de especulación. El valor de los campos alcanza niveles inimaginables pocos años atrás. Para absorber las ganancias sin despertar recelos, la Compañía de Tierras del Central Argentino cuadruplica su capital, mediante la argucia de una transferencia. La Compañía de Tierras del Central Argentino se vende a la Argentine Land and Investment Co., especialmente constituida para adquirirla. A cada poseedor de una acción de una libra de la antigua compañía se le da una acción de cuatro libras de la nueva entidad.

En 1895, la Argentine Land and Investment Co. posee 104.259 hectáreas de la primitiva concesión, pero se ha enriquecido con hipotecas en su favor, logradas en la compraventa de sus propias tierras, y con nuevas adquisiciones que se enumeran a continuación tasadas a precio de costo, tal como se presentan en el "Report" del 8º ejercicio.

PROPIEDADES NUEVAS DE LA ARGENTINE LAND
AND INVESTMENT Co., TASADAS A PRECIO
DE COSTO, EN 1895

Tenac	
Middleton	
Barraco	
Torlasco	£ 12.103
Callegos	
Fundición	

Chubut	8.795
Empalme Victoria	59.404
Capilla del Señor	4.634
Belgrano	17.833
Bahía Blanca	8.626
Las Vacas	39.840
El Trébol (colonia)	52.118
El Trébol (pueblo)	510
Fuentes (pueblo)	5.220
Oliva (colonia)	4.196
Oliva (pueblo)	152
<hr/>	
Total posesiones nuevas	£ 213.431

En una palabra, cuando la propiedad raíz subió por especulación y facilidades del crédito exterior, antes de la crisis de 1890, la Argentine Land and Investment Co. liquidó parte de sus bienes. Cuando después de 1890 la propiedad descendió por debajo de los límites naturales, la compañía reasumió lo vendido, quedó con hipotecas a su favor y adquirió extensiones nuevas, situadas en puntos estratégicos, como los del empalme en la estación Victoria, en que enlazaría sus líneas con las del Antiguo Ferrocarril del Norte. A comienzos de este siglo, el capital autorizado, casi todo emitido y "suscrito" en su mayor parte "invertido" en la Argentina, asciende a 750.000 libras.

En 1914, la Argentine Land and Investment Co. prosigue tranquilamente sus operaciones. Según el "Report" del 27º ejercicio, la compañía ha vendido ese año:

Campos	311 Ha. 08 a. por \$ o/s	21.082
Terrenos	71 " 50 " " " "	68.826

Los campos resultaron a un promedio de 153 pesos m/n por Ha. Los terrenos resultaron a un promedio de 21 centavos por metro.

En 1922 las ventas que la Argentine Land and Investment Co. realiza de fracciones de la primitiva concesión, según el "Report" del 35º ejercicio, son:

Campos	7.281 acres por £ 65.271	3.169 Ha. por \$ m/n.	747.352
Terrenos	58 " " " 4.636	23.49 " " " "	52.982

Un promedio de venta para los campos de 235 pesos m/n por hectárea. Para los terrenos, de 22 centavos el metro, o sea de 2.260 pesos m/n por hectárea. Y la Argentine Land Investment Co. prosigue poseyendo aún varias decenas de millares de hectáreas de la concesión primitiva hecha al Ferrocarril Central Argentino —que debieron caducarse, pues fueron donadas “a condición de poblarlas”, según los términos del artículo 12 del contrato de 1863—, además del dominio indirecto que las hipotecas le dan sobre las fracciones enajenadas anteriormente y además de los bienes que anualmente va agregando a su patrimonio.

Es imposible calcular cuánto ganaron con las tierras los organizadores de la compañía del Ferrocarril Central Argentino. Habría que practicar un trabajo de exégesis financiera que rebasa de nuestras posibilidades investigatorias, ya muy recargadas. Pero si imaginamos que a un ciudadano argentino se le hubieran regalado 346.727 hectáreas en una zona feraz, libres de todo gravamen, aun de contribución territorial, cruzadas por su justo centro por una línea ferroviaria y en cuya superficie se fundaron treinta pueblos, todas cuyas últimas parcelas pertenecían al mismo propietario, ese ciudadano sería uno de los hombres más ricos de la República. Tendría 100 ó 200 millones, además de las rentas que habría ido gozando. Pero la Argentine Land and Investment Co. imita la técnica de los ferrocarriles: infla su capital oportunamente, disimula ganancias en fondos de reservas, conocidos y confidenciales, y distribuye dividendos numéricamente tan bajos que despiertan conmiseración.

• • •

Para pesquisar en sus líneas generales el destino de las tierras, hemos olvidado la pequeña línea que penosamente se construye entre Rosario y Córdoba y que en 1867 se ha estancado a mitad del camino, en Villa Nueva, por falta de medios. La compañía del Central ya ha recibido del gobierno 200.000 pesos fuertes como suscripción de 2.000 acciones, y 214.952 como garantía de una cantidad imaginariamente invertida en la construcción del tramo hasta Villa Nueva. Para continuar, la com-

pañía requiere nuevos apoyos de las finanzas oficiales. Su capital y su crédito propios, muy menguados, ya están agotados.

En octubre de 1867 Rawson protesta ante Armstrong por el abandono de los trabajos y un poco por la puntualidad con que cobran los servicios de garantía de una línea trunca. Rawson dice que la línea ha sido librada al servicio público “para los efectos del tráfico y aun de la garantía”, pero la empresa nada hace por colocar a su ferrocarril en las condiciones del contrato. La estación de Rosario no ha sido iniciada siquiera. Las estaciones secundarias no existen. El telégrafo no está establecido. Y ya han pasado cinco años desde que fue firmado el contrato. “Tengo orden”, escribe Rawson, “del señor Vicepresidente en ejercicio para prevenir a Ud. que el Gobierno no podrá dar por concluida la obra del ferrocarril hasta Villa Nueva, si dentro del plazo señalado —mayo de 1868— no se perfeccionan las obras que dejo mencionadas y todas las demás que técnicamente se reputan como complementarias del ferrocarril”.

La firma Brassey, Wythes, Wheelwright, mancomunadamente, contesta la nota de Rawson, indirectamente. “Hemos leído con no poca sorpresa y sentimiento las comunicaciones que han sido dirigidas a Ud.”, escriben a Armstrong en noviembre de 1867, refiriéndose a la nota de Rawson. “En cuanto al ferrocarril en sí tanto el ingeniero del Gobierno, como otras personas que han viajado en él, incluso S. E. que tan recientemente lo ha recorrido, han expresado la más entera admiración en cuanto a la perfección y a la suavidad y comodidad de los carruajes. Es, a los accesorios a que alude S. E. como las estaciones, etc., y a la falta de actividad para concluir esos edificios, que insiste deberán ser terminados para el fin de mayo próximo. Estamos en el deber de decir que esto es imposible.”

El Ferrocarril Central Argentino no cumple sus compromisos, pero exige que el gobierno concrete los suyos. El 1º de agosto de 1867 el comisionado en Córdoba, Rafael García, escribe diciendo que ha recibido una nota del director residente del Central Argentino, “en la que me prevenía que la línea férrea quedaría paralizada en Villa Nueva si no se le entregaban a la empresa los terrenos concedidos”. El ingeniero Moneta es enviado a Córdoba y comunica a Rawson una reunión mantenida con el gobernador y el “doctor Lucas González, representante

del Ferrocarril Central Argentino", en la que se decidió apurar la expropiación y entrega de las tierras marginales.

La razón de la paralización de las obras es otra, es la falta absoluta de fondos por parte de la compañía, según confesión del mismo Armstrong. El gobierno argentino acude en ayuda del Central Argentino. La ley del 12 de setiembre de 1867 autoriza al P. E. a suscribirse a 15.000 acciones de 100 pesos fuertes cada una, es decir, a proporcionar a la empresa una inyección de 1.500.000 pesos fuertes.

Ese millón y medio de pesos fuertes, con los que hubieran podido importarse gran parte de los materiales férreos de la línea, según Campbell, se pagará así: la mitad en quince mensualidades de 10.000 libras cada una, a entregarse en Buenos Aires en oro contante y sonante. La otra mitad —150.000— equivalente a 750.000 pesos fuertes se pagará con títulos nacionales del 6% de interés anual y 1% de amortización, creados por la ley del 27 de mayo de 1865, que la compañía del Central Argentino tomará al 75% de su valor nominal. Firman el convenio el doctor Lucas González, como ministro de Hacienda, y Tomás Armstrong, como representante del ferrocarril, el 27 de setiembre de 1867. Es decir, que para saldar esta segunda mitad, el gobierno entrega títulos por valor de 1.000.000 de pesos fuertes y recibe acciones por valor de 750.000 de una compañía cuya única solvencia es la garantía del gobierno y cuyo único capital valedero es el contrato en su favor otorgado por el mismo. Es realmente una combinación admirable.

En marzo de 1868 Armstrong presenta un reclamo en Buenos Aires, porque el agente financiero de la República en Europa, doctor Norberto de la Riestra, posterga la entrega de los títulos. Dice Armstrong en su nota que "sin esos fondos indispensables el Ferrocarril Central Argentino no podrá continuar sus trabajos", que están interrumpidos.

El doctor de la Riestra ha suspendido la entrega de los títulos, porque en Londres ocurren irregularidades abusivas. A fines de 1867 el gobierno argentino ha suscrito acciones por 1.700.000 pesos fuertes. En esa fecha el capital "realizado" del Central Argentino asciende a 600.000 libras, o sea 3.000.00 de pesos fuertes, según su director Tomás Hegam. En esa cantidad deben estar comprendidos los numerosos aguamientos del co-

mienzo, retribuciones a Wheelwright, gastos de formación, premios a los organizadores, primas a los proveedores de material a quienes se pagó con acciones en lugar de dinero, como es de práctica. El gobierno argentino ha suscrito y está a punto de abonar más del 5 por ciento del valor total de las acciones y es, posiblemente, el único que invirtió fondos efectivos. El gobierno argentino nombra un representante ante el directorio ilegalmente radicado en Londres. El nombramiento recae en Manuel R. García, quien desde París se dirige por carta al directorio del Central Argentino. Le responde Woolcott, secretario de la empresa, asegurándole que "tan luego como se reúna el directorio le participará por carta". Pero el directorio se reúne sin aviso y García protesta por la descortesía. El presidente del Central Argentino, Tomás Hegam, arguye no haber sido informado. García se queja ante él "del mal estado de la explotación, tanto con referencia a los transportes de mercaderías, como del trato dado a los pasajeros...", y "me ocupé", dice García, "de la desocupación de las tierras". Hegam hace oídos de mercader, evita responder a los reclamos y comunica a García que *las acciones de propiedad del gobierno argentino "para salvar ciertos inconvenientes que oponían las leyes inglesas respecto al domicilio de las compañías inglesas, se había convenido que figuraran a nombre del señor Wheelwright"*. El señor García no se indigna. Simplemente dice: "No pude menos que insinuar al señor Hegam: ¿Y si los intereses del señor Wheelwright se hallasen en oposición con los del Gobierno argentino? El señor Hegam reconoció la dificultad sin resolverla." (Nota fechada en París el 23 de diciembre de 1867.)

A pesar de estas "dificultades", en abril de 1868, el doctor de la Riestra entrega a la compañía los fondos públicos argentinos por valor de 1.000.000 de pesos fuertes, o sea, 200.000 libras, y ese mismo mes, el 6 de abril, García comunica que "las acciones del gobierno continúan a nombre del señor Wheelwright, y que los trabajos han estado paralizados por falta de fondos". ¿El gobierno argentino logró alguna vez tener voz y voto en el directorio de la compañía que por la ley de concesión de 1863 debía tener su sede matriz en Buenos Aires? Lo ignoramos. Las pocas memorias ministeriales y documentos oficiales que no han sido sustraídos, no comentan este asunto irritante ni dan infor-

mación a su respecto. Pero es muy poco probable que los ingleses hayan permitido que el gobierno argentino, a pesar de ser el más voluminoso accionista, tuviera oportunidad de saber cómo se confecciona "capital británico invertido en la Argentina".

• • •

Con los fondos facilitados por el gobierno argentino, la compañía se puso en condiciones de proseguir la línea. En agosto de 1869 los rieles llegan a Oncativo. Para completar el 7% sobre las sumas supuestamente invertidas, el gobierno abonó a la compañía entre el 1º de mayo de 1868 y el 30 de abril de 1869, 188.560 pesos fuertes, además de los gastos que las expropiaciones le iban produciendo y de los 70.350 que requería anualmente el servicio de los títulos dados en Londres.

Finalmente, el 13 de marzo de 1870 los rieles alcanzan la ciudad de Córdoba. Por el decreto del 13 de abril de 1870, el presidente Sarmiento manda inaugurar la línea, "felicitando a los pueblos por la terminación de esta obra, de tan fecundos resultados para el país". Y en el mensaje a las Cámaras de mayo de 1870, agrega que: "Todos han merecido bien en esta obra: el gobierno que la decretó, el empresario que la ha llevado a término y el país que supo soportar sin protesta sus cuantiosas erogaciones hasta verla realizada... Nuestro partido puede tomar por símbolo una escuela, un telégrafo y un ferrocarril, agentes de pacificación más seguros que cañones y penitenciarías". Hay voces de la tierra que suben a través de los hombres y hacen que los hombres pronuncien palabras cuyo significado íntimo escapa a su propia perspicacia. Involuntariamente, Sarmiento dice verdades más profundas que las que, posiblemente, quiso decir. Fue el país quien soportó las erogaciones del ferrocarril, no los capitalistas ingleses. Y ese ferrocarril fue un agente de pacificación interna, es decir, de sometimiento al extranjero, dueño omnímodo de él.

Estas declaraciones oficiales encerraban para la empresa del Central Argentino un sentido esotérico más sustancial. Dar por inaugurada la línea significaba, en los términos del contrato,

dar a la empresa el derecho a percibir, en concepto de rendimiento de los "capitales invertidos", la suma de 553.280 pesos fuertes anuales, que debía ser proporcionada por el tráfico de pasajeros y mercaderías o completadas por el Gobierno Nacional, puesto que el gobierno había garantizado un beneficio mínimo del 7% a los capitales estimados en 6.400 libras por milla, que para las 247 millas totales da un capital supuesto de 1.580.000 libras, equivalentes a 7.904.000 pesos fuertes:

Los 553.280 pesos fuertes anuales fueron cobrados puntualmente por la empresa. Para saber qué ganancia anual proporcionaban a los constructores es preciso saber qué sumas reales se invirtieron en la construcción, en el momento de su inauguración oficial. En abril de 1870 la línea constaba de un pequeño terraplén con unos "palitos repartidos", según la gráfica expresión que el diputado José Mármol pone en boca del "más eminente juriconsulto de Buenos Aires". No se habían construido el telégrafo ni las estaciones, ni las cunetas de desagüe ni los edificios para estaciones. No había alambrado ni señalización. Con menos altisonancia que el presidente Sarmiento, con menos repercusión y menores consecuencias, casi a media voz, el ministro Vélez Sársfield nos describe en la Memoria de 1871 el estado precario de la línea. Escribe Vélez Sársfield: "En el año anterior, 1870, el Ferrocarril Central Argentino sólo ha producido el 3,5%, viniendo así a afectar al Gobierno en una fuerte suma para completar el 7% garantido. Desde el principio de su construcción el Gobierno Nacional ha tenido que pagar los intereses, pero él, como el país, creían que una vez construida toda la línea y entregada al servicio público, el rédito que el tráfico produjera cubriría con exceso la garantía acordada. El error ha sido tan grave que en el primer año de explotación de esa línea, recorriendo los trenes todo el trayecto comprendido entre Rosario y Córdoba, el Gobierno ha tenido que abonar 209.820 pesos fuertes para cubrir el compromiso. Este resultado no tiene en mi concepto otra causa que la falta absoluta de estaciones, pues desde Rosario hasta más de 30 leguas adelante no hay estación alguna, no pudiendo considerarse tales las pequeñas paradas en medio del desierto en cuartos de madera de 4 ó 5 varas cuadradas. Frayle Muerto (Bell Ville), y Villa María (Villa Nueva), puede decirse sin temor de exagerar, que son las únicas esta-

de Rosario a Córdoba. Trataremos de corroborar o rectificar, ante todo, los presupuestos calculados por Campbell, cotejándolos, para ello, con los costos reales y presupuestos de otras líneas en que no pueda sospecharse una inflación de capital. El primer elemento indenuciable de control es el Ferrocarril del Oeste, propiedad de la provincia de Buenos Aires. Los 59 kilómetros de Flores a Luján, comprendido el valor de las estaciones y el material rodante y de tracción, resultaron a 13.918 pesos fuertes por kilómetro y su construcción fue contemporánea a la firma del contrato con el Central Argentino. Este dato certificaría que el presupuesto de Campbell de 12.561 pesos fuertes, imprevistos incluidos, para una línea más fácil que el Oeste, se ajustaba a la realidad. El presupuesto que el ingeniero nacional Juan Mortimer calcula para la línea Paraná a Nogoyá es también un correcto punto de referencia. Era un ferrocarril más costoso que el Central Argentino. Sus vías corren, entre cuchillas, con grandes desmontes y terraplenes. Mortimer calcula que el movimiento de tierra alcanzará a sumar 475.000 yardas cúbicas que a 50 centavos por yarda cúbica, requerirá una erogación de 237.000 pesos fuertes, es decir proporcionalmente para los 104 kilómetros, un 50% más que lo calculado por Campbell para la línea de Rosario a Córdoba. La montuosidad del terreno multiplica, asimismo, el número de puentes. Mortimer intercala 27 puentes y 40 alcantarillas, que cuestan 292.295 pesos fuertes para los 104 kilómetros, es decir, proporcionalmente, 600 por ciento más que la línea a Córdoba. El material rodante y de tracción es tres veces más numeroso en el promedio kilométrico, a la dotación de Campbell. Para los 104 kilómetros, Mortimer concede 6 locomotoras, 6 coches de primera, 6 de segunda y 123 vagones de carga y encomienda, cuyo valor total estima en 169.490 pesos fuertes. El presupuesto de Mortimer incluye, además, 15.000 para expropiación de la zona de vía, 10.000 para paso a nivel, 24.000 para telégrafo y 209.694 para ingenieros y contingencias. A pesar de todo, el costo resulta a 15.370 por kilómetro de vía. Si del presupuesto de Mortimer (1.607.569 pesos fuertes para 104 kilómetros), para equiparar situaciones, restamos, 80.000 de movimientos de tierra innecesarios en la línea a Córdoba y 100.000 para que el material rodante sea análogo al proyecto de Campbell, respetando los demás superabun-

dantes ítems, obtenemos como costo probable de la línea a Córdoba el de 13.720 pesos fuertes por kilómetro.

Finalmente, en febrero de 1870 el gobierno nacional firma un contrato con John Simmons, de Londres, para hacer construir la primera parte del Ferrocarril Andino, de Villa María a Río Cuarto. Esa línea media 137 kilómetros y debía ser entregada "concluida en todos sus detalles de obras de arte, estaciones, tren rodante, etc.", según expresa el contrato original, al precio básico de 16.310 pesos fuertes por kilómetro. Para cotizar ese costo kilométrico, ¿a cuánto calculó Simmons que saldría la construcción? Desde Rosario hasta Villa María los materiales debían ser transportados por el Ferrocarril Central Argentino. El flete puede estimarse en un 10% del valor total de la obra. Un kilómetro de vía insume, término medio, 100 toneladas de material, que darían un flete de Rosario a Villa Nueva de 1.600 pesos fuertes, del que estuvo libre la línea de Rosario a Córdoba. Para nuestro cotejo supondremos que el encarecimiento fue de 5% solamente. Además en esas cifras están incluidas las ganancias propias del contratista Simmons que deben descontarse para obtener el costo neto de la construcción. ¿A cuánto ascendía la ganancia de Simmons? Si suponemos que ella fue de un 10%, muy inferior a la corriente, tendremos que la construcción en sí misma habría sido estimada por Simmons en 13.864 pesos fuertes por kilómetro. Resumamos estos índices comparativos en un cuadro.

ANTECEDENTES PARA CALCULAR EL COSTO REAL
PROBABLE DE LA LINEA ROSARIO A CÓRDOBA
DEL F. C. CENTRAL ARGENTINO

Año del antecedente	Ferrocarril	Kilómetros del ramal	Costo real según memorias, presupuestos o contratos	Costo real equiparando condiciones con la línea a Córdoba	Inversión total que habría requerido la línea a Córdoba, de acuerdo a esos antecedentes
1854	Oeste	59.2	\$f 13.918	\$f 13.918	\$f 5.511.528
1855	Central Argentino	396.-	„ 11.447	„ 12.561	„ 4.974.200
1867	Paraná-Nogoyá .	104.6	„ 15.370	„ 13.720	„ 5.333.120
1870	V. María-Río IV	131.6	„ 16.310	„ 13.864	„ 5.490.144

De estas equiparaciones se desprende que el cálculo de Campbell es perfectamente válido y ajustado a la realidad. La suma de 5.000.000 de pesos fuertes mide el monto total de las inversiones que debieron realizarse para terminar por completo la línea de Rosario a Córdoba. Lo demás no es producto de la técnica ni de la necesidad ferroviaria.

• • •

Hemos visto en la declaración ministerial de 1870 y en el informe de Moneta, que el ferrocarril dista mucho de estar finiquitado. Todo en él es provisional. La Memoria del ministerio del Interior de 1873 todavía dice que "las obras que aún faltaban en el Central Argentino pronto deben terminarse". Como carecemos de los valores exactos que midan lo inconcluso, supondremos que la línea era perfecta y completa en el momento de ser inaugurada, y que en ella se habían invertido los 5.000.000 de pesos fuertes computados como necesarios. Una parte de esos cinco millones fue proveída por el gobierno nacional, según hemos relatado y una pequeña fracción fue abonada por la provincia de Buenos Aires. También sabemos que el general Urquiza suscribió acciones por 100.000 pesos fuertes. ¿Qué otras contribuciones pecuniarias recibió la compañía en la República? Es presumible que las cifras sean cuantiosas, puesto que la suscripción fue estimulada por el gobierno nacional y por los gobiernos provinciales.

Por casualidad sabemos que en el curso del primer año, desde que fue firmado el contrato, en 1863, hasta mayo de 1864, el público argentino suscribió acciones del Central por valor de 1.000.000 de pesos fuertes. Lo sabemos porque la memoria del ministro del Interior de 1864 cita el caso en elogio de Wheelwright, que "tuvo confianza en el país". Según la memoria, la compañía que Wheelwright pretendía organizar pasó momentos críticos, que éste resolvió prometiendo en Londres que en la República Argentina colocaría acciones por valor de 200.000 libras, es decir, 1.000.000 de pesos fuertes. Esas acciones fueron tomadas por el público argentino. La memoria ministerial de 1864 lo afirma para aplaudir la confianza de Wheel-

wright. La memoria dice: "Este acto de confianza, que tanto recomienda ante la consideración del país a los señores contratistas, y especialmente, al señor Wheelwright, bajo cuya influencia y seguridad se hacía, ha sido dignamente correspondido, pues el número de acciones argentinas ha sido llenado, siendo de notar con este motivo el paso importante que el capital nacional ha dado, concurriendo por primera vez a este género de empresas trascendentales, que son otros tantos vínculos que ligan el interés particular a los del orden, la paz y el progreso de la patria."

¿A cuánto ascendería el capital argentino proporcionado al Central Argentino en los años sucesivos? Imposible deducirlo, y como no queremos entrar al campo de la conjetura, nos atenderemos a los valores comprobados. El capital inicial del Central Argentino, se habría integrado así:

Capital necesario para la construcción	\$f 5.000.000
Capital argentino:	
Suscrito por el Gobierno Nacional	\$f 1.700.000
Suscrito por la provincia de Buenos Aires ..	25.000
Suscrito por el público argentino	1.000.000
Total capital argentino	2.725.000
Capital máximo de origen británico del F. C. C. A.	2.275.000

¿Valía la pena haber enfeudado una de las regiones más ricas del país por una suma que, en el más desfavorable de los casos, era inferior a lo que el público argentino gastaba anualmente en bebidas extranjeras? ¿Puede afirmarse honradamente que esa suma de 2.275.000 pesos fuertes estaba fuera del alcance de las posibilidades del país?

A partir de 1870, el gobierno británico descuenta el impuesto a la renta a los dividendos correspondientes a las acciones suscritas por el Gobierno y por los particulares argentinos. El dictamen del Procurador General de la Nación, doctor Francisco Pico, del 30 de noviembre de 1870 se opone a este nuevo abuso. Dice: "Creo que es evidentemente indebido el impuesto británico a la renta de las 17.500 acciones suscritas por el Gobierno Argentino en la Compañía del Central Argentino, para darle estímulo y hacer posible la realización de este camino... El capital suscrito por el Gobierno y el que han entre-

gado los accionistas argentinos no ha salido del territorio de la República; se ha empleado en una obra construida en él, y aquí es donde produce la renta."

La desigualdad entre ambos tratamientos adquiere un carácter típico hasta el simbolismo. La propiedad y ganancias inglesas estaban libres de todo impuesto argentino. Los capitales argentinos que hicieron posible la formación de esas compañías inglesas, fueron agobiados por los impuestos ingleses.

A pesar de constituir mayoría, los intereses argentinos jamás estuvieron representados en el directorio del Central Argentino y cuando la compañía se consolidó, las acciones locales fueron sonsacadas poco a poco.

En 1872, por ejemplo, el Central Argentino no repartió dividendo, a pesar de haber cobrado íntegramente las sumas garantizadas, e hizo circular en los periódicos locales rumores alarmantes, que sembraron en el público argentino el deseo de desprenderse de sus acciones. El Ministerio de Hacienda se quejó a la empresa del procedimiento. La Memoria anual, de 1874, de este ministerio dice textualmente: "La empresa del Ferrocarril Central Argentino no ha pagado desde marzo de 1872 los intereses de las épocas correspondientes. Preguntado el directorio sobre la causa de esta demora, tanto más extraña cuanto que el Gobierno ha atendido con toda regularidad el pago de la garantía, ha contestado con la nota que se registra en el anexo F, en que se incluye el desmentido que el mismo directorio creyó su deber dar espontáneamente a las publicaciones en que se atribuía tal postergación a irregularidades de parte del Gobierno en el pago de la garantía. El directorio anuncia que la empresa toma medidas para verificar el pago de los intereses atrasados." No obstante las promesas del directorio, el dividendo de 1872 no fue repartido. Quizá los fondos que debieron entregarse a los accionistas argentinos sirvieron para adquirir en propiedad las acciones de los que se dejaron llevar por el pánico. Los que resistieron, debieron enajenar sus acciones en 1877, fecha en que idéntico ardid fue puesto en juego.

• • •

Para redondear el 7% anual sobre los capitales ficticios del contrato, según las cuentas presentadas por el administrador del Ferrocarril Central Argentino en 1880 e insertadas por el ministro de Hacienda, doctor Antonio del Viso, en la Memoria ministerial de ese año, el gobierno nacional entregó a la empresa las sumas siguientes:

Desde el 1º de mayo de 1866 al 30 de abril de 1867	\$ o/s.	195.150.92
" " " " " " 1867 " " " " " 1868	" "	214.952.70
" " " " " " 1868 " " " " " 1869	" "	188.560.47
" " " " " " 1869 " 17 " mayo " 1870	" "	209.820.81
" " 18 " " " " 1870 " " " " " 1871	" "	271.661.58
" " " " " " 1871 " " " " " 1872	" "	68.641.44
" " " " " " 1872 " " " " " 1873	" "	175.583.88
" " " " " " 1873 " " " " " 1874	" "	98.200.00
" " " " " " 1876 " 31 " dic. " 1877	" "	259.038.68
" " 1º " enero " 1878 " 17 " mayo " 1878	" "	95.014.85
" " 19 " mayo " 1878 " 31 " dic. " 1878	" "	177.893.24
" " 1º " enero " 1879 " 31 " dic. " 1879	" "	—
Total entregado por el gobierno a la empresa para completar la garantía, hasta 1879	\$ o/s.	1.954.608.57
Entregado en 1880, a cuenta garantías atrasadas	" "	170.314.86
		<hr/>
Total entregado por el Gobierno hasta 1880	\$ o/s.	2.124.923.43
En el ejercicio 1874-75 hubo un excedente que la empresa devolvió al Gobierno en cuentas de tráfico	" "	162.426.—
		<hr/>
Neto recibido por la empresa según su administrador	\$ o/s.	1.962.497.43

Y la empresa del Central Argentino afirma que aún el gobierno le adeuda por garantías atrasadas la suma de 222.714,06 pesos fuertes, que han sido objetadas por el Departamento de Ingenieros.

Estas cuentas demuestran que el Ferrocarril Central Argentino percibió anualmente los 553.280 pesos fuertes garantizados por el gobierno. Por otra parte el Ferrocarril Central Argentino, con excepción del año 1874, jamás confesó un rendimiento propio que exceptuara de pagos al gobierno ni que excediera de ese 7%.

Los intereses abonados al gobierno como rédito de las 17.000 acciones que poseía, según las correspondientes memorias de Hacienda, fueron:

Años	Intereses pagados por la empresa del Central Argentino como dividendo de las 17.000 acciones del gobierno
1870	\$f 113.412.70
1871	„ 115.333.35
1872	„ —
1873	„ 56.852.25
1874	„ 116.620.—
1875	„ 133.280.—
1876	„ 145.350.—
1877	„ —
1878	„ 74.664.—
1879	„ 74.664.02
1880	„ 91.007.12
1881	„ ?
1882	„ ?
1883	„ 102.816.—

La empresa del Central Argentino cobró el total de lo garantizado por el Gobierno y no repartió a sus accionistas el 7% asegurado por el contrato. ¿Qué sumas anuales necesitaba el Central Argentino para dar el 7% a los capitales reales invertidos en el negocio, que hemos estimado en 5.000.000 de pesos fuertes, de acuerdo con el presupuesto de Campbell, ampliamente corroborado por los costos reales de las líneas nacionales y provinciales?

El capital de origen local requería un servicio anual de 190.750 pesos fuertes (7% de 2.725.000). El capital de origen británico requería 159.250 (7% de 2.275.000). Como la empresa percibía anualmente de la explotación de su línea o de los servicios del Gobierno la cantidad fija anual de 553.280 pesos fuertes, después de cumplir sus compromisos financieros quedaba con un remanente capitalizable de 203.280, según se resume en el siguiente cuadro:

Para servir al 7% de los capitales argentinos (2.725.000 pesos fuertes) el F.C.C.A. necesitaba anualmente	\$f 199.750
Para servir al 7% los capitales británicos (2.275.000 pesos fuertes) el F.C.C.A. necesitaba anualmente	„ 159.250
Para el servicio de los capitales reales, el F.C.C.A. necesitaba anualmente	„ 350.000

Como percibía de su tráfico, o era completada por el Gobierno, la suma fija anual de „ 553.280
El F.C.C.A. podía cumplir sus servicios financieros y quedaba con un remanente capitalizable de „ 203.280

¿Qué destino tuvieron esos excedentes anuales? Las oportunidades para reinvertirlos con extraordinarias ganancias en la República fueron incontables, pero supondremos que se los colocó en una inversión segura y que con ellos se adquirieron títulos nacionales argentinos del 6% de renta anual, que se capitalizó en un fondo de reserva. Esa reserva de títulos nacionales del 6% sumaba a comienzos de 1888 —año hasta el cual el Central Argentino no prolonga sus líneas— un capital disponible de 12.543.430 pesos o/s., de acuerdo con el siguiente cuadro, calculado con las más fehacientes informaciones.

RESUMEN DE LA CAPITALIZACIÓN DE LOS EXCEDENTES ANUALES DEL F. C. C. A.

Ejercicios	Sumas reales percibidas anualmente por el F.C.C.A. como producto de su tráfico y de las garantías pagadas por el Gobierno Argentino (1) Pesos o/s.	Sumas que el F.C.C.A. necesitaba anualmente para servir al 7% sus capitales reales Pesos o/s.	Sumas excedentes que quedaban a disposición del F.C.C.A. para ser capitalizadas en fondos de reserva Pesos o/s.	Capitales que los excedentes forman automáticamente en 1888, colocados en fondos públicos argentinos del 6% Pesos o/s.
1870-71	555.448	350.000	205.448	586.390
1871-72	555.448	„	205.448	553.197
1872-73	555.548	„	205.448	521.888
1873-74	540.253	„	190.253	456.000
1874-75	738.457	„	388.457	878.385
1875-76	540.253	„	190.253	405.830
1876-77	547.371	„	197.371	397.210
1877	547.271	„	197.271	374.530
1878	547.271	(2) 390.320	156.951	281.100
1879	547.271	390.320	156.951	265.160
1880	631.159	430.640	200.519	319.610
1881	680.585	„	249.945	375.850
1882	954.716	„	524.076	743.440
1883	1.076.105	„	945.465	1.265.300

1884	1.681.393	„	1.250.753	1.579.300
1885	1.417.954	„	987.314	1.175.950
1886	1.473.921	„	1.043.281	1.105.877
1887	1.691.061	„	1.260.421	1.260.421
Capital disponible total en 1888				12.545.430

(1) Las sumas anualmente percibidas por la empresa del Central Argentino son las computadas por el contador interventor de la Dirección de Ferrocarriles en el expediente núm. 019.499-Letra C-Año 1928. Esas sumas son un poco menores que las reales. Difieren también de las computadas por la Dirección de Ingenieros, que tomamos en cuenta más adelante. Las respetamos, aunque el error es evidente, porque provienen de fuente oficial y porque el contador interventor dice haberlas extraído directamente de una compulsada de los libros de contabilidad del F.C.C.A.

(2) Entre 1870 y 1884 el F. C. C. A. declara haber invertido en ampliaciones y mejoras de las líneas y de su material rodante 1.150.000 pesos o/s. Consideramos como efectiva esa inversión y agregamos el rendimiento necesario, 80.640 pesos o/s., para darle el 7% a contar de 1879. No tomamos en cuenta para el cálculo de los servicios reales el capital que se le reconocerá al F. C. C. A. en el Contrato de Rescisión de 1884, por las razones que se dan más adelante.

Hemos supuesto que los fondos de reserva formados con los excedentes se invierten en títulos, cuyos valores nominales están siempre disponibles, para que de ninguna manera pueda el lector presumir parcialidad en el estudio. Pero esos capitales de reserva debieron ser inmovilizados en otras "inversiones" no menos fructíferas que el Central Argentino: tranvías, usinas de gas y eléctricas y demás servicios públicos —en que, a veces, los "capitales" nominales debieron octuplicarse para disfrazar ganancias exorbitantes—, porque la maniobra de expansión que el Central cumple entre 1887 y 1890 se efectúa con dinero que proporciona el Gobierno y no con sus fondos propios, lo cual mostraría que esos fondos de reserva no podían ser liquidados con facilidad.

Así, pues, con el interés mínimo y más seguro, los financistas ingleses del Central Argentino —de cuya exclusiva propiedad es la reserva, de la que nunca tuvieron noticias ni el Gobierno ni los accionistas argentinos—, cuentan en 1888 con un capital excedente de 12.545.430 pesos o/s., es decir, cinco veces mayor que el capital que debieron movilizar en el origen

del ferrocarril, sin contar el producto de las ventas de tierras y los préstamos hipotecarios que simultáneamente hacen desde la Argentine Land and Investment Co. De tal manera, la feracidad del suelo, la laboriosidad de sus habitantes y las olas de inmigración, que anegaron el suelo argentino, se aunaron prodigiosamente para engendrar en proporción creciente "capital británico invertido en la Argentina".

• • •

No nos referiremos en adelante a estos fondos de reserva, que para toda clase de negocios disponen los financistas del Central Argentino. Contra toda lógica y verificación, suponemos que ni los productos de la línea ni los pagos del gobierno permitieron formarlos. El Ferrocarril Central Argentino procedió como si fuera una compañía insolvente. Seguiremos su técnica para atenernos, por otra parte, a los datos concretos de las publicaciones oficiales.

No seguiremos el desarrollo del Ferrocarril Central Argentino paso a paso. Nos condenaríamos a una tarea agobiadora y sin objeto. Durante 18 años, desde 1870 a 1888, el Ferrocarril Central Argentino permanece estable, sin construir un solo kilómetro de vía nueva. Trescientos noventa y seis kilómetros medía en 1870 y 396 kilómetros medía en 1888. En el transcurso de esos 18 años, el Gobierno nacional construyó 1.600 kilómetros de vías férreas (Ferrocarriles Andino, Argentino del Norte, Primer Central Norte y Segundo Central Norte). La provincia de Buenos Aires construyó 1.000 kilómetros (Ferrocarril del Oeste). Santa Fe construyó 587 kilómetros (Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe). Entre Ríos construyó 288 kilómetros (Ferrocarriles de Entre Ríos). El Ferrocarril Central Argentino se mantuvo encerrado en sus 396 kilómetros como sofocado y abotagado por el trabajo de digerir y capitalizar en su favor las inmensas riquezas que habían sido puestas a su disposición. En nada contribuyó al progreso ferroviario del país y de más en más su arquitectura y su espíritu de empresa se asemejaron al de una sociedad finan-

ciera que habría de absorber y conglomerar en su favor el trabajo de otras compañías.

El Ferrocarril Central Argentino no avanza un solo kilómetro en esos 18 años, aunque introduce algunas mejoras en sus líneas que justifiquen las maniobras financieras con que disimula sus ganancias y prepara el mecanismo para el futuro. Cambia de ubicación la estación terminal de Córdoba, ensancha su línea con doble vía hasta Tortuga, porque una sola no soporta el intenso tráfico, aumenta su material rodante y de tracción, construye estaciones nuevas que transforman, milagrosamente, el campo en pueblo y aun en ciudad, valorizando las tierras colindantes que le pertenecen hasta en su última pulgada. Cada mejora se multiplica como un eco en sus cuentas de capital. La empresa tiene amplia libertad de acción para operar con sus libros de contabilidad, legalmente concedida por el decreto del 10 de noviembre de 1873, firmado por el presidente Sarmiento y su ministro Uladislao Frías, que más tarde actuaría como representante legal de ferrocarriles ingleses.

Traspuesta la crisis de 1875 y 1876, las entradas brutas del Ferrocarril Central Argentino crecen con flujo tan enérgico que amenazan desbordar de los cauces financieros que deben contenerlos. Examinaremos un poco las causas a que obedece el florecimiento del tráfico. Un ferrocarril es naturalmente poblador, y aunque el Central Argentino retarda el progreso de su zona por las vastas extensiones que mantiene desiertas a la espera de su valorización, el crecimiento espontáneo de las poblaciones, los incrementos violentos de la inmigración y de los cultivos multiplicaron el movimiento de pasajeros y de mercaderías, aunque sus pasajes y fletes fuesen paralizadores. Las tarifas y pasajes generales del Central Argentino eran un 50% más caros que las correspondientes del Ferrocarril Oeste, que, sin embargo, rendían beneficios que oscilaban del 7% al 12% anuales. El Ferrocarril Oeste cobraba, por ejemplo, 0,022 pesos o/s por kilómetro en primera clase. El Central Argentino, por el mismo servicio, cobraba 0,031 pesos o/s.

Además del crecimiento de su zona de influencia, el Ferrocarril Central Argentino gozaba el aporte de las dos grandes líneas confluentes que el gobierno nacional le había construido: el Andino, que volcaba en Villa María el tráfico de las

provincias andinas y el Central Norte, que transbordaba en Córdoba el de las provincias del Norte.

Pero quizá la contribución más eficaz que se le proporcionó al Central Argentino fue el de la eliminación de su competidor, el transporte a sangre. Los convoyes de carretas y de mulas continuaron fluyendo al costado de las vías en una lucha incansable con los meteoros y los arroyos de fango de los caminos. Miles de obstáculos legales se sumaron a los obstáculos naturales. Fue una lucha despareja, muy semejante a la que hasta hace unos años empeñaron los automotores. Fue una lucha de una multitud de pigmeos inermes contra un gigante armado con los privilegios jurídicos de la legalidad. Algunas de las medidas restrictivas del transporte a sangre han llegado hasta nosotros. Las otras se perdieron para siempre con las carretas y las tropas mismas, como se perderán todas las que se adoptaron contra el automotor. En 1876, por ejemplo, el Departamento de Ingenieros formuló un arreglo "para hacer desaparecer la competencia de las tropas de carros", según los términos textuales. "Se convino que las cargas de Mendoza y San Juan vendrían a Villa Mercedes, en San Luis, para seguir por ferrocarril hasta Rosario, estableciendo para ellas una tarifa especial." Un arreglo semejante se trató entre el gobierno nacional y el Ferrocarril Central Argentino para el transporte directo de la carga de Tucumán a Villa Mercedes. A fines de 1878 se eliminó a los troperos con el pretexto de quebrar un supuesto monopolio, como si el monopolio más terrible no fuese el ferrocarril extranjero. En su elemental *Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos*, escrita por el ingeniero Emilio Revuelto para una revista de los ferrocarriles ingleses, se dice: "A fines de 1878 los contratos con los troperos de San Juan y Mendoza fueron modificados con objeto de hacer desaparecer el monopolio que tenían los propietarios de carros que firmaron el convenio." Así, uno a uno, los antiguos transportadores fueron anulados por el delito de molestar a una empresa de ferrocarriles. Por allá se habrán quedado en las márgenes desoladas del Desaguadero, resignados ante la magnitud de las fuerzas del Estado argentino orientadas contra las posibilidades del país. Con ellos terminaron las últimas válvulas de contención y las únicas referencias en cuanto a

tarifas que se oponía al libre desenvolvimiento de los ferrocarriles ingleses.

• • •

A partir de 1880 los ingresos del Central Argentino superan las previsiones más optimistas. Es un torrente de dinero que inunda las arcas de la empresa. Sus beneficios líquidos por kilómetro alcanzarán en 1884 a triplicar los obtenidos por los ferrocarriles más opulentos de la República. Según la Memoria del Departamento de Ingenieros, los beneficios líquidos por kilómetro de vía obtenidos en 1884 sumaron:

Ferrocarril	Ganancia líquida por kilómetro de vía
Nacionales:	
Oeste	\$ m/n. 1.693
Andino	" " 595
Central Norte	" " 1.499
Particulares:	
Sud	" " 1.667
Buenos Aires y Rosario	" " 2.368
Central Argentino	" " 4.238

El Ferrocarril Central Argentino ha previsto desde 1880 esta opulencia y los riesgos que para sus finanzas ofrece. En 1880 el beneficio líquido ya amenaza rebasar del 7% de los capitales ficticios, y el Ferrocarril Central Argentino se enfrenta a la necesidad de devolver al gobierno los fondos recibidos en concepto de garantía. El artículo 15 del contrato de 1863 dice textualmente: "El Gobierno garante a la Compañía en la explotación del ferrocarril un interés del 7% anual sobre un costo fijo de 6.400 libras por milla debiendo satisfacer anualmente la diferencia entre este interés y el producto líquido de la explotación, cuando éste fuera menos; pero, si excediese en lo sucesivo, el exceso se aplicará al reintegro de las cantidades pagadas por el Gobierno." Lo percibido por garantía,

que en 1881 ascendía a 2.126.880 pesos o/s., era, pues, una deuda de la compañía al gobierno.

Según las cuentas del Departamento de Ingenieros, que debemos juzgar, a lo menos, imparciales, puesto que su jefe, don Guillermo White, sería más tarde director del Ferrocarril Central Argentino, las ganancias netas de esta empresa fueron:

En 1880 las ganancias del F.C.C.A. ascendieron a \$ o/s.	659.982
" 1881 " " " " " " " "	713.318
" 1882 " " " " " " " "	1.014.853
" 1883 " " " " " " " "	1.387.790
" 1884 " " " " " " " "	1.681.393

De acuerdo a la misma Memoria del Departamento de Ingenieros para los años 1881-83, la capitalización del Central Argentino se encontraba en el siguiente estado:

Capital realizado del F.C.C.A.	\$ o/s. 6.552.000
Capital del F.C.C.A. con ganancia del 7% garantizada por el gobierno	" " 8.143.236
Capital que el F.C.C.A. declara "invertido"	" " 9.072.000

Este cuadro comprueba que el ferrocarril había logrado hacer aumentar su capital garantido, que, según el contrato de 1863, debía ser solamente de 7.904.000 pesos fuertes; los 239.236 garantidos en exceso, corresponden, en su mayor parte, al traslado de la estación Córdoba y a la moneda en que el capital estaba considerado. Una libra valía cinco pesos fuertes, y cinco pesos oro con cuatro centavos. La diferencia del cambio se incluye en el capital garantido. El 7% de 8.143.236 pesos o/s. es 570.026. Todo producido por la línea a Córdoba que superaba esa cantidad debía ser dado al gobierno hasta resarcirlo de las inversiones de garantías, según lo ordena el contrato de 1863. Es decir, que el Ferrocarril Argentino debió entregar al gobierno nacional las siguientes sumas:

En 1880 debió reintegrar al gobierno \$ o/s.	89.956
" 1881 " " " " " " " "	133.291
" 1882 " " " " " " " "	444.827
" 1883 " " " " " " " "	817.764
" 1884 " " " " " " " "	1.117.387
	<hr/>
	\$ o/s. 2.597.225

El Ferrocarril Central Argentino eludió el cumplimiento de su compromiso contractual. Residió entonces aquí, ocasionalmente, el ex cónsul británico en la República, Frank Parish, presidente de los directorios del Ferrocarril Sud y del Central. Los principales objetivos de su viaje —además del deseo vehemente de rever una vez más nuestro hermoso país—, fue evitar la expropiación del Ferrocarril Sud que amenazaba realizar el Ferrocarril Oeste y la provincia de Buenos Aires, y buscar una combinación decorosa mediante la cual el Ferrocarril Central Argentino se librara de la obligación de devolver sus ganancias excedentes al gobierno nacional.

La Memoria del Departamento de Ingenieros, correspondiente a los años 1881, 1882 y 1883, conjuntamente, nos da cuenta de la iniciación de los trámites. Dice: "En el mes de setiembre de 1881 el señor Frank Parish, en representación del directorio de la compañía Central Argentino, se presentó al Gobierno proponiendo como base de arreglo los siguientes puntos:

"1º Renuncia absoluta por parte de la compañía a todo derecho sobre la garantía.

"2º Cancelación completa de las sumas que adeuda la compañía por cuenta de la garantía, entregando ésta ciento catorce mil libras, en cuentas que adeuda el gobierno y cien mil libras en efectivo, o sea en conjunto doscientas catorce mil libras (1.078.500 pesos o/s.), equivalentes, según el cuadro que presenta, a 422.000 libras (2.126.880 pesos o/s.), con un descuento de siete por ciento anual en veinte años.

"El Departamento de Ingenieros y la Contaduría General demostraron que la compañía devolvería las sumas adelantadas en garantía en un período de seis a siete años, de modo que no fue posible arribar al arreglo proyectado. Como los productos líquidos del camino han tenido un aumento mucho mayor que el previsto, se ha venido a demostrar que la devolución de las sumas que adeuda la compañía se verificará en un número de años menor que el supuesto".

El rechazo del arreglo —que proponía saldar la deuda con la mitad de lo debido— no amilanó a los representantes del Central Argentino. No es posible seguir con minuciosidad los trámites de la gestión, porque la Memoria del Ministerio

del Interior de 1884 que debía tenerlos, ha desaparecido de todas las bibliotecas, públicas y privadas. El contrato llamado de rescisión de garantía —que debía llamarse de rescisión de compromisos del Central Argentino— basta, sin embargo, para desenredar el ovillo.

Aparentemente la compañía del Central Argentino se somete y se aviene a devolver las sumas percibidas del gobierno y renuncia para siempre a la garantía del 7% que le acuerda el contrato de 1863. Este convenio se firma el 23 de junio de 1884. El artículo 2º de este contrato de rescisión dice que "La empresa devolverá al Tesoro Nacional las sumas que ha percibido por razón de dicha garantía". Y el artículo 10, agregado como definitivo después, dice: "El Superior Gobierno declara quedar cumplidas las obligaciones de la empresa en cuanto se refiere al artículo 2º del presente contrato, en virtud de haber recibido de aquellas 16 letras sobre Londres por valor de 283.281 libras, a cargo del Central Argentine Railway Co.". También en la Memoria del Ministerio de Hacienda de 1885 se dan por ingresados "por devolución de las garantías acordadas a los ferrocarriles 1.462.802 pesos m/n". (Un peso oro tenía el valor de un peso moneda nacional.) Además, en la investigación realizada en 1928 por la Dirección de Ferrocarriles, a pedido de la Cámara de Diputados (Exp. Nº 019499, letra C/1928), se dice que la empresa pagó 1.426.937 pesos o/s. en letras y 197.837 en cuentas de tráfico, que en total asciende a 1.624.774, y se termina afirmando que: "De lo expresado resulta que la empresa ha devuelto al gobierno el total de la suma que recibió en concepto de garantía."

A pesar de tantas y tan autorizadas aseveraciones, no es posible afirmar que el Ferrocarril Central Argentino cumplió sus compromisos contractuales. La clave de la maniobra está escondida en el artículo más corto del contrato de rescisión, el artículo 4º, que dice textualmente: "El capital de la compañía queda fijado en 2.200.000 libras esterlinas" (11.088.000 pesos o/s.). Inocentemente, el contrato de rescisión alza el capital reconocido del Central Argentino en 2.116.800 pesos o/s. sobre el más alto y abultado que la empresa se había atrevido a declarar hasta ese momento, que ascendía en 1883 a 9.072.000 pesos o/s. Esa diferencia de 2.116.800 no repre-

senta el valor de las obras por construirse en el futuro, como podría sospecharse. Se refería, exclusivamente, a lo ya librado al servicio público. Para el futuro se incluyó el artículo 3º, que autorizaba a la compañía "a elevar su capital hasta donde lo repare necesario o conveniente". Resumamos las operaciones sucesivas, para clarificar este asunto.

La empresa del F. C. C. A. tenía un capital financiero emitido y realizado, que de acuerdo a todas las comprobaciones, media el valor real de las obras construidas de \$ o/s. 6.552.000

El Gobierno Nacional le garantiza una ganancia del 7% sobre un capital ficticio, calculado de acuerdo con el contrato generoso de 1863 de " " 8.143.236

El capital máximo que el F.C.C.A. se había atrevido a declarar como valor de sus líneas, ascendía a " " 9.072.000

El ferrocarril debe al Gobierno lo percibido por garantías hasta 1883 " " 2.126.880

Paga en letras sobre Londres	.....	\$ o/s.	1.462.802
Paga en cuentas de tráfico	.....	" "	197.837
Se le condona	.....	" "	466.241
		\$ o/s.	2.126.880

Se le reconoce, en cambio, un capital "invertido" de " " 11.188.000

Es decir, que se aumenta sin razón el monto del capital ficticio en " " 2.116.800

Es decir, que la deuda que el ferrocarril tenía con el gobierno fue cargada a la economía argentina como un genuino "capital británico invertido en la Argentina". Estudiaremos las consecuencias de la operación, pero antes debemos demostrar: 1º, que el llamado "capital emitido" podría considerarse como el capital real; 2º, que, en todo caso, el llamado "capital garantido" cubría con holgura las erogaciones que debieron realizarse para construir y equipar la línea a Córdoba, en las condiciones en que se encontraba en 1883, y 3º, que el denominado "capital invertido", era un capital ficticio. Basta para ello comparar los costos kilométricos que resultan, con los

costos de los ferrocarriles estadales, que resumimos en el cuadro siguiente:

Ferrocarriles	Capitales en pesos o/s.	Kilómetros	Capital por kilómetro en pesos o/s.	Número de locomotoras	Número de coches de pasajeros	Número de vagones de carga
Oeste	15.442.855	779	19.823	90	101	2.749
Andino	13.678.841	767	17.834	55	61	448
Central	(1) 6.552.000	396	16.540	34	24	551
"	(2) 8.143.230	396	20.560	34	24	551
"	(3) 9.072.000	396	22.920	34	24	551

(Datos de la Memoria del Departamento de Obras Públicas de 1884 y de la Memoria del F. C. Oeste.)

- (1) Capital financiero emitido.
 (2) Capital reconocido y garantizado.
 (3) Capital declarado por la empresa.

De este cuadro se desprende que el capital financiero emitido de 6.552.000 pesos daba un promedio para el Central Argentino muy semejante al del Ferrocarril Andino, propiedad de la nación, que tenía un equipo rodante superior y sobre cuya construcción habían gravitado fletes de que estaba libre el Central. El capital reconocido por el gobierno y garantizado hasta ese momento, daba para el Central Argentino un promedio kilométrico superior al del Ferrocarril del Oeste, con el cual no podía compararse. El capital declarado era evidentemente excesivo.

Se deduce que reconocer al Central Argentino un capital de 11.188.000 pesos o/s. era legalizar un bochornoso aguamiento, o en otras palabras, cargar sobre la economía argentina el servicio de ese capital. Por el servicio anual de ese excedente de 2.116.800 que el gobierno le reconoció como invertido al Central Argentino en 1884, el pueblo argentino ha pagado, con fletes y pasajes, desde esa fecha, más de 20.000.000 de pesos moneda nacional de intereses y aún hoy sigue y seguirá sirviéndolo hasta la eternidad como si fuera "capital británico invertido en la Argentina".

Lo que prescribía el contrato de 1863 era asunto completamente diferente. Según él, la empresa debía entregar lisa y llanamente las entradas anuales que superaran al 7% de los capitales garantizados, sin aumentar por eso los capitales. Si el contrato de 1863 se hubiera cumplido, el Ferrocarril Central Argentino hubiera liquidado su deuda con las superganancias de 1880 a 1884, y el capital debió continuar siendo de 8.143.230 pesos o/s. Pero en ese caso los dividendos que el Ferrocarril Central Argentino hubiera debido declarar, hubieran alcanzado al 17% en 1883 y al 21% en 1884, y las tarifas del Central Argentino hubieran debido ser rebajadas en un 50%, por lo menos. Con el aguamiento legal, la empresa, poco después, encontró pretexto para aumentarlas, pues los dividendos eran apenas numéricamente aceptables.

Si como, generosamente, hemos supuesto que el capital reconocido y garantizado hasta 1883 es el capital real del Central Argentino, tenemos que para servirlo al 7% entre 1880 y 1886, la empresa ha necesitado en total 3.990.018 pesos o/s. Además ha pagado al gobierno en concepto de reintegro 1.462.802, que hacen un total de 5.442.820. Pero el producto de su línea a Córdoba ha recibido un ingreso líquido en los siete años, de 8.349.110 pesos o/s. Ha podido con él saldar los compromisos a que estaban habituados sus accionistas y directores y quedar con un remanente líquido de 2.896.230 pesos oro sellado, que los directores van a invertir en líneas que aumenten el patrimonio y permitan nuevas inflaciones de capital, todo esto, haciendo caso omiso de la capitalización de los excedentes, que no tomamos en consideración.

• • •

A partir de 1884 el Ferrocarril Central Argentino está libre de toda fiscalización. La única restricción es que sus ganancias no superen al 12% del capital que el gobierno vaya reconociendo como invertido. Pero no ganar un 12%, por mucho que se abulten los capitales, es de por sí una tarea de inteligencia y diligencia. La línea a Córdoba es de una productividad extraordinaria, muy parecida a esos pozos de petróleo

que la exploración descubre de pronto y en los que la riqueza mana tan abundantemente que es muy difícil contenerla, en-dicarla, envasarla y transportarla. A pesar de todas las precauciones financieras adoptadas por los dirigentes del Central Argentino, los ingresos líquidos rebasan del límite legal, según se observa en el siguiente cuadro.

RENDIMIENTO QUE SIGNIFICAN

Años	Ganancias líquidas de la línea a Córdoba en pesos o/s.	Sobre el capital garantido hasta 1884 de 8.143.236 pesos o/s.	Sobre el capital declarado por la empresa hasta 1884 de pesos o/s. 9.072.000	Sobre el capital reconocido en el contrato de rescisión de 1884 11.118.800 de pesos o/s.
1882	1.014.853	12 %	11 %	9.10 %
1883	1.387.790	17 %	15 %	12.40 %
1884	1.681.393	21 %	19 %	15.— %
1885	1.417.954	17 %	16 %	12.60 %
1886	1.473.921	17 %	16 %	12.70 %

Dos medios tiene a su disposición el ferrocarril para disminuir sus ganancias y no exceder los límites legales, que en el caso del Central Argentino es el 12%: 1º Simular gastos, que disminuyen las ganancias líquidas y que se contabilizan aparte. 2º Aumentar su capital nominal para que los ingresos, al repartirse sobre un capital numéricamente mayor, presenten un dividendo más bajo.

No podemos investigar la legitimidad de las cuentas de gastos del Ferrocarril Central Argentino. Ésa es ya labor que solamente el gobierno podría emprender, aunque la simulación es tan amplia que se trasluce a ojos vista. Pero sí podemos rastrear las variaciones de capital que la empresa efectúa con el apoyo oficial. Con pretexto de algunas mejoras, el Gobierno Nacional, por decreto del 31 de enero de 1886, reconoce al Central Argentino un capital de 12.434.000 pesos o/s. El 16 de junio de 1888 el capital vuelve a ser aumentado, por decreto, a 13.508.000. De esta manera, sin que las entradas hayan disminuido, el porcentaje del interés ha bajado:

En 1887 a 12.28 %

„ 1888 „ 11.08 %

Pero esto no es suficiente. Se está rozando siempre un límite peligroso, que puede justificar en cualquier momento una intervención fiscal. Además, por táctica, el financista inglés odia los dividendos llamativos que dificultan el crecimiento del dominio económico, provocan medidas defensivas y no pueden justificar el amparo de la diplomacia para nuevas exigencias. En el caso del Central Argentino la operación debe proyectarse en grande. Hay que constituir todo un sistema de transporte que abarque la región cerealista por excelencia. Hay que absorber algunas compañías menores, cuyo desorbitado capital por kilómetro permitirá disimular el del Central Argentino. Hay que construir ramales nuevos para poder filtrar enormes gastos de construcción que nadie vigila. Hay que ir a dominar las salidas del puerto de Buenos Aires. Para desvanecer sus ganancias de pequeña compañía, el Ferrocarril Central Argentino se dispone a ser una gran empresa. Esa operación, se cumple con cierta precipitación de 1887 a 1890. Para emprenderla, el Central Argentino tiene abundantes fondos de reserva extraídos de la explotación de su línea de Rosario a Córdoba.

La ley 2003, del 24 de setiembre de 1887, autoriza a la empresa a construir el ramal de Cañada de Gómez a Las Yervas, sin determinar precios, costos ni capitales a invertir. La ley 2030, del 28 de setiembre de 1887, autoriza la línea de Cañada de Gómez a Pergamino (143 kilómetros), sin fijar precios, costos ni capitales. El 18 de octubre de 1888, la ley 2386 autoriza la línea de Pergamino a San Fernando, sin fijar precios, costos ni capitales. Para construir ambos ramales, el decreto del 28 de junio de 1889 autoriza a la empresa a aumentar su capital en 1.000.000 de libras (5.040.000 pesos o/s), cifra evidentemente excesiva. La línea va empalmar con el Ferrocarril Norte en la estación Victoria, donde la filial del Central Argentino, Argentine Land and Investment Co., ha adquirido las tierras circundantes, invirtiendo 59.404 libras.

En 1890 el Central Argentino toma a su cargo el Ferrocarril del Norte y así llega a Buenos Aires, vía Cañada de

Gómez, Pergamino, Victoria. No intercalaremos la historia del Ferrocarril del Norte que, como el Central, "operó" con las garantías fiscales y cuya formación financiera superó todos los abusos posibles.

El Ferrocarril del Norte, que iba de Retiro a Tigre, medía 30 kilómetros de longitud total. El Ferrocarril Central Argentino lo incorporó a su activo, reconociéndole, a los fines de la contabilidad pública, un capital de 1.306.550 libras, que se saldó con papeles financieros del mismo Central Argentino. El capital asignado al F. C. del Norte (1.306.550 libras, igual a 6.585.012 pesos o/s da un promedio de 219.499 pesos o/s por kilómetro, lo cual es de por sí índice suficiente del calibre de la operación.

El decreto del 11 de enero de 1889, firmado por Pellegrini y Eduardo Wilde, aprueba "el convenio celebrado en Londres entre los directores de las compañías de los ferrocarriles mencionados", sin detenerse a determinar los valores en que esa transferencia se efectuaba ni a medir sus consecuencias nefastas para la economía nacional. Aprobar el convenio significaba sancionar implícitamente y sin llamar la atención el vergonzoso capital asignado al Ferrocarril del Norte, y reconocer, por lo tanto, una desorbitada simulación de capital para el futuro. Esos 6.585.012 pesos o/s, producto de una manipulación de papeles financieros, se agregaron al "capital invertido en la Argentina por el Central Argentino". Esta maniobra —a pesar del apurado decreto de 1889— recién se formalizó en escritura pública, en Londres, el 29 de octubre de 1901, con retroactividad al 2 de agosto de 1888, y fue aprobada por el parlamento británico con la ley titulada: "Buenos Aires Northern Railway Co. S. Act.", en que todas las combinaciones de capital se discriminaban prolijamente.

En junio de 1890, el Central Argentino compra a la Western Railway los ramales que van de Pergamino a Luján y a San Nicolás, que la Western Railway adquirió a la provincia de Buenos Aires. Ese mismo año, el Central Argentino declara haber invertido en la República 34.020.000 pesos o/s; el capital que declara en 1891 es de 5.688.497. El aumento inmoderado del costo kilométrico demuestra que esos capitales son en su mayoría imaginarios, producto del juego de contabilidad.

COSTOS KILOMÉTRICOS DEL F. C. C. ARGENTINO

Años	Kilómetros de longitud	Capital en pesos o/s.	Costo promedio del kilómetro en pesos o/s.
1884	396	8.143.230	20.560
1888	396	13.508.000	36.630
1891	1.147	50.688.497	44.190

Con este abultamiento de los capitales invertidos, las ganancias ya no corrían peligro de ser objetivadas en dividendos numéricamente grandes. El interés dado por el Central Argentino, que registran las *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*, baja hasta despertar conmiseración. Fueron:

RENDIMIENTO DEL CENTRAL ARGENTINO DESPUÉS
DE SU MANIOBRA DE 1887 a 1890

En 1890 el	2.71 %
„ 1891 „	0.89 „
„ 1892 „	1.62 „
„ 1893 „	2.45 „
„ 1894 „	2.81 „

Naturalmente, las acciones del Central Argentino, que en 1887 y 1888 se cotizaban en Londres con un premio de 70 y aun 80 % sobre su valor nominal, caen hasta no valer más que el 30 o el 40 % de su valor escrito. Los tenedores particulares ingleses —al margen de la maniobra que cumplen los directores del Central Argentino con la anuencia del Parlamento y asesoramiento del Foreign Office, que vigila todas las inversiones inglesas en el extranjero— protestan en todos los tonos y piden que el gobierno de la Gran Bretaña proteja sus ahorros y exija medidas de amparo a los gobiernos argentinos. Hasta el presidente Carlos Pellegrini se conmueve y, en su mensaje a las cámaras del 1º de mayo de 1891, dice que las pérdidas “sufridas por el capital extranjero empleado en el país pueden estimarse en más de 100.000.000 de libras, sin incluir empréstitos, y que como un dato para apreciar esa pérdida

puede tomarse el siguiente, sacado de una estadística inglesa: la baja en títulos y acciones de ferrocarriles argentinos en la Bolsa de Londres representa una pérdida para los tenedores de 20.000.000 de libras”.

• • •

Pero aun reconociendo el abultamiento de los capitales invertidos por el Central Argentino, puede creerse que, de todas maneras, el país debe agradecerle la construcción de esos 751 kilómetros que se trazaron entre 1887 y 1891. Olvidemos que parte de esos 751 kilómetros fue construida por la provincia de Buenos Aires para el Ferrocarril Oeste (323 kilómetros), y que otra parte pertenecieron al Ferrocarril del Norte (30 kilómetros). ¿Construyó o compró el Central Argentino esos 751 kilómetros con fondos levantados en Inglaterra? ¿El capital requerido provino del exterior? Nada de eso. Esos fondos, como los anteriores, salieron de nuestro país mismo.

Hemos deducido que de 1880 a 1886 el Ferrocarril Central Argentino, con las ganancias excedentes —que no repartió, como se demuestra con los dividendos que pagó por sus acciones al gobierno argentino—, debe haber formado fondos de reserva por valor de 2.896.230 pesos o/s, a los cuales habría que agregar los excedentes producidos en 1888, 1889 y 1890, que elevarían esas disponibilidades a más de cinco millones de pesos oro. Pero aun esa suma es insuficiente para comprar o construir los 751 kilómetros en que el Central Argentino extiende sus líneas.

Para construir o comprar 751 kilómetros son necesarios aproximadamente 15.000.000 de pesos o/s, tasando a 20.000 el kilómetro. La diferencia fue cubierta por el Gobierno Nacional, bajo la forma de suscripción de acciones, que después serían desvalorizadas por efectos de la misma actividad a que prestaba apoyo el gobierno con esa suscripción. En diciembre de 1884 el gobierno nacional posee 17.215 acciones del Central Argentino. En 1887 adquiere 4.205 acciones más. En 1888 adquiere 4.715 acciones de la emisión antigua y 13.000 acciones de la

nueva emisión. En 1890 adquiere 117.607 acciones nuevas de cinco libras cada una.

En mayo de 1890, en el Fondo del Tesoro, figuran como propiedad del gobierno 39.202 acciones de 20 libras cada una y 196.012 acciones de 5 libras cada una, que en total valen 8.495.963 pesos o/s. Todas esas acciones se liquidaron cuando, por efecto de la inflación, se desmedraron las acciones ordinarias del carácter, precisamente, de las que poseía el Gobierno. (Datos de los mensajes presidenciales de 1888, 1889 y 1890). Esta contribución gubernamental a la artimaña de inflación del capital del Central Argentino era contemporánea de la venta del Ferrocarril Oeste a estos mismos financieros. ¿Qué país puede resistir tales amputaciones y tan "equivocada" orientación de los negocios públicos?

Después de esta expansión precipitada, el Ferrocarril Central Argentino modera sus ímpetus hasta la languidez. En tres años ha incorporado a su red 751 kilómetros, con lo cual elevó su capital de 13.508.000 a 50.688.497 pesos o/s. En los cinco años siguientes, de 1891 a 1896, construye solamente 125 kilómetros de línea secundarios o sea 25 kilómetros anuales. La construcción más importante efectuada en estas fechas es el ramal de Pergamino a Melincué (San Urbano). Ese ramal fue concedido por la ley nacional número 3462. Como premio por la construcción, el gobierno de la provincia de Buenos Aires concedió al Central Argentino 10 chacras en el partido de Colón, que el ramal atraviesa (decreto provincial de enero 26 de 1898). Con otros pequeños ramales se completan los 1.272 kilómetros que mide en 1896.

Los 125 kilómetros permiten al Central Argentino aumentar su capital en 3.777.391 pesos o/s, lo cual da un promedio de 30.219 por kilómetro, valor excesivo para ramales de segundo orden. ¿Los fondos necesarios para construir los 125 kilómetros provienen de fuentes ajenas al mismo ferrocarril? Es ilógico suponerlo. ¿Por qué el Central habría de utilizar recursos extraños, poseyendo fondos propios de reserva, constituidos a costa de la economía nacional, en la cual nadie piensa? El capital del Central Argentino en diciembre de 1896 es de 54.465.888, según las *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*.

• • •

El 20 de setiembre de 1900 el Central Argentino adquiere, por su capital, un ferrocarril secundario llamado del Oeste Santafesino. Esa línea mide 216 kilómetros de longitud y va de Rosario a Casilda y Melincué. La adquisición se realiza sin movilización de efectivos, con el habitual trastrueque de papeles financieros. La transferencia es aprobada por el Gobierno Nacional, en un decreto de esa misma fecha, sin determinar capitales ni condiciones, es decir, aprobando, implícitamente, la estratagema financiera a que dio lugar.

El capital que el Ferrocarril Oeste Santafesino se atribuye a sí mismo, en su balance del 31 de diciembre de 1897 —que sirve de base para la transferencia—, es de 11.073.445 pesos o/s, cifra que para los rudimentarios 216 kilómetros de longitud da un capital promedio de 51.265 por kilómetro, valor alejado de toda interpretación honrada. ¿Cómo se formó ese "capital británico invertido en la Argentina"? Detengámonos un momento.

El Ferrocarril del Oeste Santafesino fue concedido por la ley provincial del 17 de octubre de 1881. La Provincia garantiza una ganancia del 7% sobre un costo calculado en 15.000 pesos fuertes por kilómetro. En total los 216 kilómetros de Rosario a Casilda y Melincué requerían una inversión de 1.296.000 pesos o/s (cuyo 7% anual el gobierno provincial aseguraba). Las sumas que el ferrocarril percibiera en concepto de garantía debían ser devueltas cuando las entradas líquidas excedieran el 7% (artículo 19 de la ley provincial).

Además, la ley le regalaba al concesionario 150 leguas de tierras en la Provincia (artículo 18). Por poco que valieran, esas 375.000 hectáreas de tierra debían valer más que el ferrocarril a construirse. Sobre estas bases, el gobernador Iriondo refrenda el contrato definitivo el 12 de noviembre de 1881.

¿Los fondos necesarios para construir la línea —1.296.000 pesos o/s— fue un capital que vino del exterior? No; esos fondos fueron proveídos por el Banco de la Provincia de Santa Fe, al cual el ferrocarril adeudaba 1.134.187,87 pesos o/s y 202.037 pesos m/n, sumas que el gobierno de la Provincia tomó a su cargo, muníficamente, en 1894.

En 1894 se rescinde la garantía. Se rescinde porque el ferrocarril hubiera debido comenzar a reintegrar los fondos

recibidos de la Provincia. A cambio de la rescisión, la Provincia "renuncia para siempre y absolutamente al derecho de reembolso de las cantidades que tiene pagadas a la empresa en cuentas de garantía" (artículo 7º del contrato), y además el gobierno de la Provincia hace suya la deuda "que el Ferrocarril tiene con el Banco de la Provincia por 1.134.187,87 pesos o/s y 262.037,63 pesos m/n" (artículo 8º del contrato de rescisión, firmado el 28 de diciembre de 1894). De las 150 leguas que le han sido entregadas al Ferrocarril, con la obligación de colonizarlas y poblarlas, nadie se acuerda.

El Ferrocarril del Oeste Santafesino dio pérdidas y rendimientos despreciables, según las estadísticas oficiales:

En 1892 rindió el	2,20 %
„ 1893 „	2,32 „
„ 1894 „	2,29 „
„ 1895 „	2,00 „
„ 1896 „	2,23 „

Olvidemos que el gobierno provincial desembolsa anualmente las sumas necesarias para completar el 7% y que, por lo tanto, esas cifras son falsas, y averiguemos la forma en que ese rendimiento se computa, porque los ingresos líquidos del ferrocarril hubieran bastado para asegurarle dividendos que van del 6 al 17,80%, según se desprende del siguiente cuadro:

Años	Ingresos líquidos proporcionados por la explotación del Ferrocarril Oeste Santafesino	Rendimiento sobre el capital asignado en el contrato de 1.296.000 pesos oro sellado
1892	\$ o/s. 87.901	6.00 %
1893	„ „ 232.355	17.90 „
1894	„ „ 229.235	17.80 „
1895	„ „ 199.965	15.40 „
1896	„ „ 225.823	17.70 „

Pero el Ferrocarril Oeste Santafesino declara un capital que el 31 de diciembre de 1897 ascienden a 11.073.445,63 pesos

o/s, integrado por acciones ordinarias que suman 3.923.833,33 pesos o/s, y por obligaciones que ascienden a 1.225.576 libras, o sea 6.176.903,04 pesos o/s. El resto lo conforman compromisos varios entre los que se encuentran 669.729,24 pesos o/s de "beneficios sin liquidar". ¿En qué pudo invertirse tan grande capital, si la construcción del ferrocarril sólo requería 1.296.000 pesos o/s? El activo del balance nos muestra que esa suma está invertida en el ferrocarril, que se calcula al doble de su costo, y en las tierras que le regaló la Provincia. El ferrocarril se tasa en el activo a 3.406.935,10 pesos o/s, y las tierras que le fueron donadas a 7.354.117,80.

Reproducimos a continuación el balance del Ferrocarril Oeste Santafesino, refrendado por mister Blyth, que sirve de base a la transferencia.

BALANCE GENERAL DEL FERROCARRIL OESTE SANTAFESINO
QUE SIRVE DE BASE EN SU VENTA AL FERROCARRIL
CENTRAL ARGENTINO

Según inventario practicado en 31 de diciembre de 1897; apreciadas las cuentas de curso legal al cambio de 275%

ACTIVO:

Secretaría	\$ o/s.	1.468,54
Útiles, instrumentos, impresos	„ „	5.241,33
Vía permanente	„ „	2.176.828,11
Obras de fábrica	„ „	147.732,33
Edificios	„ „	299.573,89
Tren rodante	„ „	626.510,25
Talleres y maquinaria	„ „	44.158,35
Material fijo de la vía	„ „	57.096,37
Muelles y canaletas	„ „	31.855,40
Telégrafo	„ „	16.470,53
Astillero	„ „	2.189,50
Mobiliario	„ „	4.117,73
Nueva salida de Rosario	„ „	6.913,63
Provincia (cuentas a cobrar)	„ „	36.965,30
Carlos Casado, cuenta especial	„ „	181.818,18
Existencia en caja y bancos	„ „	80.388,39
Terrenos	„ „	7.354.117,80

\$ o/s. 11.073.445,63

PASIVO:

Capital:		
5.950 acciones de \$f 100, a 3½ oro		
33.090 „ \$ o/s. 100	\$ o/s.	3.923.833,33
Obligaciones, por £ 1.225.576, a 5,04	„ „	6.176.903,04
Carlos Casado	„ „	135.953,94
Obligaciones de administración	„ „	17.959,40
Beneficios sin liquidar	„ „	669.729,24
Valores en suspenso	„ „	16.542,86
Obligacionistas	„ „	132.523,82
	\$ o/s.	11.073.445,63

C. W. BLYTH
Presidente

Como los verdaderos fondos para construir el ferrocarril, que ascendían a 1.296.000 pesos o/s, los proporcionó el Banco de la Provincia de Santa Fe y fueron pagados por el gobierno provincial, y como las tierras, que se tasan en 7.354.117, fueron entregadas gratuitamente por la Provincia, se deduce que los papeles financieros del Oeste Santafesino eran meros certificados de participación en el negocio, como los de la Western Railway o los del Central Argentine Railway Co. Este notable modelo de ferrocarril se refundió en el Central Argentino, según escritura otorgada el 19 de diciembre de 1900 y su capital de "acciones y obligaciones" está incluido en el "capital británico" invertido por el Ferrocarril Central Argentino.

• • •

A comienzos de este siglo, en 1901, el Ferrocarril Central Argentino, merced a sus anexiones, fusiones, compraventas y construcciones, mide 1.568 kilómetros de longitud y las longánimas estadísticas oficiales le asignan un capital de 63.309.274 pesos o/s.

El correr del tiempo y la multiplicación de la riqueza pública abocan al Central Argentino a dos graves problemas. El primero es la expiración del plazo de 40 años de libre introducción de materiales y de exención de toda clase de tasas e impuestos, porque esta empresa ya gigantesca, que maneja varias decenas de millones de pesos anuales, no contribuye con

un solo centavo al mantenimiento del Estado argentino, cuya función principal ha sido, sin embargo, la de tutelar sus intereses y los de las restantes empresas inglesas.

El contrato de concesión del 19 de marzo de 1863 dice: "Los materiales, útiles y artículos que fuere necesario importar del exterior para la construcción y uso exclusivo del ferrocarril, serán libres de todo derecho a su introducción durante el período de 40 años. Asimismo la propiedad del ferrocarril y sus dependencias serán libres de toda contribución o impuesto por el mismo término". El 19 de marzo de 1903, el Ferrocarril Central Argentino debía comenzar a abonar los derechos de aduana y las contribuciones que paga cualquier ciudadano, industrial, hacendado o comerciante argentino. El Ferrocarril Central Argentino eludiría el cumplimiento de esta última formalidad.

El segundo problema a resolver era, una vez más, impedir que las ganancias colmaran la medida legal y que aparecieran resumidas en dividendos llamativos, que pudieran despertar recelos o enconadas envidias en los productores locales. El ferrocarril tiene amplios medios para prever el desarrollo de su zona y calcular con bastante aproximación los ingresos futuros. Conoce al dedillo el movimiento de la inmigración, el desarrollo de las colonias, la productividad posible de los campos, porque todo está bajo su control en su zona de influencia. Las ganancias, a pesar del aumento inmoderado de los gastos y de las filtraciones de capital que se cuelan en las construcciones nuevas, colman todas las medidas. El siguiente cuadro resume esa carrera, trabada por la capacidad productora del país y el mecanismo financiero que absorbe su fruto.

Año	Kilómetros de vía del F.C.C.A.	Capitales que se le imputan al F.C.C.A. en las estadísticas oficiales pesos o/s.	Ganancias netas declaradas oficialmente por el F.C.C.A. pesos o/s	Rendimiento del capital, según los datos oficiales
1901	1.568	63.309.274	3.588.794	5,67 %
1902	1.661	66.034.036	3.632.070	5,50 „
1903	1.807	66.666.167	5.139.111	7,71 „
1904	1.807	67.175.552	5.475.153	8,15 „
1905	1.807	66.660.207	5.613.627	8,42 „
1906	1.830	67.452.807	6.194.802	9,18 „

La previsión de los directores del Central Argentino ya ha argüido, desde 1902, la solución de ambas emergencias. El Ferrocarril Central Argentino —empresa opulenta en disponibilidades, exuberante en fondos de reserva, que impelidos por su propia inercia y necesidad de reeditar nuevos intereses, se irradia en compañías de tranvías, en elevadores de granos en el puerto de Buenos Aires y en graneros y muelles en Rosario— se vende a otra compañía inglesa, se vende al The Buenos Aires and Rosario Railway Company Limited, ferrocarril cuya historia es semejante a la que vamos desarrollando que gozó de primas, garantías y subvenciones anormales. El convenio de compraventa se sella en Londres, el 10 de abril de 1902.

Esta venta es una simple argucia, para inflar aún más el capital y disimular ganancias. Se prueba: 1º Porque ambas compañías tenían directores que eran comunes, como Frank Parish. 2º Porque tenían algunos representantes locales que actuaban simultáneamente para ambas compañías, como Guillermo White. 3º Porque con anterioridad a la operación de compraventa ya obraban mancomunadamente en negocios que mantenían indivisidos, como los “elevadores y secadores de granos del puerto de Buenos Aires”, y 4º Porque la compañía compradora, “Buenos Aires y Rosario”, adopta, curiosamente, el nombre de la vendedora y se denomina en adelante Ferrocarril Central Argentino, que de esta manera se sobrevive a sí misma.

La simulación de venta permite aumentar ficticiamente el capital del Central Argentino en 25.277.807,22 pesos o/s, según el cálculo realizado en su oportunidad por el ministro de Obras Públicas, Civit; simulación igual al 38 % del “capital” que en 1902 declara el Central Argentino y que es de 66.034.036 pesos o/s. La operación se plantea así: el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario compra al Central Argentino, es decir, que las acciones y obligaciones del Central Argentino se permutan por acciones del Buenos Aires y Rosario, que simultáneamente cambia su nombre por el de Central Argentino. Como los títulos del Buenos Aires y Rosario dan menos renta que los del Central —porque su capital está más inflado—, además de permutarlos, a los tenedores de títulos del Central se les da un premio de 45 libras por cada 100 libras. Ese premio de 45 libras por

cada ciento se entrega a los tenedores en papeles de la nueva compañía; 30 libras “en acciones consolidadas de preferencia del 7 %” y “15 libras en títulos de capital ordinario de la nueva compañía”, según textualmente determina el contrato de compraventa. Transcribimos a continuación los párrafos pertinentes del convenio entre ambas empresas:

“La Compañía compradora —Buenos Aires y Rosario— toma a su cargo el cumplimiento de las siguientes obligaciones pendientes que antes estaban a cargo de la Compañía vendedora— Central Argentino:

“A) Un total de obligaciones por valor de 4.310.444 libras (o sea 21.724.637 pesos o/s).

“B) Los títulos de capital y acciones ordinarias de 8.500.000 libras (o sea 42.840.000 pesos o/s) de la Compañía vendedora —Central Argentino— *emitidos o a emitirse*, que se convertirán en capital de la Compañía compradora — Buenos Aires y Rosario.

“C) La compañía compradora —Buenos Aires y Rosario— creará 250.000 acciones que se llamarán en adelante acciones consolidadas de preferencia, del 7 %, de 10 libras cada una, y 1.275.000 libras de acciones ordinarias de la Compañía compradora —Buenos Aires y Rosario—, que serán distribuidas entre los tenedores de acciones de la Compañía vendedora —Central Argentino— en la forma que se menciona a continuación.

“D) La Compañía compradora —Buenos Aires y Rosario— entregará a los tenedores de títulos de capital o de acciones ordinarias de la Compañía vendedora —Central Argentino—, acciones consolidadas de preferencia del 7 %, por valor nominal de 30 libras y 15, valor nominal, en títulos de capital ordinario, por cada 100 libras que posean en títulos de capital o en acciones de la Compañía vendedora — Central Argentino.”

Esta simulación de compraventa fue muy resistida por el país. Había en el Parlamento algunos hombres honrados que se oponían a ella con argumentos irrefutables. Sobre todo, el litoral santafesino resistía con inusitada decisión. El país no

estaba aún totalmente maniatado por el "comprador único". Mientras se espera la sanción del convenio, el Central Argentino y el Buenos Aires y Rosario prosiguen actuando como si fueran entidades distintas, sólo emparentadas por el cinismo con que crean capitales a base de simples inscripciones en los libros de contabilidad y de regalo de títulos de renta de toda clase a los directores. Con voz justamente irritada, el doctor Celestino Pera denuncia esta nueva inflación. En un solo año, según las estadísticas oficiales, el Central Argentino ha elevado su capital en 22.288.496 pesos o/s, y ha construido nada más que 49 kilómetros de vía e introducido mejoras despreciables. El Buenos Aires y Rosario ha aumentado su capital de papeles en 10.906.045 pesos o/s, sin haber construido ni un solo kilómetro de vía ni introducido reformas o mejoras apreciables. El doctor Pera resume sus observaciones en el siguiente cuadro:

INFLACIÓN DE CAPITALES EN UN SOLO AÑO DE LOS FERROCARRILES BUENOS AIRES, ROSARIO Y CENTRAL ARGENTINO, SEGÚN LA ESTADÍSTICA OFICIAL (*)

	Capitales realizados en 1906	Capitales realizados en 1907
<i>Ferrocarril Buenos Aires y Rosario:</i>		
Capital en acciones	\$ o/s. 37.052.542	\$ o/s. 42.062.867
„ „ obligaciones	„ „ 32.347.980	„ „ 38.243.700
Total	\$ o/s. 69.400.522	\$ o/s. 80.306.567
Aumento de capital en un año: \$ o/s. 10.906.045		
Aumento de las vías: 0,00 kilómetros.		
<i>Ferrocarril Central Argentino:</i>		
Capital en acciones	\$ o/s. 45.980.170	o/s. 55.505.116
„ „ obligaciones	„ „ 21.472.637	„ „ 34.576.637
Total	\$ o/s. 67.452.807	\$ o/s. 90.081.753
Aumento de capital en un año: \$ o/s. 22.628.946		
Aumento de las vías: 49 kilómetros.		

(*) Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 3 de setiembre de 1909.

La compraventa del Central Argentino, o fusión, como se le designó después, fue aprobada en 1908 por la ley 6062, que concede a la nueva Compañía todos los privilegios acordados por la ley general de ferrocarriles 5315, es decir exención de aduanas e impuestos. Los dos problemas del Central Argentino quedaban resueltos simultáneamente.

El "nuevo" Ferrocarril Central Argentino, producto de la "combinación financiera" del antiguo Central Argentino y del Buenos Aires y Rosario, se atribuye a sí mismo, el 30 de junio de 1908, según su Memoria anual, un "capital invertido en la Argentina" de 152.828.911,70 pesos o/s y una extensión de vías de 3.876 kilómetros.

• • •

Esta fusión tuvo consecuencias nefastas para la zona servida con exclusividad por el sistema ampliado del Central Argentino. La valiente voz del diputado Pera denunció la extenuación industrial que sistemáticamente se practica en su zona, como en todos los otros ferrocarriles ingleses. En la sesión de la Cámara de Diputados del 25 de setiembre de 1909, decía el diputado Pera: "Tengo especial encargo de mis representantes ante el Congreso de traer a conocimiento de la Honorable Cámara dos hechos de la mayor importancia, y que no pueden revestir ni más triste ni más intensa gravedad. Sucede lo siguiente: que en lo que se ha dado en llamar hasta ahora el granero de la República, en el corazón de la región del trigo, en los centros más ricos y poblados de la provincia que tengo el honor de representar en esta Cámara, están cerrando sus puertas los establecimientos industriales, hasta ayer más prósperos, más fuertes e importantes. Se están clausurando las usinas, talleres y depósitos de una de las industrias madres del país. ¿Por culpa de quién o de quiénes? Los interesados lo dicen bien claramente: «No hay trabajo, ni es posible que lo haya sin ir a la quiebra o al desastre, a causa del exceso en los fletes de las empresas ferroviarias que no nos permiten trabajar sin arruinarnos.»"

En la sesión del día siguiente, el diputado Pera insistió en su tema. Dijo: "Seré breve, interpretando el apremio de la Cámara en la última sesión del año, pero soy diputado por Santa Fe y tengo que levantar mi voz ante un acontecimiento que es la preocupación de todos los diarios, tanto santafesinos como metropolitanos. Me refiero al cierre de los molinos que sigue produciéndose en la provincia de Santa Fe, y sobre cuyo asunto puedo traer y traigo a la Cámara datos que no pueden ser más concretos y elocuentes. He hablado, entre otros muchos, con un propietario de molino, de los más fuertes de la provincia de Santa Fe, el dueño del molino Carcarañá, y me ha dicho lo siguiente: «He tenido que cerrar el molino, porque ha faltado a su palabra y buena fe el Ferrocarril Central Argentino. Comprado el molino, lo he rehabilitado y al renovarlo lo he colocado en condiciones de poder hacer la competencia a los mismos colosos de Buenos Aires, pero después de haberseme asegurado que la empresa concedía el uso de las tarifas antiguas, anteriores a la fusión, se me ha impuesto el recargo y exceso de las tarifas nuevas, es decir, de las tarifas abusivas, de las tarifas escandalosas con que están arruinando las industrias todas del país los ferrocarriles fusionados.» El doctor Pera continúa citando casos concretos. Dice: "He hablado con el hermano del presidente de la comisión de obras públicas de esta Cámara, que es precisamente el propietario del molino del pueblo Candiotti, y me ha revelado el siguiente abuso, que sin embargo es tolerado y consentido por las oficinas y dependencias que debieran contenerlo: Una bolsa de harina, por un recorrido de 50 kilómetros, de Candiotti a Grutly, paga el mismo flete que se cobra desde Buenos Aires hasta la estación Grutly, con un recorrido de más de 10 veces la distancia de Candiotti a Grutly. Y esto no todo. Tengo a la mano las pruebas de los efectos y resultados inmediatos producidos por la aplicación de las nuevas tarifas de fusión del Central Argentino." Y continúa el diputado Pera enumerando la destrucción argentina que operan los ferrocarriles ingleses. Dice: "Lo que sucede en Santa Fe no es más que la repetición del caso producido con las industrias de la provincia de Córdoba." "En Santiago del Estero acontece otro tanto, a juzgar por uno de los diarios de aquella localidad, que afirma que hoy en Santiago, debido a las tarifas de los ferrocarriles fusionados en el Central Argentino, se encuentran los co-

merciantes santiagueños sometidos a volver al tiempo de la carreta, como lo denuncia en los siguientes términos *El Siglo*, de Santiago: «Los comerciantes han resuelto trasladar sus negocios y para eso se han visto obligados a hacer uso de carretas, por resultar más cómodo y económico este transporte primitivo que el de los fletes ajustados a las tarifas de los ferrocarriles fusionados». Y los comerciantes del norte no se han contentado con esto. Han llegado a mucho más, han tenido que complotarse para defenderse, decretando el boicot contra las empresas fusionadas, pero este boicot no les da ni les puede dar el resultado que esperaban. ¿Por qué? Por la declaración del mismo ministro de Obras Públicas, doctor Ramos Mejía, hecha ante el Senado al sostener que su ministerio no está resuelto a tolerar ni permitir que se hagan tarifas de competencia." (Cámara de Diputados. Diario de Sesiones de 1909, tomo 2º.)

Este revuelo pasó. Los diarios se acallaron, uno a uno. El doctor Pera cayó hundido en el silencio. Los molinos y las industrias del interior que habían resistido hasta ese momento, cayeron también. El país tiene que producir cereales y carne para consumo de Inglaterra, nada más. Todo lo que de alguna manera pueda contribuir al espíritu de independencia, debe ser ultimado, sin piedad. El Imperio es una cuestión de estómago, según la acertada definición de Cecil Rhodes: "El Imperio, lo he dicho siempre, es una cuestión de estómago. Si no queréis la guerra civil en Inglaterra, debéis convertirnos en imperialistas." (H. C. Morris, *The History of Colonization*.) El Ferrocarril Central Argentino, con plena libertad de acción, obedecía las directivas políticas del imperio. Aumentando su zona de influencia y asegurando su hegemonía económica en la República, los "financistas" británicos al mismo tiempo que para su propia fortuna, trabajaban en pro de la seguridad y de la grandeza del imperio británico.

• • •

Desde el momento que el Ferrocarril Central Argentino se acoge a los beneficios de la pródiga ley 5315, debe permitir cierto grado de intervención fiscal en su contabilidad. Hasta

ese momento ha actuado incontroladamente, con una licencia que no sería permitida por la legislación de ningún país civilizado del mundo. Ha convertido acciones en otras de tipo menor pero más numerosas, ha fusionado compañías con capitales ridículos, ha simulado inversiones, dado premios a los organizadores de negocios y simulado gastos ficticios hasta lo imaginable. En adelante deberá soportar la intervención fiscalizadora de la Dirección General de Ferrocarriles. Este control no es excesivamente molesto, por otra parte. Toda la intervención se reduce a un solo empleado que gana 500 pesos mensuales. Un solo empleado debe controlar el manejo de fondos que exceden los 100 millones semanales. El control es prácticamente inexistente, pues.

Sin embargo, la discriminación que las oficinas de la Dirección General de Ferrocarriles realizan sobre las cuentas y "estados de capital" que el ferrocarril presenta para su aprobación, consigue denunciar algunas operaciones fraudulentas, demasiado evidentes, con que el Ferrocarril Central Argentino va simulando capitales que no invierte o engrosando los que realmente coloca en obras y mejoras.

Los estudios de la Dirección General de Ferrocarriles se inician en el momento en que el Central Argentino se acoge a la ley 5315 y presuponen que el capital manifestado en 1908 por la empresa, de 152.828.911 pesos o/s, es un capital genuino. Desde el 30 de junio de 1908 hasta el 30 de junio de 1930, el Ferrocarril Central Argentino dice haber invertido en obras nuevas 223.219.503 pesos o/s, de tal manera que su capital sería en esa fecha, 30 de junio de 1930, de 376.048.414. La Dirección de Ferrocarriles demuestra que gran parte de esas cantidades son producto de manipuleos en los libros de contabilidad y de prestidigitación con papeles financieros y declara que sólo son legítimos 147.767.112 pesos o/s, es decir, los capitales reales han sido abultados en un 57%. No son los estudios de la Dirección General de Ferrocarriles análisis rigurosos, ni mucho menos: es apenas una depuración elemental de los más burdo y cínico. Resumamos estas anotaciones aleccionadoras en un cuadro:

CAPITAL DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (1)

Fechas	Según el F.C. Central Argentino \$ o/s.	Según la Dirección de Ferrocarriles \$ o/s.
30 de junio de 1908	152.828.911,70	152.828.911,70
" " " " 1930	376.048.414,—	290.596.023,—
Invertido entre 1908 y 1930 ..	223.219.503,—	137.767.112 —
Diferencia entre las declaraciones de la empresa y los estudios de la Dirección de Ferrocarriles	85.452.391,—	

Es decir, un aguamiento oficialmente comprobado, del 57% del capital verdaderamente invertido.

Este fingimiento de capitales es artimaña que se practica constantemente, año a año, aprovechando toda circunstancia favorable, según se detalla en el siguiente cuadro:

CAPITAL DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO, AL FINAL DE CADA EJERCICIO (2)

Ejercicios de junio a junio	Según el mismo Ferrocarril Central Argentino	Según la Dirección General de Ferrocarriles
30/6/08	152.838.911,70	152.828.911,70
1908/09	162.035.495,49	161.602.008,69
1909/10	177.445.029,28	176.717.586,23
1910/11	192.032.712,43	190.808.695,31
1911/12	208.204.386,26	195.668.274,—
1912/13	219.167.643,48	210.077.871,17
1913/14	252.678.920,45	226.381.697,47
1914/15	258.221.860,14	234.681.049,73
1915/16	286.576.016,15	239.379.820,47
1916/17	287.774.456,34	240.301.323,93

(1) *Tarifas Ferroviarias. Estudio de la Dirección General de Ferrocarriles sobre su revisión en el Central Argentino.* Buenos Aires, 1928.

(2) De 1908 a 1926, los datos han sido extraídos de la publicación oficial citada anteriormente. De 1926 a 1930, del *Informe y Conclusiones y Recomendación*, de la Junta Honoraria que presidía el doctor Roberto M. Ortiz.

1917/18	288.352.239,38	240.695.742,27
1918/19	289.173.988,73	241.406.793,75
1919/20	291.989.313,71	243.804.814,19
1920/21	298.122.563,78	247.365.659,61
1921/22	297.106.668,16	247.439.321,41
1922/23	298.431.461,21	248.479.290,09
1923/24	299.553.685,—	248.970.200,—
1924/25	301.683.567,59	249.035.895,—
1925/26	309.447.536,03	254.264.905,—
1926/27	316.155.633,72	260.447.606,—
1927/28	328.787.964,—	269.993.081,—
1928/29	354.154.149,—	277.629.661,—
1929/30	376.048.414,—	290.596.023,—

Con estos procedimientos, el capital del Central Argentino sube hasta límites grotescos. El capital promedio, que en 1909 era de 41.288 pesos o/s, crece hasta ser de 71.496 por kilómetro, sin que ninguna mejora lo justifique, según se desprende del siguiente cuadro:

	1909	1916	1925	1928	1931
Capitales \$ o/s.	161.441.748	284.249.640	301.683.568	328.787.665	398.020.007
Kilómetros	4.098	5.348	5.348	5.346	5.567
Capital por kilómetro de vía en \$ o/s.	41.288	53.174	56.431	61.501	71.496
Alcantarillas, luz total m.	3.474	4.594	4.668	4.679	4.920
Puentes y viaductos. Total m.	16.922	18.428	17.086	17.116	17.062
Estaciones	330	411	411	410	422
Galpones carga	433	550	556	659	611
Locomotoras	499	659	695	695	702
Coches pasajeros ...	514	675	721	703	860
Vagones carga	14.899	18.016	16.450	16.093	18.269
Ganancia que puede obtener por kilómetro de vía (6,8% sobre el capital) en \$ o/s.	2.807	3.615	3.837	4.182	4.861

De todas maneras, entre 1908 y 1930 —año en que detenemos la investigación, porque las informaciones ulteriores no merecen fe, el Ferrocarril Central Argentino habría invertido en todo el país 147.767.112 pesos o/s, que deberíamos agradecer hasta la eternidad con un dividendo de 6,8% anual. No entraremos a desmenuzar los gastos en que ese capital se invirtió. Ya hemos visto la impotencia de la Dirección de Ferrocarriles, confesada oficialmente por sus mismos directores, para valuar los materiales y elementos que el ferrocarril utiliza y que tasa a precios exorbitantes. No entraremos tampoco a hurgar ciertas contradicciones que impugnan todos los antecedentes técnicos y que al Central Argentino le reeditúan ganancias extras. Por ejemplo, la experiencia de todos los ferrocarriles del mundo ha demostrado que la electrificación es un buen negocio. El ahorro en los gastos de combustible y de personal permite servir al 6% los capitales que la electrificación demanda. Es decir, que la electrificación se paga por sí misma, y es, por tanto, un capital que merece consideración aparte del capital común ferroviario. Esto sucede en Inglaterra, donde el carbón es muy barato, según testifica el ferroviario británico Fenelon, en su documentado libro: *Economía Ferroviaria*. Aquí, donde el carbón es caro, porque está monopolizado por los mismos ferrocarriles, la electrificación sirve para aumentar los capitales por fuera de toda razón y para abultar las cuentas. A sus gastos normales por combustible, el Ferrocarril Central Argentino agrega casi un millón de pesos oro anuales por electricidad. Tampoco entraremos a investigar por qué, un edificio que cualquier empresa constructora argentina erigiría por 7 u 8 millones de pesos, le sale al Central Argentino a más de 20 millones. Supondremos que la cifra dada por la Dirección de Ferrocarriles es exacta y que, entre 1908 y 1930, el Ferrocarril Central Argentino invirtió en el país 147.767.112 pesos o/s.

No volveremos a retrotraer nuestro estudio a la época anterior a la ley 5315. Vamos a olvidar los enormes fondos de reserva acumulados que en ese momento posee el ferrocarril y supondremos que en 1908 se comienza una cuenta nueva. Por otra parte, los títulos que representan participación en un negocio que no necesita capital, como los de la Western Railway, Central Argentine Railway, Oeste Santafesino Railway, pasan

poco a poco a manos del público británico que, efectivamente, da por ellos dinero contante y sonante. Los promotores, directores y copartícipes del "negocio" pueden vender sus acciones y obligaciones en la Bolsa y adquirir propiedades o títulos británicos más limpios. Así Inglaterra entera —desde el gobierno de S. M.B., que percibe su capitación en forma de impuesto a la renta, hasta el último patán, que se recrea en las novelitas sentimentales— está solidarizada en el interés de que los "capitales invertidos en los ferrocarriles argentinos" rindan dividendos apreciables, cualquiera haya sido el origen.

Suponemos, por consiguiente, que en 1908 el Ferrocarril Central Argentino tenía un capital invertido en la República Argentina de 152.828.911 pesos o/s y que a partir de 1908 y hasta 1930, inmovilizó fondos en obras ferroviarias por valor de 147.767.112 pesos o/s. ¿Fue ése un capital virginal originalmente, sin conexión con el país y con las actividades locales del Central Argentino? No. Ese capital fue saliendo de aquí mismo bajo diversas denominaciones y retornó disfrazado de "capital británico". La operación fue y es legal, pero ya hemos visto cómo se confecciona la legalidad en la tierna penumbra de los despachos oficiales. El trámite del contrato firmado con Wheelwright en nada difiere de los contratos, leyes y decretos que van beneficiando a los ferrocarriles a lo largo de su historia, en detrimento de la unidad, de la salud y del bienestar de la Nación Argentina. La filtración de capitales, que luego aparecerán como flamantes "inversiones británicas", está autorizada por la reglamentación de la ley 5315, bajo la denominación de "fondos de renovación".

La ley 5315 entró a discusión de la Cámara de Diputados el 11 de setiembre de 1907. Fue aprobada, a pesar de la valiente oposición que se le hizo, en la última sesión de la Cámara. El Senado la sancionó en una sola sesión, sin discutir más que los primeros 10 artículos de los 22 que la integran. Esa ley, llena de franquicias para los ferrocarriles, cuyo estudio damos por separado, dice en su artículo 9º que "las tarifas de pasajeros y de carga serán intervenidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del producto bruto de tres años seguidos exceda del 17% del capital en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60% de las

entradas". El decreto reglamentario de la ley, fechado el 30 de abril de 1908, agrega una franquicia inusitada y ajena a la ley. Dice que entre los gastos se imputarán fondos especiales de "renovación" y que para "el importe correspondiente a la cuenta de reserva destinada a la renovación..." se tomará anualmente "el 2 ½ por ciento" del valor de los elementos del ferrocarril. Este decreto reglamentario es un documento. Es un papelito colocado entre dos tapas de cartulina. Es un expediente que no contiene nada más que el decreto. No hay informes de las oficinas técnicas que evalúen el monto de las filtraciones que se legalizan con esa autorización. No opinan ni el asesor legal de la Dirección de Ferrocarriles, ni el asesor legal del ministerio, ni el procurador general de la Nación, ni el procurador del Tesoro. ¿Pero todo eso qué importa? La legalidad para remitir grandes fondos anuales a Londres y hacerlos figurar como gastos de la explotación quedaba establecida. Era ministro de Obras Públicas el doctor Ezequiel Ramos Mejía, futuro director de los ferrocarriles ingleses Entre Ríos Railway y Noreste Railway.

Es difícil explicar con cierta razonabilidad qué es el fondo de renovación. Los técnicos suelen trazar unos gráficos, o se pierden en abstracciones algebraicas. Dicen que el capital es eterno y la materia física a que se aplica se extingue y que el fondo de renovación sirve para mantener en constante lozanía productiva a la materia física a la cual se aplica el capital, inmutable como Dios.

Ésta es, sin embargo, una explicación que no convence. Mantener, renovar, remozar, conservar, reparar las vías, los puentes, las locomotoras, las estaciones y los vagones de pasajeros y de carga es uno de los gastos normales de los ferrocarriles, que insume, según los años, del 40 al 20 % de los gastos totales anuales. Tomemos dos años extremos en la explotación del Ferrocarril Central Argentino, 1908, año en que se inicia en la vigencia de la ley 5315, y el año 1932, a que alcanzan las publicaciones oficiales y que por ser año de crisis los ferrocarriles dicen haber ajustado sus gastos.

GASTOS ANUALES DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO
PARA CONSERVAR, REPARAR Y RENOVAR SU PATRIMONIO
FÍSICO

	1908	1932
Para conservar, reparar y renovar las vías, estaciones, etc., gastó	\$ o/s. 3.355.941	\$ o/s. 4.247.843
Para conservar, reparar y renovar las locomotoras, gastó	" " 763.367	" " 3.039.074
Para conservar, reparar y renovar los coches de pasajeros, gastó	" " 549.469	" " 1.051.363
Para conservar, reparar y renovar los vagones de carga, gastó ...	" " 1.385.744	" " 1.507.588
Total de gastos de conservar, reparar y renovar su patrimonio	\$ o/s. 6.054.521	\$ o/s. 9.845.868
	40 % de los gastos totales del F. C. C. A.	18.80 % de los gastos totales del F. C. C. A.
Además de estas cantidades, el F. C. C. A. giró a Londres, en cada uno de esos años, fondos extras de "renovación" y "para accidentes" por	\$ o/s. 1.540.103	\$ o/s. 6.370.090

Los llamados fondos de renovación son girados anualmente a Londres sin intervención, fiscalización ni control de nadie. La declaración del director de Ferrocarriles, ingeniero Manuel Castello, es terminante al respecto. El 18 de julio de 1928, el ingeniero Castello decía ante la Comisión Especial de la Cámara de Diputados:

"La parte más delicada del problema de la Reserva de Renovación, que el Estado argentino tiene aún que resolver, es el siguiente: esas reservas se transfieren al extranjero y se manejan sin intervención del gobierno. Me he ocupado del problema y me es cómodo hacerlo aquí, porque es de carácter público. Lo he tocado en el segundo informe relativo al Ferrocarril Sud y habrá que

resolverlo algún día. Si bien su solución es delicada, no puede quedar como hasta ahora librada a la sola voluntad de las empresas."

Esos fondos de "renovación" tampoco se malgastan en cubrir posibles déficit de explotación. Para ello hay otras reservas que paga el país con sus pasajes y fletes. El ingeniero Castello es bien explícito. Dice:

"La reglamentación de la ley 5315 permite cargar a la cuenta de explotación como gasto, anualmente, varias partidas de reservas. Una es la citada de renovación que puede llegar al máximo de 2,5%. En el mismo artículo 8º del decreto reglamentario están detalladas otras reservas de la explotación ferroviaria. Hay además de esas reservas, una reserva general para malos ejercicios que se forma a costa del producto líquido, en la que no tenemos ninguna intervención, ni podíamos tenerla, desde que corresponde a la administración interna de la compañía el manejo del producido líquido del ferrocarril."

La declaración del ingeniero Castello es insospechable, puesto que él mismo es hoy un activo director de ferrocarriles ingleses.

De las declaraciones oficiales, del estudio de las cuentas de gastos anuales se deduce que los fondos de renovación son manejados por los directores ferroviarios a su entero arbitrio e inmediatamente girados a Londres. Esos fondos no se emplean en mantener en buen estado el activo físico de la empresa, pues para ello bastan y sobran los grandes gastos anuales que se dedican a su conservación, reparación y renovación.

Finalmente, estos fondos no son indispensables para el funcionamiento del ferrocarril, puesto que ninguno de los ferrocarriles estaduales lo forma, a pesar de constituir en conjunto una red de 8.900 kilómetros de longitud.

Junto con los "fondos de renovación" se envían a Londres otros llamados "fondos para accidentes". Estos fondos no se utilizan para accidentes. Para eso están los "gastos judiciales" y numerosas cuentas de gastos generales. Los capitalizaremos

junto con los de "renovación", porque están autorizados por el mismo decreto reglamentario de la ley 5315.

¿En qué inversión se colocan esos fondos de reserva que con el título de "renovación" y de "accidentes" lleva anualmente a Londres el Central Argentino? Pueden invertirse en el mismo Ferrocarril Central Argentino y ganar así el premio de 57% con que el Central abulta sus inversiones y dar réditos, por tanto, del 10 y el 11%. Pero supongamos que se colocan en títulos del gobierno argentino del 6% anual de renta. Sus rendimientos capitalizados constituyen en junio de 1930 un capital de 154.679.238 pesos o/s, es decir, prácticamente igual a lo "invertido" durante ese mismo tiempo por el Central Argentino, que de 147.767.112 pesos o/s.

FONDOS QUE AL MARGEN DE LAS CUENTAS DE EXPLOTACIÓN Y CONSERVACIÓN, EL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO REMITE ANUALMENTE A LONDRES, ADEMÁS DE SUS GANANCIAS

Años	Fondos llamados de "renovación"	Fondos llamados "para accidentes" pesos o/s.	Fondos girados anualmente que aparecen como "gasto de explotación" pesos o/s.	Invertidos en títulos argentinos al 6% anual, constituyen en 1930 un capital de peso o/s.
1908	1.302.520	237.583	1.540.103	5.883.600
1909	1.171.267	310.996	1.482.260	5.342.100
1910	1.595.509	819.689	2.415.198	8.211.300
1911	1.348.861	260.598	1.609.459	5.045.000
1912	1.595.103	237.531	1.852.634	5.605.600
1913	2.415.737	283.402	3.699.208	10.561.000
1914	1.623.501	247.789	1.871.294	5.039.500
1915	2.110.926	363.846	2.476.772	6.292.600
1916	2.054.433	380.054	2.434.487	5.835.100
1917	1.641.122	379.229	2.020.357	4.568.000
1918	2.864.442	398.587	3.263.029	6.960.700
1919	3.313.961	869.702	4.183.663	8.420.000
1920	3.326.821	740.552	4.067.323	7.721.900
1921	3.362.643	823.641	4.195.284	7.513.800
1922	2.873.963	858.993	3.732.956	6.306.300
1923	3.356.537	904.414	4.260.951	6.791.600

1924	3.021.122	1.244.520	4.265.642	6.414.500
1925	3.062.649	1.094.931	4.157.580	5.898.000
1926	3.098.563	816.118	3.914.681	5.238.600
1927	4.471.148	1.210.148	5.681.596	7.173.100
1928	5.644.987	2.701.185	8.346.172	9.940.500
1929	6.388.418	1.195.842	7.584.260	8.521.900
1930	4.515.427	879.110	5.394.538	5.394.538

Capital total disponible por el Ferrocarril Central Argentino, además de sus otras reservas 154.679.238

(“Estadística de los Ferrocarriles en Explotación”, 1908-1930.)

Hemos supuesto que los fondos libres y tranquilamente poseídos por el Central Argentino se coloquen en títulos argentinos. Pudieron reinvertirse, con idéntica consecuencia, en las líneas nuevas y en las mejoras con que el Central aumentó su capital local. En cualesquiera de los casos aparecen como “capital británico invertido en la Argentina”, en empréstitos en un caso, en ferrocarriles en el otro.

• • •

En el correr de la presente historia, en que no hay un solo dato que no provenga de fuentes oficiales, hemos dejado a un lado numerosas irregularidades e incorrecciones que colindan con el delito, para no desviar al lector de la idea matriz de estos trabajos. No nos hemos detenido, por ejemplo, a poner en duda la veracidad de los gastos, los sueldos que el Ferrocarril declara pagar a sus obreros y empleados, ni las excesivas cuentas de “gastos generales”. Hemos supuesto, contra los testimonios, que los gastos son ciertos y procedentes, aunque hay informes oficiales que comprueban la falsedad de las declaraciones del Central Argentino. En la publicación citada de la Dirección de Ferrocarriles de 1928 se demuestra que el Ferrocarril Central Argentino ha filtrado, bajo la apariencia de gastos, entre los doce años que van de 1915 a 1926, la apreciable suma de 22.427.554

pesos o/s, la mayoría en fletes simulados a sus compañías filiales, elevadores de granos, etc., según el siguiente detalle:

EJERCICIOS	Ganancias filtradas por el Ferrocarril Central Argentino bajo el disimulo de gastos, según la Dirección General de Ferrocarriles
1914-1915	\$ o/s. 1.494.400
1915-1916	” ” 1.024.402
1916-1917	” ” 1.624.195
1917-1918	” ” 1.800.219
1918-1919	” ” 2.078.358
1919-1920	” ” 6.557.206
1920-1921	” ” 2.621.497
1921-1922	” ” 839.738
1922-1923	” ” 770.515
1923-1924	” ” 987.143
1924-1925	” ” 1.224.887
1925-1926	” ” 1.405.002
Total de gastos ficticios	\$ o/s. 22.427.554

Innumerables distracciones semejantes a ésta oficialmente comprobada han sido desestimadas en este estudio. Suponemos que lo que no es estrictamente legal, no se capitaliza y se desvanece entre los dedos de los que regentan la empresa.

En junio de 1936, según el resumen de la Memoria anual publicada por *The South American Journal*, el Ferrocarril Central Argentino tenía un “capital invertido” aquí de:

Debentures	£ 27.534.894
Acciones	” 43.694.468
Total	” 71.229.362

Es decir que, según la Memoria de Londres, el Ferrocarril Central Argentino tiene un capital de 358.995.984 pesos o/s, al cambio de 5,04 por libra. Las diferencias de cambio se cargan en las remisiones periódicas, como gasto extra. Pero el Central Argentino declara entre nosotros una “inversión” de 400.670.232 pesos o/s, vale decir que su capital se aumenta “para la exportación” en 41.674.248 pesos o/s.

No nos detendremos a establecer relaciones numéricas entre los "capitales" actuales y los 2.275.000 pesos fuertes que les dieron origen. Sería perder el tiempo en recreaciones matemáticas.

Y poseía un fondo de reserva financiero, completamente distinto de los autorizados por el decreto reglamentario de la ley 5315, de 6.927.192 libras, es decir de 103.907.788 pesos o/s, no obstante las "tremendas pérdidas producidas por la crisis argentina".

Rehacer la verdadera historia del Central Argentino ha sido un trabajo arduo que quizá asombre al lector habituado a referirse con tono reverencial a los "capitales británicos invertidos en la Argentina". Pero es preciso que los argentinos aprendamos a percibir con aguda claridad los problemas que atañen a nuestra existencia como nación y como individuos y comprendamos de una vez que los métodos cambian de formas, pero no de intención ni de propósitos. El oro americano les fue hurtado a los aztecas y a los incas por la violencia descarada y franca. Si Pizarro y Hernán Cortés hubieran usado los medios financieros modernos, se habrían apropiado del oro como rendimiento del capital invertido en financiar las empresas de conquista y las horcas en que los colgaron.

• • •

HISTORIA DEL FERROCARRIL CENTRAL CORDOBA

Apenas iniciada la construcción de la línea de Rosario a Córdoba y asegurada su posesión a perpetuidad por la compañía inglesa Central Argentine Railway, una inusitada preocupación por el progreso de las provincias mediterráneas acomete al Gobierno Nacional, que decide extender hasta los límites extremos del territorio los beneficios de la vía férrea, con tal equivocada precisión que las líneas estaduales, a pesar de su extensión e importancia, serán simples ramales auxiliares del Central Argentino.

Ninguna de las dos líneas que el Estado proyecta y construye nace directamente en un puerto. Ambos sistemas, que serán en su momento los más grandes sistemas ferroviarios de Sudamérica, arrancan de dos estaciones del Ferrocarril Central Argentino, al que de esta manera se subordinan, multiplicando su tráfico y su importancia al transformarlo en la llave de salida al mar de todo el interior de la República. La preocupación por el progreso de las provincias conduce así a encadenarlas a la política y a los intereses de la compañía inglesa que ejerce el dominio del puerto y de los mercados del litoral. El Ferrocarril Andino, que llega a medir 767 kilómetros de longitud, conexas las provincias de Cuyo al Central Argentino, con el cual empalma en Villa Nueva, hoy Villa María. El Ferrocarril Central Norte, que llega a tener una longitud de 1.110 kilómetros embolsa todo el tráfico de las provincias del norte en la estación Córdoba del mismo Central Argentino. De tal manera, los 1.877 kilómetros de ferrocarril que el Estado construye, quedan en servidumbre de los 396 kilómetros de la línea inglesa que obli-

teraba estratégicamente el acceso a los puertos y a los consumidores del litoral.

El contrato de concesión de la línea de Rosario a Córdoba se firma en marzo de 1863. La construcción se inicia con gran alharaca oficial en 1865, y prosigue con la languidez que hemos narrado y con el apoyo oficial testificado, hasta 1870, en que los rieles alcanzan la benemérita ciudad de Córdoba. En 1866 los contratistas del Central Argentino, cuya capacidad financiera no alcanza, según hemos mostrado, para ejecutar la obra ya convenida, procuran extender la zona de influencia de su línea y encomiendan al ingeniero Pompeyo Moneta el reconocimiento de las tierras que se extienden al norte de Córdoba, hasta Tucumán. La misión del ingeniero Moneta era irregular, puesto que sería él mismo, como jefe del Departamento de Ingenieros, quien debía fiscalizar el exacto cumplimiento de los contratos por parte de los mismos empresarios, en la construcción de la línea de Rosario a Córdoba.

No censuremos, sin embargo, demasiado la aceptación de funciones incompatibles en que incurrió Moneta, porque los informes citados en el capítulo anterior parecerían demostrar que la imparcialidad de Moneta no fue alterada. Pero subrayemos la intención corruptora que manifiesta la empresa y que desde el comienzo define los procedimientos que, con más grande envergadura, serán puestos en juego a través de los años, hasta hoy: la de doblegar con tentaciones, que tienen todo el perfil de un soborno, la moral y la estrictez de los funcionarios encargados de exigirles el fiel cumplimiento de sus obligaciones. El gobierno Nacional concede dos meses de licencia a Moneta para que realice la exploración.

Las instrucciones de los empresarios del Central Argentino contienen dos párrafos importantes. El primero se refiere a la necesidad de que la línea proyectada requiera poco capital, "porque solamente una línea de poco costo, comparativamente, podrá ser con seguridad llevada a efecto", expresan textualmente los empresarios del Central Argentino en la nota del 6 de abril de 1866, que más tarde sirve de prólogo a la publicación de Moneta. Esa instrucción se desarrollaría después en el planteo de una línea de trocha angosta. El otro punto se refiere a los terrenos colindantes. Los empresarios del Central Argentino parecen

seguros de conseguir en esa prolongación otra legua de tierra, pero quieren saber si esa donación es de valor apreciable. "Como una condición esencial para habilitarnos a llevar a cabo una empresa de ferrocarriles", dicen en sus instrucciones, "será preciso que además de las concesiones de terrenos —que según estamos informados los Gobiernos de Provincia están dispuestos a hacer— estos terrenos sean de valor, y deseamos tener una descripción detallada de ellos, a saber: la naturaleza del suelo, si hay arboleda o no, si tiene agua, si sirve para la agricultura o el pastoreo".

• • •

El "Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba a Jujuy", del ingeniero Moneta, se publica en 1867 por cuenta y orden del Gobierno Nacional. Constituye un pequeño libro de cien páginas en que la zona central y noroeste del país es descrita con prolijidad.

Moneta escribe: "La gran llanura que viene después de la sierra de Córdoba y que se extiende a los dos lados del Aconquija, excluyendo sólo las partes inmediatas a la naciente, es utilizada para el pastoreo. El ganado es ahora sumamente raro y puede aumentarse, por cierto; pero yo creo que la falta de agua nunca ha de permitir un gran desarrollo de esta industria y menos podrá esperarse que pueda prosperar la agricultura. Por eso juzgo que estos terrenos nunca tomarán un gran valor." Esta aserción condenaba irremediabilmente a la línea de Córdoba al norte, en el criterio de los contratistas del Central Argentino.

Ya será inútil que Moneta describa los valles catamarqueños y las planicies tucumanas con palabras que hacen entresonar con el Edén. Los contratistas del Central Argentino no se dejarán tentar. Será inútil que Moneta enumere todas las posibilidades que la explotación de minerales ofrece para el porvenir. Nada seducirá a los contratistas del Central Argentino. El destino de la República ya ha sido determinado. Es un centro proveedor de materia prima agropecuaria. Los contratistas del

Central Argentino sólo son atraídos, por tanto, por los feraces campos aptos para la agricultura o la ganadería. La riqueza minera de la República va a ser cubierta por un manto de olvido.

Moneta escribe sobre el petróleo del norte, que aflora como laguna en algunas regiones de Jujuy. Pero el petróleo del norte será radiado del conocimiento argentino hasta que lo redescubre el fino olfato de la Standard Oil. Escribe Moneta: "En esta misma provincia —Jujuy— hay otra materia mineral, cuya importancia se ha conocido sólo en estos dos últimos años, y es un betún que contiene kerosene. Yo no he visto ningún depósito, pero se confirma por todos en general, la existencia de una cantidad de pequeñas vertientes de un líquido espeso, oscuro, que se solidifica en parte, y en parte es arrastrado y esparcido por las vertientes de aguas vecinas. En las faldas orientales del Cerro del Sapla, en un lugar que llaman Garrabatal, es donde se ve el mayor número de vertientes. Más abajo, en la orilla derecha del río de Jujuy, antes de su embocadura en el Bermejo, hay una laguna de betún, dura y sólida cuando hace frío y que se ablanda con los calores del verano. He traído una muestra de la materia proveniente del Garrabatal para hacerla analizar, y el profesor de química señor Puiggari ya había analizado una pequeña cantidad de esta misma substancia y ha encontrado que, expuesta a la destilación da primero 9,4% de un líquido que por simple rectificación da la bencina. Después da 44,7% de un líquido en su mayor parte kerosén, que según él se podría extraer del betún en cantidad del 35 por ciento."

La explotación del petróleo jujeño y salteño fue sofocada por los ferrocarriles, según lo denunció en 1891 el diputado Osvaldo Magnasco. Dijo Magnasco en la sesión del 11 de setiembre de dicho año que "...el petróleo va a ser sin duda el combustible del porvenir". Asegura haber consultado el tema con nuestros mejores ingenieros, como el entonces capitán y hoy teniente general Dellepiane. Y afirma que la explotación está paralizada por las tarifas que imponen las empresas ferroviarias inglesas y que trae esos temas a colación, para "demostrar cómo es de urgencia la necesidad de que el Estado inter-

venga en la formación de tarifas, a no ser que se quiera ahogar en su cuna nuestras mejores industrias".

La política ferroviaria que en el futuro seguirían las empresas británicas, adictas a la política general del imperio, era perfectamente conocida por los empresarios del Central Argentino. Por eso desdeñan todo el despliegue de posibilidades minerales que Moneta exhibe en su *Informe*.

El ingeniero Moneta cita en su trabajo las minas de plata "que se están trabajando en Chani a pesar de los altos fletes". Habla de las explotaciones de cobre en Las Capillitas, que realizan los señores Molina y Carranza y el señor Malbrán. Encomia el porvenir del establecimiento de fundición de Pili-ca, que labora 1000 quintales mensuales. Enumera la cal y el cemento natural de Córdoba.

Después el ingeniero Moneta describe la exuberancia de los valles tucumanos y catamarqueños donde se cultiva la caña de azúcar, el arroz, el tabaco, el añil y el algodón. Evalúa el monto de las exportaciones de quesos, de cueros y de pellones de ovejas. Clasifica las maderas más comunes, especificando las cualidades del quebracho, del lapacho, del cedro abundantísimo, del cebil, del guayacán, del nogal, del viraró, del arrayán, que es tan fuerte y duro que se lo usa para fabricar clavos para zapatos. Pero nada de esto seduce a los contratistas del Central Argentino. Para ellos lo fundamental es que las tierras colindantes que los gobiernos provinciales les ofrecen no son aptas para la agricultura ni para la ganadería.

El costo de la línea de Córdoba a Tucumán es más elevado que el de la línea de Rosario a Córdoba, de acuerdo a las estimativas aproximadas de Moneta. "Juzgo", escribe Moneta; "que los movimientos de tierra pueden calcularse en término medio equivalentes a un terraplén de un metro más o menos de altura en toda la extensión de la línea." La línea de Rosario a Córdoba no alcanzaba a un promedio de treinta centímetros y éste es un nuevo argumento definitivo para que los empresarios del Central Argentino rehúyan toda intervención directa. La línea de Córdoba a Tucumán no será construida por ellos. No ofrece las fabulosas perspectivas de la línea de Rosario a Córdoba. Esas líneas tributarias son muy costosas, pero, como son útiles a los empresarios del Central Argentino,

el Gobierno Nacional las tomará enteramente a su cargo, demostrando una vez más que no fue la "falta de capitales" la razón por la cual se cedieron a las empresas inglesas las concesiones ferroviarias troncales del país.

• • •

En el transcurso de 1867 el Gobierno Nacional manda practicar el estudio completo de la otra línea complementaria del Central Argentino que canalizaría el tráfico cuyano. El decreto del 15 de noviembre de 1867, dice "que es de urgente necesidad acercar las provincias de Cuyo a los mercados del Litoral en el más breve tiempo y en la manera más eficaz posible, consultando así los intereses económicos y políticos de esta importante parte de la República y que la construcción de un ferrocarril que ponga en comunicación aquellas provincias por las líneas más cortas con el Central Argentino es el modo más seguro de conseguir aquel objeto...". Esta inusitada fijación anticipada del trayecto futuro de la línea férrea demuestra la parcialidad favorable a la empresa inglesa con que procedía el Gobierno Nacional, y que el "progreso" de las provincias era el disimulo de una desmedida protección al Central Argentine Railway. Porque no debemos olvidar que la Provincia de Buenos Aires había ya manifestado la intención de prolongar el ferrocarril de su propiedad hasta Chile y que la ley provincial del 18 de noviembre de 1868 ordena "practicar inmediatamente un estudio en línea recta hasta Chile", para lo cual solicita la cooperación conveniente para la realización de este pensamiento" (Art. 3º). Esta demanda cayó injustamente en el vacío, a pesar de presentar todas las ventajas técnicas, políticas y económicas.

Siempre se ha acusado a Buenos Aires de operar la subordinación del interior con fines de absorción y de centralismo local. Esta afirmación, en gran parte afirmada en los falsos análisis de Juan Bautista Alberdi, y repetida hasta el cansancio por todos los que se han ocupado del problema nacional, disimulando ingenua o conscientemente la influencia extranjera, predominantemente inglesa, ha servido para dar un aire lógico

a las inexplicables anomalías de la política nacional, interna y externa. Pero ésta es una explicación candorosa o culpable, porque disimula al verdadero promotor. Los gobiernos nacionales, siempre ejercidos por provincianos, actuaron a favor del centralismo porteño, cuando ese centralismo favorecía los planes de los comerciantes y *financistas británicos*. La mejor prueba es que la línea férrea que iba a constituir la aorta de la economía y de la política cuyana no se entroncó con el Ferrocarril del Oeste, que hubiera conducido el tráfico a Buenos Aires; se entroncó con el Central Argentino, que tenía su núcleo cabecera en el Rosario, a pesar de ser la unión de Cuyo con el Ferrocarril Oeste el camino más fácil y más corto. Los 200 kilómetros del Ferrocarril Oeste, hasta Chivilcoy, quedaron como una mano extendida en un desairado gesto fraternal.

El lector perdonará esta digresión, cuya idea central se desarrollará en el capítulo siguiente, al narrar la historia del Ferrocarril Pacífico, pero era indispensable corroborar con hechos intergiversables la tendencia del Gobierno Nacional, tan favorable a los intereses de las empresas inglesas, que llegaba a sacrificarles a sus intereses los intereses nacionales, y porque, además, las dos líneas confluentes del Central Argentino, el Central Norte y el Andino, nacen de un mismo impulso y de una misma concepción, y son financiadas con idénticos procedimientos.

El Gobierno Nacional, que ha concedido la línea troncal de Rosario a Córdoba a una empresa extranjera aduciendo la falta de capitales para construir 396 kilómetros, descubre poco después sistemas impositivos eficaces para construir sistemas ferroviarios cinco veces más grandes. La ley N° 280, del 14 de octubre de 1868, autoriza al Poder Ejecutivo a destinar el producido de los derechos adicionales a la importación y a la exportación a la construcción de varias líneas. La primera debe partir de la estación de Villa Nueva, del Ferrocarril Central Argentino, "prolongándose hasta Mendoza". La segunda, "desde Córdoba, en prolongación a Salta y Jujuy". Esta decisión e ingenio financiero fiscal es tanto más notable si recordamos que en 1868 las finanzas nacionales estaban fuertemente comprometidas por las nefandas consecuencias de ese cataclismo continental que se llamó Guerra de la Triple Alianza y que

cinco años antes el Gobierno Nacional se declaraba impotente para acometer una obra que demandaba erogaciones cinco veces mayores. Ya perfilada así la estrategia general ferroviaria que seguirían las empresas inglesas en connivencia con el Gobierno Nacional, podemos reducir el perímetro de nuestra historia al nacimiento y desarrollo del Central Norte, que será más tarde, en momentos que comienza a ser fructífero, la sección principal del Ferrocarril Central Córdoba - Córdoba Central Railway.

El decreto del 26 de octubre de 1869, firmado por Sarmiento y Vélez Sársfield, manda que la Oficina de Ingenieros Nacionales proceda "al estudio y traza sobre el terreno de la línea más conveniente para el establecimiento de un ferrocarril desde la ciudad de Córdoba hasta Tucumán". La comisión designada por la Oficina de Ingenieros sigue el camino prefijado por el ingeniero Moneta. El 13 de agosto de 1870 se dicta una ley en que se insta al Poder Ejecutivo a "terminar en la brevedad el estudio técnico que por su orden se practica actualmente", y se votan 40.000 pesos fuertes para cubrir los gastos que el estudio exige.

El Departamento de Ingenieros Nacionales emprende de inmediato los trabajos de campo y en menos de un año presenta los estudios completos, con sus correspondientes planos y cálculos. La vía tiene una longitud de 541 kilómetros 920 metros, entre ambas ciudades, Córdoba y Tucumán.

La línea proyectada es de trocha angosta. ¿A qué obedece esa innovación? La recomendación de los contratistas del Central Argentino debe haber influido en el ánimo de los proyectistas, tanto más cuanto esa recomendación fue recogida por *The Times*, que siempre intervino en las aparentes minucias de nuestra vida interior, política y económica, y cuya opinión era reflejada y multiplicada por el periodismo local. "*The Times*, de Londres, admitió en sus columnas la publicación de algunos artículos poco sensatos, que fueron copiados con entusiasmo en algunos de nuestros diarios", escribe el ingeniero Huergo en *Ferrocarriles Económicos para la República Argentina*, publicado en 1872.

Pero quizás otra razón de más noble enjundia promovió el proyecto de trocha angosta: procurar que por su baratura

la línea no excediera de las posibilidades financieras del gobierno argentino. El folleto en que el subdirector del Departamento de Ingenieros, señor Lindmark, expone los fundamentos de tan noble inspiración, nos es desconocido. Inducimos su tesis de los párrafos mordaces que el ingeniero Huergo, muy allegado a los intereses ingleses, le dedica: "Esta parte del folleto del señor Lindmark", escribe el ingeniero Huergo, "se reduce a aconsejar al Gobierno a que cierre las puertas de la República a los capitales extranjeros, y a que construya por sí mismo todos los ferrocarriles que urgentemente necesitamos...".

Las informaciones que poseemos no nos permiten concluir si la adopción de la trocha angosta fue debida a una política ferroviaria particular seguida por los financistas ingleses o si fue una política defensiva intentada por el Departamento de Ingenieros. De todos modos, dejamos sentado el patriótico propósito expuesto por el ingeniero Lindmark.

La discusión pública que se efectuó por esos años entre varios ingenieros argentinos sobre la trocha que convenía al nuevo ferrocarril, es la mejor demostración de la existencia en el país de técnicos entendidos y capaces. ¿Por qué el Gobierno Nacional no aprovechó las aptitudes de esos técnicos para construir la línea Córdoba a Tucumán por su propia cuenta? Nosotros creemos ver en esa actitud del Gobierno un resultado de la influencia de un personaje argentino que había sido ministro de Hacienda y que sería en adelante contratista de ferrocarriles y representante de financistas ingleses: el doctor Lucas González.

El presupuesto que el Departamento de Ingenieros calcula para la construcción de la línea asciende a 7.656.000 pesos fuertes, que da un promedio de 14.125 por kilómetro, estaciones, material rodante y de tracción incluidos. Damos a continuación los valores principales de cálculo.

PRESUPUESTO DE LA LÍNEA CÓRDOBA A TUCUMÁN

Calculado por el Departamento de Ingenieros Nacionales,
en agosto de 1871

Adquisición de terrenos, con indemnizaciones ..	\$f	75.750
Limpieza de la vía	„	43.000

Movimiento de tierra	„	1.483.270
Obras de arte	„	375.120
Pasos a nivel	„	2.750
Vía permanente	„	3.585.552
Estaciones y talleres	„	621.175
Casitas de Camineros	„	49.600
Telégrafo eléctrico	„	114.787
Tren rodante	„	578.100
		<hr/>
	\$f	6.929.105
Imprevisto 5%	„	347.551
Estudio, planos y vigilancia	„	379.344
		<hr/>
	\$f	7.656.000

Este presupuesto de máxima de 7.656.000 pesos fuertes para una línea de 541 km 900 m da un promedio de 14.125 pesos fuertes por kilómetro, muy inferior a los costos que se garantizaban contemporáneamente a las líneas inglesas. Debe hacerse constar que aunque la línea de Córdoba a Tucumán era de trocha angosta, su construcción presentaba dificultades técnicas que la encarecían notablemente, además del alto flete de Rosario a Córdoba, que soportaban sus materiales. Por otra parte, el precio obtenido en la licitación pública, de 13.984 pesos fuertes por kilómetro, demostraba que este presupuesto era demasiado holgado.

El 21 de octubre de 1872 se llama por decreto a licitación pública para construir la línea de Córdoba a Tucumán. Se presentan siete propuestas, y la construcción se adjudica a la firma Telfener y Compañía. El precio kilométrico se tasaba en 13.984 pesos fuertes, en el cual estaba incluido el costo de los elementos de tracción y transporte, locomotoras, vagones, coches de pasajeros. El 48% del costo total de la obra se abonaría por el Gobierno Nacional en dinero contante y sonante y el 52% restante se saldaría con fondos públicos del empréstito de 1871, que el contratista tomaría al 95%, cualquiera fuera su cotización en la Bolsa. El precio kilométrico cotizado por Telfener era un 50% menor que el declarado entonces por las líneas inglesas más baratas, aun sin tener en cuenta el quebranto de los fondos públicos que tomaba al tipo de 95%.

Éste fue quizás, uno de los motivos que desencadenó contra él la extensa campaña de calumnias y difamaciones.

Estos valores de construcción y equipo de un ferrocarril estadual, libremente formulados en licitación pública, constituyen índices indenunciabiles para analizar las abusivas concesiones dadas a los empresarios ingleses y conviene detenerse a examinarlos. Ante todo, establezcamos que el precio cotizado por la empresa Telfener no era excepcionalmente bajo. La firma Lezica, Lanús y Cía. había propuesto precios aún más bajos: 13.847 pesos fuertes, pero con algunas condiciones que los ponían al margen de las cláusulas de la licitación. La propuesta de Madero y Cía., aunque superior, no difería en mucho de la de Telfener.

Ahora bien. ¿En cuánto estimaba Telfener el costo neto de la obra para cotizar el precio de 13.984 pesos fuertes por kilómetro? Supongamos que Telfener se haya adjudicado a sí mismo una ganancia mínima del 10%. El costo neto, en el cálculo de Telfener, sería de 12.586 pesos fuertes por kilómetro. Pero como además el contratista cobraba el 52% del precio total de la obra con títulos nacionales que tomaba al 95% de su valor nominal, es razonable que Telfener incluyera en sus cálculos un quebranto, para compensar las diferencias que pudieran presentarse entre el tipo fijo del 95% y la cotización real de los títulos en plaza. Si suponemos que el quebranto supuesto fue del 5% sobre el 52%, tendríamos que el valor neto supuesto por Telfener para construir la línea de Córdoba a Tucumán fue de 12.237 pesos fuertes. El quebranto sufrido fue mucho mayor en la realidad. Los títulos tomados a 95% por Telfener se liquidaron a 94,87 en 1873; a 89,50 en 1874; a 87 en 1875 y a 58,50 en 1876, ya en plena crisis, según la "Exposición de hechos" publicada por la empresa Telfener en 1879.

Recordemos, por otra parte, que los materiales para construir la línea de Córdoba a Tucumán debían transportarse de Rosario a Córdoba por la línea del Central Argentino, previo pago del correspondiente flete. El flete de los materiales correspondientes a un kilómetro lo estimaremos sin error sensible idéntico al calculado en la página 141, compensando el menor peso del material de trocha angosta con el mayor recorrido

a efectuar. Equiparando, pues, condiciones con las líneas inglesas que arrancaban directamente de los puertos, resultaría que el costo neto de la línea de Córdoba a Tucumán, incluido tren rodante y de tracción, resultaría a 10.637 pesos fuertes por kilómetro, para una línea de trocha angosta que recorría una zona más quebrada que los ferrocarriles ingleses trazados en las llanuras. ¿Qué diferencia en costo tiene la trocha angosta con la trocha ancha? Las estimaciones son muy variables. Algunos técnicos calculan que la diferencia en llanura no alcanza a un 5% del total. Otros hacen subir esta diferencia hasta un 20%. Si tomamos este valor máximo, resultaría que construir una línea de trocha ancha que arranca directamente de un puerto, saldría, según los precios cotizados en la licitación de 1872, a 12.764 pesos fuertes, lo cual corroboraría, una vez más, la exactitud del presupuesto que Campbell calculó para la línea de Rosario a Córdoba y el abuso cometido al garantizar a los ferrocarriles ingleses ganancias mínimas elevadas sobre capitales que doblaban y aun triplicaban los que deducimos como efectivamente necesarios, según iremos detallando.

• • •

El contrato para la construcción se firma en setiembre de 1872, en que la compañía Telfener se dispone a inaugurar las obras. En octubre de 1872 el Gobierno decide nombrar una comisión receptora de materiales con residencia en Londres, o "en la parte de Europa que sea menester para verificar por medio de ingenieros competentes la inspección y demás necesarios". A dicha comisión se le asigna el 2% de honorarios sobre el valor de los materiales inspeccionados y remitidos. Jefe de esa comisión es el doctor Lucas González.

Telfener inicia sus trabajos en la ciudad de Córdoba. La opinión pública de Buenos Aires lo vigila, desde lejos, con una susceptibilidad extraña. Los diarios están llenos de notas y comentarios que censuran el modo de ejecución de esa línea. Se dice que los terraplenes son huecos y se desmoronarán después de la primera lluvia, que los durmientes están podridos,

que los rieles se torcerán por falta de resistencia, que las alcantarillas y puentes son de fabricación inferior.

La murmuración y el escándalo suben de tono y el gobierno toma medidas para atemperar la creciente indignación. En el Mensaje a las Cámaras de mayo de 1875, el presidente Avellaneda dice:

"La construcción del ferrocarril de Córdoba a Tucumán había sido objeto de observaciones diversas y fue sometida a una inspección severa ejecutada por tres ingenieros competentes. Van ya a abrirse al servicio público sus dos primeras secciones, que comprenden una extensión de 270 kilómetros. El norte de la República quedará así aproximado en cinco días al centro y al litoral."

Cercana ya la terminación de los trabajos, llega de Londres una noticia que asegura que Telfener ha ganado más de cuatro millones de pesos, y la desocupada sociedad porteña echa las campanas a vuelo. Ese era un escándalo imperdonable. Hay quien habla de acusar criminalmente a Telfener. ¡Qué extraño es esto! Telfener construía una línea que iba a ser la primera propiedad ferroviaria del Gobierno Argentino —la del Oeste pertenecía a la provincia—, y la opinión pública, como agitada por ocultos remezones, se movía efervescente con una pasión que permite sospechar la existencia de verdaderos "agitadores profesionales". A pesar de todo, el 30 de octubre de 1876 el Ferrocarril Central Norte llega a la ciudad de Tucumán. Tucumán era desde ese momento comercialmente una ciudad del litoral.

En su Mensaje de mayo de 1877 el presidente Avellaneda, que ha inaugurado personalmente la línea, dice: "A pesar de la crisis con sus dificultades y de las extraordinarias tormentadas que inundaron el norte de la República, los trabajos del ferrocarril a Tucumán no se interrumpieron y el 1º de noviembre último fue inaugurada solemnemente y abierta al servicio de todos. Este hecho es el acontecimiento capital de los últimos tiempos, por sus efectos sociales y económicos que empiezan ya a hacerse sentir. Los habitantes del norte de la República han quedado aproximados en diez o doce días a las ciudades comerciales del litoral que proveen con las mercaderías extranjeras a la mayor parte de sus consumos, y los valiosos pro-

" ductos de aquella región de la República se encuentran a su vez en posesión de nuevos mercados. La azúcar tucumana ha sido vendida por millares de arrobas en Córdoba y en el Rosario, haciendo buena competencia a la que nos viene de otros países.

" El ferrocarril de Córdoba a Tucumán tiene una longitud de 547 kilómetros, o sea 110 leguas, y es el más extenso que se haya construido en esta parte de América. La ley que distribuyó los fondos del empréstito había destinado para la construcción de este ferrocarril 14 millones de pesos y sólo se han invertido hasta este momento 8 millones 500 mil...".

La terminación de los trabajos no atenúa la campaña difamatoria emprendida por los diarios ingleses y sus acólitos, los diarios locales. En enero de 1878 *The Times* continúa asegurando que el contratista Telfener ha ganado más de 4.000.000 de pesos fuertes. El Gobierno Nacional se ve en la obligación de intervenir para poner coto a tantas difamaciones. En nota dirigida al director del Departamento de Ingenieros, el 11 de enero de 1878, el ministro del Interior, doctor Bernardo de Irigoyen, dice: "En uno de los primeros diarios de Europa se ha publicado una noticia atribuyendo ganancias ingentes al señor Telfener y fijándolas en la cantidad de 4.000.000 de pesos fuertes. Desde luego, la noticia es inverosímil, puesto que el señor Telfener no ha recibido hasta ahora sino poco más de 8.000.000 de pesos fuertes por las 108 leguas del ferrocarril construido, habiendo de esa cantidad recibido 4.200.000 en fondos públicos al 95 %, cuando se hallaban a un precio de todo punto inferior... El señor director debe revisar todos los expedientes relativos al recibo de las diversas secciones de la línea y ver si hay algún cargo que deba hacerse a la empresa constructora, teniendo en cuenta que para esto no hay ni puede haber prescripciones."

Acosada por tanta crítica, la empresa de Telfener renuncia a la explotación de la línea, y así el Gobierno Argentino se ve en la obligación de afrontar esa responsabilidad. Pero ni aun esta actitud renunciante calma los rumores infamantes. La Cámara de Diputados, que presidía el doctor Manuel Quintana—futuro gran abogado y director de empresas y ferrocarriles ingleses—, recaba informes al Poder Ejecutivo en nota de junio

30 de 1879 y nombra luego una comisión investigadora propia que deberá dictaminar sobre la corrección de los procedimientos de la empresa Telfener. Pero el Poder Ejecutivo ya se ha adelantado y en nota de junio 1º de 1878, dirigida a la Cámara de Diputados, dice: "1º Que uno de los primeros actos de esta Administración fue decretar una investigación sobre las construcciones del Ferrocarril. La inspección se hizo de modo prolijo, científico, y sin economizar tiempo ni gasto, habiendo sido confiada a personas caracterizadas, como los señores Francisco Lavalle, presidente del Departamento de Ingenieros de Buenos Aires; don Carlos Stegman, inspector de Ferrocarriles, y el señor Fisher, director principal del Ferrocarril Central Argentino. La inspección dio resultados favorables respecto a la obra que según informe estaba construido con arreglo al contrato, habiéndose notado únicamente algunas irregularidades cuya subsanación se ordenó. Este informe forma un volumen cuyo original el P. E. envía a V. H."

La Comisión, recapitulando su dictamen, dijo lo siguiente: "1º Que puede afirmarse que el camino está construido de un modo satisfactorio, desde que ninguno de los defectos que hemos detallado reviste un carácter fundamental. Que en esta virtud nuestra opinión es que los empresarios se han sujetado al contrato, tanto más desde que la mayor parte de los vicios de que adolece el camino pueden ser eliminados fácilmente antes que el Gobierno se reciba de las obras.

"2º El Ferrocarril cuesta entre ocho y nueve millones de pesos fuertes, no dándose la cifra exacta para evitar la rectificación, puesto que la liquidación final no se halla aún terminada. Ahora bien, de esta cantidad, 3.727.000 pesos fuertes corresponden a los materiales comprados en Londres bajo la inspección de los señores doctor Lucas González e ingeniero Carlos Olivera."

Corroborando la excelencia de la construcción, el ministro S. M. Laspiur, en nota de junio 4 de 1878, dice que, aunque "este último año ha sido sin ejemplo por las lluvias y crecientes en el norte de la República, el Ferrocarril no ha suspendido su movimiento y no ha habido ningún puente llevado por la corriente, a pesar de ser los ríos verdaderos torrentes que bajan

de la montaña". (Notas publicadas en *Documentos Oficiales*, folleto editado en 1879.)

Tres años más tarde, ya cobradas todas sus participaciones, la Empresa Telfener presenta al ministro del Interior una contestación de acusaciones que imprime bajo el título de *Exposición de Hechos*. En esa *Exposición de Hechos* encontramos refutados todos los cargos, desde las ganancias fabulosas que se le asignaban, hasta la calidad de las tierras empleadas en los terraplenes. Todos los cargos levantados, menos los que se refieren al material adquirido en Europa por la Comisión especial encabezada por el doctor Lucas González. Telfener reconoce que las locomotoras compradas por esa comisión eran de calidad inferior e incapaces de realizar el trabajo a que estaban destinadas. "A esas locomotoras incapaces que costaron 35.000 pesos fuertes cada una, los operarios de talleres las calificaban de máquinas de café". Pero Telfener no es culpable de ellas. "Desde el momento —dice— en que a la empresa no le toca ni le puede tocar la más mínima parte de cuanto sobre el particular se hizo, no considera prudente entrar a discutir las diversas apreciaciones a que esos actos hayan podido dar origen, fundado o no." La Empresa Telfener no volvió a actuar en la República Argentina, pero el doctor Lucas González prosiguió actuando en muchas cosas visibles y en muchas otras en que se lo presiente.

• • •

Estamos en 1877. El Presidente Avellaneda lee su mensaje al Congreso. En él dice: "Acaba de formarse con suma atención el presupuesto de gastos para este Ferrocarril de Córdoba a Tucumán, que es administrado por una comisión de vecinos respetables que residen en la ciudad de Tucumán. El Departamento de Ingenieros ha calculado el servicio de explotación por la vía férrea y el telégrafo en 180.000 pesos fuertes. En el primer trimestre, a pesar de los embargos inseparables de una vasta administración que empieza a plantarse, ha producido 66.000 pesos fuertes, es decir, que los ingresos superarán los cálculos."

El gobierno Nacional ha comenzado a explotar directa-

mente su nueva propiedad. Es un administrador flamante que se propone, ante todo, experimentar. En el decreto del 28 de diciembre de 1876, se dice, prudentemente: "que, aunque se han presentado varias propuestas de particulares para hacerse cargo del ferrocarril, no conviene aceptar ninguna, por ser más conveniente la administración temporal por cuenta del Estado, para que se puedan conocer con exactitud sus resultados". A pesar del titubeante carácter con que la explotación fiscal se inicia, la administración criolla cobrará tal impulso que hará de este ferrocarril, erróneamente concebido sin salida a puerto, uno de los más fructíferos de la República en pocos años.

Don Rafael Aranda es el administrador, con sede en Tucumán. Su primera preocupación es mejorar las condiciones de la línea; la segunda, estimular las actividades locales con rebajas de tarifas, "que hagan aumentar el intercambio de productos nacionales entre los puntos servidos por dicha línea", según reza el decreto de junio 13 de 1877 que autoriza esas rebajas. Esta disminución de tarifas no lastima las finanzas del nuevo ferrocarril, y el año 1877 cierra con un balance halagüeño que se resume así:

Entradas brutas	\$f	360.264
Gastos	„	241.882
Entrada líquida	„	118.382

Administrado por argentinos, el Ferrocarril Central Norte cumple su fin civilizador, anima las actividades locales, abre perspectivas nuevas a la diligencia e iniciativas. En agosto de 1877 se concede una rebaja del 33 % a los aguardientes que se exporten de Tucumán, y en noviembre de 1878 se fija en la mínima cantidad de un centavo por kilómetro el flete que deberán pagar las máquinas que se introduzcan para la elaboración del azúcar.

Estas concesiones de estímulo no detienen el ascenso progresivo de sus ingresos. El volumen de cargas y el número de pasajeros va incrementándose con los años. El mismo ferrocarril crea su clientela. Las entradas brutas jalonan esta marcha. Sumaron:

Eu 1878	\$f 400.687
„ 1879	„ 560.000
„ 1880	„ 644.000

La opinión pública porteña no se calma ante estos resultados. Intereses ocultos continúan agitándola. El descrédito de toda actividad productiva estadual era ayer, como hoy, una norma de todos los allegados al capital financiero inglés.

La campaña de calumnias y difamaciones contra la administración del Ferrocarril Central Norte obligó a la defensa al administrador. Don Rafael Aranda publicó un descargo, demostrando las falsedades e inconsistencias de todas las acusaciones, en un folleto que se titula: *El F. C. de Córdoba a Tucumán. Cargos hechos a la administración. Refutación de los mismos por su administrador.*

El método de detracción al Estado y de desaliento de los hombres que trabajaban honradamente en su favor, ya estaba fijado en esas actividades. El clamor porteño, basado en hechos falsos, creó paulatinamente un ambiente de desconfianza para el fisco. Pero, mientras tanto, el Estado prosiguió extendiendo los ramales subsidiarios de su línea y prolongando la línea misma en dirección a Jujuy.

La ley núm. 1386, del 25 de octubre de 1883, autoriza emitir treinta millones en títulos del 5 por ciento de interés para emprender varias obras públicas. Para esta línea, cuya historia hacemos, se dedican 5.600.000 pesos fuertes, conforme a los siguientes ítems:

5º) En locomotoras, coches, vagones, reparación de la vía, cambios, etc. para el Central Norte, toda la línea	\$ 2.000.000
6º) Terminación del ramal de la estación Frías a Santiago del Estero	„ 1.500.000
7º) Construcción del ramal de la estación Recreo a Chumbicha, en la provincia de Catamarca	„ 2.100.000
Total de los tres ítems	\$ 5.600.000

El ramal de Frías a Santiago medía 161 kilómetros 850 metros. El de Recreo a Chumbicha, 176 kilómetros 239 metros.

Eran como dos afluentes que concentrarían en la línea del Central Norte la riqueza minera y manufacturera de Catamarca y la forestal de Santiago del Estero. El centro de confluencia, Córdoba, quedaba en condiciones inmejorables para ser un gran emporio regulador de la actividad del interior, y lo hubiera sido a no mediar la entrega de todo el sistema a los "financistas" ingleses. El ramal a Santiago del Estero se libró al servicio público en agosto de 1884. El ramal a Chumbicha, en febrero de 1886. Todo se vendió en diciembre de 1887 y se entregó al comprador en marzo de 1888, es decir, cuando apenas los nuevos ramales comenzaban a rendir frutos.

• • •

A partir de 1882 los ingresos del Ferrocarril Central Norte son ya de tal cuantía, su administración es tan celosa y parsimoniosa en los gastos que el Ferrocarril comienza a ser una considerable fuente de ingresos. Permite servir los empréstitos con que fue construido y da fuertes remanentes.

La Administración del Ferrocarril Central Norte llega a equiparar a su línea con el Ferrocarril del Oeste, propiedad de la Provincia de Buenos Aires, que era un verdadero orgullo nacional. La memoria del Departamento de Obras Públicas de 1884, dice: "Los resultados obtenidos durante el ejercicio de 1884 son tan satisfactorios, que pueden ser comparados con los del Ferrocarril Oeste. El Ferrocarril Central ha alcanzado a dar el 8,80 % de interés, debiendo observarse que, en general, las tarifas del Ferrocarril Central Norte son más bajas que las del Oeste y especialmente algunas que no alcanzan a pagar los gastos."

Subrayemos este resultado notable: el Ferrocarril Central Norte produce un elevado interés con tarifas más bajas que el Oeste, que a su vez tenía tarifas inferiores en un 50 % a las tarifas de los ferrocarriles ingleses. Este resultado era otro índice que las compañías inglesas debían eliminar prestamente. Ese mismo año el Ferrocarril Central Norte inicia una política suicida y, a pesar de ser tan notoriamente bajas sus tarifas, las rebaja aún más, sin motivo alguno que lo justifique. La

memoria citada dice: "Es posible que la explotación durante el ejercicio correspondiente al año 1885 no produzca resultados tan satisfactorios, porque las tarifas fueron reducidas en un 11 % en el último trimestre de 1884, a pesar del curso forzoso y de que algunas tarifas, como la del azúcar, sólo asciende a un centavo y medio por tonelada-kilómetro. Por otra parte, los gastos necesariamente tienen que aumentar, porque todos los materiales y provisiones para el consumo de la explotación han variado en relación al precio del oro respecto del papel."

En el momento en que todos los ferrocarriles ingleses de la República alzan sus tarifas con fuertes primas, para compensar el descenso de la moneda argentina, el Ferrocarril Central Norte, que tenía las tarifas más bajas de toda la República, las disminuye aún más sin causa razonable. Pero así se podrá aducir más adelante que los ferrocarriles nacionales producen rendimientos numéricos inferiores a los ferrocarriles particulares ingleses. Y ante ese argumento sofisticado nadie se inclinará a examinar las tarifas que unos y otros imponen al usuario. Pero nosotros debemos subrayar como un resultado notable y digno de meditación el rendimiento que en 1884 ofrece el Ferrocarril Central Norte. Con tarifas mínimas equivalentes a la tercera parte de las tarifas que en la actualidad cobran los ferrocarriles ingleses, una línea estadual que en la inmensa mayoría de su recorrido atravesaba eriales sin producción, sin tráfico y aun sin población, rendía un beneficio neto del 8,80 por ciento.

Poco durará, sin embargo, este ejemplo. El ingenio de los que dominan el país se aguzará en la invención de medios para desprestigiar la administración del ferrocarril, primero, para extraerlo de la órbita de la economía argentina, después. Bajo la bandera del "progreso", casi cinco mil kilómetros de vías férreas nacionales y provinciales pasarán a manos de los "financistas" ingleses, que se apropian de ellas sin gastos ni erogación alguna, según iremos detallando. Los argentinos serán desalojados de sus propios ferrocarriles, como lo fueron los gauchos y los estancieros de sus tierras, como se los desa-

lojó luego de la industria, como se los desaloja hoy del transporte automotor, como se los ha desalojado de toda actividad constructiva y creadora, hundiéndolos en una miseria sin posibilidades que es letal para el cuerpo nacional.

Resumimos a continuación las cifras principales de la explotación del Ferrocarril en esos años:

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL NORTE

Años	Kilómetros en explotación	Capitales invertidos	Entradas brutas	Gastos	Ganancias netas	Rendimiento sobre el capital invertido
		\$ o/s.	\$ o/s.	\$ o/s.	\$ o/s.	
1882	547	9.300.000	846.933	490.582	356.351	3,83 %
1883	"	"	1.170.893	695.048	475.845	5,12 %
1884	"	"	1.505.480	686.929	818.551	8,80 %

Las entradas brutas, gastos y ganancias están especificadas en el cuadro precedente en pesos oro, tal como esos valores son dados por los resúmenes publicados en las antiguas **Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación**, pero debe manifestarse que si bien hasta 1884 es indiferente la moneda en que se expresan los movimientos económicos del ferrocarril, es injusto utilizar esa moneda en adelante. El Ferrocarril Central Norte, como todos los ferrocarriles nacionales y provinciales, percibía sus ingresos en pesos papel. Si el valor en oro del peso papel caía, no era culpa del ferrocarril, que no cobraba por ello prima compensatoria, como los ferrocarriles ingleses. Para deducir, pues, el poder de rendimiento del Ferrocarril Central Norte, y la probidad de su administración, deben computarse todos los movimientos financieros en pesos papel, con exclusión del valor en oro que el papel iba teniendo en el correr de los años. La diferencia es apreciable y llega a sobrepasar al 25 % de los ingresos totales, según se desprende del siguiente cuadro:

INGRESOS BRUTOS DEL FERROCARRIL CENTRAL NORTE

Años	Kilómetros de vías totales, incluso ramales en construcción	Kilómetros de longitud en explotación	Ingresos brutos según las "Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación", reducidos sus valores a pesos o/s.	Ingresos brutos computados en las Rentas Generales, según las memorias de la Contaduría Gral. de la Nación, en pesos m/n.
1883	547	547	1.170.893	1.170.893
1884	547	"	1.505.480	1.505.480
1885	781	"	1.271.556	1.535.042
1886	884	"	1.415.253	1.633.217
1887	1.110	"	1.480.289	1.908.979

Y aun estos resultados hubieran sido superados en 1887 a no haber mediado circunstancias desgraciadas como la peste de cólera que asoló a las provincias del norte en ese año. En la memoria del Ferrocarril Central Norte de ese año, se dice que "la ley de presupuesto nacional evaluó las entradas del Central Norte en 2.100.000 pesos m/n, cifra que hubiera sido superada, pero durante los meses de enero y febrero quedó el tráfico casi completamente paralizado a consecuencia de la epidemia de cólera".

Debe hacerse notar, asimismo, la presunción de que el capital asignado al Ferrocarril Central Norte está abultado en las estadísticas oficiales, quizás para disminuir el rendimiento numérico extraordinario logrado en su administración. La suma pagada a Telfener y Cía., constructores de la línea, fue de 8.105.271,22 pesos fuertes —según la liquidación final, practicada el 19 de diciembre de 1877—, y éste era el verdadero capital en explotación. Las ganancias netas obtenidas en 1884 equivalían, pues, al 10,80%. Este rendimiento era una acusación a las empresas inglesas que explotaban zonas muchísimo más ricas y que declaraban, no obstante, rendimientos pobrísimos.

• • •

En 1888 el Ferrocarril Central Norte es un ferrocarril de primer orden en la República, a pesar de tener el acceso a los puertos y a los mercados del litoral obliterados por la línea

del Central Argentino, y a pesar de recorrer en casi toda su extensión regiones desérticas del país. Comparémoslo con los ferrocarriles contemporáneos.

IMPORTANCIA COMPARADA DEL FERROCARRIL
CENTRAL NORTE Y DE LOS FERROCARRILES
INGLESES DE LA REPÚBLICA EN 1888

Ferrocarril	Kilómetros de longitud	Número de locomotoras	Coches de pasajeros	Vagones de carga
F. C. Central Norte ...	1.100	79	89	1.205
F. C. Central Argentino	396	65	38	1.511
F. C. Bs. As. y Rosario .	545	57	66	2.189
F. C. Pacífico	686	25	45	498

Como el Ferrocarril Oeste, como el Andino, el Ferrocarril Central Norte comienza a irradiar bienestar y cultura a su alrededor. Desde 1885 tiene talleres propios en la ciudad de Córdoba, donde el criollo encuentra ocupación y una escuela de artes y oficios en que las especialidades de fundidor, de mecánico, de ajustador, de torneador, están al alcance de cualquier argentino hacendoso. Pero éstos ya son movimientos agónicos. La muerte del Ferrocarril Central Norte ha sido decretada, junto con todos los ferrocarriles nacionales y provinciales.

• • •

¿Por qué se vendían los ferrocarriles? Es ésa una operación difícil de explicar lógicamente. El Estado argentino no estaba urgido por necesidades financieras. Al contrario. Rebo-saba en créditos y en fondos líquidos. Tampoco puede argüirse irresponsabilidad, ignorancia por parte del gobierno de la importancia de la propiedad de los ferrocarriles, puesto que ya habían sido utilizados con anterioridad para obtener créditos de carácter hipotecario. Los Ferrocarriles Central Norte y Andino fueron hipotecados para obtener el empréstito de 1881, por 2.450.000 libras. Las ganancias netas de esos ferrocarriles debían acreditarse al servicio del empréstito. Esa hipoteca debía ser levan-

tada para enajenar ambas líneas, de manera que la venta significaba, ante todo, una distracción de fondos anticipada.

El presidente Juárez Celman, en su Mensaje de 1887, que damos *in extenso* en el capítulo siguiente, dice que se venden para estar de acuerdo con una "doctrina moderna". En realidad, se venden porque los ingleses los quieren comprar. Las doctrinas modernas han servido siempre en este país como pantalla de otras combinaciones. ¿No fue ésa una razón para entregar a los "financistas" británicos el control de la moneda argentina y el manejo del Crédito local, mediante la creación de ese ignominioso Banco Central que ha echado sobre nuestra generación la mancha de haberlo permitido? Y ¿no dijo el ministro Pinedo que él obedecía a doctrinas modernas? Y ¿no son las doctrinas modernas de "coordinación de transportes" las que se alegan para anular el transporte automotor porque daña la hegemonía del ferrocarril inglés al abrir un camino de liberación al productor argentino?

Despojado el tema de las sofisterías argüidas por los culpables del escándalo y por los agentes británicos emboscados en la ciudadanía argentina, la venta de los ferrocarriles nacionales se presenta como un hecho indefendible y demostrativo de la hegemonía ejercida por Gran Bretaña en nuestras esferas dirigentes.

Con la apropiación de los ferrocarriles nacionales los "financistas" ingleses, además de las ganancias directas de la operación, obtenían el control exclusivo de la economía del interior, consolidaban su predominio, eliminaban los puntos de referencia que el criterio argentino podía tener en materia ferroviaria, detenían el crecimiento natural de un peligroso competidor, impedían la formación de capitales autóctonos que una vez constituidos podían multiplicarse por inercia y automatismo propio, como creció el capital de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y, finalmente, sembraban el desconcierto y el desaliento en los elementos capacitados de la sociedad argentina: en los técnicos, en los hombres de empresa, en los funcionarios honrados. Detengámonos a examinar la forma como la operación se presentó y los tortuosos procedimientos que se pusieron en juego.

Los resultados obtenidos en 1884 tonificaron a todos los

que de alguna manera estaban relacionados con los ferrocarriles nacionales. Las provincias del norte, las provincias cuyanas y el litoral pedían de consuno la prolongación de esas líneas hasta los puertos. A pesar de su importancia en cuanto a su material, el Central Norte continuaba siendo un ferrocarril subordinado, un simple ramal confluyente del Central Argentino. La prolongación del Central Norte hasta el litoral comenzó a ser un reclamo provinciano de más en más imperativo. Era una obra de fácil realización y de urgencia en cierta manera impostergable. La continuidad de la unión ferroviaria del norte argentino y del litoral quedaba rota en Córdoba, debido a la diferencia de las trochas. El Central Norte era de trocha angosta, el Central Argentino era de trocha ancha. Los pasajeros debían someterse a las molestias del trasbordo. Las operaciones de carga encarecían notablemente el flete de las mercaderías.

La prolongación de la línea estadual de trocha angosta hasta el puerto Rosario era, pues, una demanda perfectamente justificada, desde todos los puntos de vista. Esa prolongación realizaría la efectiva unión ferroviaria del país con una línea de la misma trocha.

Por otra parte, la prolongación a Rosario era vital para el mismo Central Norte. Alcanzar el puerto significaba manumitirse económicamente, sacudir la tutela del Central Argentino a cuya política tarifaria está sometido.

Financieramente, la extensión del Central Norte era una operación sin dificultades, que no excedía las posibilidades normales del Gobierno Nacional, como el mismo gobierno se encargaría de demostrarlo con sus construcciones que serían desatinadas si no hubieran servido tan exactamente a los planes ferroviarios británicos. Entre 1884 y 1888, fecha en que el Central Norte se vende, el Gobierno Nacional construyó por su propia cuenta, con la dirección de ingenieros argentinos, 563 kilómetros de vías. Pero este crecimiento del Central Norte fue un crecimiento monstruoso, un crecimiento anormal, porque el sistema ferroviario por él constituido carecía de base, carecía de acceso a los puertos, pendía, como de un péndulo vital, de la línea del Central Argentino.

Esos 563 kilómetros de vías construidas entre 1884 y 1888 sobraban para alcanzar al puerto de Rosario. La distancia de

Córdoba a Rosario es de 400 kilómetros, aproximadamente. En lugar de consolidar su sistema con el acceso propio al puerto, el Gobierno Nacional obligó al Central Norte a despararrar sus energías en ramales que tendían, en la justificación verbal, a conectar entre sí las capitales de provincia del interior. El ramal de Frías a Santiago del Estero fue ordenado por la ley 1180, del 25 de julio de 1882. El ramal de Recreo a Chumbicha fue ordenado por la ley 1343, del 11 de octubre de 1883. La línea de Deán Funes a La Rioja y Catamarca fue ordenada por la ley 1733, del 10 de octubre de 1885. El ramal a Salta fue ordenado por la ley 1888, del 9 de octubre de 1886. La construcción de estos dos últimos ramales fue concedida al doctor Lucas González, organizador y director de una empresa de construcciones ferroviarias.

Este crecimiento disparatado tenía el apoyo de las provincias beneficiadas por él. Tener una vía férrea era un ideal que alucinaba a las provincias y a sus representantes en el seno del Gobierno Nacional que, ofuscados de esta manera, no veían que el Central Norte debía ser considerado como un organismo para que tuviera posibilidad de vida autónoma y que todo lo que no proveyera a su crecimiento racional debía serle fatal, como lo fue. La falta de una concepción nacional contribuyó al torcido crecimiento del Central Norte, que los "financistas" ingleses estimulaban desde la sombra. El Central Norte con sus 1.110 kilómetros diseminados en el interior parecía en 1888 el ramaje de un inmenso árbol sin tronco, sin capacidad nutricia propia, y debía caer al primer empellón.

• • •

A pesar de las numerosas construcciones emprendidas simultáneamente, el Gobierno Nacional podía en cualquier momento decidir la prolongación del Central Norte al Rosario. La construcción de una línea de 400 kilómetros, que debía resultar a menos de seis millones, de acuerdo a los capitales requeridos por el mismo Central Norte, no podía amilanar a gobiernos que endeudaron al país en 233 millones de pesos oro en el transcurso de sólo seis años.

El Ferrocarril Central Norte tenía abierta ante sí una ruta de gran porvenir que hendía zonas fértiles que figurarían poco después entre las zonas cerealistas por excelencia. Esa ruta partía de Córdoba con rumbo Este, casi exactamente, alcanzaba la población de San Francisco en la frontera de Santa Fe y desde ese punto caía en línea recta hacia el puerto de Rosario. Esa ruta no interfería la zona de influencia del Central Argentino, que por lo tanto no podía quejarse de competencia por parte del Gobierno Nacional. Era una ruta de tráfico propio rico y prometedor, que hubiera devuelto con creces en pocos años el capital invertido. El Central Norte daba en 1884 el 8,80% con líneas que en su mayor parte cruzaban eriales, salinas, extensiones estériles, mares de jarilla y de desesperación, ¿cuánto podía rendir con una línea como la ruta de Rosario a Córdoba, vía San Francisco, que atraería el tráfico de los riquísimos departamentos de Unión y de las colonias santafesinas de Rafaela, San Gerónimo e Iriondo? ¿Hubiera rendido el 20% o el 30% anual? De todas maneras, lo indudable es que el trazado de la línea de Córdoba a Rosario por San Francisco, que hubiera dado salida al Central Norte, ofrecía, además, todas las perspectivas de una operación brillante.

Esa ruta abierta, por la cual el Central Norte podía trazar su cauce hasta el puerto de Rosario, fue taponada por dos concesiones inglesas, sigilosamente tramitadas, vergonzosamente concedidas. La línea de Rosario a Córdoba, vía San Francisco, era una línea que caía dentro de la jurisdicción nacional, puesto que interesaba a dos provincias, lo mismo que la línea del Central Argentino, y debía ser concedida, por tanto, por el Gobierno Federal. Para no llamar la atención sobre la maniobra que preparaban los "financistas" ingleses fraccionan la línea, para estar dentro de los límites provinciales en cada caso, y obtienen en 1885 del gobierno de la provincia de Córdoba la exclusividad para construir una línea de trocha angosta desde Córdoba hasta San Francisco, en la frontera de Santa Fe, y del gobierno de la provincia de Santa Fe obtienen en 1886 la exclusividad para construir otra línea de trocha angosta desde San Francisco, en la frontera de Córdoba hasta Rosario. Como retribución del sacrificio y del desinterés de los "financistas" que acometerán esas obras, los gobiernos de ambas provincias

les regalan 120 leguas de tierra, o sea 323.979 hectáreas. Casi tantas como las que consiguió el Central Argentino veinte años antes. La primera línea que iba de Córdoba a la frontera de Santa Fe, se llamó Ferrocarril Central Córdoba. La segunda, que era una empresa subsidiaria de la primera, se llamó Ferrocarril Córdoba y Rosario.

El Ferrocarril Central Córdoba nacía así animado por un propósito no estrictamente ferroviario, nacía para taponar la salida de los Ferrocarriles del Estado al principio. Para absorberlos en la primera ocasión favorable. Esa miserable línea de 208 kilómetros, rudimentariamente construida, infelizmente dotada, iba a actuar de ferrocarril ganzúa; iba a ser el instrumento con que los "financieros" ingleses extraerían del dominio argentino los ferrocarriles que ellos construyeran por su propia cuenta. El Central Córdoba libra al servicio público el 13 de octubre de 1888 sus 208 kilómetros y el 28 de enero de 1889 toma posesión de los 884 kilómetros del Central Norte que ha "comprado" al Gobierno Nacional.

El Ferrocarril Central Córdoba, línea original o sección Este, como se le designó más tarde, fue concedido por la ley de la provincia de Córdoba del 3 de noviembre de 1885. La concesión es tan imprecisa que se presta a toda clase de especulaciones con las tierras que el ferrocarril cruzará y valorizará. La ley autoriza una línea "que partiendo de esta ciudad en dirección al Este... llegue al Este de la provincia". Se exonera a la empresa de toda carga o contribución y se le regalan en concepto de prima 70 leguas de campo.

El contrato se firma el 12 de abril de 1886. La imprecisión en cuanto al trazado continúa en el contrato, pero la cesión de tierras se determina con exactitud. La primera entrega se integra con las siguientes extensiones, cada una de las cuales es una verdadera estancia, de donde hay que desalojar a los criollos, que desde ese momento son "intrusos":

DEPARTAMENTO DE TULUMBA

Lote N°	serie	con	leguas,		
1,	C,	con	3	leguas,	
" "	2,	" "	3	" "	
" "	3,	" "	2	" "	250 cuadras y 9.292 varas
" "	4,	" "	1	" "	884 " " 19.327 "
" "	5,	" "	2	" "	858 " " 21.825 "

DEPARTAMENTO DE RÍO SECO

Lote N°	serie	con	leguas,			
45,	A,	con	2	leguas,	108 cuadras y	188 varas
" "	44,	" "	3	" "		
" "	6,	" "	1	" "	1.237 " "	1.552 "
" "	7,	" "	3	" "	387 " "	19.125 "
" "	39,	" "	1	" "	313 " "	17.071 "
" "	35,	" "	3	" "	1.371 " "	5.760 "
" "	31,	" "	1	" "	1.357 " "	12.540 "
" "	20,	" "	3	" "		
" "	33,	" "	3	" "	1.234 " "	3.840 "
" "	32,	" "	2	" "	1.205 " "	3.351 "
" "	30,	" "	3	" "	822 " "	21.960 "

DEPARTAMENTO DE SAN JUSTO

Lote N°	serie	con	leguas,			
83,	B,	con	1	legua,		y 800 varas
" "	84,	" "	3	" "		
" "	85,	" "	3	" "	1.090 cuadras	852 "
" "	68,	" "	3	" "	1.246 " "	666 "

El remanente, hasta completar las 70 leguas, se entregan al Central Córdoba, "libre de gravámenes", a medida que se "terminan las mensuras, amojonan los lotes y sanean los títulos".

Para calcular el capital requerido por la construcción de los 208 kilómetros, tenemos puntos de comparación en las mismas construcciones que el Gobierno Nacional acometía contemporáneamente. El ramal a Chumbicha estaba presupuestado en 11.378 pesos m/n por kilómetro. Si a pesar de su menor recorrido y flete a que estaban sujetos los materiales del Central Córdoba, adoptamos ese índice, deducimos que el capital requerido para construir la línea de trocha angosta de Córdoba a la frontera de Santa Fe, debió ser, en total, de 2.400.758 pesos m/n. Si adoptamos como costo kilométrico el obtenido en la licitación de 1872, es decir, el cotizado de Telfener, la línea habría requerido un desembolso total de 2.908.672 pesos m/n, más un 30% para cubrir el premio que el oro y las monedas extranjeras tenían, aproximadamente, en esos años. ¿Fue éste un capital originariamente británico? No hay razón para suponerlo. La hipoteca de las 188.988 hectáreas gratuitamente cedidas por el gobierno provincial, que en pleno auge de la especulación

anterior a la crisis de 1890, alcanzaban precios fabulosos, quizás habría cubierto casi enteramente el valor de la construcción ferroviaria. O quizás esta construcción fue financiada por el Ferrocarril Central Argentino con los grandes fondos de reserva extraídos de la economía argentina, que hemos calculado en el capítulo anterior. En 1886 la reserva financiera del Central Argentino ascendía a más de once millones de pesos oro, ¿por qué no los invertiría en la construcción de una línea que iba a impedir que el Central Norte se librara de su tutela? ¿No era ésa, acaso, una inversión de extraordinarias perspectivas? Con menos de tres millones se obtenían 188.988 hectáreas de campo, se taponaba definitivamente al Central Norte y se lograba la posesión de una vía férrea cuya productividad ofrecía rentas iniciales del 15 al 20%. ¿No era ésta una inversión aceptable para las reservas del Central Argentino?

• • •

En 1887 la trampa en que caerá el Central Norte ya está armada por los "financistas" británicos. Una sostenida campaña de prensa comienza a preparar el ambiente de la enajenación. Se habla de los inconvenientes que la intervención estadual ofrece para el país en general. Se establecen correlaciones tramposas. Se dice que los ferrocarriles particulares favorecen a las zonas que sirven y que la administración fiscal es onerosa y pesa indebidamente sobre las finanzas nacionales... En su carácter de presidente, el doctor Juárez Celman retoma esta idea y tres meses después de asumir el poder, en 1886, vende el Ferrocarril Andino y proyecta vender el Ferrocarril Central Norte.

El 28 de febrero de 1887, la Ley N° 2203 manda sacar a licitación la línea de Córdoba a Tucumán, con sus ramales a Chumbicha y Santiago. Las condiciones de licitación son tan liberales que van a producir la pérdida de la propiedad ferroviaria sin beneficio pecuniario para el Estado. El precio mínimo se fija en 15 millones de pesos oro. El Gobierno garante al comprador que con la explotación del ferrocarril ganará el 5% anual sobre el precio que abone. ¿Qué objeto se perseguía

al garantizar una ganancia mínima? Las garantías se imaginaron con el pretexto de "atraer capitales" que construyeran ferrocarriles, pero, ¿qué beneficio obtenía el país al garantizar la compra de un ferrocarril ya construido? Sería alguna doctrina moderna. Es cierto que la ley reconocía como gasto sólo el 55% de las entradas brutas, y el 45% restante debía ser entregado al fisco para resarcirlo de los pagos que realizara en concepto de garantía. Pero ésa había sido siempre una cláusula ilusoria, que ningún ferrocarril inglés cumplió y que no cumpliría nunca. Esa devolución era otra pantalla disimuladora del escándalo.

Hagamos cuentas. 5% sobre 15 millones de pesos oro iba a significar un servicio anual de 750.000 pesos oro, que el Estado debería extraer de sus presupuestos normales. La posesión del ferrocarril se balanceaba, en cambio, en la siguiente forma: sobre él pesaban obligaciones totales por diez millones de pesos (exactamente, 10.230.700 pesos o/s), que se integraban así: 4.630.700 que se le entregaron a Telfener, el 52% del costo total de la línea de Córdoba a Tucumán, y 5.600.000 invertido en los ramales a Chumbicha y Santiago y en la adquisición de materiales. Esos diez millones obligaban a un servicio anual de 650.149 que se cubría con el producto líquido del mismo ferrocarril. El Ferrocarril Central Norte se iba pagando, pues, a sí mismo sin exigir erogaciones al Tesoro Nacional. Al venderlo en las condiciones en que la Ley 2203 lo ofrecía, el Estado perdía la propiedad del Ferrocarril, el control económico sobre una inmensa zona de la República y todavía se veía obligado a erogaciones anuales de 750.000 pesos o/s. Todo esto parecerá increíble al lector, pero no es lo peor todavía.

Cuatro firmas concurren a esa licitación. Se acepta la propuesta de Hume Hnos., que ofrecen 16.000.000. La venta se aprueba por decreto del 31 de diciembre de 1887. El Gobierno se ha comprometido a entregar a los compradores el Ferrocarril Central Norte libre de todo gravamen. El empréstito de 1881 constituye una hipoteca especialmente garantizada con este ferrocarril, y, por tanto, el Gobierno deberá rescatarlo íntegramente. La venta del Ferrocarril Central Norte exige, ante todo, que el Gobierno Nacional desembolse en efectivo más de 12 millones de pesos oro, lo cual demuestra que de

ninguna manera fue la falta de fondos la razón por la cual se vendió a los financistas ingleses.

Mientras el Gobierno Nacional efectúa los trámites indispensables para rescatar el Empréstito de Ferrocarriles de 1881, el Ferrocarril Central Norte es concedido en arrendamiento a la Empresa compradora Hume Hnos., quienes abonarán por ello un alquiler de 60.000 pesos mensuales. El contrato de arrendamiento que se firma con la empresa compradora "durará hasta que el Gobierno haga la entrega definitiva de la línea, debiendo una vez levantado dicho gravamen firmarse el contrato de venta...".

En nota de marzo 2 de 1888, el Administrador del Ferrocarril Central Norte comunica que la Empresa Hume Hnos. ha tomado posesión de la línea. Desde ese momento el Central Norte ya no es un Ferrocarril argentino, es una nueva propiedad británica.

Desde esa fecha hasta el día de hoy, a los 884 kilómetros 929 metros que el Estado vende, no se agregará un solo kilómetro más de vía. Ni siquiera el ramal que el Estado construyó de Recreo a Chumbicha con propósito de alcanzar la ciudad de Catamarca, sería extendido por la compañía propietaria. La prolongación de Chumbicha a Catamarca, 64 km, debió construirla el Estado por su cuenta, pocos años más tarde, como parte integrante del Ferrocarril Argentino del Norte.

• • •

Sigamos la negociación detalladamente. El contrato provisorio de arrendamiento se firma en julio de 1888, y en nombre del gobierno lo firma Eduardo Wilde, ministro de Juárez Celman, hijo de ingleses, boliviano de nacimiento. Wilde era humorista y quizás esa proclividad de su carácter explique los motivos que los legisladores tuvieron para dictar bajo su influencia la Ley N° 2290, del 4 de agosto de 1888, por la cual se reconoce que Hume Hnos. estarán obligados a reconstruir gran parte de la vía del Central Norte y a gastar en ello cinco millones de pesos oro, casi tanto como lo que costó construirla originariamente. Los legisladores que votaron esa ley magná-

nima olvidan que la comisión nombrada por el presidente Avellaneda declaró en 1874 que la línea estaba en perfectas condiciones. Olvidan que desde esa fecha en adelante el Gobierno Nacional invirtió fuertes sumas anuales en mejorar las vías y el tren rodante. Olvidan que desde 1883 a 1886 se gastaron 2.000.000 de pesos o/s, provenientes del empréstito de 1883, en nuevas mejoras y en ampliaciones del material. Olvidan que la ley 1795, de setiembre de 1885, autorizó a gastar 142.194 pesos o/s en cambiar y mejorar puentes de la línea. Olvidan que la ley 1885 del 30 de setiembre de 1886 autorizó un gasto de 600.000 para aumentar el tren rodante del Central Norte. Olvidan que en abril de 1888 se han comprado vagones a la casa Tornquist a 803,20 cada uno. Generosamente se presume que Hume Hnos. gastarán 5.000.000 en nuevas mejoras y se les garantiza que también sobre esos cinco millones obtendrán el 5% anual. Era ésta, evidentemente, una simple artimaña para aumentar la cantidad anual que el Gobierno debía pagar en concepto de garantía. Los 750.000 pesos o/s que el Gobierno argentino debía oblar anualmente a los "compradores" del Central Norte, quedan así aumentados a 1.050.000.

El contrato definitivo de venta se sella el 23 de enero de 1899 y se aprueba por decreto de esa misma fecha. Veinte días más tarde, Hume Hnos. transfieren su propiedad al Córdoba Central Railway.

El decreto del 22 de febrero de 1889 aprueba esta transferencia, trasladando todos "los derechos y obligaciones" que Hume Hnos. tienen con el Gobierno, al Central Córdoba. Esto dice el decreto, pero lo único que prácticamente transfiere Hume Hnos. son los derechos contra el Gobierno, según se deduce de los hechos ulteriores. La Córdoba Central Railway jamás reconoció, y menos aún pagó, las sumas adeudadas al gobierno por Hume Hnos. Establezcamos el monto de esta obligación que fue desconocida.

Los señores Hume Hnos. fueron arrendatarios del Ferrocarril Central Norte desde el 2 de marzo de 1888 hasta el 28 de enero de 1889, es decir, durante once meses. Debieron abonar 60.000 pesos mensuales, o sea 660.000. No era esta suma un dinero que los señores Hume Hnos. debían distraer de su propio peculio. Era nada más que la ganancia neta que el

Ferrocarril Central Norte proporcionaba en ese lapso. El monto del arrendamiento se cubría holgadamente con los productos netos del ferrocarril. No pagar el arrendamiento en estas condiciones perfilaba ya casi el delito de estafa. Hume Hnos. no entregó al gobierno ni la suma convenida por arrendamiento ni los ingresos netos del ferrocarril. Es lógico que esta deuda se transfiera al nuevo comprador, y bajo esas condiciones se aprobó la transferencia. El artículo 1º del decreto aprobatorio del 22 de febrero de 1889 dice textualmente: "Apruébase la transferencia que de los derechos y obligaciones que le corresponden por la Ley Nº 2203 del 28 de octubre de 1887 y el contrato del 28 de enero del corriente año, hacen del Ferrocarril Central Norte los señores Hume Hnos. en favor de la Compañía del F. C. Central de Córdoba".

El Central Córdoba deniega la deuda de Hume Hnos., a pesar de los terminantes párrafos del decreto. Hume Hnos. comienzan a chicanear en esos alegatos interminables, que con tanta pericia como falta de patriotismo conducen los abogados argentinos al servicio de las empresas extranjeras. Una Comisión Arbitral que se expide en 1895 concede una formidable quita a la deuda y la fija en 214.822 pesos m/n. La empresa de Hume Hnos. no abona ni siquiera esa suma. Pasan los años, siguen las chicanas y, en 1898, Hume Hnos., para sanear sus finanzas, se declara en estado de liquidación. Por decreto del 24 de marzo de 1898, el Gobierno Nacional se resigna a dar carta de pago por la suma total de 42.964 pesos, es decir, por mucho menos de la décima parte de la deuda original, no obstante la firme oposición de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales que el decreto declara "no fundada".

Esta extraordinaria informalidad de los compradores del Ferrocarril Central Norte no constituyó un inconveniente para que el Central Córdoba cobrara 388.211 pesos que dijo haber perdido mientras tuvo a su cargo una pequeña sección del Ferrocarril de Tucumán a Salta y Jujuy y que el presidente Uriburu también mandó abonar sin reparos.

Estas increíbles irregularidades fueron duramente censuradas en el parlamento. Estudiando el desempeño de la empresa Hume Hnos., el diputado Arturo Castaño, miembro de la "Co-

misión Investigadora de los Ferrocarriles Garantidos", en la sesión del 13 de julio de 1891, decía:

"Ahora hay que examinar cuáles son los gastos de explotación de esta línea, el Ferrocarril Central Córdoba. Respecto a este punto, señor, francamente, vergüenza me da revelar ciertas partidas ante el gobierno argentino. Sin embargo, debo hacerlo para que la Cámara vea el estado de la contabilidad de los ferrocarriles y comprenda la necesidad urgentísima de dictar leyes severas contra esas administraciones. Parece que los libros de contabilidad de esas empresas no están rubricados, es decir, no llenan lo prescrito por el art. 65 del Código de Comercio. Los asientos de Contaduría, dice la Dirección, carecen de detalles que son estrictamente necesarios para aclarar las numerosas partidas que forman estos libros... en esto está el gran negocio, la gran explotación que están haciendo a la industria y el comercio de este país... El F. C. Central Norte fue vendido en 16 millones de pesos. Por cuestión de no poderse retirar los bonos que estaban afectados a este ferrocarril, no fueron pagados esos 16 millones, y la empresa de los señores Hume en lugar de quedarse en propiedad con la línea, la tomó en usufructo hasta que pudiera hacerse efectiva la compra. Pagaban por la línea principal 60 mil pesos mensuales y por las líneas accesorias 15 mil y tantos pesos. He averiguado el estado de esta contabilidad en la contaduría nacional y allí no se ha sabido responder si este dinero ha entrado al tesoro público. Averigüé también si esta línea paga mensualmente sus alquileres, que no es una partida insignificante, porque se trata de 90 mil pesos mensuales, y resulta que la Contaduría no sabe si la empresa paga ese dinero. Resulta que esta empresa debe de 1888 a 1889 1.218.000 pesos por alquileres; y debe ahora, por el 50% del producto bruto, más otro año de alquileres, alrededor de cinco millones de pesos".

• • •

Desdeñemos ahora estas pequeñas raterías y entremos a analizar las condiciones en que se perdió la propiedad del Ferrocarril Central Norte a deducir las ventajas o desventajas

que el gobierno logró con ella. Vamos a descubrir un nuevo negociado escandaloso, en que el gobierno pierde, no solamente la propiedad del ferrocarril, sino la suma de 12.201.371 pesos o/s en títulos, sin percibir absolutamente nada en cambio.

Para comodidad del lector, resumamos lo esencial de la operación. El Gobierno Argentino vende un sistema de 884 kilómetros llamado Ferrocarril Central Norte por 16.000.000 de pesos o/s. Antes de entregar el ferrocarril, debe levantar el Empréstito de Ferrocarriles de 1881, cuyo monto en vigencia el 31 de diciembre de 1888 asciende a 11.243.232. El Gobierno Argentino garante al comprador una ganancia del 5% anual sobre un capital de 21.000.000 de pesos o/s.

Los artículos del contrato de venta del Ferrocarril Central Norte, del 28 de enero de 1889, que a la forma de pago se refieren, son los siguientes:

"Art. 6º — Esta venta se hace por la cantidad de 16.000.000 pesos m/n., que se pagará en la forma convenida por S. E. el señor Ministro de Hacienda y los señores Hume Hnos., en los convenios de fecha 30 de mayo y 7 de noviembre del corriente año."

Art. 10º — Desde la fecha de la entrega definitiva de la línea, cesa el arrendamiento establecido por el acuerdo de 31 de diciembre de 1887 y contrato del 11 de julio de 1888, y la línea desde la fecha de la emisión del prospecto de conversión, queda entregada a los efectos de la Ley Nº 2202, pasando a ser propiedad de los señores Hume Hnos., debiendo levantarse el gravamen que pesa sobre ella referente al empréstito de 1881 en la forma y plazo convenidos por el Ministro de Hacienda en los contratos de 30 de mayo y 7 de noviembre del año pasado."

Los convenios o contratos del 30 de mayo y 7 de noviembre de 1888 debían estar agregados al contrato de venta del F. C. Central Norte, puesto que son ellos los que especifican la forma en que los señores Hume Hnos. o el Ferrocarril Central Córdoba pagarán el precio de su compra.

Pues bien, esos convenios del 30 de mayo y 7 de noviembre no figuran en ninguna de las publicaciones oficiales que debían contenerlos y no ha sido posible hallarlos en ninguna parte.

Se ha revisado la "Recopilación de leyes, Contratos y Resoluciones referente a Ferrocarriles y Tranvías", de que es autor Eduardo Schlatter, Jefe de Oficina de Estadística de la Dirección General de Vías de Comunicación.

Se han revisado los "Registros Nacionales" de 1888, 1889, 1890, 1891. En el Registro Nacional de 1889 está el contrato de venta, pero los "convenios" no figuran en ellos.

El decreto que aprueba el contrato de venta es igualmente misterioso al respecto. Este decreto, fechado, asimismo, el 28 de enero de 1889, dice textualmente: "Art. 1º Apruébase en todas sus partes el contrato celebrado por S. E. el señor ministro del Interior con los señores Hume Hnos. por el cual éstos adquieren en compra por la cantidad de 16 millones de pesos m/n. oro sellado el Ferrocarril Central Norte, sección Córdoba a Tucumán y los ramales de Frías a Santiago del Estero y de Recreo a Chumbicha, de acuerdo a las condiciones estipuladas en dicho contrato. Art. 2º Hágase constar en la escritura respectiva que los señores Hume Hnos. no podrán transferir esta propiedad sin la condición expresa de que la nueva empresa o compañía adquirente se hará cargo de todas las obligaciones que los expresados señores contraen con el Gobierno por el contrato aprobado". Firman el vicepresidente en ejercicio, doctor Carlos Pellegrini y Manuel B. de Zorrilla. ¿Cuáles fueron las condiciones estipuladas? El misterio prosigue.

Tampoco figuran los "convenios" en las Memorias del Ministerio del Interior, de quien dependían entonces los ferrocarriles. En la Memoria de 1889 se incluye el contrato de venta citado, pero no los convenios suplementarios. La Memoria del Ministerio de Hacienda, cuyo titular firmó los susodichos convenios, tampoco los incluye, ni en 1888, ni en 1889, ni en 1890. Tampoco se refieren para nada a estos convenios suplementarios y fundamentales las Memorias del Departamento de Ingenieros ni las Memorias de la Contaduría General de la Nación. Esta increíble omisión de documentos que se refieren a la venta de valiosos bienes nacionales, ya está haciendo presumir la existencia de operaciones irregulares. ¿Cómo es posible que el país ignore las condiciones en que fue entregado a los extranjeros un ferrocarril de 884 kilómetros? Para saber o, mejor dicho,

para rehacer las condiciones en que el Ferrocarril Central Norte fue enajenado a los "financistas" ingleses, debemos atenemos a pequeños datos aislados que enumeraremos a continuación.

En el contrato de arrendamiento del 11 de julio de 1888 el art. 19 dice: "La empresa ofrece como garantía del fiel cumplimiento de este contrato la razón social de la casa bancaria Murrieta y Cía., a cuyo efecto el representante de la misma firmará con las partes contratantes el presente contrato". *La casa londinense Murrieta y Compañía, y Hume Hnos., de Londres, actuaban de consuno en este negocio, por lo tanto.*

En el "Registro Nacional" de 1888 figura el siguiente decreto expedido por el Departamento de Hacienda: "Buenos Aires, mayo 30 de 1888. Art. 1º: Se autoriza a los señores Murrieta y Cía. a retirar de la circulación los títulos de la deuda externa del 6%, emitidos en 1881 y cuyo empréstito lleva la denominación de "Ferrocarriles". Art. 2º: Remítase a la casa mencionada y al Ministro Argentino en Londres las instrucciones necesarias".

Este empréstito de "Ferrocarriles", de 1881, era un empréstito hecho en Francia con el Banco de París et Pays-Bas, Comptoir d'Escompte de París y la casa L. y R. Cahen d'Anvers y Cía. de París, cuyo monto original autorizado era de 12.000.000 de pesos fuertes y cuyo Bono fue de 2.450.000 libras.

En la Memoria del Ministerio de Hacienda de 1888, pág. 19, se dice: "El servicio de empréstito de Ferrocarriles emitido en 1881 se calcula por los primeros seis meses de 1889 solamente, porque los arreglos que se hacen con motivo de la venta del F. C. C. Norte permitirán al P. E. retirar toda esta deuda a mediados de dicho año. Esta disminución representa una economía de 437.215 pesos o/s. (oro)".

En el mensaje que el presidente Juárez Celman eleva a las Cámaras el 1º de mayo de 1889 dice: "Debe recibir la Nación por obras vendidas:

Obras de Salubridad	\$ o/s. 20.000.000
F. C. C. Norte (saldo después de pagar el empréstito de 1881)	4.000.000
F. C. Andino	6.000.000
Suma total a recibir en oro	\$ o/s. 30.000.000
Lo cual equivale a papel	\$ m/n. 46.500.000

La cifra que como saldo de la venta del Central Norte da el presidente Juárez Celman está afectada de un grave error, según veremos, pero lo importante que se deduce de allí es que el empréstito de "Ferrocarriles" de 1881, será rescatado por el Gobierno Nacional, o por los compradores del Central Norte, con parte del producto de la venta de este ferrocarril.

En la "Exposición sobre el estado económico y financiero de la República Argentina", Mensaje del Poder Ejecutivo sobre el arreglo de la deuda externa e interna exteriorizada, de octubre de 1893, en el Anexo C que trata de la "forma y valor del servicio de la deuda externa", en la mención del "Empréstito de Ferrocarriles de 1881", hay una nota que dice: "Este empréstito fue retirado de circulación casi en su totalidad, por los señores Hume, etc., en cumplimiento del contrato respectivo, y su servicio no se efectúa con arreglo al Bono originario".

Todo lo cual vendría a demostrar: 1º Que los señores Hume Hnos. y Murrieta y Cía. actuaban conjuntamente en esta operación. 2º Que los compradores del Central Norte, Hume Hnos., o Murrieta, deducían del importe de la venta de 16.000.000 de pesos o/s, los valores necesarios para rescatar el Empréstito de Ferrocarriles de 1881", que ellos realizaban directamente.

En el Mensaje Presidencial del 1º de mayo de 1890, al hablar de las conversiones a un título menor de los empréstitos argentinos externos del 6 por ciento de renta, realizadas durante 1889 por el gobierno argentino, se dice:

"En esta conversión no entraron los otros dos empréstitos del 6% que son el antiguo empréstito de Buenos Aires de 1824... y el empréstito de Ferrocarriles de 1881, al servicio del cual se hallaba afectado el F. C. Central Norte, y como el gobierno acaba de enajenar esa línea, los tenedores de títulos del mencionado empréstito creyeron que podrían exigir condiciones para aceptar la conversión o amortización de sus títulos."

No olvidemos que la casa Murrieta y Cía. estaba autorizada para retirar de la circulación este empréstito desde el 30 de mayo de 1888, de manera que "los tenedores de títulos" eran Murrieta y Cía. y Hume Hnos.

El presidente Juárez Celman en el mensaje citado en 1890 sigue diciendo: "Después de prolongadas negociaciones, pudo arreglarse la dificultad, concediendo el gobierno a los tenedores

de estos títulos una prima de 5%, es decir, que por cada 100 libras en títulos del empréstito de 1881 se dieran 105 libras en títulos de una emisión particular de «debentures» del F. C. Central Norte, hecha por los compradores y tomadas a la par por el Gobierno para realizar la conversión, pero aun así no todos los tenedores de los títulos quisieron aceptarla, por lo cual existen todavía en circulación 600.000 libras que tendrán que ser retiradas gradualmente por medio del funcionamiento del fondo amortizante”.

Es decir, que el gobierno convierte sus propios títulos del Empréstito de Ferrocarriles de 1881 por obligaciones de la compañía particular, que le adquiere el F. C. Central Norte con esas mismas obligaciones. ¡Fantástica combinación! Esas obligaciones, a pesar de llamarse “debentures” del “Córdoba Central Railway”, son obligaciones directas del gobierno argentino, puesto que el gobierno argentino se ha comprometido a servir las con un interés anual del 5%, cualquiera sea el rendimiento del ferrocarril, según reza el artículo 14 del contrato del 28 de enero de 1889, que dice: “El servicio de la garantía se hará semestralmente, entregando el gobierno a la empresa íntegramente el interés garantizado del 5% sobre el capital reconocido”. Debe hacerse constar de nuevo que el “capital reconocido” no era el precio de 16.000.000 de pesos oro, que nominalmente se había pagado por la propiedad del Central Norte, sino un capital de 21.000.000 de pesos o/s., porque se supuso generosamente que los compradores iban a invertir 5.000.000 en mejorar la línea y el gobierno garantizó también un rendimiento del 5% anual a ese capital excedente.

El “Córdoba Central Railway” tenía un capital autorizado para los objetos de concesión de 1887 de 1.000.000 de libras, igual a 5.000.000 de pesos o/s., que se descomponía así: 20.000 acciones de 20 libras cada una, preferidas del 7% y 200.000 libras en acciones diferidas, y 400.000 en “debentures Stock”.

Para adquirir el Central Norte, propiedad del gobierno argentino, el “Córdoba Central Railway” crea 4.166.666 libras, o sea 21 millones de pesos o/s., en obligaciones o debentures perpetuos, cuyo interés anual fijo del 5% será directamente pagado por el gobierno argentino. O bien, dicho en palabras más precisas: El Gobierno Argentino crea un capital de 21 millo-

nes de pesos o/s. en títulos, que tienen todo el carácter de un empréstito externo y cuyo servicio anual del 5% toma íntegramente a su cargo, y lo entrega gratuitamente a la compañía Córdoba Central Railway, para que la compañía con parte de él le compre el Ferrocarril Central Norte.

• • •

Expuesta esta situación extraordinaria, en que el vendedor de un bien crea y paga la renta del capital con que se le compra el bien, procuraremos investigar qué parte de ese capital de 21.000.000 de pesos oro sellado recibió el gobierno directa o indirectamente como precio de venta del ferrocarril.

Parte de esa cantidad, 5.000.000 de pesos o/s., debió invertirse en mejorar la línea y su material rodante. Es justamente presumible que esa inversión fue un simple pretexto y que las sumas realmente invertidas alcanzaron montos despreciables. Pero, para no entrar en el campo de la suspicacia indemostrable, supondremos que la Córdoba Central Railway efectivamente invirtió en mejoras de la línea cinco millones de pesos o/s.

Otra parte de los 21.000.000 debió invertirse, según convenios, de acuerdo a las deducciones desprendidas de los informes fragmentarios citados, en levantar el Empréstito de Ferrocarriles de 1881. El resto debió ser entregado al Gobierno.

Para calcular cuál debió ser el saldo a entregarse al gobierno, debemos saber, ante todo, cuál era el monto en circulación del Empréstito de Ferrocarriles de 1881 y cuál fue el monto de las amortizaciones extraordinarias que suponemos se cargaron a la cuenta del Ferrocarril Central Norte.

La memoria de la Contaduría General de la Nación, en 1889, nos da los siguientes valores:

Saldo del Empréstito de Ferrocarriles de 1881, el 31 de diciembre de 1888	\$ o/s. 11.243.232
Amortizado en 1889 .....	.. .. 8.306.272
Saldo al 31 de diciembre de 1889	2.936.959

En el transcurso de 1890 vuelve a efectuarse otra amortización extraordinaria en el Empréstito de Ferrocarriles de 1881, por un valor de 492.357 pesos o/s.; el saldo vigente el 31 de diciembre de 1890 es de 2.444.601, según la memoria de la Contaduría General de la Nación de ese año.

Esta es la última amortización extraordinaria realizada en ese empréstito por terceros. A pesar de la extrema penuria del erario nacional, el Gobierno argentino, por acuerdo del 31 de mayo de 1891, retoma a su cargo el servicio íntegro del saldo, al que se asigna un monto en circulación de 2.444.601 pesos o/s. y un servicio anual de 871.624, que se realiza con los deprimidos bonos Morgan, del Empréstito de Consolidación. En 1893 el saldo del Empréstito de Ferrocarriles de 1881 se incluye en el arreglo Romero y su servicio continúa figurando en los presupuestos nacionales, sin que vuelvan a intervenir ni Murrieta y Cía., ni Hume Hnos., ni el Córdoba Central Railway.

Por tanto, las únicas amortizaciones no pagadas por el gobierno nacional, que pueden ser cargadas en la cuenta de la venta del Ferrocarril Central Norte suman 8.798.629 pesos o. s., según se resume a continuación:

Amortizaciones extraordinarias del		
Empréstito de Ferrocarriles de		
1881, realizadas por cuenta de		
la venta del Ferrocarril Central		
Norte en 1889	\$ o/s.	8.306.272
„ „ 1890	„ „	492.357
Total	\$ o/s.	8.798.629

En las arcas fiscales debieron ingresar las sumas correspondientes a la diferencia, hasta cubrir el precio de venta de 16 millones de pesos o/s., es decir que en las arcas fiscales debieron ingresar 7.201.371 pesos o/s.

Este ingreso, cuyo volumen no le permite pasar inadvertidamente, no figura en las Memorias de la Contaduría General de la Nación, ni en la Memoria del Ministerio de Hacienda, y es razonable que no figure si nosotros interpretamos debidamente las entrelíneas de los párrafos citados del Mensaje del presidente Juárez Celman, de mayo de 1890. El presidente ha

dicho que la emisión particular de "debentures" del Córdoba Central Railway fue tomada a la par, no por el público británico, sino por el gobierno argentino, haciendo caso omiso de la cotización que esos "debentures" hubieran tenido en la bolsa de Londres. Esos "debentures" fueron dados por el gobierno argentino en canje o conversión de los títulos del empréstito en 1881, en las condiciones que los tenedores de esos títulos quisieron exigir. No sabemos cuáles son esas condiciones, pero, como en el mismo mensaje el presidente Juárez Celman dice que "el retiro o conversión se efectuó con los dineros procedentes de la venta del Ferrocarril Central Norte", suponemos que las condiciones fueron tan duras que insumieron todos los fondos, no una parte, de los dineros procedentes de la venta del ferrocarril. Quedó un resto en circulación del Empréstito de Ferrocarriles de 1881, para el retiro del cual "los banqueros del gobierno en Europa", es decir, Murrieta y Cía., "tienen a su disposición los fondos necesarios para el retiro o conversión". Como ese resto de 600.000 libras continuó figurando entre los compromisos directos del Gobierno y fue pagado con fondos del Presupuesto Nacional, las 600.000 libras debieron ingresar en el Tesoro nacional, pero jamás ingresaron. Según las Memorias de la Contaduría General de la Nación, jamás percibieron las arcas fiscales un solo centavo en efectivo como producto de la venta del Ferrocarril Central Norte. Quizás, como la casa Murrieta quebró o simuló quebrar en 1890 para sanear su haber, los fondos excedentes se desvanecieron en las cuentas de acreedores varios. Lo único comprobable es que la venta del Ferrocarril Central Norte no produjo un solo centavo en efectivo al Gobierno argentino.

En resumen: el Gobierno Nacional con la venta del Ferrocarril Central Norte, perdió la propiedad de un sistema ferroviario de primer orden, de 884 kilómetros de longitud. Ganó el retiro de 8.897.629 pesos o/s del Empréstito de Ferrocarriles de 1881 y quedó con la obligación de servir al 5% anual a 21 millones de pesos o/s. de "debentures" perpetuos del "Córdoba Central Railway". El servicio al 6% de 8.798.629 pesos o/s. del Empréstito de Ferrocarriles de 1881 requería un desembolso anual de 527.917,74, que costaba con las ganancias líquidas

del Central Norte. El servicio al 5% de 21 millones de pesos o/s de "debentures" del Central Córdoba exigía un desembolso anual de 1.050.000 pesos o/s. Es decir que además de perder la propiedad del Ferrocarril Central Norte, el Gobierno perdía 1.050.000 pesos o/s anuales para servir los intereses del capital del Central Córdoba.

Por su parte, el "Córdoba Central Railway", del que los mismos Hume Hnos. eran directores, resultó beneficiado por:

La formación a costa del Gobierno Argentino de un capital de 21.000.000 de pesos o/s., que aparece en adelante como "capital británico invertido en la Argentina" por el "Córdoba Central Railway" (del cual el Gobierno Nacional solamente aprovechó 8.798.629 pesos o/s. en el rescate de su "Empréstito de Ferrocarriles de 1881").

Y por:

- 1º La posesión gratuita de un sistema ferroviario de 884 kilómetros que controla la economía de cinco provincias argentinas;
- 2º Una ganancia neta en la operación de 12.202.371 pesos o/s., que embolsaron en títulos garantizados por el Gobierno Argentino, como diferencia entre las sumas rescatadas del Empréstito de 1881, los 21.000.000 de capital, servido por el Gobierno Argentino.

Estas operaciones que entran al campo de lo doloso y son casi inconcebibles, tienen por causa fundamental la pérdida de la adhesión de los gobernantes a los intereses y al espíritu de su pueblo. Los estadistas británicos, mejor que nadie, saben que un pueblo se somete quebrando, ante todo, la moral y el espíritu de sus gobernantes. En su artículo sobre la guerra mundial, *La Enciclopedia Británica*, verdadero resumen del pensamiento de ese pueblo, dice que la conflagración confirmó, una vez más, "la lección inmemorial de que el espíritu de los jefes de una nación antes que el cuerpo de sus soldados es lo que hay que abatir primero". Cuando el espíritu de adhesión al pueblo se pierde, se está al borde de todas las degra-

daciones y del desprecio de los mismos que se benefician con ellas. En la sesión del 19 de agosto de 1891, el diputado Víctor M. Molina dijo: "... en *The Weekly Bulletin* se narra como la cosa más natural del mundo, esto: «En la República Argentina, para obtener un negocio, hay que comprar desde el presidente de la República hasta el último portero». Y es así como mister Weir, en una de las sesiones del directorio de esta compañía, ha podido decir: «Yo miro al gobierno argentino como a una banda de malhechores». Desgraciadamente para el país, la terrible lección del noventa fue rápidamente olvidada, y hoy son muy pocos, poquísimos, los hombres argentinos de responsabilidad que tienen derecho a anatematizarla.

• • •

El Ferrocarril Central Córdoba —Córdoba Central Railway— con los 884 kilómetros del Ferrocarril Central Norte formó una compañía filial y subsidiaria que se llamó Córdoba Central Railway, Northern Section —sección norte—, cuyo único capital estaba compuesto por "debentures" directamente servidos por el gobierno argentino y cuyo monto total ascendía a 4.166.666 de libras, o sea 21.000.000 de pesos o/s.

De acuerdo a los convenios formulados después del contrato de venta, las garantías se debieron pagar así:

5% sobre el precio de venta 16.000.000 de pesos o/s, durante quince años. Empezó el 14 de febrero de 1889. Debió terminar el 13 de febrero de 1904; importe anual 800.000 pesos o/s.

5% sobre la mitad de las refacciones 2.500.000 pesos o/s. Empezó la garantía el 30 de marzo de 1889. Debió terminar el 29 de marzo de 1904. Importe anual 125.000 pesos o/s.

5% sobre la mitad restante de las refacciones 2.500.000 pesos o/s. Empezó la garantía el 1º de enero de 1892. Debió terminar el 31 de diciembre de 1907. Importe anual 125.000 pesos o/s.

En total, desde el 14 de febrero de 1889 hasta el 31 de diciembre de 1897 en que la garantía es rescindida, en las condiciones que veremos inmediatamente, el gobierno debió pagar las siguientes sumas:

14 de febrero	1889	a	31 de diciembre	1889	...	\$ o/s.	795.842			
31	..	diciembre	1889	..	31	..	1890	...	..	925.000
31	..	..	1890	..	31	..	1891	...	..	1.050.000
31	..	..	1891	..	31	..	1892	...	..	1.050.000
31	..	..	1892	..	31	..	1893	...	..	1.050.000
31	..	..	1893	..	31	..	1894	...	..	1.050.000
31	..	..	1894	..	31	..	1895	...	..	1.050.000
31	..	..	1895	..	31	..	1896	...	..	1.050.000
31	..	..	1896	..	31	..	1897	...	..	1.050.000

Total que debió pagar el Gobierno Argentino al Córdoba Central Railway en concepto de garantía \$ o/s. 9.070.842

Para cumplir con el compromiso contraído con los tenedores de "debentures" del Central Córdoba Railway, el gobierno nacional hubo de pagar, pues, hasta el 31 de diciembre de 1897 9.070.842 pesos o/s. Pero el 31 de diciembre de 1897 el gobierno nacional debía por los intereses atrasados 323.484 pesos o/s, según la Memoria del Ministerio de Obras Públicas de 1893, elevada por el Ministro Civit, pág. 52. *De manera que en el tiempo que duró la garantía del gobierno nacional pagó a la Central Córdoba Railway la suma de 8.747.358 pesos o/s.*

Estas sumas debían ser reintegradas al Estado argentino con más los intereses correspondientes. El artículo 16 del contrato de venta del Ferrocarril Central Norte es terminante. Dice: "La Empresa queda obligada a reembolsar por completo todas las sumas recibidas del gobierno en concepto de las garantías, con más el 5% de interés anual sobre las mismas sumas". Este compromiso jamás tuvo cumplimiento. En nuestro país, los ingleses firmaron cualquier cosa. Se proponían obtener el dominio ferroviario, y con él las llaves de la nación y no se pararon en medios. El honor de sus firmas no les preocupó nunca. Aceptaban obligaciones con la seguridad de que los mismos jefes argentinos los liberarían más tarde de ellas. Esta línea de conducta inglesa era perfectamente conocida por los gobiernos ar-

gentinos y no es posible afirmar, por tanto, que hubieran sido sorprendidos en su buena fe. Avellaneda, Roca y el mismo Juárez Celman se quejan reiteradamente en sus Mensajes de la informalidad de las empresas inglesas con ganancias garantizadas por el gobierno. Lo cual no impide que cada uno de ellos procure nuevos negocios, a cambio de promesas y compromisos que sabían de antemano serían ilusorios. "El desconocimiento de sus obligaciones daría derecho al gobierno para retirar su garantía a las empresas ferroviarias notoriamente negligentes, y yo no sabría quién pudiera criticar semejante conducta, aun cuando se invocara los derechos de los tenedores de acciones o bonos de un ferrocarril cuya administración se contentara con cobrar íntegra su garantía al fin de cada trimestre", dice el presidente Juárez Celman en su Mensaje de mayo de 1888, lo cual no impide que vuelva a confiar en esas empresas, facilitándoles "negocios" como la venta del Central Norte. Las empresas inglesas presionaban sobre los gobiernos, con la amenaza de lacerar su crédito en Europa. Juárez Celman en el Mensaje citado dice: "Se invoca a todo propósito la necesidad de conservar el crédito en Europa pagando puntualmente las garantías sin observación ni reclamo, pero jamás el crédito de una nación llegaría a padecer mientras se demostrara palpablemente que una medida coercitiva de esta especie no se tomaba sino contra empresas que habían convertido la protección del Estado en una inicua y criminal exacción".

• • •

Transcribimos a continuación los cinco artículos del contrato de venta del Ferrocarril Central Norte en que se detallan las obligaciones que contrae el comprador, Hume Hnos., y el Córdoba Central Railway, luego.

"Art. 15. — Para los efectos de la liquidación de la garantía, se fijan los gastos de explotación de un 55% de las entradas brutas.

Art. 16. — La empresa queda obligada a reembolsar por completo todas las sumas recibidas del gobierno por razón de

TRAFICO Y PRODUCIDO DEL FERROCARRIL CENTRAL NORTE

BAJO LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL

Años	Toneladas de carga transportada	Número de pasajeros	Entradas brutas declaradas (con las tarifas a pesos papel más bajas de la república) reducidas a pesos o/s.
1884	161.081	101.746	1.505.480
1885	246.583	161.210	1.271.556
1886	198.300	149.503	1.415.253

BAJO LA ADMINISTRACIÓN DEL CENTRAL CÓRDOBA

Años	Toneladas de carga transportada	Número de pasajeros	Entradas brutas declaradas, cuyo 45 % debía ser entregado al gobierno (con tarifas equiparadas a los demás ferrocarriles ingleses y tarifas con premio a oro) en pesos o/s.
1889	314.930	263.663	1.489.581
1890	356.795	260.384	2.000.415
1891	274.324	187.672	775.510
1892	370.633	169.454	838.648
1893	364.967	156.456	759.348
1894	398.690	153.468	752.714
1895	546.267	149.335	1.069.424
1896	614.954	170.105	1.342.453
1897	511.744	182.978	1.168.944

Omitiremos tomar en cuenta la mala fe que traslucen las cifras que como rendimiento bruto declara el Ferrocarril Central Córdoba. Supondremos ingenuamente que ellas reflejan la realidad del movimiento ferroviario del antiguo Central Norte y que no hubo falsedad ni en el número de pasajeros y toneladas de carga declarados ni en las cantidades que como entrada bruta expresan. De todas maneras, por lo menos el 45 % de esa entrada bruta declarada debió ser depositada semestralmente a la orden del Gobierno o quedar como una deuda del Ferrocarril Central Córdoba al Gobierno, con más un interés del 5 % anual. Es decir, que en la fecha que se rescinde la garantía, el

Ferrocarril Central Córdoba, sin contar los intereses del 5 %, debía al Gobierno Nacional la suma de 4.288.761 pesos o/s según el resumen siguiente:

Años	45 % de las entradas brutas que el Ferrocarril Central Córdoba, sección norte, debió entregar al gobierno y no entregó, pesos o/s.
1889	570.311
1890	700.187
1891	348.979
1892	377.491
1893	341.706
1894	338.721
1895	481.239
1896	604.103
1897	526.024
	<hr/> 4.288.761

La memoria del Ministerio del Interior de 1895 dice que "El Ferrocarril Central Córdoba entregó una vez la suma de 265.000 pesos", sin expresar fecha ni si fueron pesos oro o pesos papel. Suponemos que dicha entrega debió efectuarse en "cuentas de tráfico", y aunque la referencia es muy vaga y no figura como ingreso en las memorias de la Contaduría General de la Nación, la tomaremos en cuenta en la liquidación final, como si hubiera sido efectuada con dinero efectivo y en pesos oro.

El 31 de diciembre de 1897, la relación contractual entre el Gobierno Nacional y el Ferrocarril Central Córdoba puede resumirse así:

El gobierno ha pagado al Central Córdoba, como interés de un capital ficticio de 21.000.000 de pesos o/s., la suma de \$ o/s. 8.747.358

Para completar su compromiso contractual de servir al 5 % ese capital ficticio, debe aún, según la memoria del ministerio de Obras Públicas de 1898, la suma de ,, ,, 323.484

Pero el gobierno debió percibir en carácter de reintegro el 45 % de las entradas brutas del Ferrocarril, o sea la suma .. .. .	.. ..	4.288.761
El gobierno ha percibido únicamente, en cuentas de tráfico, la suma de .. .. .	.. ..	265.000
Es decir que contractualmente, el 31 de diciembre de 1897 el Ferrocarril Central Córdoba debía al gobierno la suma de .. .. .	.. ..	4.023.761
A descontar la deuda del gobierno al Ferrocarril de .. .. .	.. ..	323.484
El 31 de diciembre de 1897 el Ferrocarril Central Córdoba debía al gobierno, sin contar los intereses de la deuda, la suma de .. .. .	.. ..	3.700.277

A pesar de esta situación excepcionalmente favorable al Gobierno Nacional, la empresa del Central Córdoba demuestra pretensiones cada vez más desmedidas para cortar sus relaciones con el fisco y renunciar a la garantía. La empresa no cuenta para sostenerse con la fuerza de sus argumentos ni con el sostén de la razón. Los financistas ingleses desdeñaron siempre esas abstracciones en sus relaciones con el Gobierno argentino. La empresa cuenta con la mediación de hombres influyentes en las esferas directivas y con el relajamiento de los jefes del Gobierno. Y así se produce la negociación final.

• • •

Para cortar sus relaciones con el Gobierno, el Ferrocarril Central Córdoba, que debía por incumplimiento, la suma de 3.700.277 pesos o/s, sin contar los intereses del 5% con que debía por contrato gravarse esa suma, recibe del Gobierno Nacional en títulos de la deuda pública externa la suma de 8.000.000, según el convenio firmado en mayo 11 de 1898 y aprobado por decreto del presidente Uriburu en mayo 12 del mismo año. El contrato de rescisión del 11 de mayo de 1898 es refrendado por el ministro del Interior, doctor Amancio Alcorta, quien poco después sería director del Ferrocarril Pacífico, y, en representación del Central Córdoba, por el doctor Benito Villanueva.

El artículo 1º del contrato de rescisión de la garantía dice que el gobierno entregará al Ferrocarril Central Córdoba "la cantidad de 8.000.000 de pesos o/s, en títulos de la deuda externa de la nación de 4% anual de interés y medio por ciento de amortización acumulativa, creados por la ley núm. 3350, del 14 de febrero de 1896".

El artículo 2º expresa que "Con la entrega de la suma mencionada en el artículo anterior, se cancelarán todas las cuentas procedentes de las garantías pendientes entre la empresa y el Gobierno el 31 de diciembre de 1897, quedando total y absolutamente rescindida la garantía acordada al ferrocarril e igualmente desligada la empresa de toda obligación que tenga su origen la mencionada garantía, así como de la obligación de devolver las sumas que tiene recibidas por el mismo concepto y de las que reciba por el presente convenio".

Para librar al gobierno de la obligación de servir al 5% anual los debentures emitidos para comprar el Ferrocarril Central Norte, el Ferrocarril Central Córdoba percibió 11.700.277 pesos o/s. Ocho millones de pesos oro en títulos, que aún hoy estamos pagando, y 3.700.277 pesos o/s como condonación de lo que adeudaba al Gobierno, sin contar los intereses. Todo esto además del 5% anual que percibió religiosamente sobre el capital ficticio de 21.000.000 de pesos o/s.

Con cuánta razón diría indignado en 1902 el doctor Victorino de la Plaza: "Es un hecho sin ejemplo el de haber distribuido 60 millones de pesos oro en arreglos de garantías, suprimiendo la cláusula del reintegro de las sumas anticipadas establecidas en los contratos, sin que tan inusitada munificencia arrancase un grito de protesta".

Cuarenta y cinco años más tarde el sistema ferroviario del Ferrocarril Central Córdoba, de la ciudad de Córdoba al norte, sigue contando con los mismos 884 kilómetros que adquirió gratuitamente del Estado argentino. La trocha sigue midiendo un metro de ancho, porque las vías no se ensancharon hasta la trocha ancha, como prometieron. Ni siquiera construyeron el pequeño ramal que faltaba para alcanzar la ciudad de Catamarca desde la punta de rieles de Chumbicha. En Chumbicha termi-

naba el sistema del Central Norte en 1887, y en Chumbicha terminan las vías del Central Córdoba en 1938. Toda la acción de su "progreso" se redujo a absorber una minúscula línea secundaria que hilvanaba en Tucumán la zona de los ingenios, el Ferrocarril Noroeste a Lamadrid, y a fusionarse con el Ferrocarril Córdoba y Rosario con los procedimientos que narraremos a continuación.

En síntesis, los "financistas" ingleses promotores del negocio, con la adquisición del Ferrocarril Central Norte, sin exportar de Inglaterra una sola libra ni movilizar hacia nuestras playas un solo centavo de capital, por simples movimientos nominales de fondos, desde 1889 hasta 1897, obtuvieron:

GANANCIAS REALIZADAS POR EL FERROCARRIL CENTRAL
CÓRDOBA CON LA COMPRA DEL CENTRAL NORTE
DESDE 1889 A 1897

1º Las ganancias netas proporcionadas por la explotación del antiguo Ferrocarril Central Norte estimadas de acuerdo con sus "cuentas" y al contrato de venta en el 45 % de las entradas brutas voluntariamente declaradas por el Ferrocarril Central Córdoba. Deducido lo entregado al Gobierno, suma	\$ o/s. 3.700.277
2º La compensación dada por el Gobierno para eximirse de la obligación de servir al 5 % los debentures emitidos por el Central Córdoba para comprarle el Central Norte	" " 8.000.000
Total de percepciones en efectivo, además del 5 % sobre el capital ficticio de 21.000.000 de pesos oro sellado	\$ o/s. 11.700.277

Además percibieron:

Las sumas pagadas por el Gobierno nacional para servir al 5 % el capital de 21.000.000 de pesos o/s., y que en total ascienden a	" " 8.747.358
--	---------------

Y quedaron con la propiedad a perpetuidad de:

- Un ferrocarril de 884 kilómetros de longitud, que es un instrumento incomparable para realizar nuevos "negocios" en cinco provincias argentinas.
- Con un "capital británico invertido en la Argentina" de 21.000.000 de pesos o/s., representado por 4.166.666 libras de "Perpetual Debenture Stock" del "Córdoba Central Railway", del que sólo distrajeron en favor del Gobierno argentino la suma de 8.798.629 pesos o/s. para el rescate de parte del "Empréstito de 1881".

• • •

El Central Córdoba, que es y seguirá siendo un ferrocarril ganzúa, cumple con creces el objetivo para el que fue creado. Ha incorporado gratuitamente al dominio británico los 884 kilómetros fundamentales de los ferrocarriles del Estado y ha logrado, además, ganancias excedentes que enfeudan aún más a la República Argentina. Los "financistas" que han ejecutado la maniobra merecen el agradecimiento del imperio británico.

Desde el momento en que se rescinde la garantía acordada por el gobierno argentino, la economía de la extensa zona servida por el antiguo Central Norte queda sujeta a la voluntad discrecional del Ferrocarril Central Córdoba y, por ende, a la voluntad discrecional de la política imperial británica.

A partir de 1898 son la riqueza y el trabajo argentinos los que deberán proporcionar los fondos anuales necesarios para servir al 5 % los 21.000.000 de pesos o/s de debentures emitidos para comprar el Central Norte. Los proporcionarán con pasajes y con los fletes de los productos que a los ingleses les convenga intercambiar. La única restricción a que debe ajustarse teóricamente el Central Córdoba, es la de no exceder con sus ganancias del 10 % anual de su capital. Pero, como el monto del capital y las declaraciones de tráfico, entradas brutas, gastos y

ganancias quedan librados a la entera buena fe de la empresa, por carecer las autoridades de facultades contractuales para intervenir en la contabilidad, esta obligación es, asimismo, ilusoria. Además de extraer los fondos necesarios para servir sus "capitales", el Ferrocarril Central Córdoba puede regular toda la actividad económica de su zona de influencia: fomentar los tipos de cultivo que convengan a Inglaterra, matar industrias, sofocar la minería y hasta imponer los artículos manufacturados que deben consumirse, puesto que la tarifa del ferrocarril es, al fin y al cabo, más importante que el derecho aduanero.

• • •

En 1898 se inicia para el Ferrocarril Central Córdoba un largo período de estancamiento, que se caracteriza por su esterilidad en cuanto a trabajos ferroviarios y por su fertilidad en la reproducción de papeles financieros que simulan ser capital. Como semillas de cardo, los papeles financieros del Central Córdoba se multiplicarán en los momentos oportunos con una velocidad que sería irrisoria, si no obedeciera a ideas centrales perfectamente estudiadas y altamente nocivas para la salud nacional argentina. El Ferrocarril Central Córdoba volverá a ser utilizado como instrumento para quitar a los argentinos el dominio de las nuevas líneas construidas por el Estado. En preparación de esa nueva maniobra, el Ferrocarril Central Córdoba elevará su "capital" de 18.112 pesos o/s por kilómetro —que fue el precio virtual a que se transfirió el Central Norte— hasta ser el ferrocarril más costoso de toda la República en 1919, con un promedio kilométrico de 53.883 pesos o/s, no obstante ser en la realidad una de las líneas más humildes de la República. Sigamos con un poco de detalle la marcha cronológica de la inflación del capital del Central Córdoba.

Antes de 1898 el Ferrocarril Central Córdoba ha preparado el mecanismo financiero que le permitirá insumir los capitales que el gobierno argentino se prepara a cederle para rescindir la garantía.

El Ferrocarril Central Córdoba, sección norte, o antiguo Central Norte, reorganiza y aumenta su capital en un 10%,

autorizado por una ley inglesa de 1894. Cada título de 100 libras de los primitivos debentures del 5% recibe 110 libras en títulos de nueva denominación: 44 libras en obligaciones primeras del 4%, y 66 en obligaciones de renta, sin interés, determinado.

En 1897, el Ferrocarril Central Córdoba, sección este o línea original, multiplica sus papeles de tal manera que cada 100 libras de papeles antiguos recibe 170 de los nuevos. A cada tenedor de una acción de 20 libras preferida del 7% se le entregaron 28 libras en acciones acumulativas del 5% de primera preferencia y 6 en acciones no acumulativas del 5% de segunda preferencia.

De esta manera cuando el Central Córdoba recibe del gobierno argentino 1.587.301 pesos (8.000.000 de pesos o/s) por rescisión de garantía (Commutation Agreement), los títulos, que daban una renta anual de 320.000 pesos o/s, desaparecen como por arte de magia. Se hunden en el mecanismo financiero con la rápida ansiedad con que el arenal chupa el agua que se vuelca en él. Los títulos entran a formar fondos de reserva que aumentan los ingresos anuales del Central Córdoba y aseguran dividendos mínimos a sus papeles aun en las épocas críticas.

En 1899 el Central Córdoba adquiere el Ferrocarril Nordeste a Lamadrid, pequeño ramal económico, casi un "decauville", que sirve a los principales ingenios de Tucumán. La adquisición no requiere movimiento de fondos, sino simples intercambios de papeles financieros. El Central Córdoba entrega títulos, especialmente emitidos, por valor de 1.079.000 libras, que para la modestia de la línea significa una exorbitancia.

En 1899 el Ferrocarril Central Córdoba conglomerará, pues, a tres antiguos ferrocarriles independientes: el Central Norte, el Nordeste a Lamadrid y el primitivo Central Córdoba. Tiene además una compañía filial que se llama Ferrocarril de Córdoba y Rosario con el que se fusionará públicamente en 1913. La extensión de estas cuatro grandes secciones del Central Córdoba se mantiene estable durante 10 años, aunque su capital sube de 42.579.400 pesos o/s a 50.710.398, según se resume a continuación:

EXTENSIÓN Y CAPITAL DE LAS CUATRO SECCIONES DEL
CENTRAL CÓRDOBA, INCLUIDO EL FERROCARRIL
CÓRDOBA Y ROSARIO

Años	Kilómetros	Capitales declarados pesos o/s.	Capitales que resultan por kilómetros de vía pesos o/s.
1898	1.578	42.579.400	26.966
1908	1.578	50.710.398	32.136

La sección principal del Central Córdoba —el ex Central Norte— fue “adquirida” en 18.112 pesos o/s por kilómetro. El capital por kilómetro se ha duplicado en 1908. Esta es una consecuencia de la política general británica de disimular con dividendos insignificantes las ganancias de un negocio, porque mientras tanto, las entradas brutas de las cuatro secciones del Central Córdoba han aumentado de 2.601.141 pesos o/s en 1898 a 6.285.512 en 1908, según las declaraciones libremente expresadas del mismo ferrocarril. Con el abultamiento de los capitales consigue el Ferrocarril Central Córdoba no declarar en 1908 más que un dividendo promedio de 4,05 %.

• • •

En 1909 se inicia una maniobra de alto vuelo que tiene por objetivo absorber las nuevas líneas de trocha angosta que el Estado argentino ha construido en el andar de esos años y que en 1909 miden 3.047 kilómetros de longitud. La absorción se proyecta realizar mediante la formación de una compañía en que el Central Córdoba y las líneas del Estado se fusionen. Para que en esa compañía el Central Córdoba detente el comando, es preciso que su capital domine al capital de las líneas del Estado. Las habituales normas de corrección que moderan los apetitos de los hombres no rigen para los “financistas británicos” que se han propuesto conquistar las líneas del Estado argentino. En el transcurso de seis años el “capital” del Ferro-

carril Central Córdoba se duplica y pasa de 50.710.398 pesos o/s, en 1908, a 100.051.209, en 1915. De toda esa inmensa “inversión” la economía argentina se beneficia únicamente con la construcción de 300 kilómetros de vía que unen la ciudad de Rosario con el puerto de Buenos Aires y que, cuando mucho, valen 12.000.000 de pesos o/s, según la generosa estimación de la Dirección General de Ferrocarriles. Todo el resto es literatura, es decir, habilidad y cinismo condensado en papeles financieros.

Uno de los medios que el Central Córdoba emplea para aguar sus capitales es la fusión con la línea filial llamada Ferrocarril de Córdoba y Rosario. Esta línea que, según hemos visto, partía de San Francisco, en la frontera de las provincias de Santa Fe y Córdoba, era una prolongación de la línea original del Central Córdoba. Fueron siempre compañías financieramente emparentadas que tenían directorios y representantes comunes.

El Ferrocarril Córdoba y Rosario fue concedido por la ley de la provincia de Santa Fe del 2 de setiembre de 1886. La provincia regaló al concesionario 50 leguas de tierra fiscal. Con los altos precios de 1886, las 134.991 hectáreas regaladas valían indudablemente más que la rudimentaria línea a construirse. Por el contrato, firmado el 16 de diciembre de 1886 por el gobernador José Gálvez, se exonera, además, a la empresa de todo impuesto o carga fiscal. El Ferrocarril Córdoba y Rosario imitó la técnica del Central Córdoba y su capital en papeles fructificó automáticamente, sin que su crecimiento se reflejara en obras sobre la tierra argentina. La fusión del Central Córdoba y del Córdoba y Rosario bajo la denominación común de Ferrocarril Central Córdoba, que se realiza en 1913, dio origen a un aumento fraudulento del “capital”.

Los papeles financieros de ambas compañías, que para la ingenuidad local se ofrecerán como testimonio de fehacientes inversiones de capitales, brotan al conjuro de la amalgama. Los tenedores de títulos del Ferrocarril Córdoba y Rosario reciben, en cambio de los suyos, otros papeles que representan un valor numérico mucho mayor.

Los tenedores de “Primeras obligaciones del 4 %” reciben 100 % de su valor en “Primeras obligaciones del 4 %” de la nueva compañía llamada también Central Córdoba, y un premio del 5 % en “Obligaciones de renta”.

Los tenedores de "Acciones de primera preferencia del 6%", del Córdoba y Rosario, reciben 120% de su valor en "Acciones acumulativas de primera preferencia" del Central Córdoba y un premio del 15% en "Acciones de renta".

Los tenedores de "Acciones ordinarias" del Córdoba y Rosario reciben el 70% de su valor en "Acciones de segunda preferencia del 5% del nuevo Central Córdoba y un premio de 60% en "Acciones de renta".

Los accionistas del antiguo Central Córdoba reciben en el momento de la fusión primas no menos sabrosas. Los tenedores de "Obligaciones del 5%" del Central Córdoba reciben 125% de su valor en "Primeras obligaciones del 4%" de la nueva empresa fusionada y un promedio de 5% de su valor en "Acciones de renta".

Los tenedores de "Segundas obligaciones del 5%" del Central Córdoba reciben 111½% de su valor en "Segundas obligaciones de renta", de la nueva compañía. Los tenedores de las "Acciones preferidas del 5%" reciben 100% de su valor en "Acciones acumulativas del 5%" y un premio del 40% en acciones ordinarias. Las antiguas "Acciones ordinarias" del Central Córdoba son cambiadas por "Acciones de renta del 5%" y reciben un premio del 40% de su valor de nuevas "Acciones de renta". (Datos de *The Stock Exchange Official Intelligence*, 1913).

La Dirección General de Ferrocarriles calcula que en el simple acto de fusionarse el Central Córdoba opera con una inflación de 10.673.984,34 pesos o/s, conforme al siguiente resumen:

INFLACIÓN OPERADA POR EL CENTRAL CÓRDOBA EN EL MOMENTO DE SU FUSIÓN CON EL CÓRDOBA Y ROSARIO SEGÚN LA DIRECCIÓN DE FERROCARRILES

Adiciones en la fusión	\$ o/s.	4.160.642,89
Quebrantos ficticios	" "	265.048,56
Concesiones gratuitas	" "	3.738.021,66
Gastos no efectuados	" "	2.302.408,69
Gastos indebidos	" "	101.359,82
Varios,	" "	106.502,72
<hr/>		
Total de abultamiento, correspondiente a la fusión, excluyendo los otros aguamientos	\$ o/s.	10.673.984,34

Contemporáneamente con esta proliferación de papeles, el Central Córdoba adquiere, con nuevas emisiones, una línea recién construida que le había sido cedida por el gobierno argentino y cuya concesión el Central Córdoba vendió a una compañía tan malamente disfrazada que se llamaba "Ferrocarril Central Córdoba, extensión a Buenos Aires". Detallamos un poco esta operación.

El 30 de setiembre de 1903 la ley 4255 concede a la "Compañía del Ferrocarril Córdoba" el derecho a construir una vía de trocha angosta que una el Rosario con Buenos Aires. El Central Córdoba transfiere su concesión a una empresa aparentemente independiente que se denomina Ferrocarril Central Córdoba, extensión a Buenos Aires. La ley 4557 del 12 de julio de 1905 autoriza esta transferencia que no tiene más objeto que permitir ágiles juegos malabares de contabilidad.

En 1913 el Ferrocarril Central Córdoba adquiere el activo del Ferrocarril Central Córdoba, extensión a Buenos Aires, por 4.127.760 libras, es decir 20.703.910 pesos, que da un excelente promedio de 69.013 pesos o/s por kilómetro. Los estudios que la Dirección General de Ferrocarriles realiza, aunque son bastante superficiales, comprueban que en el capital asignado a la "Extensión a Buenos Aires" se intercalan 8.383.762,74 pesos o/s ficticios, y que en conjunto sobre el capital que declara el Ferrocarril Central Córdoba el 30 de junio de 1913 hay una inflación de 30.620.372,07. Estos estudios de la Dirección General de Ferrocarriles, que demuestran que el capital del Central Córdoba está aguado en una proporción equivalente al 45% de su valor real, no son estudios exhaustivos que entren a investigar la formación del capital. Son, simplemente, como ya hemos dicho, una depuración elemental de lo más burdo y cínico. De todas maneras, estos estudios no se tuvieron en cuenta legalmente hasta julio de 1919 en que el presidente Yrigoyen basó en ellos el reconocimiento de los capitales del Central Córdoba.

El decreto del 22 de enero de 1913 autorizó la fusión de los diversos elementos del Central Córdoba bajo esa denominación común, suprimiendo las denominaciones parciales de "Córdoba y Rosario", "Central Córdoba, Extensión a Buenos Aires" y "Nordeste Argentino". El mecanismo legal queda listo

desde ese momento. El mecanismo financiero estará pronto, también. En 1913 el "capital" del Central Córdoba asciende, según sus manifestaciones, a 87.262.794 pesos o/s. En 1914 sube a 93.140.691. En 1915, a pesar de la guerra, que ha paralizado totalmente todo movimiento ferroviario, alcanza a 100.051.209. Reñamos en un cuadro este extraordinario aflujo de "capitales".

ESTADO DE LOS CAPITALS DEL FERROCARRIL CENTRAL
CÓRDOBA, SEGÚN LAS "ESTADÍSTICAS DE LOS FERROCA-
RRILES EN EXPLOTACIÓN"

Años	Kilómetros	Capitales pesos o/s.	Costo por kilóme- tro que resulta en pesos o/s.
<i>Sección Norte</i>			
1889	884	(1) 16.000.000	18.112
Para las 5 secciones conjuntamente:			
1908	1.578	50.710.398	32.136
1910	1.872	66.957.547	35.767
1911	1.897	76.736.639	40.451
1912	1.906	79.718.114	42.824
1913	1.909	87.262.794	45.721
1914	1.909	93.140.691	48.800
1915	1.914	100.051.209	52.865

En 1919 el Ferrocarril Central Córdoba, que es un ferrocarril de trocha angosta, de pobreza casi tradicional, es, sin embargo, el ferrocarril que tiene mayor "capital" invertido por kilómetro de vía, a pesar de que los otros ferrocarriles ingleses manifiestan un "capital" agudo hasta lo indecible, según se especifica en los otros capítulos.

(1) Precio de venta del Ferrocarril Central Norte al Ferrocarril Central Córdoba.

CUADRO COMPARATIVO DE LOS "CAPITALES INVERTIDOS"
EN 1919 POR LOS DIVERSOS FERROCARRILES EXTRANJEROS
EN LA REPÚBLICA (2)

Ferrocarril	Kilómetros en explotación	Capital declarado pesos o/s.	Capital de vía en pesos o/s. por kilómetro
<i>Líneas de trocha angosta:</i>			
Central Córdoba ..	1.940	103.562.943	53.883
Santa Fe	1.947	54.369.636	27.683
<i>Líneas de trocha media:</i>			
Noreste Argentino ..	1.210	31.615.747	26.150
Entre Ríos	1.091	40.978.381	32.704
<i>Línea de trocha ancha:</i>			
Central Argentino ..	5.347	287.806.692	53.836
Sud	6.084	252.751.320	41.537
Pacífico	5.509	239.555.856	43.497
Oeste	3.026	135.133.215	47.946

En 1919 la estructura financiera del Central Córdoba alcanza a su madurez y se apronta a envolver en sus redes los 4.916 kilómetros que miden en ese año las líneas de trocha angosta del Estado. Nadie presume las consecuencias terribles que esta desmesurada inflación de capitales tendrá para la economía nacional. El público la ignora. Los técnicos la consideran una vulgar manifestación de la codicia sin tasa de los "financistas" británicos, sin detenerse a observar que la inflación es innecesaria para el simple disfraz de las ganancias. Las entradas brutas del Central Córdoba han subido de 6.285.512 pesos o/s, en 1908, a 15.573.052, en 1920; pero el dividendo promedio que el Central Córdoba declara en 1920 es sólo del

(2) Los capitales aquí consignados son los que contienen como promedio de cada año las "Estadísticas de los ferrocarriles en explotación" de la Dirección General de Ferrocarriles y difieren por eso ligeramente de los expuestos en cada capítulo particular, en que se expresan las fuentes.

1,63%, lo cual indica que para disimular ganancias, el capital del Central Córdoba pudo limitarse a la mitad, sin alcanzar límites llamativos para su rendimientos. La inflación del capital del Central Córdoba obedecía a propósitos de mucho mayor envergadura.

Preparado el instrumento técnico de acción se procedió a crear un ambiente favorable a la operación. Los diarios comenzaron a destacar la miseria que el censo nacional levantado en 1914 había revelado. Se escribieron numerosas notas sobre el tema y sobre la necesidad de que el gobierno nacional ocurriera en apoyo de las "provincias pobres". Se habló de la necesidad de estimular su actividad mediante el incremento de las vías férreas. Se dijo que era necesario complementar la red ferroviaria nacional de trocha angosta. Se propiciaron varias ideas gratas al espíritu argentino sobre nacionalización de los transportes. Finalmente, el Senado se rindió a esta "presión de la opinión pública" y aprobó un proyecto de ley que llevaría más adelante el número 11.106. Este proyecto fue recibido con aplausos por la prensa. Mediante él, se dijo, los Ferrocarriles del Estado tendrían, al fin, acceso a la Capital Federal a través de las líneas del Ferrocarril Central Córdoba, cuya expropiación el proyecto contemplaba.

En la Cámara de Diputados se demostró que toda la alharaca ocultaba designios poco claros y que el resobado acceso a Buenos Aires de las líneas del Estado era un mero pretexto, puesto que podía resolverse fácilmente por medios más sencillos, expropiando una empresa de poco capital, como la Compañía General Buenos Aires, también de trocha angosta, cuyas vías unen Buenos Aires con Rosario. El diputado Mario Bravo, en la sesión del 28 de setiembre de 1920, dijo: "En el seno de la comisión que estudió este problema no se pudo obtener una explicación satisfactoria de por qué el Ferrocarril Central Córdoba debía entrar en esta combinación, cuando existe la línea de la Compañía General de Buenos Aires que, mediante la construcción de un ramal relativamente pequeño pondría en comunicación directa La Quiaca con la ciudad de Buenos Aires. No se explicó de manera satisfactoria por qué la combinación financiera que privaba a la Nación de la pro-

piedad de sus líneas ferroviarias debía hacerse con el Central Córdoba...".

La insistencia de los senadores dio forma de ley al proyecto. Esa ley lleva el número 11.106. Ella manda formar una sociedad anónima en que el gobierno aporta como capital sus líneas de trocha angosta. Esa compañía se fusionará con el Central Córdoba. Como en toda compañía anónima privada, el comando estará en manos de los que posean el mayor número de acciones.

El artículo 2º de la ley 11.106 dice: "El Poder Ejecutivo procederá a negociar las bases y condiciones de la formación de una compañía de ferrocarriles de trocha de un metro, que se denominará «Compañía de Ferrocarriles Nacionales»." El artículo 3º, prescribe "Para el objeto del artículo anterior, el Poder Ejecutivo aportará como capital, por cuenta de la nación, toda la red de las líneas nacionales denominadas «Central Norte Argentino», «Formosa a Embarcación» y «Metán a Barranqueras», recibiendo en acciones el monto de su valor actual." El artículo 4º expresa que "El Poder Ejecutivo negociará la fusión con la nueva «Compañía de Ferrocarriles Nacionales», de toda la red del F. Central Córdoba... recibiendo sus accionistas en pago acciones de la nueva compañía en la forma y proporción que se convenga entre el Poder Ejecutivo y la empresa. Queda igualmente facultado el Poder Ejecutivo para negociar la fusión con otros ferrocarriles de trocha angosta que manifiesten su conformidad de incorporarse a la «Compañía Nacional de Ferrocarriles» en las condiciones fijadas por el Ferrocarril Central Córdoba". Subrayemos el caso curioso de ser el Ferrocarril Central Córdoba el que fijará las condiciones en que otros ferrocarriles podrán incorporarse.

Supongamos que la Compañía Nacional de Ferrocarriles se hubiera constituido y que además de las líneas del Estado—desdeñando el 20% de prima a que, para caso de expropiación tienen derecho, según la ley 5315—hubieran concurrido con su capital el Ferrocarril Central Córdoba, el Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe y la Compañía General de Buenos Aires, todas de trocha angosta. La posición de la nueva entidad hubiera sido:

ESTRUCTURA Y COMPOSICIÓN DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES NACIONALES QUE PREVEÍA LA LEY 11.106 SANCIONADA EN 1920

Ferrocarril	Kilómetros aportados	Capital aportado, a recibir en acciones, en pesos o/s.	
Central Norte y ramales (Estado)	4.916	156.437.889	Capital extranjero total de la compañía 199.431.143 pesos o/s.
Central Córdoba	1.940	103.562.943	
Santa Fe	1.947	51.054.700	
Compañía General	1.266	44.913.500	
Total	10.069	355.869.032	

Sobre un capital de 355.369.032 pesos o/s, los intereses ferroviarios extranjeros hubieran tenido mayoría absoluta con un total de 199.431.143, en que los capitales británicos tenían representación equivalente a 148.376.443. Para que los británicos tuvieran mayoría propia exclusiva en la Compañía de Ferrocarriles Nacionales que preveía la ley 11.106, suponiendo que la Compañía General no esté, como está, bajo el control de los "financistas" británicos, habrían debido dominar al Ferrocarril de Santa Fe, animado por capital francés. Para dominar a una sociedad anónima no se requiere invertir la totalidad del capital, sino simplemente tener la mayoría de las acciones que forman el capital propietario de la sociedad. El Ferrocarril de Santa Fe tenía en esa fecha un "capital invertido", voluntariamente declarado, de 51.054.700 pesos o/s, integrado por 34.654.700 en "debentures" con privilegios hipotecarios, pero sin control directo del ferrocarril, y por 14.400.000 en acciones ordinarias y diferidas. Tener la mayoría de estas acciones permitía controlar al Ferrocarril Santa Fe. Es decir, que, con una inversión de 7.200.001 pesos o/s, el Ferrocarril Central Córdoba obtenía el control absoluto y exclusivo de 10.000 kilómetros de vías férreas, en la que quedaban incluidas pasivamente y sin ninguna defensa de las antiguas líneas del Estado argentino. Es lógico presuponer que en el momento en que el Central Córdoba plantea la operación, el Ferrocarril Santa Fe ya estaba bajo su contralor.

Lo indudable es que el Estado argentino, con la ley 11.106, perdía sus ferrocarriles, que pasaban a ser propiedad de una compañía particular dominada por el capital extranjero con abrumador predominio de los capitales británicos.

El presidente Yrigoyen percibió agudamente la tramoya y vetó la ley 11.106, con un mensaje que es todo un llamado al orden: "La sanción de V. H.", escribía, "subordina todo el plan de la ley a la organización de una compañía privada, que deberá recibir en propiedad la red actual de los denominados ferrocarriles nacionales... Antes de entrar en el estudio analítico de esa organización, cuya sola financiación nos llevaría fatal e inevitablemente a perder, no sólo el dominio de los Ferrocarriles del Estado, sin compensación alguna, sino el contralor de las tarifas de las empresas particulares, defensivo de la economía del país y necesario para el desenvolvimiento de sus riquezas, el Poder Ejecutivo debe reafirmar principios fundamentales y definir lo que constituye su política en materia ferroviaria y en todas aquellas actividades industriales afines con los servicios públicos... Afirma el Poder Ejecutivo, como fundamental al desenvolvimiento social, político y económico de la Nación, el principio del dominio de los ferrocarriles por el Estado y la extensión de sus líneas."

A continuación el Mensaje desenmaraña la tramposa conformación de la ley y de la compañía planeada y dice: "En consecuencia, el Poder Ejecutivo juzga que la ley sancionada por V. H. entraña un verdadero despojo de uno de los más primordiales factores de prosperidad del país, como son los ferrocarriles..." y que "...la sanción de V. H. comportaría un verdadero desastre para la seguridad de los bienes del Estado y para el desarrollo progresivo del país...". (Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, 1920).

El Senado no se atrevió a insistir. La maniobra prolijamente preparada por los "financistas" británicos del Central Córdoba quedaba frustrada.

La tentativa fallida dejó al Central Córdoba con una tara insoportable de papeles financieros inútiles y fastidiosos. Los 1940 kilómetros que medía en 1920 y que siguió midiendo hasta 1928 —en que amplía su red con 20 kilómetros más—, no pueden proporcionar ganancias fabulosas a un capital de más de 225 millones de pesos papel. Por eso, a pesar de la extraordinaria prosperidad que floreció en la República entre 1920 y 1930 —en su mayor parte debida al desajuste de la dominación británica interferida por la intromisión financiera norteamericana de postguerra—, el Ferrocarril Central Norte consigna promedios de rendimientos bajos, los que, naturalmente, no trasuntan la realidad, porque el Central Córdoba, como los demás ferrocarriles ingleses, hace aparecer como gastadas, sumas enormes anuales que remite sin contralor a Londres como “fondos de renovación”.

Las entradas brutas del Central Córdoba crecen de 15.230.232 pesos o/s en 1920 a 18.022.508 en 1925, sin que el Central Córdoba se haya incomodado hasta ese momento en construir un solo kilómetro de vías más. Esos 18 millones de pesos oro obligan a confesar un rendimiento promedio del 5,82% para su “capital” de 101.877.296 pesos o/s. La zona de influencia que abarcan en ese momento sus 1960 kilómetros de vía pueden servir a esa agobiadora montaña de papeles ficticios, sólo en épocas de prosperidad. En 1933, ya en plena depresión, el Ferrocarril Central Córdoba, cuya pobreza y humildad no ha variado como no ha variado la longitud de sus vías, continúa siendo el ferrocarril que mayor “capital” tiene asignado por kilómetro, con la única excepción del Central Argentino.

El excepcional abultamiento de los capitales del Central Córdoba queda bien de manifiesto en el siguiente cuadro, en que sus capitales nominales por kilómetro de vía son cotejados con los seis principales ferrocarriles ingleses y con el Ferrocarril Santa Fe.

CAPITAL KILOMÉTRICO DEL CENTRAL CÓRDOBA Y DE OTROS
FERROCARRILES EXTRANJEROS

Ferrocarril	Capitales por kilómetros de vía que se asignan a sí mismos los ferrocarriles extranjeros de la República en 1933 pesos o/s.
<i>De trocha angosta:</i>	
Central Córdoba	57.775
Santa Fe	33.092
<i>De trocha media:</i>	
Noreste Argentino	33.085
Entre Ríos	47.934
<i>De trocha ancha:</i>	
Central Argentino	70.070
Sud	56.075
Pacífico	51.773
Oeste	54.874

Cuando, al final del año 1920, se insinúa la crisis que desalojó a los argentinos de la posesión de su tierra, la normal conformación del Central Córdoba crepita y se resquebraja.

Como los directores del Central Córdoba no prorratan los ingresos líquidos entre sus diversos papeles, es natural que las ganancias en tiempos críticos no cubran los servicios de la enciclopédica gama de papeles ficticios, cuyo único mérito radica en la variada fantasía de su denominaciones: “Four per cent first debenture stock, preference income stock”, “Income debenture stock”, “Consolidated preference income stock”, “Income debenture stock”, “Consolidated income stock”. “Non cumulative second preference stock”...

Las acciones ordinarias se quedan sin dividendo a partir de 1930 y su cotización decae, lógicamente, hasta el desdén. Una acción ordinaria de 100 libras se pagaba a 17,11 libras en 1930, a 13 en 1932, a 4,87 en 1933. Los tenedores ingleses de debentures conciertan un arreglo que va a la aprobación de las cortes. El impuesto a los réditos, *Income Tax*, que es sagrado en Gran Bretaña, concede una prórroga. El Ferrocarril

Central Córdoba paga los apuros con nuevos debentures, es decir, con promesas, que elevan su capital a 112.769.926 pesos o/s en 1933. Pero las promesas del Central Córdoba tienen un valor efectivo, porque por tercera vez actuará de ferrocarril ganzúa. Con una variante espectacular, la apropiación de las líneas estadales que tuvo éxito en 1889 y fracasó en 1920, va a ser reemprendida, y esta vez con grandes probabilidades de éxito. Para dominar las líneas del Estado, el Central Córdoba simulará venderse al Gobierno argentino.

Cuando el cimbrón revolucionario de 1930 se amaina y comienza a encauzarse por los diques tradicionales, el Ferrocarril Central Córdoba presenta su primera oferta. En octubre de 1931 propone un amplio programa de explotación en común con las líneas gubernamentales. A los efectos de la explotación, el Central Córdoba y el Ferrocarril del Estado serán considerados como un solo sistema, administrado por un directorio mixto.

Los empleados permanentes del Ferrocarril del Estado estudian la proposición y preparan un informe, fechado el 11 de agosto de 1931, donde se dice —punto 4º— “que este arreglo no significaría otra cosa que garantizar la explotación del Ferrocarril Central Córdoba”. El coronel Rocco, administrador general en ese momento, presta su anuencia al informe y el gobierno provisional del general Uriburu rechaza, meritoriamente, la sospechosa proposición.

A fines de 1934 el Central Córdoba vuelve a la carga. La operación se presenta bajo una fisonomía simpática: El Ferrocarril Central Córdoba, como un enemigo que se rinde, se ofrece en venta directa al Ferrocarril del Estado. Los diarios comienzan a acariciar la idea de una posible nacionalización de los ferrocarriles extranjeros. El acceso a Buenos Aires de los Ferrocarriles del Estado vuelve a ser una temática que se retoma sin apuro de tarde en tarde. Las provincias pobres recobran actualidad en las columnas de los grandes diarios. El panorama y el ambiente de 1920 se repite. En los círculos áulicos se murmura que la “compra” del Central Córdoba es una exigencia impuesta al gobierno en las cláusulas secretas del llamado Pacto Roca-Runciman.

Las proposiciones concretas del Central Córdoba son analizadas por los técnicos del Ferrocarril del Estado. El informe

preparado por el ingeniero Krause Arning, subadministrador general, demuestra que la “compra” del Central Córdoba en las condiciones ofrecidas a su estudio, significa en realidad la entrega del control de los Ferrocarriles del Estado al mismo Central Córdoba que aparece vendiéndose. Este informe se mantiene en el más estricto secreto.

Por otra parte, los técnicos de los Ferrocarriles del Estado han estudiado en el transcurso del año anterior el acceso al puerto de Buenos Aires mediante *ferry boats* que parten directamente de Santa Fe, estación cabecera terminal de las líneas estadales. Esos estudios demostraron que el transporte de los trenes por *ferry boats* es un acceso más barato que cualquier otro, más barato que arrastrar los trenes hasta Buenos Aires por las vías de los ferrocarriles Santa Fe y Central Córdoba, aun cuando estas empresas dieran paso libre a los trenes del Estado. Por iniciativa del Poder Ejecutivo el Congreso vota la ley N° 11.735 en que se autorizan todos los gastos necesarios para implantar de inmediato el servicio de *ferry boats*. Los proyectos, incluso los dibujos y cálculos de los *ferry boats* quedan perfectamente terminados y se dan a publicidad. Después, súbitamente, se silencian. Se dice que “por orden superior” los trabajos referentes a los *ferry boats* deben ser echados al olvido. El mismo Poder Ejecutivo, en su mensaje de febrero 11 de 1938, en que insiste en el proyecto de “compra” del Central Córdoba, debe referirse a este punto y dice: “Utilizando el *ferry boat* era posible transportar las cargas desde Santa Fe a Buenos Aires por un costo tal que, incluidos los intereses del capital que requería la implantación del nuevo servicio, aquél resultaba inferior al costo directo del transporte ferroviario entre ambas ciudades por el camino más corto. De lo que se desprende que un producto destinado a Buenos Aires, pasando por Santa Fe, se beneficiaría con una rebaja de tarifas que ningún ferrocarril particular podría acordarle...”. Pero a párrafo siguiente el mensaje del Poder Ejecutivo se pierde en un farrago de conceptos en que, sin desmentir las ventajas del *ferry boat*, asegura que este medio de transporte “puede abandonarse” si el Estado “puede adquirir una línea que se remunere con el tráfico que ya tiene”. Lo cual, sin ser argumento, aparece, tipográficamente al menos, como tal.

Sigamos el trámite con orden cronológico. El 23 de diciembre de 1936 el Poder Ejecutivo envía al Congreso un proyecto de ley en que se propone la adquisición del "activo físico del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía de Vapor de Rafaela" por la suma de 9.500.000 libras, que se pagarán con títulos de 4% de interés y 1% de amortización, denominados "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", "cuyo servicio de renta y amortización será atendido por la Administración de los Ferrocarriles del Estado" (Art. 1º del proyecto de ley). Este proyecto pasó a comisión y pareció olvidado.

En junio de 1937 un telegrama de Londres, publicado por los diarios de esta capital, decía que el Ferrocarril Central Córdoba había dado término a su reorganización y que desde la fecha quedaba constituido en una sociedad financiera. El Central Córdoba con perfecta certidumbre de que su "activo físico" sería adquirido, aprontaba su mecanismo financiero para insumir los títulos que por valor de 9.500.000 libras debía entregarles el gobierno argentino.

A fines de 1937 los empleados y obreros del Central Córdoba comenzaron a agitarse. Pedían que la empresa les reintegrara las sumas retenidas de sus salarios, de acuerdo con el laudo presidencial de 1934. Los "trabajos a reglamento" alternaron con los paros parciales, con una disciplina y una pasividad oficial que contrastaba con la energía que las autoridades habían exhibido otras veces ante protestas genuinamente obreras. La artificiosidad del malestar obrero resultaba evidente para todos, menos para las autoridades, que para darle término, magnánimamente, decidieron explotar al Ferrocarril Central Córdoba con la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

El 29 de diciembre de 1937 el Poder Ejecutivo expidió un decreto, en acuerdo de ministros, facultando a la Administración de los Ferrocarriles del Estado para tomar a su cargo la explotación del Ferrocarril Central Córdoba. La operación se urgía de esta manera. Finalmente, el 28 de enero de 1938 se firma un convenio *ad referendum*, por el cual el gobierno nacional "adquiere" el Ferrocarril Central Córdoba. ¡Qué casualidad simbólica! También un 28 de enero, el 28 de enero de 1889, se firmó la entrega del antiguo Central Norte al primitivo Central Córdoba.

• • •

En la discusión que sobre el proyecto de compra se efectuó en agosto de 1938 en la Cámara de Diputados, se dieron algunas informaciones para demostrar la ventaja que la administración estadual tenía sobre la administración inglesa, que es indudable para los que conocen un poco de historia ferroviaria. En cinco meses de administración fiscal se han ahorrado 1.276.107 pesos m/n, a pesar de haberse devuelto las retenciones atrasadas a los obreros, de haber aumentado los servicios generales y urbanos y de las notables mejoras introducidas en las vías. El miembro informante de la mayoría dio el siguiente cuadro oficial:

Meses de actividad	Productos brutos confesados por el Ferrocarril Central Córdoba en 1937 pesos m/n.	Productos brutos obtenidos por el Ferrocarril del Estado en 1938 pesos m/n.	Diferencias pesos m/n.
Febrero	1.841.244	1.690.628	- 150.615
Marzo	2.060.376	2.189.696	+ 129.320
Abril	2.290.528	2.305.035	+ 14.506
Mayo	2.352.512	2.464.906	+ 112.393
Junio	2.519.758	2.587.273	+ 67.478
			Total: + 173.082

	Gastos declarados por el Ferrocarril Central Córdoba en 1937 pesos m/n.	Gastos efectuados por el Ferrocarril del Estado en 1937 pesos m/n.	Diferencia a favor de la administración del Estado pesos m/n.
Febrero	1.853.434	1.666.327	- 186.807
Marzo	1.946.746	1.617.721	- 329.025
Abril	2.032.568	1.781.809	- 250.759
Mayo	2.033.675	1.851.809	- 181.866
Junio	2.188.078	1.860.035	- 328.043
			Total: - 1.276.500

Muchos diputados exhibieron una sorpresa ingenua ante estas cifras. Creían a pie juntillas en todas las fábulas que para comodidad de su acción los "financistas británicos" han difun-

dido en nuestro país por medio de una propaganda lenta, sutil e insidiosa. ¡Creían verdaderamente que los argentinos son malos administradores!

Tras largos alegatos en cuanto al precio a pagarse, el convenio del 28 de enero fue aprobado por la Cámara de Diputados, con la oposición del sector radical y la aprobación implícita de los socialistas, que en este punto conciertan sorprendentemente con los conservadores.

• • •

Analicemos la operación autorizada por la sanción de la Cámara de Diputados. El artículo 2º, que es referente al modo de pago, dice textualmente: "Autorízase al P. E. a efectuar el pago de la cuota al contado y demás gastos que origine el cumplimiento del convenio, mediante la emisión correspondiente de títulos del Crédito Argentino Interno, o disponiendo como anticipo de la suma necesaria de rentas generales; y para emitir los bonos denominados «Obligaciones Ferrocarriles del Estado», con la garantía de la Nación, de acuerdo a los términos del contrato referido."

La redacción confusa de este artículo ha permitido afirmar a algunos diputados que las "Obligaciones de los Ferrocarriles del Estado", que se emitirán para saldar el precio del Central Córdoba, no son títulos que gravarán directamente a los bienes de esa entidad autónoma. Pero, como no es la opinión inimportante de algunos diputados lo legalmente valedero para el porvenir, sino los términos expresos de la ley, debemos examinar qué condiciones son las determinadas por el convenio firmado el 28 de enero de 1938 entre el Poder Ejecutivo y los representantes del Central Córdoba, puesto que los términos de la ley sancionada conceden valor legal a los de dicho convenio, al decir que la emisión se hará "de acuerdo a los términos de dicho contrato".

La cláusula 2ª del convenio del 28 de enero de 1938 dice

textualmente: "El precio de la venta es la suma de 9.500.000 libras, que deberán pagarse del siguiente modo: a) 8.000.000 mediante la emisión en Londres a favor de las compañías o de las personas que ellas indiquen de 8.800.000 nominales en bonos de igual moneda de al 4% de los Ferrocarriles del Estado, garantizados por la Nación Argentina tanto respecto del capital como del interés y fondo de amortización...; b) 700.000 en efectivo en Londres...".

Es decir, que los Ferrocarriles del Estado emitirán directamente bonos que se llamarán "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", para pagar la mayor parte del precio de compra del Central Córdoba. Estos bonos u obligaciones llevarán la garantía subsidiaria de la Nación. En sus defensas apuradas, algunos diputados afirmaron que las "Obligaciones Ferrocarriles del Estado" serían obligaciones directas de la Nación, no de los Ferrocarriles del Estado, sin que nadie les subrayara el absurdo en que incurrieran al hacer tal afirmación, porque si la Nación aparece como garante, no puede ser la Nación la deudora ni la emisora directa. La Nación aparece como garante justamente porque quien contrae la deuda es el Ferrocarril del Estado, no la Nación. *No se puede ser deudor y garante simultáneamente.*

Llevado el asunto a sus términos legales y desechadas las afirmaciones sin responsabilidad legal de los diputados, queda limpiamente establecido que la operación se plantea así: para comprar el Ferrocarril Central Córdoba, los Ferrocarriles del Estado pagarán 8.800.000 libras en bonos denominados "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", que llevarán la garantía subsidiaria de la Nación, y 700.000 en efectivo en Londres. (Cláusula 2ª del Convenio del 28 de enero de 1938 y artículo 2º del proyecto de la ley aprobatoria, sancionada por la Cámara de Diputados.)

Para medir las consecuencias de la operación autorizada, debemos saber: 1º De qué calidad y alcance son los compromisos que se contraen al suscribir títulos que se llaman "obligaciones". 2º Si una repartición autónoma, como la Administración de los Ferrocarriles del Estado, puede contraer compromisos especiales y suscribir "obligaciones".

Los artículos 365 a 368 del Código de Comercio debían ser los atinentes a esta cuestión, pero los artículos 365 a 368,

que de las obligaciones tratan, han sido sustituidos en toda su extensión por la ley 8875, dictada el 23 de febrero de 1912. La ley 8875 es la que regirá, pues, las relaciones futuras de los Ferrocarriles del Estado y del Ferrocarril Central Córdoba, que será el tenedor de las "obligaciones" dadas en pago de "su activo físico". Detengámonos a examinar la génesis y el alcance de esta ley fundamental para la operación.

• • •

Nuestros códigos han sido redactados y aprobados en la época más corrompida de la historia argentina, de 1886 a 1889, que de esa manera extiende hasta los días presentes la impronta de su espíritu. El C. de Comercio fue puesto en vigencia por la ley 2637 del 5 de octubre de 1889. No puede afirmarse que la realidad argentina esté expresada y encuentre amparo en él. Fue redactado por un solo hombre (D. Vélez Sársfield) en una época de máxima presión de los intereses británicos, en que los hombres dirigentes argentinos perdieron del todo la ruta, la moral y la adhesión a las conveniencias de su pueblo.

Mas, a pesar de ser extremadamente favorable para los acreedores, resultaba aún imperfecto para ciertas operaciones. Había esquicios por donde el ingenio local conseguía escabullirse. La ley N^o 8875 cubrió uno de ellos, de tal manera que el emisor de obligaciones queda a la entera merced del acreedor o tenedor de aquéllas.

Las sociedades anónimas argentinas que necesitan aumentar su capital, quedan bajo el control del que les facilite dinero. Y el que facilita dinero no puede ser otro que un prestamista extranjero, porque el Banco de la Nación no puede, por terminante mandato de su carta orgánica, ayudar con su crédito ninguna actividad creadora argentina. Pero hay más aún.

La ley 8875 es una ley específicamente capciosa y de consecuencias inicuas para el que cae dentro de sus determinaciones, a tal punto que sólo es superada en crueldad por las legislaciones medievales que castigaban con pena corporal al deudor. El tenedor de una "obligación o debenture" tiene más derechos sobre el deudor que el tenedor de una hipoteca, pues

además de la intervención directa en el negocio, ante la menor postergación del servicio, puede, por propia decisión, tomar posesión del bien gravado y "continuar el giro de los negocios de la sociedad deudora sin intervención judicial".

La ley 8875 pasó inadvertida en su tiempo, porque se denomina "Ley de debentures" o "Ley de emisión de debentures", y nadie sabía en este país qué era un *debenture*. Cuando los comerciantes y sociedades anónimas argentinas conocieron el alcance de la ley, ya era tarde: la ley era ley.

El artículo 1^o de la ley 8875 dice textualmente: "Las sociedades anónimas y en comandita por acciones y las administraciones autónomas del Estado, podrán contraer préstamos contra la emisión de debentures con o sin garantía, nominales o al portador, siempre que sus Estatutos lo autoricen".

Por otra parte, las leyes 6775 y 7100, que son las que crearon la "Administración de los Ferrocarriles del Estado", la autorizan, explícitamente, a emitir obligaciones. El artículo 9^o de la ley 7100 dice: "Los fondos provenientes de hipotecas sobre ferrocarriles del Estado se destinarán exclusivamente a la construcción de nuevas líneas... a cuyo efecto la Administración General de los Ferrocarriles del Estado entenderá en todo lo relativo a las negociaciones que tengan por objeto su constitución, emisión de obligaciones, cobro y depósito de sus productos, servicio de amortización e intereses...". Las leyes 7100 y la 8875 son, pues, perfectamente concordantes en cuanto al reconocimiento de la personería jurídica de la Administración de los Ferrocarriles del Estado y a su facultad de hipotecar sus bienes y emitir por su propia cuenta y responsabilidad "obligaciones".

¿Por qué las reparticiones autónomas del Estado han de pedir dinero en préstamo a terceros? ¿No es, acaso, el Estado mismo quien debe sostenerlas y alimentarlas con sus rentas generales, sus rentas especiales o su crédito? ¿Cómo puede ser equiparada una repartición autónoma del Estado a una sociedad anónima particular? La irreverencia jurídica no preocupaba a los "financistas británicos" que la hicieron dictar.

La ley 8875 se denomina "Ley de Debentures" o "Ley de Emisión de Debentures". Por eso algunos diputados han afirmado que no tiene aplicación en este caso, pues aquí se trata de bonos denominados "obligaciones". Es ésta una argumenta-

ción sofisticada. Primero, porque la ley 8875, cualquiera sea su denominación, substituye los artículos del Código de Comercio que de las "obligaciones" tratan. Segundo, porque la misma ley emplea como sinónimos a las dos palabras, al referirse indistintamente a ambas designaciones. "Obligaciones o debentures", dicen los artículos 37, 38, 39 y 40 de la ley.

Los que intenten emitir debentures u obligaciones deberán celebrar un contrato con uno o varios representantes de los futuros tenedores de debentures u obligaciones que se llamarán fideicomisarios (artículo 3º de la ley 8875). Estos fideicomisarios intervienen directamente en la contabilidad y en la dirección de la empresa o repartición nacional que haya emitido los debentures, aun cuando en los contratos para la emisión de obligaciones o debentures se haya convenido lo contrario. La ley 8875 es terminante al respecto. El artículo 18 dice: "Aunque se omita en el contrato a que se refiere el artículo 3º o se disponga lo contrario, los fideicomisarios... tendrán siempre las siguientes facultades:

- a) De revisar los libros de la sociedad deudora por sí o por las personas que designa.
- b) Asistir a las reuniones del directorio, sin voto.
- c) Pedir la suspensión de la o de las personas que ejercen la administración o directorio...".

De esta manera, aunque en los convenios que para la emisión de las "Obligaciones Ferrocarriles del Estado" se estipulara lo contrario, los representantes del Central Córdoba tendrían plena intervención en la Administración de los Ferrocarriles del Estado, sin necesidad de que éstos incurran en mora.

Pero hay más aún. En caso de que los ferrocarriles del Estado cayeran en mora, es decir, no pagaran dentro de los 30 días los cuantiosos servicios de las obligaciones, "los fideicomisarios podrán continuar el giro de los negocios... sin intervención judicial y con las más amplias facultades de administración, incluso la de enajenar bienes muebles y raíces, o resolver la liquidación... de acuerdo con lo que resuelva la asamblea de tenedores de debentures y obligaciones que se convocará al efecto" (artículo 21 de la ley 8875).

El diputado Dickmann afirmó en la Cámara que la Nación

no permitirá nunca que los Ferrocarriles del Estado caigan en mora. Esto es muy fácil decirlo, pero no evitarlo. Caer en mora, de acuerdo con los términos de la ley 8875, es excesivamente fácil. Basta prorrogar por 30 días el pago de "los intereses o amortizaciones del préstamo".

Con este restringido criterio de lo que es "mora", muchas provincias y la misma Intendencia Municipal de la Capital han caído en mora en los últimos años, sin que el gobierno nacional pudiera evitarlo. Felizmente, ni los títulos de las deudas provinciales ni los títulos municipales eran "debentures u obligaciones". Para evitar que los Ferrocarriles del Estado cayeran en mora, postergando por 30 días el pago de los servicios de sus obligaciones o debentures, el presupuesto nacional debería tener siempre a disposición del gobierno una suma suficiente de emergencia para pagar esos servicios, porque si no ¿cómo podría el gobierno afrontar en mitad de un año financiero una repentina imposibilidad de los Ferrocarriles del Estado para oblar sumas cuya cuantía alcanzara a cifras tan extraordinarias que no siquiera sospechan los mismos legisladores que han autorizado con su voto la operación? Y decimos que ni sospechan los mismos legisladores, porque ninguno ha rozado el tema.

Ni el convenio del 28 de enero ni el proyecto de ley aprobatorio, sancionado por la Cámara, hablan de otra cosa que del "activo físico" o del "activo" del Ferrocarril Central Córdoba, sin recordar que ese activo está gravado con enormes hipotecas o debentures propios. En ningún lado, ni la ley aprobatoria ni el convenio del 28 de enero, dicen que ese "activo" será entregado libre de gravámenes, como es imprescindible que diga. ¿O es que se piensa pagar 9.500.000 libras por el "activo físico" del Central Córdoba y continuar reconociendo sobre el bien adquirido una hipoteca de "debentures propios del Central Córdoba", además de las obligaciones o debentures que gravarán a los Ferrocarriles del Estado? ¿En qué parte del mundo, como no sea en la actualidad, en la República Argentina, se vio comprar un bien hipotecario sin especificar terminantemente que el bien será entregado libre de hipotecas y de toda clase de gravámenes? ¿No es ésa una omisión que despierta recelos en el menos suspicaz? Ese recelo se agudiza cuando se sabe que el convenio queda sometido a la aprobación definitiva de los

tenedores de títulos del Central Córdoba que tienen privilegios hipotecarios sobre el "activo físico". La cláusula 4ª del Convenio del 28 de enero de 1938 (que parece especialmente redactada para dar cumplimiento a las disposiciones del artículo 3º de la ley 8875), dice textualmente: "Este compromiso es condicional y llegará a ser definitivo una vez que el H. Congreso de la Nación le preste su aprobación por ley, y luego que sea ratificado por los tenedores de las «obligaciones primeras nominativas del 4½ %», por los tenedores de las «obligaciones nominativas de rédito» y por los tenedores de los «títulos consolidados de renta» de la Compañía Ferrocarril Central Córdoba Limitada, en los acuerdos extraordinarios correspondientes...". ¿Por qué, entre los numerosos papeles del Central Córdoba, se elige para ratificar el convenio a los tenedores de tres clases de papeles que tienen privilegios hipotecarios? ¿Continuarán esos títulos gravitando sobre el Central Córdoba?

La consecuencia directa de lo que se llama "compra del Central Córdoba" ¿será que los Ferrocarriles del Estado quedarán hipotecados con "obligaciones o debentures" por valor de 8.800.000 libras y que el "activo físico" del Central Córdoba, por el cual se han pagado 9.500.000 libras, continuará hipotecado con sus títulos de privilegios primitivos y sus antiguas obligaciones, que suman más de 50 millones de pesos oro? Esto puede parecer monstruoso y absurdo. Pero monstruosa y absurda fue la venta del Central Norte en 1889 y la proyectada Compañía de Ferrocarriles Nacionales de 1920.

El Central Córdoba, cuya verdadera historia hemos rehecho penosamente, pondrá así un broche de oro en su carrera. Se inició con 200 kilómetros de vía férrea. Terminará siendo una gigantesca empresa de 10.000 kilómetros de longitud, sin que para ello haya invertido un solo centavo de capital, antes bien, realizando enormes ganancias excedentes en cada maniobra. Si el ritmo argentino no fuera alterado, dentro de 50 años, cuando todos los documentos de esta época se hayan "extraviado", el Central Córdoba afirmará que protegió a la República Argentina con la inversión de 500 ó 600 millones de pesos oro, con la misma desenvoltura con que hoy afirma haber invertido 20.551.884 libras. Pero el mismo Winston Churchill ha recordado hace poco que "ningún árbol crece hasta el cielo".

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE BUENOS AIRES AL PACÍFICO

(1ª parte)

El Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, tal cual hoy lo conocemos en sus líneas troncales, es el producto de la conjunción de dos propósitos igualmente nocivos para la salud nacional, que por distinto camino —ya deteniendo lo autóctono, ya protegiendo lo extraño— ampararon a los intereses británicos que por aquellos años de la "organización" nacían vigilante-mente tutelados por la diplomacia de la Gran Bretaña. El primer propósito fue el de aumentar el tráfico de pasajeros y de carga de la pequeña línea ferroviaria que entre Rosario y Córdoba construía penosamente, con la ayuda del gobierno y de los particulares argentinos, la empresa formada en torno a la concesión de Wheelwright. El segundo propósito fue el de detener la marcha triunfal del Ferrocarril del Oeste, propiedad de la provincia de Buenos Aires, que amenazaba llevar sus vías hasta el límite chileno y que constituía para los argentinos un estímulo, un aglutinante, de la solidaridad nacional, un punto de apoyo para resistir las pretensiones extranjeras.

Ya hemos visto en los capítulos anteriores las abusivas concesiones dadas a Wheelwright, la eliminación de los constructores rosarinos que con Aarón Castellanos a la cabeza, ofrecían emprender la construcción de la línea a Córdoba. Hemos detallado los casi innumerables privilegios dados a los construc-

tores británicos; las suscripciones de fondos, las garantías de rendimientos mínimos sobre capitales exorbitantes, las concesiones de tierras linderas expropiadas a precios viles a sus legítimos propietarios.

Para aportar tráfico de carga y de pasajeros, el gobierno nacional facilita de todas maneras el acceso a la línea en construcción. Traza caminos carreteros de Córdoba a San Juan y de Córdoba a Tucumán. Estas provincias se benefician así, indirectamente: "El primer tramo del camino de Córdoba a San Juan, atravesando la sierra, ha sido entregado a la circulación". anuncia el presidente Sarmiento en su mensaje de mayo de 1896, cuando aún no está terminada la línea de Rosario a Córdoba, a la cual estos caminos iban a servir.

La protección gubernamental no se detendrá en ese punto. Se manda con toda urgencia estudiar y construir las dos grandes líneas confluentes de que ya hemos hablado: una que traía al Central Argentino el tráfico de Cuyo —San Luis, Mendoza y San Juan— y empalmaba en Villa Nueva, hoy Villa María, con el Central Argentino. La primera línea se llamó Ferrocarril Andino. La segunda, Ferrocarril Central Norte. El amor propio y la conveniencia porteña se inmolaban a la prosperidad de la línea inglesa de Córdoba a Rosario. La tonta o culpable teoría que quiere explicar la historia argentina como el resultado exclusivo de la lucha de Buenos Aires y del interior, de la ciudad y del campo, encuentra en los proyectos ferroviarios gubernamentales de esa época, una terminante desmentida. La concentración del tráfico del interior en la línea del Central Argentino daba a Rosario el contralor económico de la inmensa mayoría del país. Buenos Aires, que aparentemente había luchado contra la Confederación para impedir que las tarifas diferenciales hicieran de Rosario el puerto nuclear del comercio del interior, se rinde mansamente cuando ese sacrificio redundaba en un mayor beneficio e importancia de la línea inglesa que servía ese puerto.

Mientras estas líneas subordinadas se construyen, el gobierno nacional subvenciona a las mensajerías que aportan tráfico al Central Argentino. El 12 de agosto de 1870 se dictó una ley cuyo artículo primero autoriza "al P. E. para que pueda subvencionar líneas de mensajerías que sirvan al movimiento del comercio y pasajeros en el interior de la República en las carreteras de La Rioja y Catamarca a Córdoba, y de Villa María a San Juan, por la vía de San Luis y Mendoza...". Obsérvese la precisión con que la ley da como punto terminal de las mensajerías, a Córdoba y la estación Villa María, ambas del Central Argentino. Las mensajerías que realizaban el trayecto directo de San Juan y Mendoza a Buenos Aires y Rosario quedaban excluidas de la protección oficial. En virtud de esta ley se acordaron numerosas subvenciones. El 12 de agosto de 1871, por ejemplo, se firmó un contrato con P. L. Ramayo, a quien se concede una asignación de 800 pesos fuertes mensuales, con tal que los pasajeros y encomiendas de Mendoza trasborden en Villa María al Ferrocarril Central Argentino. Y todo acto que provoca movimiento de personas y de mercaderías se traslada a los puntos en que puede ser financieramente útil a la línea del Central Argentino. La Exposición Nacional de 1870 se realiza en Córdoba, no en Buenos Aires. La titulada política egoísta de Buenos Aires se torna extraordinariamente generosa cuando esa generosidad beneficia a una empresa británica.

La empresa es el objeto, no la causa real, del desvelo del gobierno. La pequeña línea del Central Argentino, como lo hemos narrado, se traza en su mayor parte con los fondos que proveen el gobierno y los particulares argentinos. Su influencia directa es lógicamente nula, como su capacidad financiera. Pero tras ella está empeñada la diplomacia británica, Gran Bretaña misma en lo que tiene de más inteligente, de más fino, de más fundamentalmente imperial. La línea de Rosario a Córdoba es tan importante para la política exterior de Gran Bretaña y sus planes de dominación económica, como un cuerpo de ejército.

Pero no es sólo el cetro económico el que Buenos Aires ipmola a la mayor ventura y poderío de la línea de Rosario a Córdoba. En su homenaje llega a sacrificar el poder político, por el que tanto y tan valientemente ha luchado. Con pretextos

pueriles el Congreso vota una ley por la que se establece la capital federal en un lugar equidistante de los límites del territorio. Es la ley 462 del 19 de setiembre de 1871, que fija la residencia de las autoridades de la República en un pueblucho de la provincia de Córdoba. Ese pueblecito está situado en el centro de la línea ferroviaria de Rosario a Córdoba: es Villa María o Villa Nueva. Precisamente la misma estación donde va a empalmar la línea estadual que traerá el tráfico de Cuyo, la misma estación de donde arranca la vía férrea que va a Río IV, primero, y que seguirá a San Luis, Mendoza y San Juan, la misma estación secundaria del Central Argentino transformada en la estación cabecera del Ferrocarril Andino que el gobierno nacional estudia y construye a su entero costo.

La ley 462 fue vetada. ¿Qué consideración habría influido sobre la inteligencia británica para hacerla abrogar? Además de útil para dar al Central Argentino el control de la economía del interior, el establecimiento de las autoridades nacionales en una ciudad ajena a Buenos Aires era una política en un todo de acuerdo con la mejor tradición de la diplomacia británica, que necesita que dos fuerzas actúen constantemente sobre un mismo fin, para deducir su poderío de la neutralización y del desequilibrio mutuo. Buenos Aires, gran ciudad natural, dueña de un hinterland feraz, podía ser equilibrada y aun contrarrestada en su influencia con una ciudad interior que convocase en sí todo el poder público. La diplomacia británica podía repetir el mismo juego y obtener las mismas ganancias que obtuvo con la rivalidad de Paraná y Buenos Aires.

• • •

Pero había algo en Buenos Aires que defendía a Buenos Aires de la intriga diplomática. Esa algo era el Ferrocarril del Oeste. Además de ser una notable muestra de la capacidad argentina de creación y de administración, el Ferrocarril del Oeste, dotado de un brío juvenil, apoyado por la inagotable fuerza económica de la provincia de Buenos Aires, era un instrumento tan eficaz que amenazaba trastocar todos los planes ingleses, y al que por tanto había que detener en su impulso.

La ley provincial del 18 de noviembre de 1868 ha ordenado, terminantemente, que el Ferrocarril del Oeste sea prolongado hasta la Cordillera de los Andes, con el objetivo subsiguiente de unir los Océanos Pacífico y Atlántico. Una de sus locomotoras ha sido bautizada con un nombre sintomático: "Voy a Chile", se llama. Y la provincia de Buenos Aires no necesita ayuda exterior para realizar sus planes. Construye su ferrocarril con sus recursos domésticos, con la movilización de su crédito interno, con el manejo de su banco, y es éste uno de sus orgullos.

Detener al Ferrocarril del Oeste, mantenerlo en un radio de acción provincial, impedir que adquiriera un carácter nacional, será un objetivo ineludible de la diplomacia inglesa. La extensión del Ferrocarril Oeste hacia el interior de la República hubiera dado a la provincia de Buenos Aires una hegemonía real sobre las otras y a la nación una unidad básica que Inglaterra debe obstaculizar. El presidente Sarmiento, que se deshace en elogios por la "grande obra del ferrocarril de Córdoba a Rosario", no tiene jamás una palabra de aliento para el Ferrocarril del Oeste, propiedad de argentinos, y más bien diríamos que se refiere a él con cierto desdén. "Los ferrocarriles de la provincia que iniciaron el movimiento ferroviario...", es la única frase que en sus mensajes dedica a la empeñosa labor de los ingenieros nacionales y de las riquezas que el gobierno provincial capitaliza en el Ferrocarril del Oeste.

La provincia de Buenos Aires ha solicitado la cooperación del gobierno nacional para llevar los rieles de su ferrocarril a San Luis, Mendoza, San Juan y Chile. "El P. E. solicitará del Gobierno Nacional la cooperación conveniente a la realización de este pensamiento", reza el artículo tercero de la ley provincial de noviembre de 1868, que manda "practicar inmediatamente los estudios de la vía en línea recta" que unirá la Cordillera y el Pacífico con Buenos Aires. A la realización de ese pensamiento, la provincia asigna el producto de sus tierras públicas. "Para financiar las obras se destinan con ese objeto..., desde ahora, inmediatamente, el producto de las tierras fuera de fronteras..." (art. 4º de la ley del 18 de noviembre de 1868).

El gobierno nacional jamás cooperó en la noble empresa

que se había propuesto el gobierno provincial. Hubo años en que los ocultos planes ingleses de enfeudamiento a toda costa pusieron a disposición del gobierno nacional fondos que éste no sabía en qué emplear, como lo cuenta el mismo presidente Sarmiento. En el mensaje de mayo de 1872, Sarmiento dice: "Os transmití en mi mensaje anterior la noticia que acabábamos de recibir, de haberse negociado en Londres el empréstito de 30 millones... Está ya realizada la mitad de esa suma y la otra mitad lo estará en el resto del corriente año. *La realización gradual nos evita el pago de intereses sobre dinero a que no podemos dar de inmediato empleo...*".

La mitad de 30 millones, 15 millones de pesos oro, era justamente la cantidad necesaria y suficiente para llevar los rieles del Ferrocarril del Oeste hasta los límites de Chile, y quizás hubiera sobrado para trasponer la Cordillera y alcanzar al Pacífico, según los estudios y cálculos de los ingenieros argentinos. Y ¿qué mejor inversión podía esperar el presidente Sarmiento, que en su mensaje de 1869 había dicho: "Nuestro partido puede tomar como símbolo una escuela, un telégrafo y un ferrocarril, agentes de pacificación y orden más seguros que cárceles y penitenciarías"? Sin embargo, el gobierno nacional jamás tendió su mano poderosa al ferrocarril de la provincia. El crédito nacional estuvo cerrado para él. ¿Sería un ferrocarril y un telégrafo británico el símbolo que Sarmiento quería para su partido? No sería difícil demostrarlo.

• • •

Pero el gobierno nacional no solamente niega su ayuda al ferrocarril principal; hace algo más grave y culpable, algo que colinda con lo inicuo y criminal: le interpone en el camino una línea extranjera. Le cierra el horizonte con una concesión de carácter nacional dada a "capitalistas" británicos y, para colmo, le crea un competidor en los primeros cien kilómetros de recorrido, de Buenos Aires a Mercedes. Esta increíble actitud del gobierno nacional se concreta en la ley 583 del 5 de noviembre de 1872, que acuerda a contratistas irresponsables la concesión para construir una línea férrea "de la ciudad de Buenos Aires

hasta la de San Juan, pasando por Rojas o Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza". Esta ley, que firma Sarmiento, la refrenda el ministro Uladislao Frías que años más tarde sería director del Ferrocarril Pacífico a que esta ley daba origen.

La pequeña población de Mercedes iba a quedar unida, pues, con Buenos Aires mediante dos líneas, la del Oeste y la línea extranjera concedida por la ley 583. La República tiene en ese momento tan sólo 930 kilómetros de vías. Carece en absoluto de caminos. Los pueblos están diseminados, como estrellas, en infinitos de barro y soledad que sólo la heroicidad de los boyeros y troperos afronta. Pero Mercedes y Buenos Aires quedarán unidas por dos líneas que corren paralelamente a menos de 20 kilómetros una de otra, durante más de 100 kilómetros. En la mayor parte de su línea troncal, el Ferrocarril del Oeste, que está dando rendimientos óptimos, deberá sufrir la competencia desleal del rival creado por el gobierno nacional, al que la ley 583 garantiza rendimientos mínimos exorbitantes que costarán en el futuro erogaciones enormes y darán base a toda clase de abusos y exacciones por parte de la empresa inglesa que se funda para explotar esa concesión.

Como ocurre desde 1853, todo esfuerzo argentino tropieza con la adversidad del gobierno nacional. Para salir de los límites territoriales de la provincia de Buenos Aires, el Ferrocarril Oeste necesitaba ser autorizado por una ley nacional. Pero la ley se dicta en favor de los contratistas ingleses, irresponsables financieramente, según veremos. Lo que ocurrió con el Ferrocarril Oeste que tenía tras sí el respaldo de la influencia política y del poderío económico de la provincia es un indicio para conjeturar el destino de las actividades argentinas solamente animadas por su impulso y su poder de creación.

El Ferrocarril Pacífico nació para sofocar una empresa argentina y esa incubación monstruosa marcaría para siempre la índole de su acción. El Ferrocarril Pacífico prosperó en el correr de los años sobre la ruina de todas las iniciativas argentinas. En 1872 había en Mendoza industrias que ya no existen. En la memoria del ministerio del Interior de 1872, por ejemplo, se habla de la gran fábrica de vidrio creada por don Luis Caillet Bois, que dirigían Francisco Civit y Ángel Ceretti.

El vidrio va hoy a Mendoza remitido de Buenos Aires. Así el Pacífico tiene flete de botellas vacías de Buenos Aires a Mendoza y flete de botellas con vino de Mendoza a Buenos Aires. El gobernador de Mendoza, doctor Rodolfo Corominas Segura, cuya ocupación permanente ha sido la de asesor legal del Ferrocarril Pacífico, propuso, durante su actuación legislativa, que todos los vinos argentinos se embotellaran en la región de origen, con el oculto propósito de aumentar aún más ese tráfico inusitado de botellas vacías y de botellas llenas. La fábrica de Caillet Bois que prosperaba bajo el régimen de las carretas cayó ultimada por la potencia letal de las tarifas del Ferrocarril colonial, construido para maniatar, no para crear o estimular. Pues, como exactamente dice Allen Hutt en "This final crisis", "la construcción de los ferrocarriles en las colonias y países poco desarrollados no persiguen el mismo fin que en Inglaterra, es decir que no son parte —y una parte esencial— de un proceso general de industrialización. Esos ferrocarriles se emprenden simplemente para abrir tales regiones como fuentes proveedoras de productos alimenticios y materias primas, tanto vegetales como animales, no para apresurar el desarrollo social por un estímulo a las industrias locales. En realidad, la construcción de ferrocarriles en los países coloniales y subordinados es una muestra de imperialismo cuya esencia es su función antiprogresista" (Cap. IV, "The way of imperialism"). Feroz venganza del destino es ésta que hasta la pantalla de su prevaricación quita a los gobernantes que no se inspiraron exclusivamente en los intereses del pueblo. El "progreso" fue el disimulo con que se operó la entrega al extranjero de los resortes primordiales del país, con el sacrificio despiadado de todos los elementos humanos naturales. El resultado es —como debía ser— el antiprogreso, la miseria, la estabilización, la depauperación.

Resumiendo las líneas generales indispensables para que el lector se ubique en la estrategia de la política ferroviaria de esos años, tenemos que el afán de ayuda a la empresa inglesa que construye la línea de Rosario a Córdoba da origen al Ferrocarril Andino que arranca de la estación Villa María del Central Argentino y que llegará con el correr de los años a Mendoza y San Juan. La voluntad de obstaculizar el desarrollo del Ferrocarril del Oeste, propiedad de la provincia de Buenos

Aires, que se traza con ingenieros argentinos sin ayuda financiera exterior, da origen a la empresa inglesa llamada Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. El Ferrocarril Andino dio un cauce a la diligencia, honradez y capacidad de los técnicos argentinos. Su construcción, según las comprobaciones oficiales, resultó la más barata. Sus tarifas fueron las más bajas de la República. Sus rendimientos comenzaban a ser algo más que apreciables cuando se lo vendió al Ferrocarril Pacífico, que lo adquirió en las vergonzosas condiciones que se narrarán y lo administró bajo el nombre de Ferrocarril Gran Oeste Argentino, hasta su entera refundición con la actual red del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Entremos ahora a la determinación de los detalles.

• • •

El decreto del gobierno nacional del 15 de noviembre de 1867 declara: "Que es de urgente necesidad acercar las Provincias de Cuyo a los mercados del Litoral, en el más breve tiempo y en la manera más eficaz posible". La manera más eficaz posible no es para el gobierno nacional, como debió ser, conectar las provincias de Cuyo con la línea provincial del Oeste, sino "la construcción de un ferrocarril que ponga en comunicación aquellas provincias por las líneas más cortas con el Central Argentino". Dice el Decreto que "éste es el modo más seguro y pronto de conseguir aquel objeto, proporcionando a los productos fácil y económico transporte hasta sus mercados naturales, garantiendo la seguridad de las vidas y las propiedades a los que transitan por esa vía, sujeta actualmente a tantos y tan graves peligros, y desenvolviendo finalmente la población y la riqueza de un trayecto que está llamado por la naturaleza a ser una de las más ricas y populosas regiones del territorio nacional". Y ordena que se proceda "al estudio detallado de la traza, planos y presupuestos de un ferrocarril que partiendo del Central Argentino, en la estación de Villa Nueva o en el punto que se considere más conveniente, alcance desde luego en toda su perfección y detalles, hasta la villa de Río IV" y que se practique "un reconocimiento detenido de la zona desti-

nada a la prolongación de esa misma línea hasta las ciudades de San Luis y Mendoza". Se encarga el estudio al ingeniero Pompeyo Moneta.

En el acuerdo del 2 de diciembre de 1867 se designa auxiliar de Moneta al ingeniero nacional Julio Lacroze, con un sueldo de 200 pesos fuertes mensuales y ayudantes a los alumnos de la Escuela de Ingenieros Matías G. Sánchez y Carlos Olivera. Estas designaciones demuestran que en el país había expertos suficientes para cualquier obra y que las necesidades de la técnica no fueron sino argucias que los gobiernos emplearon para disimular su sometimiento a las exigencias inglesas.

La comisión que preside Moneta da término a su labor en pocos meses, aunque esta línea, que bordeaba las sierras, debía resolver problemas a que jamás estuvieron abocadas las líneas inglesas trazadas en las llanuras de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba.

La ley 280, del 14 de octubre de 1868, autoriza al Ejecutivo Nacional a destinar el producido del derecho adicional a la importación y a la exportación, a la construcción de dos ferrocarriles: uno, de Villa Nueva al Río IV, y otro de Córdoba a Salta y Jujuy. Como hicimos notar, el gobierno nacional, que ha concedido la línea troncal de Rosario a Córdoba a una empresa inglesa, con el pretexto de que faltan capitales, descubre tres años después medios impositivos que le permitirán construir vías férreas de una extensión cinco veces mayor, a pesar de que las finanzas nacionales están en ese momento comprometidas por la ignominiosa guerra que se lleva contra la República del Paraguay.

La construcción de la línea de Villa María a Río IV, de 131 kilómetros de longitud, se contrata el 10 de febrero de 1870 con el señor Pedro Beare, apoderado de don Juan Simmons. Los documentos públicos de la época no consignan antecedentes que demuestren que este contrato fue precedido de licitación pública. El precio a que se ajusta la construcción, de 16.625 pesos fuertes por kilómetro (26.188 por milla), parece haber sido voluntariamente determinado. Si de este precio deducimos los fletes necesarios para los materiales desde Rosario a Villa María, y las ganancias posibles del contratista, deducimos que en el cálculo del contratista el costo real debió ser

de 13.864 pesos fuertes, según analizamos en la página 141, para demostrar el abuso cometido al garantizar un 7% de ganancia mínima sobre 20.000 pesos por kilómetro al Ferrocarril Central Argentino.

Mientras la línea de Villa Nueva a Río IV se construye, otros técnicos argentinos estudian la forma de prolongarla desde el punto terminal hasta San Luis, Mendoza y San Juan. La ley del 3 de octubre de 1870 autoriza al P. E. a contratar los estudios con los señores Ángel C. de Elía y Tomás Allan, a quienes se les da, además, preferencia para contratar la construcción de la línea que van a estudiar. En el caso en que De Elía y Allan no construyan la línea de Río IV a Mendoza y San Juan, se les pagarán los estudios realizados, que deben ser en todo completos, a razón de 100 pesos fuertes por milla. Este dato es interesante porque demuestra la escasa gravitación que la técnica tiene en el trazado de una línea férrea. Sobre un costo total de 16.000 pesos por kilómetro, el estudio del trazado, la confección de los planos, el cálculo de los presupuestos y el cálculo y adopción de los elementos de tracción y transporte no pasa de 70 pesos fuertes por kilómetro, es decir apenas el 6 por mil. La técnica es lo de menos en una línea férrea. Lo fundamental es su financiación: obtener los recursos para abonar a los peones que forman los terraplenes, cavan los desmontes y tienden los rieles y pagar los materiales que es preciso importar del extranjero: rieles, eclisas, locomotoras, parte metálica de los vagones, tramos de puentes, etc. Y más fundamental aún que la técnica, la construcción y la financiación es saber cómo y en qué sentido se va a emplear el conjunto ferroviario: para estimular el desarrollo de una región, elevar su nivel de vida, estimular su capacidad industrial o para someter su zona de influencia a la tiranía de la monocultura dirigida, a la sofocación de toda actividad creadora. Lo fundamental es determinar si el ferrocarril que se construye va a ser un elemento primordial de perfeccionamiento en todo orden o va a ser un instrumento colonial de "antiprogreso". Sin quererlo, los legisladores que votaron la ley del 3 de octubre de 1870 y asignaron a De Elía tan bajos emolumentos estaban condenando toda la argumentación que con pretexto de técnica usaron para entregar el dominio de las vías férreas al extranjero.

Sobre los planos trazados por Pompeyo Moneta se llamó a licitación pública, de acuerdo con la ley 584, del 5 de noviembre de 1872. Entre las nueve firmas concurrentes se contaban varias argentinas, como la de Benítez, Montravel, Adolfo E. Carranza y Juan Fiori, que es interesante destacar como demostración de que nunca faltaron hombres de empresa entre nosotros. Esta licitación para construir el segundo tramo del Ferrocarril Andino, de Río IV a Villa Mercedes en San Luis, de 122 kilómetros de longitud, fue acordada a Rogers y Cía., a razón de 16.123,46 pesos fuertes por kilómetro, precio aún menor que el cotizado por Simmons para el primer tramo de la misma línea y que presupone que el contratista, descontados su ganancia y el flete de los materiales desde Rosario hasta el punto inicial de su construcción, Río IV, tasaba el costo real de la línea en 13.360 pesos fuertes por kilómetro.

La prolongación del Río IV a Villa Mercedes de San Luis fue inaugurada con gran pompa en octubre de 1875 en presencia del presidente de la República, doctor Avellaneda. Estos 254 kilómetros, de Villa Nueva o Villa María a Villa Mercedes de San Luis, especialmente contruidos para interceptar el tráfico de carretas de Cuyo a Buenos Aires y hacer confluir su carga a la línea del Central Argentino, fueron la base inicial del Ferrocarril Andino. La explotación de esos 254 primeros kilómetros fue concedida a J. E. C. Rogers hasta 1879, con los pésimos resultados que subrayaremos después. Pero fuera de esta administración ocasional, los extranjeros no volverían a intervenir en el Ferrocarril Andino. Los 511 kilómetros que van de Villa Mercedes en San Luis a Mendoza y San Juan fueron estudiados, contruidos y administrados por técnicos argentinos. El estudio fue intachable. La construcción resultó la más barata de la República, según el mismo presidente Roca lo dirá en su mensaje de mayo de 1881 con estos términos: "En octubre de este año —1881— habrá llegado la locomotora a San Luis y en abril del 83 podremos inaugurarla hasta San Juan. Será la vía mejor construida, la más barata y la primera que se realiza íntegramente en la Argentina por ingenieros argentinos." Las tarifas del Andino serán las más bajas de la República. Aún más bajas que las del Oeste y, a pesar de ello, sus rendimientos

serán apreciables. Pero los instrumentos de acción legal contra el impulso argentino ya estaban tramados desde 1872.

• • •

Sinteticemos la situación ferroviaria creada en torno a la línea a Chile. El Ferrocarril del Oeste ha estudiado ya una línea transandina, prolongación de su línea troncal. Sus ingenieros han optado por el Paso del Planchón y tienen ya totalmente terminados los estudios. La provincia ha solicitado la cooperación del gobierno nacional para esa empresa. Por otra parte, los estudios para llevar los rieles del Ferrocarril Andino de Villa Mercedes a Mendoza y San Juan están, asimismo, terminados. El gobierno nacional puede acometer cualquiera de las dos acciones, pues tiene fondos disponibles. Pero el gobierno nacional decide otorgar a empresas particulares la construcción de varias líneas que van a competir con el Oeste y a impedir el desarrollo de los planes del Oeste y del Andino. La ley 583 del 5 de noviembre de 1872 ordena al P. E. contratar con empresas particulares la construcción de cinco líneas férreas. La primera arranca de Buenos Aires, pasa por Mercedes, San Luis, Mendoza y llega a San Juan. Los caminos del Ferrocarril Oeste y del Andino quedaban cerrados. La segunda línea que se autoriza es el Trasandino. La tercera fue un ramal que los empresarios no construyeron nunca. La cuarta, la construyó más tarde por su cuenta el Estado argentino. La quinta dio origen a uno de los tantos escándalos financieros que conforman la historia del Ferrocarril Nordeste Argentino. Estas cinco líneas no eran sino la pantalla de la primera que venía a sofocar dos tentativas ferroviarias genuinamente argentinas.

En base a la autorización de esta ley el 26 de enero de 1874 el ministro Uladislao Frías (que años más tarde sería presidente del directorio local del F. C. Pacífico), firma el contrato de concesión con el empresario anglo-chileno Juan E. Clark, cuyo análisis completo será postergado para la segunda parte de este estudio en que haremos la génesis directa del Ferrocarril Pacífico. Aquí sólo analizaremos la parte de ese contrato que tiene referencia con el Ferrocarril Andino. El contrato dice

que Juan E. Clark toma a su cargo dos de las cinco vías autorizadas por la ley 583, la que va de Buenos Aires a Mendoza y San Juan y la línea trasandina. La Nación garante al concesionario una ganancia mínima anual del 7% sobre un capital que se estima en 14.800 pesos fuertes por kilómetro. ¿No era éste un abuso, cuando el gobierno nacional y aun la provincia de Buenos Aires podía tomar en el exterior fondos al 6%? Pero sigamos enumerando las condiciones del contrato. La línea, se dice, será construida de acuerdo con los planos de De Elía, y el contratista deberá reintegrar al gobierno los 30.845 pesos fuertes que ha pagado por esos estudios. Las dos líneas deberán "estar concluidas completamente 5 años después de empezados los trabajos de construcción, obligándose el concesionario a pagar una multa de 25.000 pesos fuertes por cada mes de retardo y el gobierno a satisfacerle una prima de 10.000 por cada mes de anticipación". Don Francisco B. Madero se constituye en fiador de Clark. No obstante tan concluyentes cláusulas, el ferrocarril que allí se acordaba no tuvo ni siquiera comienzo de ejecución. Ese contrato fue sustituido por otro contrato firmado con el mismo concesionario para la construcción de la misma línea el 26 de enero de 1878. Este segundo contrato fue perfeccionado por un tercer contrato adicional que elevó el precio kilométrico, sobre el cual el gobierno garantiza un rendimiento del 7%, a 19.500 pesos fuertes por kilómetro.

En el segundo contrato, del 23 de enero de 1878, se introduce una inusitada concesión que el contratista hace al gobierno. "El concesionario —dice el contrato— reconoce a la Nación el derecho de mandar construir por los medios que estime conveniente la sección de Villa Mercedes a Villa de La Paz o hasta Mendoza, pudiendo hacerla por partes. Este derecho reservado al Gobierno Nacional expirará tres meses antes de la fecha que se haya fijado al señor Clark para dar principio a los trabajos de dicha sección, de modo que si tres meses antes de llegar ese día, el gobierno no ha resuelto construir la expresada sección o adjudicarla a otra empresa, lo hará saber al señor Clark, quien estará obligado a construirla en la forma y bajo las condiciones establecidas en el contrato."

La táctica es evidente. El objetivo perseguido por el contrato de 1874 se ha alcanzado plenamente. Las líneas del Oeste

y del Andino han quedado taponadas. Pero como el señor Juan E. Clark ha fracasado en sus gestiones para conseguir fondos y la línea a Mendoza es útil al Central Argentino, que con ella concluirá con la competencia de las tropas de carretas que trafican entre Cuyo y Buenos Aires, el concesionario Clark concede una opción para que el Gobierno Nacional la construya a sus expensas.

La competencia de las carretas no era asunto baladí. Los troperos y cargueros lucharon denodadamente y quizás no hubieran sido vencidos si en la lucha no hubieran debido enfrentarse a la oposición decidida del gobierno. Durante muchos años, a pesar de todas las dificultades, continuaron fluyendo paralelamente a las vías, indirectamente amparadas por las tarifas extorsivas que los ferrocarriles extranjeros fijaban al transporte de mercaderías. El ingeniero Emilio Revuelto da algunas noticias de esta competencia y de los medios legales empleados para suprimirla. Dice Revuelto que para beneficiar la línea de Rosario a Córdoba e incrementar su tráfico y "hacer desaparecer la competencia de las tropas de carros, se hizo un arreglo con varios troperos de San Juan y Mendoza para establecer un servicio directo de transporte entre esas provincias y Rosario. Se convino que las cargas de Mendoza a San Juan irían a Villa Mercedes para seguir por ferrocarril hasta Rosario con una tarifa especial. El flete de Rosario a Mendoza se fijó en 50 centavos bolivianos por arroba y en 60 centavos hasta San Juan". El arreglo duró poco, pues no era, evidentemente, más que una táctica para destruirlos. "A fines de 1878 los contratos con los troperos de San Juan y Mendoza fueron modificados con el objeto de hacer desaparecer el monopolio que tenían los propietarios de carros que firmaron el convenio" (Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Año IV, N° 7). Del monopolio que el ferrocarril extranjero significaba no se ocupó nadie.

• • •

Don Juan E. Clark renunció definitivamente a construir la línea de Villa Mercedes, en San Luis, a Mendoza y San Juan

en 1881. El decreto del 7 de noviembre de 1881 hace lugar a la solicitud del representante de Clark, don José María Buñillo. Dice el decreto que al gobierno le conviene aceptar esa renuncia porque significa "una reducción del capital que debe emplearse en la línea y, por consiguiente, una disminución de las obligaciones contraídas por el gobierno en cuanto al monto de la garantía acordada...". El argumento no es de ninguna manera convincente. La razón financiera es despreciable en quienes menudearon las garantías y subvenciones en otro sentido. La verdad es que el gobierno realizaría la obra útil al Central Argentino que Clark no podía acometer.

Antes de retomar la historia cronológica del Ferrocarril Andino es tiempo de ocuparnos de estos contratistas extraordinarios que asumen compromisos, los postergan, los mejoran en su favor sin darles cumplimiento y que aun aparecen protegiendo al gobierno nacional. ¿Era don Juan E. Clark algún banquero opulento? ¿Lo rodeaba algún prestigio particular? Nada de eso. Juan y Mateo Clark eran dos ciudadanos chilenos, hijos de un pequeño comerciante inglés, establecido en esa república. Gozaban de la doble ciudadanía, según sus conveniencias personales. A veces aparecían como chilenos. A veces como ingleses. Según las noticias que sobre ellos da Santiago Vicuña en su historia del Telégrafo Mercantil (Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, Año XII, N° 24), los hermanos Clark inician en 1869 sus actividades con un proyecto de telégrafo internacional. Consiguen que el gobierno chileno les acuerde una subvención de 8.000 pesos anuales; el gobierno argentino es más generoso y les concede 50.000 por año. Ambos hermanos organizan una compañía con sede en Chile, con un capital de 500.000 pesos formado por 2.000 acciones de 250 cada una. 1.400 acciones se suscribieron en Chile y 569 en la Argentina. El servicio telegráfico entre Mendoza y Santiago de Chile se inauguró el 23 de julio de 1872. Ahora bien, según los prolijos estudios del Departamento de Ingenieros, el kilómetro de telégrafo colocado y listo para funcionar, con dos hilos, salía 160,56 pesos por kilómetro. Los 1.500 kilómetros que median entre Santiago de Chile y Buenos Aires requerían una inversión máxima de 240.000 pesos. El telégrafo de los Clark, de un solo hilo, precariamente instalado, no pasó nunca de los

límites de Mendoza. Los Clark habían realizado un buen negocio. Después los hermanos Clark se perfeccionan en la técnica inglesa de formar capital a costa de los mismos países beneficiados con las obras, merced a garantías, subvenciones y privilegios aduaneros, y organizan la construcción de algunas líneas en territorio chileno. A estos hombres, que no tienen más capital que su capacidad de acción y su energía, es a quienes se concede el privilegio de unir a Buenos Aires con Mendoza y con Chile. Es cierto que la capacidad de acción y la energía es el capital más grande de los hombres, su único y verdadero capital, en todos lados, menos en la República Argentina. Los Clark, que consiguen en su favor el contrato de 1872, no dan comienzo al cumplimiento de sus obligaciones hasta diez años más tarde, en 1882, en que inician la construcción de una línea que arrancaba de la estación Mercedes del Ferrocarril Oeste y llegaba a Villa Mercedes, en San Luis, estación del Ferrocarril Andino, después de las alternativas que narraremos en la segunda parte de este trabajo.

En octubre de 1875 queda inaugurada la línea del Andino que va de Villa María o Villa Nueva a Villa Mercedes de San Luis. El gobierno cede la explotación de los 254 kilómetros a J. E. C. Rogers. El contrato para la explotación, autorizado por la ley 751, del 4 de octubre de 1875, fijaba un término de cuatro años y exigía que la mitad, por lo menos, de los empleados de la empresa fueran de nacionalidad argentina. Esta prudente cláusula, que todos los países sudamericanos han incluido en sus concesiones, era la primera y única vez que se empleó entre nosotros.

La construcción del Ferrocarril Andino queda paralizada en Villa Mercedes. El contrato de explotación con Rogers caducó el 31 de diciembre de 1879, fecha en que el Consejo de Obras Públicas de la Nación se hizo cargo del ferrocarril y comenzó a administrarlo directamente sin intervención de empresarios ni de técnicos extranjeros. Presidía este consejo don Leonardo Pereyra y formaban parte de él Pedro Agote, Federico Toledo, Alejandro Ocampo y Delfín Gallo, que tres años más tarde preferiría ser director del Ferrocarril Pacífico. Jefe de las construcciones y gerente de los tramos en explotación fue designado el ingeniero argentino Guillermo Villanueva, que

comandaría eficazmente la empresa hasta su venta, con excepción de ocho meses en que fue administrador el ingeniero Matías G. Sánchez. El Ferrocarril Andino iba a ser la tercera experiencia verdaderamente argentina en materia ferroviaria y como en las otras se mostrarían en ella relevantes condiciones.

• • •

La ley 1005, del 10 de octubre de 1879, autoriza al P. E. a prolongar simultáneamente los ferrocarriles Central Norte y Andino, para llevar los rieles del primero a Jujuy y los del segundo a San Luis y Mendoza. La suma a invertirse en cada kilómetro de vía "comprendido todo gasto, no podrá exceder de 10.000 pesos fuertes para el Central Norte y de 15.000 para el Andino", en la parte comprendida entre Villa Mercedes y San Luis (Art. 3º). A la ejecución de esas obras se destinan "los productos líquidos de ambos ferrocarriles y la parte disponible del Empréstito de Obras Públicas, que el P. E. negociará en la forma que estime más conveniente". (Art. 5º).

El 10 de abril de 1880 se inauguran solemnemente los trabajos de prolongación, con la asistencia del ministro de Hacienda. Los ingenieros argentinos, con la honradez y actividad que siempre los ha caracterizado, tras las huellas de De Elía, comienzan la extensión del Ferrocarril Andino, que en el término de cinco años alcanzará las ciudades de San Juan y Mendoza.

En octubre de 1880, la ley 1043 autoriza al Ejecutivo a contratar un empréstito "interior o exterior" hasta la suma de 12.000.000 de pesos con un interés del 6% anual y amortización del 1%. El servicio del empréstito será garantizado especialmente con el producto líquido de los ferrocarriles Central Norte y Andino y su producto destinado a sus prolongaciones. El empréstito, que pudo ser interno, fue concertado con el Banco de París y Países Bajos, Comptoir y Cahen d'Anvers y Cía., simultáneamente. Este empréstito es el que debieron levantar los adquirentes del Central Norte, cuyas vicisitudes hemos narrado en el capítulo anterior. La concertación del empréstito externo era un grave error que se pagaría caro. La

proporción de materiales extranjeros que en una vía férrea intervienen, es relativamente reducida, en cuanto a su costo. El resto se invierte en simples movilizaciones de trabajo doméstico que para nada necesita ni del crédito ni de los fondos extranjeros.

Pero los ingenieros argentinos estaban libres de toda culpa e injerencia en los manejos financieros. El 29 de abril de 1882 se libran al servicio público los primeros 94 kilómetros de vía, hasta la estación Chorrillos, a ocho kilómetros de San Luis. En agosto de 1883 los rieles alcanzaban a La Paz, ya en la provincia de Mendoza. En octubre de 1884 el Ferrocarril Andino entra a Maipú, a 365 kilómetros del punto de partida. La construcción y la administración sorprenden por su eficacia. El presidente Roca elogia la baratura de la construcción. La memoria del Departamento de Obras Públicas de 1884 dice: "El resultado de la explotación del Ferrocarril Andino es aún más ventajosa que la del Central Norte, si se tiene en cuenta que recién en mayo se dio al servicio provisorio hasta la estación Maipú. A pesar de los inconvenientes que en toda línea nueva se presentan y de que las secciones dadas al servicio estaban inconclusas, el interés obtenido es del 3,31%. De manera que una vez que el camino llegue a San Juan y se provea de todo el tren rodante necesario, sus productos alcanzarán una proporción mayor que los de otros ferrocarriles, desde que inconcluso y sin llegar a su término produce ya el 3,31%, habiendo los otros caminos dado solamente el 2,5% como máximo en el primer año de explotación."

En mayo de 1885 se abre la línea hasta Mendoza y San Juan. En cinco años los ingenieros argentinos han construido 518 kilómetros de vía completa. Es la vía "más barata y mejor construida de la República". Mendoza se engalana para recibir al presidente que va a inaugurar la exposición con que se festejará tan fausto acontecimiento. El hecho merece, en verdad, todo lo que se haga para realzarlo. Desde ese momento, Mendoza pertenece al cuerpo económico de la República. El riel une a Mendoza al resto de las provincias. Mendoza ha estado hasta entonces más cerca de Chile que de la región del Plata. La Cordillera es obstáculo menor que el desierto de mil kilómetros que la separa de los puertos del Atlántico. El riel transporta el interés de Mendoza a la órbita del litoral. La Cordillera

se agiganta de pronto. Ahora ya resulta más fácil y económico alcanzar el mar por la vía férrea que por los ásperos caminos de la montaña. Mendoza y San Juan son desde ese momento efectiva y totalmente argentinos. Los rieles del Ferrocarril Andino cumplen así su primer milagro.

En el acto inaugural del ferrocarril el presidente de la República, general Roca, subraya el valor político de los rieles del Andino. "Celebremos —dijo— un acto de inmensa trascendencia para la República Argentina, no sólo bajo el aspecto económico y de riqueza material, sino bajo el punto de vista social y político, de vigor y de unión nacional que debemos cultivar con todas nuestras fuerzas si queremos ocupar en América y, con el andar de los tiempos, en el mundo, el rol a que nos obliga el rico y vasto territorio que poseemos." Es preciso no olvidar estas palabras para medir toda la ignominia que significó entregar al extranjero un instrumento de tanta trascendencia, no sólo en "el aspecto económico" sino en el "social y político", de vigor y de "unión nacional".

Dos días después, quizás arrebatado por la emoción y un poco por un legítimo orgullo, el presidente Roca expresó, con referencia a las industrias, probabilidad casi exclusiva de progreso para las provincias andinas, conceptos que desgraciadamente jamás llegaron a transformarse en hechos. Roca hizo el elogio de las industrias y dijo que había que fomentarlas por los dos medios más eficaces: ferrocarriles y protección aduanera para evitar la competencia desleal y destructiva de la mercadería extranjera. "La industria nacional nace apenas" —dijo Roca en el discurso inaugural de la Exposición interprovincial, el 9 de abril de 1885—, "y abandonada a sus solas fuerzas, sin el apoyo eficaz y permanente del Estado, por medio de leyes protectoras, se quedará ahí debatiéndose en inútiles ensayos, sin poder competir con los productos de la industria extranjera que inunda nuestros mercados. La agricultura misma, el cultivo de la tierra, tendrá que estacionarse si no es fomentado por el desarrollo industrial. Valdría más nuestro lino si de las manos del colono que lo recoge pasase a la fábrica para convertir su grano en aceite y su fibra en hilo. ¿Cuánto dinero menos saldría del país en esta sola materia?... "¿Cómo hemos de asegurar el porvenir económico de la República, evi-

tando las perturbaciones consiguientes al exceso de importación sobre la exportación? ¿Qué resorte mágico debemos tocar para despertar a los pueblos del interior y hacer surgir las fábricas, los ingenios, las bodegas colosales en todo el país? Tenemos dos recursos: ferrocarriles fáciles y baratos para que las provincias puedan intercambiar recíprocamente sus productos y protección franca, valiente y constante de la industria nacional...".

El presidente no se detiene en este punto. Entra decididamente a examinar los fundamentos económicos en que reposa la estructura del país y los denuncia sin ambages. "Podemos sufrir" —dijo— "durante los primeros tiempos, porque no hay revolución económica que no produzca ciertas alteraciones. Podemos extrañar la calidad de los artículos producidos por nosotros mismos, pero siempre tendremos una verdadera economía que irá a aumentar el fondo común, el capital nacional. Es precisamente el capital lo que nos hace falta para desarrollar en vasta escala nuestra potencia productora y hacer nuestra independencia política. He pronunciado la palabra independencia y la repito, porque los pueblos que no elaboran y perfeccionan su materia prima para sus consumos ordinarios y necesitan que se les venda todo hecho y perfeccionado de fuera, se hallan sujetos a las conveniencias, complicaciones y eventualidades de los mercados extranjeros, faltándoles muchas veces, como nos sucede a nosotros en estos momentos, los productos brutos de la agricultura o de la ganadería para pagar las diferencias." Noble y exacto cuanto sorprendente es este discurso en boca de un presidente. Parecería que el presidente, estimulado por la capacidad constructiva que los argentinos habían demostrado en el trazado de esa línea, defendido de la extranjería prendida a los puertos, en el extremo último de su inmenso ferrocarril genuinamente argentino, expresaba su deseo íntimo, decía lo que nunca hizo ni haría. El Ferrocarril Andino cumplía su segundo milagro al arrancar tan nobles palabras de un presidente argentino.

La llegada de los rieles a Mendoza y San Juan infundió de inmediato un poderoso hálito de vida al Ferrocarril Andino. La memoria del Ministerio de Hacienda testifica el notable aumento de las entradas del Andino, en este cuadro de elocuencia escueta.

INGRESO DE FONDOS A RENTAS GENERALES DE LA NACIÓN
PROVENIENTES DE LA EXPLOTACIÓN DEL F. C. ANDINO

Años	Ingreso a Rentas Generales
1880	\$ -158.450,11
1881	„ 198.576,73
1882	„ 307.374,57
1883	„ 417.662,46
1884	„ 650.205,36
1885	„ 1.008.885,46

Y la memoria de Hacienda citada agrega: “El aumento sorprendente de los productos del Ferrocarril Andino en los últimos años encuentra su explicación en la entrega al servicio público de sus prolongaciones y por eso no se puede tomar el producto de los años anteriores como base para apreciar su progreso. Pero no es dudoso que esta línea está destinada a rivalizar con las más productoras de la República y que a la vez que reporta beneficios incalculables a las provincias que pone en contacto con el mundo exterior, presentará resultados muy halagüeños bajo el punto de vista meramente comercial.”

En 1885 el Ferrocarril Andino es un ferrocarril de primer orden que supera en dotación de materiales a la mayor parte de las líneas inglesas, según puede observarse en el siguiente cuadro confeccionado con los datos oficiales de las memorias del Departamento de Ingenieros:

COMPARACIÓN DEL FERROCARRIL ANDINO CON LAS
PRINCIPALES LÍNEAS INGLESAS EN 1885

Líneas	Kms.	Capitales pesos o/s.	Capital por kilómetro pesos o/s.	Número de locomo- toras	Número de vagon de carga	Número de coches de pasajeros
Andino	767	13.678.841	17.874	55	448	61
Central Arg. .	396	11.088.000	28.000	34	551	24
Pacífico	578	11.654.229	20.163	20	315	20
B.A. y Rosario	303	9.238.320	30.489	13	591	19
Ensenada ...	57	4.048.144	71.020	12	382	20

En la memoria del Ferrocarril Andino que el gerente, ingeniero Guillermo Villanueva, eleva al ministerio del Interior en mayo de 1886, se resume el estado de la explotación desde los primeros tiempos y es digna de ser reproducida, porque a las consideraciones técnicas une una dignísima preocupación por el progreso y bienestar de la zona que sirve. “En el Ferrocarril Andino, como en los otros ferrocarriles del Estado, se han conservado las tarifas a papel, a pesar de la suba del oro, de modo que sus utilidades han disminuido por el mayor valor que tienen hoy los materiales y artículos de importación. Si se hubiesen mantenido las tarifas a oro, como lo han hecho las empresas particulares, las entradas en el año pasado habrían aumentado en más del 30%; pero en cambio las provincias del interior habrían quedado en muy malas condiciones, especialmente para la exportación de sus productos, que no pueden soportar fletes elevados.”

“Las nuevas industrias del interior de la República”, continúa el ingeniero Villanueva, “necesitan por algún tiempo, para poder desarrollarse, la más decidida protección por parte de las empresas de ferrocarriles, como la tienen en la Nación, y no sería prudente elevar las tarifas existentes aunque tengan que sacrificar parte de sus utilidades, porque habría el peligro de ver paralizado por muchos años el movimiento benéfico cuyos resultados empezamos a palpar.” “El interés obtenido sobre el capital o costo del camino en el año pasado puede

apreciarse en un 2,5% y en el actual pasará del 4,5%, de modo que, aun conservando las tarifas bajas existentes, el Andino dará dentro de pocos años 7 a 8% de utilidad. Para poder apreciar el desarrollo del tráfico de este ferrocarril es necesario recordar y tener presente al mismo tiempo que atraviesa un país poco poblado, con grandes extensiones de tierra que son verdaderos desiertos."

Las tarifas del Ferrocarril Andino, que en ciertos casos eran inferiores a la cuarta parte de las tarifas vigentes en los ferrocarriles ingleses, no fueron modificadas, en beneficio de las industrias y del progreso de las provincias cuyanas que servía. Pero el Ferrocarril ya estaba condenado a muerte. Su venta se tramitaba en el secreto de las antecámaras. Tres meses después de asumir el poder, el presidente Juárez Celman lo vende a Juan E. Clark por las razones y en las condiciones que analizaremos en la segunda parte de este trabajo.

El Ferrocarril Andino, que era un elemento de progreso, se transforma en un ferrocarril colonial perniciosamente "anti-progresista". Cuyo quedó sometido entre el Ande infranqueable y la voluntad destructora de los dominadores ingleses.

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE BUENOS AIRES AL PACÍFICO

(2ª parte)

La garantía acordada a Clark de que hablamos en el capítulo anterior, era abusiva porque no guardaba correlación con el crédito del gobierno. Garantías del 7% se habían acordado sólo a otros ferrocarriles anteriores, el Central y el Sud, cuando el crédito se reiniciaba en el exterior. Por lo demás, las condiciones en que esa garantía se acordaba y los compromisos mutuos que creaba eran similares a todas las garantías ferroviarias que acordaron los gobiernos argentinos, y por eso vale la pena estudiarla con detención.

En realidad, la tal garantía no era ni fue nunca una simple garantía. El gobierno argentino tomaba a su cargo el pago de los intereses que garantizan con sumas que debía extraer de su presupuesto general. El ferrocarril se obligaba en cambio a entregar semestralmente al gobierno sus ingresos líquidos, es decir ya restados los gastos que se determinan porcentualmente en el contrato original de concesión. Si el producto líquido era inferior a las sumas giradas por el gobierno, el gobierno quedaba como acreedor del ferrocarril por las sumas excedentes. Si el producto líquido superaba el monto pagado por el gobierno, el gobierno debía retenerlo hasta cubrir las sumas que hubiera girado en años anteriores. Es decir, que operando de acuerdo con los contratos, el gobierno debió haber saldado todas sus cuentas sin necesidad de oblar fondos o reintegrándolos, en último caso. Pero las cosas no ocurrieron

asi. Los ferrocarriles ingleses procedieron con una informalidad increíble.

Veamos el caso del F. C. Pacífico. El artículo 5º del contrato definitivo del 19 de marzo de 1878, dice textualmente: "La Nación garante por el término de veinte años el interés del 7% anual a las acciones o títulos que representen el valor kilométrico de cada sección entregada al servicio público (19.500 pesos o/s por kilómetro).

El artículo 9º dice: "El concesionario entregará semestralmente a la Nación el producto líquido de cada línea —50% del producto bruto— hasta reembolsarla por completo de las cantidades que por garantía hubiera pagado la Nación". Esta cláusula, como se ve, no admite lugar a dudas. La Nación cumplió regularmente con sus compromisos y giró a Londres o entregó títulos durante once años, hasta la rescisión de la garantía, por un valor total de 6.198.797 pesos o/s. Pero la empresa del Ferrocarril Pacífico jamás entregó al Gobierno un centavo de sus entradas brutas.

Las empresas garantidas actuaron siempre como en tierra conquistada, con un descaro y un desprecio sin igual hacia el país. El Departamento de Ingenieros exigía las rendiciones de cuentas, detalles de las partidas que los ferrocarriles presentaban en forma global, comprobaciones y datos inexcusables en la vida comercial corriente, pero las empresas desoyeron sistemáticamente esas justas reclamaciones. Cuando los gobiernos retardaban el pago de las garantías, amenazaban con lacerar el crédito argentino en Londres.

En el mensaje de 1877, refiriéndose a estos extorsivos procedimientos, el presidente Avellaneda dice: "He tocado deliberadamente este asunto de las garantías porque es necesario advertir en alta voz a los directores de estos ferrocarriles que deben vigilar sus gastos de explotación y que no hay justicia ni equidad en desprenderse de todo cuidado teniendo solamente en cuenta que el Gobierno Argentino paga las garantías ofrecidas. Querría, además, agregar una palabra de justa reivindicación de nuestra norma: hemos pagado hasta casi sin examen, porque, bueno o malo, éste es uno de los rasgos de nuestro carácter. No hay sino verdad muy grande cuando hemos rechazado esas voces colmadas de injusticia

que tendían a deprimirnos en nuestro crédito porque un día, antes de abonar las cuentas, pedimos que se mostraran los libros de donde habían sido «extraídas»."

Y el mismo presidente Juárez Celman se ve obligado a protestar irritado por la excesiva insolencia de las compañías inglesas, y en el mensaje de 1888, dice: "Se invoca a todo propósito la necesidad de conservar el crédito en Europa pagando puntualmente las garantías de los ferrocarriles sin observación ni reclamo, pero jamás el crédito de una nación llegaría a padecer si se demuestra palpablemente que una medida coercitiva de esta especie se toma contra «empresas que han convertido la explotación del Estado en una inicua y criminal exacción»."

Pero todas éstas son declaraciones platónicas, casi hipocresías, quizás destinadas a salvaguardar la responsabilidad de los gobiernos que pagaban las garantías según contrato, pero no percibirán lo que según esos mismos contratos las empresas estaban obligadas a entregar al gobierno.

El incumplimiento de los compromisos contraídos por las empresas ferroviarias inglesas hubiera justificado una caducidad legal de los contratos y aun la expropiación de las líneas, cuyo valor era en general inferior a las sumas que el gobierno nacional terminaba abonando gratuitamente. Pero es injustificable que, a pesar de esas protestas platónicas de los gobiernos, los gobiernos siguieran garantizando nuevas líneas y entregando a las empresas más antiguas y desvergonzadas la propiedad de los ramales construidos directamente por el Estado. La palabra de los presidentes son inválidas ante sus actos. El Ferrocarril Pacífico, como los otros ferrocarriles ingleses, prosiguió tranquilamente estafando a la Nación. Consignamos los números irrecusables de esta estafa de que fue víctima la República Argentina, merced a la connivencia y simonía de sus dirigentes.

GARANTÍAS ABONADAS POR EL GOBIERNO ARGENTINO
AL F.C. PACÍFICO, SEGÚN LOS LIBROS DE LA EMPRESA

EN LIBRAS ESTERLINAS

Setiembre	30	1885	.....	£	16.000
Marzo	31	1886	.....	..	19.177
Febrero	12	1887	.....	..	35.654

Mayo	14	1887	79.167
Noviembre	24	1887	80.928
Mayo	24	1888	80.928
Mayo	10	1889	80.928
Junio	3	1889	8.324
Octubre	8	1889	54.783
Octubre	9	1889	40.928
Octubre	16	1889	14.983
Febrero	11	1890	80.928
Febrero	24	1890	14.983
Julio	30	1890	79.178
Noviembre	15	1890	35.000
Noviembre	22	1890	15.067
Enero	29	1891	44.160
Abril	15	1891	80.928
Mayo	30	1892	110.896
Enero	11	1894	87.624
Junio	19	1894	19.521
Agosto	22	1894	19.521
Noviembre	15	1894	17.585
Mayo	5	1895	18.875
Mayo	15	1895	18.005
Julio	17	1895	18.701
Octubre	12	1895	19.166
Junio	18	1896	18.768
Diciembre	15	1896	19.060
Girado a Londres, total			£ 1.229.920

Según la empresa del Ferrocarril Pacífico, a pesar de estas remisiones extraordinarias de fondos, extraídas del presupuesto nacional, el gobierno quedaba aún en deuda por 619.493 libras esterlinas, porque el monto total de la garantía, según contrato ascendía en esos años a la suma de 1.759.002 libras y a las cantidades giradas por el gobierno deben, según la empresa, descontarse 90.411 en concepto de quebrantos de cambio y de precio de los títulos Morgan con que se pagó durante los años 1891 y 1892. Hagamos las cuentas en pesos oro, según la empresa.

Importe total de la garantía, desde 1885 a 1896, según la empresa	\$ o/s. 7.865.052
Abonado por el gobierno	\$ o/s. 6.198.797
Quebranto	455.672
<hr/>	

Efectivo acreditado al gobierno argentino	5.743.125
<hr/>	
Saldo de garantía que adeuda el gobierno, según la Empresa	\$ o/s. 2.121.927

La Empresa, naturalmente, olvida los términos del contrato en virtud de cuyas obligaciones el Gobierno Argentino ha girado esas sumas. La Empresa olvida sus propias obligaciones y no menta su deuda hacia el gobierno.

Haremos caso omiso de las sucesivas presentaciones que la empresa hace ante el gobierno por intermedio de sus representantes los señores Eduardo Madero, Amancio Alcorta y Uladislao Frías. Omitiremos sus chicanas, sus reclamaciones, sus protestas de pobreza y de falta de capital para continuar sus obras. El decreto del 30 de noviembre de 1886 es terminante y su considerando 7º dice: "Que la Compañía del Ferrocarril Pacífico no puede alegar falta de capital, porque ha debido constituirse con el suficiente para llenar todas sus obligaciones con el Gobierno y con los particulares, y para hacer frente a todas las necesidades ordinarias y eventuales de la explotación del camino, pues ninguna cláusula de la concesión limita su responsabilidad al importe de las utilidades del ferrocarril".

No obstante esta terminante declaración, tres años más tarde una resolución del ministro Wilde autoriza a la empresa a la suspensión de los fondos que debía entregar al Gobierno durante cuatro años, "para mejorar el servicio de sus vías". Esta suspensión, con cargo de devolución, era una medida virtual, porque el Pacífico no había entregado un solo centavo ni lo entregaría nunca.

Atengámonos a los términos estrictos del contrato. Ninguna ley lo alteró y estuvo en vigencia teórica hasta el día en que fue rescindido en condiciones tan perjudiciales para la economía nacional que son vergonzosas.

Las entradas brutas del Ferrocarril Pacífico, durante los años en que estuvo en vigencia el contrato de concesión, según sus propias memorias, que con seguridad dan valores inferiores a la realidad, fueron:

1885	\$ o/s.	100.599
1886	" "	261.652
1887	" "	728.197

1888 .....	.. ..	1.129.227
1889 .....	.. ..	969.199
1890 .....	.. ..	2.623.779
1891 .....	.. ..	2.898.861
1892 .....	.. ..	3.185.097
1893 .....	.. ..	3.795.965
1894 .....	.. ..	4.524.095
1895 .....	.. ..	5.136.000
Total	\$ o/s.	25.352.471

Según el contrato de concesión, la mitad de estas entradas servían para cubrir los gastos de explotación y el cincuenta por ciento restante se consideraba ganancia líquida y debía ser entregada al Gobierno Nacional para compensar las cantidades abonadas en pago de las garantías. La Empresa debió entregar al Gobierno, pues, la mitad de esa suma, o sea 12.676.337 pesos o/s. No se estime que el porcentaje reconocido como gasto, el 50% de las entradas brutas, fuese insuficiente. Era ése el coeficiente de explotación alrededor del cual fluctuaban las finanzas de los únicos ferrocarriles honradamente administrados: los ferrocarriles nacionales y provinciales. Pero, aunque los gastos hubieran superado ese porcentaje, el contrato de concesión que regía para ambas partes era concluyente a este respecto.

La posición de la empresa del Ferrocarril Pacífico, según la terminología del abogado Federico Pinedo, al final del año 1895 en que fue rescindida la garantía era la siguiente:

Entre 1885 y 1896

El Gobierno pagó a la Empresa ..	\$ o/s.	6.198.797
.. .. debió pagar .....	.. ..	7.865.052
.. .. debía a la Empresa ..	.. ..	1.666.255

Pero

Menos deuda del Gobierno	\$ o/s.	1.666.255
La Empresa debió entregar .....	.. ..	12.676.337
.. .. debía al gobierno ...	.. ..	11.010.082

Y así arribamos al momento en que la garantía va a ser rescindida. Oigamos, ante todo, la palabra autorizada del doctor José A. Terry, ministro de Hacienda del doctor Luis Sáenz

Peña, durante los años 1892 y 1893. En su libro "Finanzas", pág. 234, dice Terry: "A fines de 1893 se debía por garantías atrasadas la cantidad de siete millones de pesos oro. El presidente Sáenz Peña inicia el pago de 2 millones anuales a cuenta, y al mismo tiempo nombra una comisión de personas espectables y entendidas, con el encargo de hacer un estudio de la materia y de asesorar al gobierno en los arreglos a efectuar".

El ingeniero Tedín, presidente de esa comisión, expone con claridad la base fundamental de estos arreglos en su informe. "Ella sería, dice, la capitalización de la garantía por el período de años que aún falta para su extinción, de la cual se deduciría la proporción probable que cada línea debe devolver a la Nación de sus productos brutos, y la diferencia sería abonada en títulos de renta de la República."

"Desgraciadamente renuncia el doctor Sáenz Peña, y el nuevo gobierno, del doctor José Evaristo Uriburu, haciendo caso omiso de los estudios de esta comisión y de sus informes, procede a efectuar los arreglos directamente y con una premura inusitada, so pretexto de que no se recuperaría el crédito perdido hasta tanto no satisfacer las exigencias de las empresas."

"Señores, termina diciendo Terry, no basta pagar, ni hacer arreglos perjudiciales para recuperar el crédito perdido. Por lo contrario, el solo hecho de que un gobierno formalice transacciones que sean notoriamente perjudiciales inspira desconfianza, bien justificada. Un deudor que no sabe o no quiere defender sus derechos, y que so pretexto de arreglos regala su dinero, no es un deudor que ofrezca garantía a sus acreedores, porque, por lo menos, su conducta acusa ligereza o inconsciencia."

El presidente Uriburu prestó oídos de mercader a las protestas del país. Si hubiera exigido el cumplimiento de los contratos, a partir de 1896, no solamente el país no hubiera debido pagar un solo centavo en efectivo, sino que sus rentas se hubieran aumentado con un nuevo aporte, pues lo que el gobierno debía pagar anualmente en concepto de garantía era muy inferior al 50% de las entradas brutas de los ferrocarriles garantidos. En cambio, el presidente Uriburu canceló todas las deudas que los ferrocarriles ingleses tenían con el gobierno, y, además, para caducar las obligaciones mutuas, repartió entre ellas títulos por más de 58 millones de pesos oro (exactamente, 58.499.784), cu-

yo servicio continuamos todavía efectuando hoy, a razón de 13 millones anuales de pesos moneda nacional, más diferencias de cambio. "Es un hecho sin ejemplo, dice el doctor Victorino de la Plaza, el de haber distribuido cerca de 60 millones de pesos oro en arreglo de garantía, suprimiendo la cláusula de la reintegración de las sumas anticipadas, establecidas en los contratos, sin que tan inusitada munificencia arrancase un grito de protesta." ("Estudio de la situación política y económica de la República Argentina".)

En esa repartija, el F. C. Pacífico salió beneficiado con la condonación de los once millones de pesos oro que adeudaba al gobierno, según las cuentas que acabamos de formular, y con la entrega, además, de 1.900.000 pesos o/s, en títulos del 4% de interés y ½% de amortización, cedidos en pago de los perjuicios que podría irrogarle la rescisión de la garantía.

Para justificar, por lo menos verbalmente, este despilfarro de los dineros públicos, la Memoria del Ministerio del Interior en 1895, de quien dependían los ferrocarriles entonces, arguye, con inocencia de niño, con la prepotencia e informalidad de las empresas, y dice: "Todos esos ferrocarriles garantidos imponían, como ya se ha dicho, un servicio de cinco millones de pesos oro al año, aproximadamente. Es cierto que las empresas tienen la obligación de entregar a la Nación la mitad de sus entradas brutas. Pero esa obligación ha sido desconocida de hecho o expresamente por las empresas". "A pesar de la ley —contractual— y de la ley de ferrocarriles, ninguna empresa hizo entrega hasta la fecha del 50% de sus entradas. Esto prueba algo, y lo que prueba cuando menos es que si las empresas no tenían razón para resistir aquella entrega, los poderes públicos no tenían los medios o la voluntad de compelerlas, sin duda por temor de herir los mismos intereses del país por cuyo progreso se habían hecho tantos sacrificios. El único medio radical estaba, sin duda, en los arreglos estipulados". Es extraño que esta manifestación de impotencia pueda ser ofrecida por un gobierno soberano, pero más extraño todavía resulta que falseen los hechos para disimular el escándalo de las operaciones.

La misma memoria citada de 1895, explica la situación del Ferrocarril Pacífico con cifras imaginarias, que es imposible saber de dónde se deducen y contrarias a la verdad de los hechos que hemos testificado con datos oficiales. "Las cuentas de esta

empresa, dice la memoria, estaban muy complicadas. Se le adeudaba por garantías atrasadas hasta el fin del año 1895, 3.491.573 pesos o/s, y deduciendo la parte de las entradas que la empresa debía entregar y que representaba 2.598.123 pesos oro, habría quedado asimismo un saldo a favor de la compañía de 893.359 pesos oro". Avergüenza leer estos documentos que llegan a la mentira para cohonestar acciones contrarias a la salud del país.

Ahora ya estamos en condiciones de rehacer las finanzas del F. C. Pacífico conforme a la verdad de los ocurrimientos.

El capital garantido, indudablemente superior al capital invertido, era en 1895 de 13.811.415 pesos o/s. Este guarismo es sin duda exagerado. El F. C. Pacífico se destacó siempre por su pobreza de material rodante y de tracción, por la modestia infinita de sus estaciones, tingladitos de ganado con dos o tres cuartos para el jefe y su familia. La estación terminal actual en Buenos Aires es buena muestra de su conmovedora infelicidad. En 1895 era de todos los ferrocarriles de extensión superior a 500 kilómetros, el que poseía menos locomotoras y de menor poder, menos vagones de carga y de pasajeros y de menor capacidad. Detendremos en este punto el análisis del capital del F. C. Pacífico, porque si entramos a investigar la índole de la materia que conformó ese capital comprobaremos que desde el punto de vista económico más de la mitad es simple aglomeración de la mano de obra local, movilizada por el crédito de moneda fiduciaria concedida por los bancos oficiales a los concesionarios. Pero esa operación, absolutamente legítima, podría parecer sospechosa de parcialidad al lector. Atengámonos, pues, a las cifras financieras, comprobables en publicaciones de la empresa y documentos oficiales, y formulemos el balance que demostrará que la empresa del F. C. Pacífico hurtó al país, en el término de once años, 12.910.082 pesos o/s, suma próxima al capital que dice haber invertido y sobre el cual gozó durante esos años, además, el 7% de interés pagado por el gobierno nacional.

Resumamos:

Entre 1885 y 1886

El Gobierno pagó a la Empresa ..	\$ o/s.	6.198.797
" " debió pagar para completar el 7% garantido	" "	7.865.052

En 1895, el Gobierno debía, pues, „ „ 1.666.255

Pero

La Empresa debió entregar el 50 % de sus entradas brutas, que quedó debiendo al Gobierno	\$ o/s.	12.676.337
A descontar la deuda del Gobierno „ „		1.366.255
La Empresa debía al Gobierno en 1895 y se le condonó	„ „	11.010.082
Más la cantidad que se le entregó en títulos, en 1896	„ „	1.900.000
Además del 7 % sobre su capital nominal, la Empresa hurtó al país, merced a connivencias . . . „ „		12.910.082

En estos cálculos, prolijamente ajustados a la realidad, no se toman en cuenta las diferencias de cambio y los quebrantos de los títulos con que durante los años 1891 y 1892 se hicieron los servicios de garantías, y que, según la empresa, alcanza a 455.672 pesos o/s, porque también se da por efectivo el valor nominal de 13.811.415 manifestado por la empresa y porque no se cotiza interés alguno a las cantidades que la empresa adeudaba al Gobierno Nacional.

Rescindidos en 1896 los contratos, y liberados mutuamente, Gobierno y empresa, de las obligaciones recíprocas, el Ferrocarril Pacífico quedó libre de toda traba legal. La economía del país, el sostén de sus valores no preocupaba a aquellos gobiernos pasados, como no importa a los gobiernos presentes de la República Argentina. Los ingleses estaban satisfechos: eso era todo, ayer y hoy. Grandes elogios de esos gobiernos debieron insertarse en los diarios londinenses con entusiasmo paralelo al que demuestran por el actual gobierno argentino, y las determinaciones económico-financieras del abogado Federico Pinedo.

El contrato definitivo para la rescisión de las garantías se firma en Buenos Aires el 26 de julio de 1896. En representación del Ferrocarril Pacífico actúan dos ex ministros con quienes el Ferrocarril Pacífico tuvo dependencia, los abogados Uladislao Frías y Salustiano J. Zavalía. El uno había refrendado el contrato en nombre del gobierno, el otro, bajo la presidencia de Juárez Celman, había concedido varias liberalidades a esa empresa y autorizado, entre otras cosas, un aumento del 20 % ya

cargado desde el 20 de enero del mismo corriente año”. ¡Qué país, señores!

Independiente de todo contralor fiscal, el Ferrocarril Pacífico, sin sobresaltos, sin intervenciones burocráticas ineficaces, pero siempre fastidiosas, pudo dedicarse a consolidar su situación estratégica, a extender sus líneas con el producido de sus líneas existentes, a absorber a las compañías afluentes como el Ferrocarril de Villa María a Rufino, anexado al Pacífico en 1900, y a las líneas que establecían una solución de continuidad en su objetivo de dominar con exclusividad las salidas de las provincias cuyanas, como el Ferrocarril Gran Oeste Argentino, Great Western Railway, adquirido al Gobierno Argentino en 1887 por una comandita encabezada por el mismo Juan E. Clark, y que hoy es parte integrante de este ferrocarril, aunque figura como simplemente administrado por el Pacífico desde hace 30 años.

“En los gastos de explotación de esta línea, el F. C. Pacífico, aparecen partidas de alquileres, siguiendo el mismo sistema indicado en el Ferrocarril Gran Oeste, denuncia el diputado riojano doctor Castaño en la sesión del 13 de julio de 1891. En el presupuesto de gastos se incluye una partida de 360.000 pesos. Es debido a que la empresa no tiene vagones para hacer el servicio y alquila vagones, probablemente a otras líneas, que asientan la misma partida y que se los alquilan a aquélla”. “El comerciante cuyano para satisfacer sus necesidades comerciales se ve obligado a pedir a las empresas, Pacífico y Gran Oeste, que les transporten como encomienda la carga que deben mandar forzosamente a destino”. “Para abultar sus gastos pagan sueldos fabulosos, superiores a los que gana el presidente argentino, a sus empleados ingleses, seguramente ficticios”. Quiero hacer constar a la H. C., sigue diciendo el diputado Castaño, la forma y condiciones en que llevan la contabilidad estas empresas. Casi todas tienen sus comprobantes en inglés y se encuentran partidas gravísimas por la forma de verdadera explotación que se quiere hacer del tesoro público”. “En eso está el gran negocio, la gran explotación que están haciendo a la industria y al comercio de este país”.

Esto sucedía en 1891 cuando aún el Pacífico tenía ciertas obligaciones formales que cumplir con el gobierno. ¿Qué no urdiría a partir de 1896, en que puede desplegar sin contralor

sus camándulas; sus trasposos de fondos, sus compra-ventas de líneas, sus simulacros de alquileres, sus arrendamientos imaginarios, sus adquisiciones de materiales a cuenta de explotación, sus exacciones a las poblaciones andinas, sometidas incondicionalmente a su arbitrio, sus trampas sin cuento, que lo perfilan como el ferrocarril más fullero de cuantos han actuado en la República Argentina, lo cual es mucho decir?

Pero no nos precipitemos. El andar muy rápido desvanece detalles, que serían divertidos si los zonzos del cuento no fuéramos nosotros mismos. La historia del Ferrocarril Andino, que desde la provincia de Córdoba iba hasta San Juan, por la ruta de San Luis y Mendoza, construido por el gobierno nacional, bajo la jefatura de don Guillermo Villanueva, y que es hoy la línea troncal del F. C. Pacífico, es medulosa, henchida de enseñanzas.

El 4 de octubre de 1874 el Gobierno Nacional libró al servicio público una línea de su propiedad que partía de la estación Villa María del F. C. Central Argentino, en la provincia de Córdoba y llegaba hasta Villa Mercedes en la provincia de San Luis. El objeto de esta línea de 256 kilómetros de longitud era unir, costeadando las sierras, las planicies cordobesas y los llanos puntanos, dar una vía de acceso al litoral, por ferrocarril, a los productos de la precordillera y disminuir el espacio sin vías férreas que las carretas debían franquear para alcanzar las regiones cuyanas. Esa pequeña línea se llamó Ferrocarril Andino, y durante varios años, como ramal de tránsito, sin tráfico propio, se desarrolló pesadamente.

En noviembre de 1880, el presidente Roca encarga al administrador del F. C. Andino, ingeniero don Guillermo Villanueva, la prolongación de las vías hasta la Cordillera de los Andes, autorizando un gasto de 10.000 pesos fuertes por kilómetro, es decir, menos de la mitad del costo reconocido y garantizado a los ferricarriles ingleses más baratos, y apenas una tercera parte del capital kilométrico garantizado a las líneas inglesas llamadas N. Este Argentino y Argentino del Este.

El proyecto de obras para la primera sección, de Villa Mercedes hasta la ciudad de San Luis, confeccionado por el ingeniero Cristóbal Giagnoni, se aprueba por decreto del 5 de abril de 1881. Este proyecto seguía en sus líneas generales la traza

del ingeniero De Elía, y su costo se evaluaba en 1.726.318 pesos fuertes.

En noviembre de 1881, el señor José M. Bustillo, representante del F. C. Pacífico, renuncia expresamente a construir el tramo comprendido entre Villa Mercedes en San Luis, y las ciudades de Mendoza y San Juan a que tenía derecho según el contrato original de la concesión acordada a Juan E. Clark. Libre de ese entorpecimiento, los trabajos del Andino prosiguen con gran actividad. En agosto de 1883 se libra al servicio de pasajeros y encomienda la sección comprendida entre San Luis y Villa de la Paz, en las cercanías de Mendoza.

El material rodante y de tracción disponible en el F. C. Andino comienza a ser precario para atender el servicio público y el trabajo de las construcciones. El presidente Roca dice en su mensaje a las Cámaras, en mayo de 1884: "El tren rodante de que disponía el Andino en 1881 estaba reducido a 7 locomotoras, 20 coches y 96 vagones. El P. E. ha procurado aumentarlo allanando las dificultades que presenta el recargo de trabajo en las acreditadas fábricas europeas, y al terminar el presente año de 1884, el Ferrocarril Andino dispondrá de 55 locomotoras, 61 coches de pasajeros y 612 vagones". Y agrega:

"Grandes han sido las dificultades con que se ha luchado por la pronta terminación del Andino. Pero, a pesar de todo, en estos últimos momentos se tienden los últimos rieles al pie de los Andes, preparándose Mendoza a festejar los acontecimientos con el regocijo con que recibió la noticia de Maipo, tan grande es la persuasión de todos en los beneficios inmensos que esas dos cintas de acero significan".

En octubre de 1884 se abre al público la sección comprendida entre la Paz y Maipú, ya en las vecindades de Mendoza. Desde el litoral, los rieles llegaban a los pueblos andinos como una larga mano amiga y fraternal, y los pueblos se alborozan emocionados: es la nueva liberación, es la liberación de la distancia, del alejamiento, de la pobreza. Es una retasa de valores que se aproxima, un estímulo para el trabajo, el ingenio y la iniciativa locales. Los cuyanos miran los rieles con la reverencia de quien mira el mar: es un horizonte nuevo que aclara entre los dos hilos de acero. Con pompa digna de tan fausto y esperado acontecimiento en mayo de 1885 se libran al servicio

público, aún inconclusas, las líneas hasta Mendoza y San Juan. ¿Quién hubiera podido imaginar en el ambiente desorbitado de aquellos festejos, que esas dos vías iban a ser justamente los grillos de esas provincias, los transmisores y ejecutores de una voluntad implacable de aniquilamiento y primitivismo?

Mientras los mendocinos derrochaban su entusiasmo por las calles y plazas, los duchos financistas ingleses repasaban en silencio las memorias elevadas por el administrador del Ferrocarril Andino, analizaban los informes de sus expertos y tasaban las probabilidades de la nueva línea.

Las perspectivas se presentaban realmente promisorias. Entresacaremos los párrafos más ilustrativos de la Memoria del Ferrocarril Andino, redactada por su administrador gerente, ingeniero Villanueva.

“A medida que se aproxima a su término la construcción de este ferrocarril, sus rendimientos aumentan de manera notable. Durante los dos últimos años los resultados de la explotación han sido:

Producto bruto	\$ m/n.	650.205	1.008.880
Gastos	„ „	338.742	529.975
Producto líquido	„ „	311.463	478.905
Coefficiente explotación		% 52	% 52
Kms. de vía		593	672

“No obstante las dificultades que presenta el servicio de una línea en construcción, creo que los resultados del Andino son satisfactorios. El interés obtenido sobre el capital o costo del camino, en el año pasado puede apreciarse en un 3 ½ por ciento, y en el año actual pasará de 4 ½ por ciento; de modo que, aun conservando las tarifas bajas existentes, el Andino dará en pocos años más del 7 a 8 % de utilidad”.

Estos resultados tan halagüeños provienen de una explotación incompleta, pues recién en abril de 1885 quedó habilitada para todos los servicios la estación Mendoza y en junio del mismo año, la de San Juan y las intermedias. En los resultados de 1885 no obran, por tanto, más que seis meses de explotación de línea total. Razón asistía al ingeniero Villanueva para decir en su memoria: “Este resultado es muy elocuente y muestra lo que será esta línea como fuente de recursos para el Tesoro Nacional, con el incremento de la población y de las industrias de las provincias de Cuyo”.

Los beneficios son tanto más notorios cuanto no provienen de un afán desmedido de lucro. Al contrario, el interés colectivo de las poblaciones está tan presente en la memoria del administrador, como el interés particular del ferrocarril sometido a su pericia. El Gobierno Nacional ha decretado la inconversión en oro de la moneda papel. El papel, que es el instrumento cotidiano de los intercambios, sufre un desmedro. Los artículos ferroviarios extranjeros experimentan, en consecuencia, un alza.

Los ferrocarriles particulares ingleses elevan proporcionalmente sus tarifas. Proporcionalmente es una manera de decir. En realidad las elevan de tal manera que los beneficios son muy superiores a los perjuicios. El Ferrocarril Andino no altera ni sus fletes ni sus pasajes, y sus finanzas —¡oh, prodigio!— apenas soportan latimadura apreciable y el coeficiente de explotación, relación de gastos a entradas brutas, sube del 52 % en 1884, al 52,53 % en 1885. ¡Qué terribles perjuicios en diferencias de cambio hubieran coreado las empresas inglesas en igualdad de situaciones! ¡Qué de mentiras hubieran trenzado! ¡Qué de cálculos falsos hubieran exhibido! ¡Qué de innumerables millones de libras hubieran escamoteado! ¡Cuántos privilegios compensatorios hubieran exigido! En el Ferrocarril Andino la cosa fue más simple: el coeficiente de explotación subió un medio por ciento a causa de los gastos excedentes a que el cambio obligó. Sin embargo la moneda había sufrido un quebranto inversamente proporcional al premio del oro, que fue en promedio del 37 %. Pero el Ferrocarril Andino, al revés de los ferrocarriles ingleses, no podía perder de vista las conveniencias locales. “Los Ferrocarriles del Estado, dice la citada memoria del ingeniero Villanueva, han conservado sus tarifas a papel, de modo que sus utilidades han disminuido por el mayor valor que hoy tienen los materiales y artículos de explotación. Si se hubiesen mantenido las tarifas a oro, como lo han hecho las empresas particulares inglesas, las entradas en el año pasado, 1885, habrían aumentado en más del 30 %, pero en cambio las provincias del interior habrían quedado en muy malas condiciones, especialmente para la exportación de sus productos, que no pueden soportar fletes elevados.”

Y con claro concepto de la misión del ferrocarril, agrega: “Las nuevas industrias del interior de la República necesitan por algún tiempo, para poderse desarrollar, la más decidida

protección por parte de las empresas de ferrocarriles, como la tienen en la Nación, y no sería prudente elevar las tarifas existentes aunque tengan que sacrificar parte de sus utilidades, porque habría el peligro de ver paralizado por muchos años el movimiento benéfico, cuyos resultados comenzamos a palpar." Y fue la consecución de esa parálisis, la política que seguiría pocos años más tarde el mismo ferrocarril, cuando fue vilmente entregado a los financistas ingleses, porque todo esto que estamos narrando era demasiado optimista, demasiado rebotante de energías, para que Inglaterra lo dejara perdurar. Esos conceptos, reflejo sincero de las acciones, contenían el germen de una genuina fraternidad argentina construida a base de apoyo y comprensión mutuas, de equilibrio y compensación de las diversas regiones, de intercambio leal y de afanes de enaltecimiento.

Era el año de 1886 e Inglaterra ya tenía una voluntad imperialista. Inglaterra había decidido que este país fuese una factoría que la proveyese de cueros, de lanas, de carnes, de cereales. Toda otra actividad era perjudicial a esa especialización y comprometedor para su porvenir imperial. Inglaterra tenía resortes humanos poderosísimos. Tenía a los mismos hombres argentinos que dirigían los destinos del pueblo argentino.

A fines de 1886 don Juan E. Clark se presenta a reclamar derechos sobre el Ferrocarril Andino, a los que había renunciado y el gobierno del presidente Juárez Celman, sin resistencia, sin atenderse siquiera a las cláusulas del contrato primitivo que ordenaba, en último caso, sacar a licitación el ferrocarril, le entrega por la mísera cantidad de 12.312.000 pesos oro, los 513 kilómetros de vía que iban de Villa Mercedes, en San Luis, hacia Mendoza y San Juan, y que constituían la única vía de las regiones cuyanas, verdaderas llaves maestras del comercio y de las industrias, lo entrega sin restricciones en cuanto al uso, y garantiendo, además, un rendimiento del 5.5% sobre el precio de compra, o sea, 7% sobre 9.903.500 pesos oro.

El precio de venta, 12.312.000, era la suma de todas las partidas imputadas a la construcción, recargada con los intereses corridos durante esos años. El procedimiento adolecía de fundamental incorrección, porque toda enajenación por el Estado debe ser precedida por una subasta pública, tanto

más cuanto el contrato original contenía ese imperativo inexcusable. Pero el gobierno de Juárez Celman era así, magnánimo para los capitalistas ingleses, a costa del país.

La garantía acordaba el mismo interés del 7% que al Ferrocarril Pacífico, pero sobre un total equivalente al precio de compra menos los intereses que se habían cargado a ese precio. Las condiciones restantes eran idénticas. Clark debía depositar semestralmente a la orden del gobierno el 50% de las entradas brutas, y el gobierno pagar el monto total de los intereses hasta integrar el 7% garantido, o sea 693.000 pesos o/s anualmente. Pero ¿es que Clark y su compañía cesionaria habían dado cumplimiento a sus anteriores obligaciones? ¿Es que comprobaron ser personas formales en sus pactos? ¿Acaso algún ferrocarril inglés dio algún año cumplimiento a esa cláusula de reintegro? ¿No era ya el Ferrocarril un bien inestimable, de perspectivas excepcionales? Y ¿por qué prometer a su comprador la entrega de tan grandes sumas anuales, a cambio de compromisos que jamás se habían cumplido y que de seguro el comprador no tenía ni remotas intenciones de cumplir? Ni siquiera una urgencia monetaria pudo argüir el Gobierno.

Su arcas estaban repletas de caudales. Se vendió el Andino, sencillamente, como se vendió todo lo que los ingleses quisieron comprar en este país, como se vendió el Oeste, como se vendió el Central Norte, el Entrerriano, el Santafesino, como se vendieron las acciones del Central que poseía el gobierno, como se vendieron las Obras de Salubridad de la Capital Federal. Las Obras Sanitarias de la Capital Federal fueron readquiridas años más tarde por Pellegrini, ensordecido por las protestas del vecindario porteño irritado por las demasías y extorsiones de la compañía inglesa. Pero los ferrocarriles no se reconquistaron, ni nadie pensó en reconquistarlos. Los pueblos estaban alejados de los centros ejecutivos de la Nación. El clamor de los pueblos no llegaba a los oídos, siempre torpes para el país, de los dirigentes urbanos. Los pueblos quedaron allá, detrás de las muchas leguas, avasallados y pauperizados por los tentáculos extenuadores del monopolio ferroviario inglés. Los pueblos, allá, solitarios, humildes, acorralados entre la montaña y el ferrocarril extranjero...

Resumamos los sucesos para apreciar más nítidamente su

conjunto, y recordarlos mejor. Es preciso no olvidar que el año 1885 el Ferrocarril Andino había dado una entrada bruta de un millón de pesos y una entrada líquida de 478.905 pesos, equivalente al 4,5% del capital invertido. Es preciso no olvidar que Clark debía entregar al gobierno la mitad de las entradas brutas, a cambio de la garantía, para comprender el misterio por el cual, aún en plena época de prosperidad, al pasar a manos de Clark, primero, y de la Gran Western, luego, esta línea comienza a dar cuantiosas pérdidas, a pesar de que sus tarifas se duplican casi.

En junio de 1887 Clark cede sus derechos a la compañía inglesa Gran Oeste Argentino. Los estatutos se aprueban tres meses más tarde y se reconoce como directores locales a los señores Nicolás Bouwer, José M. Olmedo y Adolfo E. Dávila.

En diciembre de 1889 se autoriza un aumento de tarifas del 50% y en enero de 1891 otro del 35%, pero los ingresos declarados por el Great Western no denotan un aumento correspondiente. Lo único que aumentan, según las declaraciones de la empresa, son los gastos, y así durante tres años consecutivos los balances confiesan déficit en los ejercicios anuales.

En la mentada sesión del 13 de julio de 1891, el diputado Castaño denuncia alguno de los manejos de que se vale la compañía del Gran Oeste Argentino para lograr tan sorprendentes resultados en su administración. Dice que para evitar fiscalizaciones "El F. C. Gran Oeste usa guías de carga y encomienda que no son talonarias y no llevan la numeración impresa y progresiva que establece el artículo 1º, inciso 28, del decreto de febrero de 1879".

Denuncia fraudulencias que podrían caer bajo sanciones penales. Dice: "Se establece otra partida que me ha llamado mucho la atención: «Intereses y gastos de remesa, 240.972 pesos». ¿Qué es esto, señores?, ¿el Gran Oeste hace un empréstito de 2.500.000, pagando el 4,5% de interés, y ese 4,5% lo cobra el Gobierno Argentino como gasto de explotación? ¿Es decir que ya, en este país, las empresas inglesas están imponiéndose hasta sobre las atribuciones del Congreso Argentino?"

Denuncia gastos que no son tales, excesos en los cobros, extorsiones a los cargadores cuyanos... Y frente a este cuadro espeluznante, por contraste, se recuerda la memoria del ingeniero Villanueva, ennoblecida por preocupaciones altruistas y

generosas. Se recuerda a todos los ingenieros argentinos que trabajaron fervorosamente a su alrededor con la creencia de que estaban cimentando la grandeza y la prosperidad de la patria. Todo su entusiasmo, su fervor, su energía, su dedicación quedaron por allá, entre las landas del Desaguadero. Una nota cortante y casi descortés los dejó alelados y descreídos para siempre. Esa nota fechada en febrero 12 de 1887, comunicaba la venta del Ferrocarril Andino, daba por terminados los trabajos de construcción y finalizaba expresando que "se exonera del servicio a todos los empleados". Esos ingenieros de escuela, iban a ser suplantados por practicones ingleses, despreciadores del país, servidores incondicionales de la codicia inagotable de los financistas, y pagados con sueldos mensuales superiores a los de un ministro nacional.

Pero el Ferrocarril Gran Oeste Argentino no tiene puntos débiles al sentimentalismo. Ella prosigue cobrando las garantías que le son giradas desde Buenos Aires, y protestando airadamente cuando esos pagos se atrasan por agotamiento de las arcas fiscales. Las sumas giradas por el gobierno fueron:

El 3-12-1887	.....	\$ o/s.	361.601
„ 30-6-1888	.....	„ „	485.177
„ 5-12-1888	.....	„ „	361.601
„ 28-6-1889	.....	„ „	361.601
„ 31-12-1889	.....	„ „	361.601
„ 7-1-1890	.....	„ „	361.601
„ 31-12-1890	.....	„ „	19.207
„ 31-12-1892	.....	„ „	361.620
„ 28-2-1893	.....	„ „	51.001
„ 31-12-1894	.....	„ „	249.459
„ 28-2-1895	.....	„ „	83.153
„ 31-5-1895	.....	„ „	79.321
„ 31-10-1895	.....	„ „	72.017
„ 30-4-1896	.....	„ „	163.292
„ 31-5-1896	.....	„ „	80.905
„ 31-7-1896	.....	„ „	80.905
Total remitido a la Empresa			..... \$ o/s. 3.534.070

Durante esos años, la empresa del Gran Oeste debió ir depositando semestralmente a la orden del Gobierno la mitad de sus ingresos brutos. Para disminuir el monto de esos ingre-

esos brutos, la empresa se valió de cuanta artimaña es imaginable. Restó de sus cuentas los fletes a cobrar, las comisiones de cobranza, los porcentajes cedidos aparentemente a la empresa inglesa de Villalonga e inacabables etcéteras. Olvidemos todo eso para no hacernos mala sangre y supongamos que son verídicos los ingresos manifestados por la Empresa en sus memorias. Ellos sumaron:

Años	Productos en \$ n/s.
87/88	711.840
88/89	694.636
89/90	735.437
90/91	712.560
91/92	771.429
92/93	778.692
93/94	776.413
94/95	1.022.494
95/96	1.315.463

La mitad de esos ingresos debió ser entregada al Gobierno, es decir que el Gobierno debió percibir en total, durante esos años, por lo menos 3.754.484 pesos o/s. Pero el Ferrocarril Gran Oeste Argentino, como el Ferrocarril Pacífico, como todos los ferrocarriles ingleses, jamás dio cumplimiento a sus obligaciones contractuales.

Durante esos años la empresa debió al gobierno en concepto de garantía 7.135.608 pesos o/s. Para rescindir el contrato y la garantía correspondiente se le entregaron 2.500.000 pesos o/s en títulos de la deuda pública del 4% de interés y 1% de amortización que aún pagamos.

En resumen, las relaciones de esta empresa con el Gobierno pueden sintetizarse así:

El Gobierno pagó a la Empresa ...	\$ o/s.	4.327.214
„ „ debió pagar, para completar el 7% garantido	„ „	7.135.608
En 1896, el gobierno debía, pues ..	„ „	2.808.394
Pero		
La Empresa debió entregar el 50% de sus entradas brutas que quedó debiendo al Gobierno	„ „	3.754.484

A descontar la deuda del Gobierno „ „	2.808.394
La Empresa debía al Gobierno y se le condonó	„ „ 946.090
Más la cantidad que se le entregó en títulos, en 1898	„ „ 2.500.000
Además del 5.5% sobre su capital nominal, la Empresa hurtó al país merced a connivencias	„ „ 3.446.090

En el mejor de los casos, pues, la línea, descontados estos producidos extraordinarios, costó a la empresa la humilde cantidad de 8.865.810 pesos o/s. Entregar al extranjero un ferrocarril fundamental por sólo ocho millones, es como vender el alma por veinte centavos.

En 1895, la empresa contabiliza ya un capital propio de 3.913.698 libras esterlinas, equivalentes a 19.625.037 pesos oro, aunque no había agregado a su sistema ni un solo kilómetro de vía; 513 kilómetros 144 metros medía la fracción del Andino que compró Clark y transfirió al Gran Oeste Argentino, y 513 kilómetros 144 metros mediría en 1900 cuando el capital ya había llegado a 4.205.560 libras esterlinas. Las poquísimas locomotoras y vagones que adquirió, más sirven para justificar ese abultamiento de capital que para emplearlo realmente, y así hasta el día de hoy.

Desde hace 30 años, desde 1907, el Gran Oeste Argentino, es administrado por el Ferrocarril Pacífico. La administración es una artimaña útil para manipuleos de capital. Se saca de una cuenta, se suma a otra, se cobran tránsitos, se pagan peajes. ¿Qué ingenio podría desenredar esa maraña? No han de ser, por cierto, los escasísimos empleados de la Dirección General de Ferrocarriles.

La Oficina de Control Comercial de la Dirección General de Ferrocarriles asigna al Ferrocarril Pacífico un capital de 218.818.702 pesos o/s en 1934, es decir 25 millones de pesos oro menos que el declarado por la empresa. Esta diferencia de casi 25 millones de pesos oro se refiere a inversiones posteriores a la ley 5315, antes de cuya vigencia el monto de los capitales dependía exclusivamente de la buena fe de las empresas. Además, la Dirección General de Ferrocarriles es un organismo burocrático y la buena voluntad de sus empleados choca

contra sus normas rígidas, contra la astucia de los dirigentes ingleses y se estrella en las artimañas y en la influencia, personal o política, de los directores y abogados argentinos que están al servicio de esas empresas.

Esta es la verdadera historia del Ferrocarril Pacífico. Quedan muchos detalles por completar, el estudio del Ferrocarril de Villa María a Rufino, que es explotado por el Pacífico, que en garantías cobró, por lo menos más de la mitad del capital que dijo haber invertido. Quedan otros muchos detalles por analizar, pero cuanto más se escarba, más nauseabundo es el olor de estos negociados. A través de este repugnante tejido de simonías realizadas por publicanos sin cariño a su tierra, instigados por mercaderes sin escrúpulos, queríamos reencontrar esa huella de trabajo, de tesón y de júbilo constructivo, por donde avanzaban en el desierto el ingeniero Villanueva y los técnicos que lo acompañaban. Cuando recobremos la envergadura entera del espíritu que durante cuarenta años ha palpitado en vano en la tierra argentina, estos explotadores y lacayos caerán envueltos en la debilidad de su propia decadencia. Sobre la sordidez y mezquindad no se puede erigir ningún edificio resistente.

HISTORIA DEL FERROCARRIL TRASANDINO

Una comisión mixta internacional estudia actualmente en Chile el problema planteado por la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino cuyos servicios están suspendidos desde el 20 de abril de 1932, por arbitraria e improcedente decisión de la empresa, y no a consecuencia del aluvión que posteriormente deterioró algunas secciones de la línea, como muchas personas creen de buena fe.

La sección telegráfica de los periódicos —gran arma del imperialismo económico— ha comenzado a dar una importancia al tema que no guarda relación con la indiferencia con que se lo trataba cuando los miembros de la delegación argentina eran accesibles a las preguntas que los periodistas curiosos hubieran podido dirigirles.

Esta diferencia de apreciación corrobora, en cierta manera, el hecho de que la comisión mixta sea una simple comparsa que con sus conclusiones va a justificar y disimular, simultáneamente, una nueva entrega de dinero a esa Empresa, quizás ya pactada, en condiciones no menos onerosas para el erario público e inexplicables desde el punto de vista de la moral administrativa que los fondos que se le concedieron en años anteriores y que se detallarán en el curso de este trabajo.

Antes de su partida a Chile, visitamos a algunos de los delegados para ofrecerles realizar un cotejo de nuestras investigaciones personales y de las que la comisión hubiera efectuado. Esa confrontación, que hubiera sido provechosa para

ambas partes, no pudo llevarse a cabo, porque los delegados la eludieron, posiblemente intimidados por un acercamiento con quien denuncia tan sin ambages los escandalosos manejos ingleses que han dañado y dañan los restos de economía que aún puede considerarse como economía nacional.

La delegación argentina está integrada por funcionarios naturalmente más preocupados por el destino de sus cargos permanentes, que por los intereses transitoriamente confiados a su custodia. Más que independencia de criterio, de esos delegados debe esperarse una conducta ajustada a las instrucciones que les imparta el gobierno.

Esos delegados son simples agentes del criterio gubernamental. Esa estrecha subordinación es muy poco auspiciosa. Este gobierno se ha caracterizado en su gestión por la complacencia hacia las conveniencias inglesas y por un desdén hacia la opinión pública del país tan marcado que colinda con la burla, como si supiera por experiencia propia que la anuencia inglesa es apuntalamiento más firme que la fraguable voluntad del pueblo argentino.

En resumen, será la insaciable codicia del imperialismo inglés la que se impondrá de antemano. Las deliberaciones servirán solamente para tramar alguna argucia que impida al pueblo la visión directa del irritante despilfarro de los caudales públicos. Se le concederá, por ejemplo, al Trasandino una suma que deberá reintegrar más adelante al Tesoro olvidando voluntariamente que esta Empresa, como todas las empresas inglesas que actúan y han actuado en nuestro país, se ha distinguido por ser de una informalidad tan persistente y comprobable que en el orden individual sería penado como una vulgar estafa.

La única actitud correcta en la emergencia —que no será la que adopte este gobierno— es la toma de posesión inmediata de esa línea, su tasación a los valores actuales y el cobro de lo que la Empresa resulte adeudando aún al Gobierno Argentino. "El derecho administrativo de los Estadistas determina uniformemente cuáles son las consecuencias jurídicas de la paralización de un servicio público cuando no han mediado causas de fuerza mayor. Ellas van desde el secuestro de la línea hasta la caducidad de la concesión." Tal era la opinión del asesor letrado de la Dirección de Ferrocarriles, doctor

Perrando, al expedirse sobre la paralización del Trasandino en 1932. ("Contralor Federal de Ferrocarriles", pág. 74.)

¿Qué no aconsejarían los tratadistas si hubieran considerado el caso excepcional de la paralización de servicios por una empresa que ha recibido del Gobierno sumas superiores a las que fueron necesarias para construir sus líneas? Ese caso no pudieron analizarlo los tratadistas porque eso únicamente ha ocurrido y ocurrirá en la República Argentina, donde todo el dinero invertido por los Ferrocarriles ingleses salió de las arcas fiscales o del patrimonio nacional.

Tracemos cronológicamente la historia del Ferrocarril Trasandino, para que el lector pueda juzgar si es posible seguir honradamente dando fe a los compromisos que esa empresa simule contraer a cambio de los fondos que el Gobierno Argentino le proporcione una vez más.

La atracción de los Andes, en un documento presentado al Congreso Argentino en 1868, el doctor Guillermo Rawson, ministro del presidente Mitre, decía: "El Ferrocarril Oeste —entonces propiedad de la Provincia de Buenos Aires— debe ser prolongado indefinidamente en la dirección de la Cordillera, hasta el Planchón, y extenderse hasta el otro lado de los Andes para poner en comunicación ambos océanos. Esta es la obra grande que no debe perderse de vista y que tiene que ejecutarse fatalmente antes de muchos años".

Casi dos generaciones transcurrirían hasta que ese hecho soñado por Rawson tuviera realidad. Rawson expresaba la optimista voluntad de acción que por esos años todavía animaba a los argentinos. Hasta las locomotoras del Ferrocarril Oeste iban por las llanuras voceando su confianza. A sus costados llevaba el nombre con que se las bautizó al iniciar sus tareas en tierra argentina. La primera se llamó "La Porteña", las otras se denominaron "Libertad", "Progreso", "Luz del Desierto", "Indio Amigo" y una llevaba el término del viaje en su nombre, "Voy a Chile", se llamaba.

Rawson no sabía, y no podía saber, que los ingleses no admitían progreso alguno, mientras las riendas de ese progreso no estuvieran en sus manos y el monopolio de la concesión, prometieron construir sus líneas en tiempo menor del que hubiera necesitado el Gobierno y con retardos, postergaciones y esperas para hacer que el Gobierno proporcionara los fondos

necesarios, prorrogaron casi medio siglo la terminación de las vías.

Por contrato de fecha 26 de enero de 1874, don Juan Clark se hace cargo de la construcción de dos vías, una prolongación de la otra. La primera debía ir desde Buenos Aires a Mendoza y San Juan. La segunda, llamada sección trasandina, debía ir de una de esas dos ciudades hasta el límite chileno, por el paso de Los Patos o el de Uspallata, según se conviniera.

En chicanas, seguramente, transcurrieron tres años y la Ley 868 del 18 de noviembre de 1877 modificó algunos términos de la concesión, y recién en marzo de 1878 se firmó el contrato definitivo.

Según se ha relatado en la historia del Ferrocarril Pacífico, Clark construyó la sección de Buenos Aires a Villa Mercedes, en San Luis. El Gobierno, la de Villa Mercedes a Mendoza y San Juan, que era parte del Ferrocarril Andino. En abril de 1885 las vías llegaron a la ciudad de Mendoza y en mayo del mismo año a San Juan.

Ahora bien, Clark debía dar comienzo a los trabajos del Trasandino cuando la línea de Mendoza a San Juan estuviera terminada, según decreto de noviembre 7 de 1881. Y de acuerdo con el artículo 15 del contrato de concesión el Trasandino debió quedar totalmente finiquitado antes de los cinco años de iniciar los trabajos.

En todos los países del mundo los contratos se firman para ser cumplidos por ambas partes, menos en la República Argentina, donde los contratos sólo tienen vigencia en cuanto obligan al Gobierno o al pueblo argentino, pero no en cuanto obligan a los señores ingleses. El mentado artículo 15 del contrato de concesión dice textualmente: "Las líneas deberán estar completamente concluidas 5 años después de empezados los trabajos de construcción de cada una de ellas, obligándose el concesionario a pagar una multa de 25.000 pesos o/s por cada mes de retardo y el Gobierno a satisfacerle una prima de 10.000 por cada mes de anticipación".

No hagamos hincapié en el retardo de año y medio con que se inauguraron los trabajos. Atengámonos al contrato exclusivamente. Los trabajos se iniciaron con gran solemnidad el 1º de enero de 1887. Debieron, pues, quedar terminados el

1º de enero de 1892. De haber terminado antes de esa fecha, la Empresa del Trasandino hubiera percibido religiosamente toda la prima ofrecida por el Gobierno. Pero el Trasandino no fue librado al servicio público hasta el 30 de abril de 1910, es decir, 18 años y meses después del plazo. En concepto de multa la Empresa debió haber oblado durante esos años 5.475.000 pesos o/s.

La prima ofrecida en el contrato pudo haber sido consecuencia del apremio lógico de los gobiernos que redactaron el contrato, pero la multa tenía un fundamento más sólido. La multa procuraba compensar las sumas que el Gobierno debería abonar en concepto de garantía por los capitales invertidos, mientras la línea quedara trunca, es decir, mientras no cumpliera con el objetivo para el cual se había determinado el beneficio de dicha garantía. Durante esos mismos años, en lugar de percibir esas multas compensatorias, los gobiernos pagaron las garantías, simplemente, y entregaron títulos por un valor total nominal de 6.491.852 pesos o/s.

No se comprende fácilmente la razón que pudo asistir a los gobiernos para conceder estas líneas a contratistas extranjeros insolventes como Clark, que aprovecharían los estudios hechos por argentinos con anterioridad, como la actual línea del Pacífico trazada por Ángel G. de Elía. El Gobierno contaba por aquellos años con un elenco inmejorable de ingenieros ya avezados en lides de construcción. Las vías del Estado eran modelos. "Los materiales y la mano de obra serán semejantes a los empleados en los ferrocarriles construidos por la Nación", decía en el pliego de condiciones del Trasandino que Clark presentó a la aprobación del P. E.

Tampoco se comprende fácilmente que los gobiernos garantieran un interés del 7% anual, cuando el gobierno podía conseguir dinero en el interior o en el exterior, en el peor de los casos, a un interés real del 5,55%. Algo se comienza a comprender cuando se sabe que al iniciarse los trabajos, el ministro de quien dependían los ferrocarriles, incluso el Trasandino, era el abogado Isaac M. Chavarría, y al rescindirse la garantía, en 1899, don Isaac M. Chavarría, fiel a la tradición gubernamental argentina, era abogado representante local de ese mismo Ferrocarril Trasandino.

Retrocedamos un momento hasta el año en que se inician

los trabajos para tener tiempo de estudiar otros términos del contrato, sin lo cual nos sería imposible comprender los negocios de Clark y de su sucesora, la Empresa del Trasandino. Todos los asuntos de fianza ferroviaria son sencillos, pero requieren, por lo menos, ese poco de atención que se dedica a comprobar las cuentas de los proveedores caseros.

La línea completa del Trasandino había sido presupuestada en 5.300.000 pesos o/s. incluido material rodante. La longitud calculada era de 178 kilómetros; el costo promedio de un kilómetro resultaba entonces de 29.500 pesos o/s. Este valor era arbitrario y no reflejaba la realidad, porque los primeros 100 kilómetros eran de trazado económico, casi de llanura, y la parte verdaderamente costosa de la línea, con varios túneles y obras de arte, estaba en las proximidades del límite chileno. Clark construyó sólo las primeras secciones con alguna diligencia. La línea sigue el curso del Río Mendoza hasta Puente del Inca. La Cordillera comienza en el kilómetro 32, pero no presenta dificultad alguna. El trazado se estudió con un sentido de rígida economía en la construcción, según puede deducirse con un pequeño cálculo. Mendoza, situada a 724 metros de altura sobre el nivel del mar. Uspallata, a 92 kilómetros de distancia, a una altura de 1.718. En 92 kilómetros debe subirse, pues, 994 metros, o sea 10 metros con 80 centímetros cada kilómetro de vía. Sin embargo, la línea tiene pendientes de hasta 25 metros por mil en ese sector, lo cual es índice de su baratura. Las vías siguen los desniveles naturales del suelo para evitar los grandes desmontes y terraplenes que hubieran permitido acercarse a la pendiente media, lo cual encarece la explotación y expone a las líneas a los socavones de las crecientes y de los aluviones. La Empresa del Trasandino no tenía interés en disminuir los costos de explotación, porque el Gobierno le garantizaba un rendimiento del 7%, pero obtenía una ventaja notoria al disminuir los costos de construcción que estaban fijados en 29.500 pesos o/s por kilómetro. De esa combinación resultó lo que debía resultar: una vía deficiente y costosa para la explotación.

Hasta la fecha en que se rescinde la garantía, lo construido por la Empresa alcanzaba a 121 kilómetros, lo cual, al precio kilométrico promedio daba un capital invertido de 3.623.400 pesos o/s, conforme al detalle adjunto:

Secciones	Metros	Fecha apertura	Tasación s/contrato
Mendoza-Cacheuta ..	38.000	22 feb. 1891	
Cacheuta-Uspallata ..	53.000	22 feb. 1891	
Uspallata-R. Blanco .	30.000	Mayo 1892	\$ o/s 3.569.500
Total	121.000		

Esa cifra de 3.569.500 pesos o/s es muy superior a la necesaria para construir el ramalito de Mendoza a Río Blanco. Sin embargo, el gobierno reconoció como invertida una suma aún ligeramente superior. Reconoció un capital de 3.720.207 pesos o/s. No discutamos. Los hechos son tan groseros que no vale la pena perderse en minucias.

Para servir al 7% esa suma de 3.720.207 pesos o/s, desde el momento en que se dan al servicio público las secciones hasta el momento en que se rescinde la garantía, el gobierno debió haber entregado las siguientes sumas anuales:

En 1891	\$ o/s.	147.926
„ 1892	„ „	238.046
„ 1893	„ „	260.414
„ 1894	„ „	260.414
„ 1895	„ „	260.414
„ 1896	„ „	260.414
„ 1897	„ „	260.414
„ 1898	„ „	260.414
Total	\$ o/s.	1.948.456

Mas a partir del 1º de enero de 1892, la Empresa del Trasandino debió haber abonado al Gobierno a su vez, en concepto de multa, por no estar completamente terminada la línea hasta Chile dentro del plazo establecido, 25.000 pesos o/s mensuales, o sea 300.000 anuales. El Gobierno no había concedido su garantía para que se tiraran en el *talweg* del Río Mendoza dos rieles de acero sin objeto, que iban a morir entre quebradas áridas, sin más población que los cóndores. El Gobierno había comprometido su garantía para establecer una línea internacional que abriera para la Argentina los puertos del Pacífico y para Chile los mercados argentinos. Durante

esos años la Empresa del Trasandino debió abonar las siguientes sumas:

En 1892	\$ o/s.	300.000
„ 1893	„ „	300.000
„ 1894	„ „	300.000
„ 1895	„ „	300.000
„ 1896	„ „	300.000
„ 1897	„ „	300.000
„ 1898	„ „	300.000
Total	\$ o/s.	2.100.000

El cobro hubiera urgido los trabajos y obligado a la Empresa a tomar en consideración los intereses argentinos y chilenos. Percibir el interés exorbitante del 7% sobre sumas mucho mayores de las invertidas y no ser exigido el pago de las multas era una situación de gran holgura que la Empresa no tenía apremio en alterar. Por otra parte, las conveniencias internacionales de Inglaterra, a cuyo servicio está siempre cualquier empresa inglesa, ya no instigaban a la pronta terminación de la línea. El almirante Fitz Roy, jefe del almirantazgo inglés, había dicho que las rutas férreas a través de América “estaban llamadas a ser las rutas más cortas entre Europa y el nuevo imperio anglosajón, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia”. Pero, a partir de 1887, Inglaterra adopta como ruta a las Indias y Australia la vía del canal de Suez, cuya internacionalización se pacta con sus constructores franceses, pero cuyo dominio práctico es ejercido por Inglaterra. Ni la política internacional inglesa, ni las conveniencias de la Empresa dictaban, pues, apuro a los trabajos, mientras no se cobraran las multas. Y las multas no se cobraron jamás.

A pesar de que toda la razón está de nuestra parte, no vamos a computar en nuestros cálculos el monto de las multas no obradas, y menos aún los intereses correspondientes. El país no tiene mentalidad capitalista —como que no ha vivido jamás dentro de ese régimen sino en cuanto el régimen capitalista amparaba los intereses ingleses— y podría parecer que lo matemáticamente correspondiente es una simple animosidad.

Estudiemos las condiciones en que la Empresa se ha des-

envuelto y sus posibles ganancias en el momento en que el fisco rescinde sus garantías y queda librada a sus propios recursos.

Como es natural, los ingresos del Ferrocarril Trasandino fueron muy pobres. Muy poco tráfico puede mover una línea inconclusa que se traza entre pedregales y no va a ninguna parte. Las entradas brutas del Ferrocarril sumaron, según sus declaraciones:

En 1891	\$ o/s.	37.659
„ 1892	„ „	24.096
„ 1893	„ „	28.450
„ 1894	„ „	31.731
„ 1895	„ „	32.954
„ 1896	„ „	45.800
„ 1897	„ „	53.368
„ 1898	„ „	49.573
Total	\$ o/s.	303.631

La Empresa manifiesta durante esos años fuertes déficit de explotación. Los déficit se producen por entradas insuficientes y por gastos abultados. Es evidente que durante esos años la Empresa carga a la cuenta de explotación las pequeñas sumas que le insumía la continuación lenta de los trabajos, que avanzaba a razón de dos kilómetros por año. El contrato es terminante sin embargo, y ordena que la Empresa deba depositar semestralmente a la orden del Gobierno el 45% de sus entradas brutas, porcentaje que se calcula corresponde al beneficio líquido con que el Gobierno esperaba resarcirse de las garantías. La Empresa tampoco dio cumplimiento a esa cláusula del contrato. El 45% de las entradas brutas alcanzan a 136.633 pesos o/s que la Empresa debió depositar y no depositó.

La rescisión de la garantía. Estamos a fines de 1898. Todas las garantías estatales concedidas a los ferrocarriles ingleses han sido rescindidas en tales condiciones de “munificencia” que en la mayoría de los casos es un reintegro total de los escasos capitales que aseguraban haber invertido. El único ferrocarril cuya garantía permanece en vigencia en esa fecha es el Trasandino. Sus representantes Isaac M. Chavarría y José M. Olmedo son hombres de influencia.

La ley 3760 del 31 de diciembre de 1898 autoriza, al fin,

a rescindir la garantía del Trasandino, mediante el pago en títulos de la deuda pública hasta 6.500.000 pesos o/s, es decir, mediante la entrega de una suma que es casi el doble del "capital invertido".

El contrato de rescisión se firma el 7 de noviembre de 1899. En el momento de sellar el contrato la Empresa ya ha recibido con anticipación 2.000.000 de pesos o/s adelantados a cuenta. El resto, 4.400.000 pesos o/s, -100.000 pesos o/s menos de lo autorizado— se manda entregar "al ser reducido a escritura pública el contrato".

Para disimular de alguna manera la escandalosa operación, la Empresa se comprometió a ceder al Gobierno 1.134.000 pesos o/s en acciones diferidas, que jamás ganaron ni podrían haber ganado un centavo de interés, dadas las medidas previas adoptadas por la Empresa al aguar desmedidamente su capital, según veremos.

De esos 6.400.000 pesos o/s, dos millones pueden darse por perdidos, porque ellos se entregaron en concepto de garantías atrasadas adeudadas, pero el resto, 4.400.000 pesos o/s, mantiene el derecho en caso de expropiación de ser computados como parte del precio a su valor nominal. (Artículo 13 del Contrato de rescisión.)

Antes de fijar el estado financiero de la Empresa en el momento de recibir esos fondos, subrayemos nuevamente el carácter de su moral. En este contrato de rescisión, como en el primitivo contrato de concesión, se emplaza a la Empresa a concluir los trabajos, y se le determina un plazo máximo de cuatro años para llegar con sus rieles a Chile, desde el momento en que se perciban los fondos estipulados en ese mismo contrato. El párrafo pertinente del artículo 6º dice: "...a los cuatro años de la fecha en que se escribire este contrato toda la línea quedará concluida definitivamente hasta el límite de la República de Chile, para prestar servicio también durante el invierno, salvo el caso de fuerza mayor o caso fortuito. Por cada mes de retardo en la terminación de las obras, la Empresa tendría una multa de 25.000 pesos o/s, que deberá oblar en efectivo".

La Empresa percibió el dinero en noviembre de 1899, de manera que la línea debió llegar a Chile en noviembre de 1903

La línea llegó a Chile el 30 de abril de 1910, con siete años de retardo sobre el nuevo plazo fijado. En concepto de multas, durante los 79 meses la Empresa debió haber pagado 1.975.000 pesos o/s. No pagó jamás un centavo y 15 años más tarde percibiría nuevas sumas, que no dedicaría al objeto para el cual se le concedió.

Formulemos ahora el cálculo de la situación financiera de esta Empresa al 1º de enero de 1899.

Entre 1887 y 1898:

Para servir el 7% sobre los capitales invertidos, el Gobierno debió entregar .	\$ o/s.	1.943.456
El Gobierno pagó sólo	" "	91.852
El día 31 dic. de 1898, el Gobierno debía a la Empresa	" "	1.856.604
Como el Gobierno debió percibir durante esos años el 45% de las entradas brutas que la Empresa quedó debiendo .	" "	136.633 "
El Gobierno adeudaba en 1898	" "	1.719.971

Pero

El Gobierno dio a la Empresa en 1899 ..	" "	6.400.000
A descontar la deuda, necesaria para servir al 7% los capitales	" "	1.719.971
Además del 7%, la empresa ganó	" "	4.680.029
Como el costo de la línea era, cuando mucho, de	" "	3.569.500
La Empresa además del 7%, reintegró su capital y quedó con un capital efectivo para continuar las obras de	" "	1.110.529

Con 1.110.529 pesos o/s y el crédito local correspondiente a la posesión de esa suma, la Empresa pudo dar prosecución a los trabajos que debían dar término el año 1910.

Desde el momento en que la Empresa percibe los 6.400.000 pesos o/s, su capital es nulo, según lo hemos demostrado. Ha recibido el 7% mientras los tuvo inmóvilizados en la línea, los ha recuperado enteramente y aún ha quedado con los fondos del gobierno necesarios para continuar su línea. Pero esas opera-

ciones no se reflejan en la contabilidad que la Empresa lleva en Londres. Allá debieron haber borrado cuanto se refería a la cuenta capital, nula desde ese momento, y poner en su lugar un testimonio de agradecimiento al Gobierno argentino que gratuitamente les daba la posesión de una línea férrea de perspectivas desconocidas. Pero las cosas ocurrieron al revés. El monto del "capital invertido" por el Ferrocarril Trasandino en la República Argentina aumentó en más de tres millones de pesos oro.

En 1892 el capital del Ferrocarril Trasandino era de 846.000 libras, igual a 4.262.840 pesos o/s, cifra sin duda alguna superior a la real, en la que estaban incluidos gastos de instalación, formación de la compañía, retribuciones y quebrantos en las emisiones. Esa cifra se integraba así:

Acciones preferidas del 7 %	£ 500.000	\$ o/s. 2.520.000
Debentures permanentes de 7 %	„ 346.000	„ „ 1.742.840
Total	£ 846.000	\$ o/s. 4.262.840

En 1898 los intereses atrasados alcanzaban, según la Empresa, a 386.400 libras, iguales a 1.948.456 pesos o/s. Con los fondos proporcionados por el Gobierno argentino, la Empresa pudo, pues, pagar lo atrasado y rescatar a la par todas las acciones y debentures.

Una operación así simplista es indigna de una nación tan astuta como Inglaterra, que ha hecho de la penetración capitalista su procedimiento esencial de dominación. Esa operación hubiera mostrado el juego a estos colonos de allende el mar y que eran, en cambio, engañables con un ágil trastrueque de estos papeles de bolsa en que el dios capital se encarna para el bien de los hombres. La confesión de un capital nulo, que sin embargo continúa poseyendo la cosa en que el antiguo capital se convirtió, hubiera podido inducir a los indígenas a estudiar la formación de los restantes "capitales ingleses invertidos en la Argentina", que debería conducirlos a demostrar lo que estos estudios nuestros demostraron en conjunto: que eso de "los capitales ingleses" es una patraña que sólo puede engañar a quien quiere ser engañado.

En mayo 19 de 1897, a la espera de los fondos que debía proporcionar el Gobierno argentino, que por lo visto estaban

seguros de conseguir, "la Corte sancionó un esquema de arreglo por el cual los intereses atrasados de los debentures fueron capitalizados y el debenture del 7 % convertido en uno nuevo del 4 %", según la descripción de "Argentine Year Book, 1903".

En resumen, se procedió a una vulgar hinchazón de capital. Los intereses atrasados se pagaron con nuevos títulos. Los debentures nuevos se entregaron a la tasa del 5 % de su valor a los acreedores y suscriptores. Se emitieron dos tipos de debentures, el "A" y el "B". El "A" gozaba un interés fijo del 4 %. El "B" un interés fijo del 6 %. Del "A" se emitieron 310.166 libras. "Issued to the holders of the 7 % Debentures at the rate of 50 per cent of their holdings and arrears of interest up to 31st. December 1896". El debenture "B" se emitió en las mismas condiciones. "Issued in a similar manner to the "A" Debentures Stock".

Se crearon acciones diferentes por valor de 350.000 libras para entregar al Gobierno argentino y "to the contractor". Los fondos proveídos por el Gobierno argentino, esos 6.400.000 pesos oro, se guardaron para usufructuar en adelante los 245.471 pesos o/s, que en concepto de servicio de esos títulos el Gobierno argentino abonaría anualmente hasta el día de hoy.

El estado de la cuenta capital, terminados estos enjuagues, quedó así en 1902:

Acciones preferidas del 7 %	£ 500.000	\$ o/s. 2.520.000
„ diferidas	„ 350.000	„ „ 1.764.000
Debentures A del 4 %	„ 310.166	„ „ 1.563.236
„ B „ 6 %	„ 310.250	„ „ 1.563.660
Capital	£ 1.470.416	\$ o/s. 7.410.896

Sobre este capital que da un costo kilométrico de 42.345 pesos o/s, los ingleses computarían en adelante los intereses que lograrán de la explotación del Ferrocarril Trasandino. ¿Y los títulos dados por el Ferrocarril y las rentas que ellos proporcionan anualmente no serían computados entre los ingresos declarados del ferrocarril? Todos los años el Gobierno argentino gira 245.471 pesos o/s para servirlos. Esa suma basta para repartir un interés del 5 % a todos los papeles válidos del Trasandino a pesar de que el Ferrocarril no presta servicios desde abril de 1932.

Con esa inyección financiera proporcionada por el Gobierno en 1891 la Empresa continuó con sus trabajos de campo, pero no con un ritmo que demostrara decisión de terminar dentro del plazo fijado por el contrato de rescisión.

En enero de 1905 el Ferrocarril Pacífico toma a su cargo la administración del Trasandino. Allí no había administración alguna. Lo único que correspondía era dar fin, de una vez, a los trabajos, pero para el Pacífico esta administración era una oportunidad de embrollar aún más sus embrolladas cuentas en que filtraba las ganancias exorbitantes de su explotación, y que cuando se expongan con detalles y claridad honrada se harán más famosas que las andanzas de Alí Babá y los cuarenta ladrones.

La línea concluida. Hemos llegado penosamente al límite de Chile. El 5 de abril de 1910 se entregan al servicio, provisoriamente, pues, alcantarillas. El ministro de Obras Públicas, el abogado Ezequiel Ramos Mejía, se moviliza a ver el fenómeno en plena cordillera. Su discurso es un elogio a "la nueva conquista del riel", que trata de justificar las inacabables alternativas de la obra. "Esta ceremonia —dijo—, representa un triunfo muy grande. Es preciso peinar canas para poder recordar con la propia memoria las vicisitudes desesperantes que ha tenido durante largos años la realización de esta obra, y los jóvenes que hoy difícilmente podrían darse cuenta de las causas que han logrado detenerla".

Unidos los dos puntos, según el plan con que fue concebida, la línea duplicó en dos años el monto de sus entradas brutas, que en 1909 sumaron 383.156 pesos o/s, y en 1911, 741.653. Después vino la guerra. La Empresa no invirtió un centavo más. Todo quedó inconcluso. En 1916 el material rodante y de tracción era miserable, y estaba compuesto por:

- 15 locomotoras
- 28 coches de pasajeros
- 19 furgones
- 134 vagones de carga

Durante los años se postguerra el Ferrocarril Trasandino Argentino realizó gestiones ante nuestro gobierno para conseguir nuevos apoyos financieros. Esos trámites tuvieron un im-

pensado éxito. Los dos Trasandinos decidieron fusionarse y con tan fausto motivo, que en cierta manera laceraba la soberanía de Chile y de la Argentina, pues una misma compañía inglesa iba a reinar soberana sobre sus respectivos límites, ambos gobiernos prometieron contribuir al mejoramiento de los sistemas ferroviarios.

El convenio firmado el 2 de diciembre de 1919, dice en su artículo 1º: "El Gobierno de la Nación pondrá a disposición del Ferrocarril Trasandino Argentino títulos del Empréstito Interno Argentino del 5% de interés anual, pagaderos trimestralmente, y 1% de amortización anual, hasta la suma de 2.500.000 pesos o/s. La entrega de los títulos es al solo efecto de que la Empresa pueda caucionarlos".

El artículo 2º del mismo convenio dice: "Las sumas que la Empresa obtenga total o parcialmente de esta caución sólo podrán ser empleadas de acuerdo con el plan de obras, adquisición e inversiones que autorice en cada caso el P. E."

El artículo 3º manda: "Mientras los títulos permanezcan en poder de la empresa, ésta no podrá dar ninguna preferencia a nuevas obligaciones o a otros empréstitos, sin previo acuerdo del P. E."

El artículo 4º ordena: "La empresa deberá destinar sus utilidades con preferencia en primer término al pago de los intereses de las obligaciones existentes, y en segundo lugar al pago de los intereses de los títulos emitidos, a cuyo efecto está obligada a depositar en la Tesorería General de la Nación, con tres días de anticipación a la fecha del vencimiento, las sumas respectivas".

Finalmente el artículo 5º: "Autoriza a fusionarse a las dos Empresas Trasandinas sin modificar las leyes de cada país".

El doctor Torello deberá explicar cómo pudo proceder con tanta ingenuidad y hacer fe en una empresa inglesa, que, como todas ellas, se ha caracterizado por su informalidad y su desprecio por sus obligaciones hacia este país. Este convenio fue aprobado por la ley Nº 11.174 de setiembre 30 de 1921, pero no logró cumplimiento hasta 1923, en que un decreto del presidente Alvear manda entregar al Trasandino 2.500.000 pesos o/s en títulos externos del 5% de interés y 1% de amortización. El convenio hablaba de títulos de la deuda interna. Este decreto los metamorfosea en títulos externos.

En diciembre de 1923, la Empresa del Trasandino entró

en posesión de esos 2.500.000 pesos o/s. El Bono originario de ese Empréstito es de 496.031 libras; su servicio anual —intereses, amortización y retribución de banqueros— es de 29.910, que a la par equivalen a 343.365 pesos m/n, suma que el Ferrocarril Trasandino debía depositar en la Tesorería “tres días antes de cada vencimiento”.

La mayor parte de esa suma fue empleada por el Ferrocarril Trasandino en saldar intereses pendientes. El material fue lo menos costoso. Tres días antes del primer vencimiento depositó la suma necesaria. Después hizo un pequeño adelanto y arguyó un pretexto. Después no pagó un solo centavo más hasta el día de hoy. En total, el Trasandino pagó 256.000 pesos m/n. Ese empréstito figura hoy anexado al Presupuesto Nacional como una deuda cualquiera. Los servicios que el gobierno ha debido abonar, diferencias de cambio incluidas, al término medio anual son:

£ 29.900 a \$ m/n. 12,85 en 1924 son	.....	\$ m/n.	384.343,50
„ 29.900 „ „ „ 15,— „ 1935 „	.....	„ „	357.723,60
„ 29.900 „ „ „ 15,— „ 1934 „	.....	„ „	358.620,90
„ 29.900 „ „ „ 13,37 „ 1933 „	.....	„ „	343.366,80
„ 29.900 „ „ „ 13,71 „ 1932 „	.....	„ „	343.366,90
„ 29.900 „ „ „ 15,49 „ 1931 „	.....	„ „	347.251,10
„ 29.900 „ „ „ 13,31 „ 1930 „	.....	„ „	398.002,10
„ 29.900 „ „ „ 11,61 „ 1929 „	.....	„ „	463.305,90
„ 29.900 „ „ „ 11,48 „ 1928 „	.....	„ „	410.066,10
„ 29.900 „ „ „ 11,48 „ 1927 „	.....	„ „	399.896,70
„ 29.900 „ „ „ 11,99 „ 1926 „	.....	„ „	448.650,—
„ 29.900 „ „ „ 11,96 „ 1925 „	.....	„ „	224.375,—

Total pagado por el Gobierno a nombre de la Empresa \$ m/n. 4.478.968,50

Menos lo pagado por la Empresa „ „ 256.000,—

Líquido que la Empresa adeudaba al Gobierno, sin contar intereses \$ m/n. 4.222.968,50

O sea \$ o/s. 1.858.106,14

El Empréstito de 2.500.000 pesos o/s ha quedado reducido por las amortizaciones a 2.261.488, que también deberá ser levantado por la misma Empresa, pues ella exclusivamente lo usufructuó; sólo fue un préstamo.

En abril de 1932 esta Empresa suspendió los servicios del Trasandino motu proprio, sin consultar al Gobierno. Desde esa fecha hasta hoy los servicios permanecen interrumpidos, pero en Londres las acciones continúan gozando los servicios que el Gobierno paga anualmente de los 6.400.000 pesos o/s que percibieron en 1899 y de los 2.500.000 que percibieron en 1923.

Comenzamos diciendo que la comisión nombrada no ofrecía seguridades de que el interés argentino va a ser defendido en su seno. Su lenguaje es ya bastante poco promisor. Con terminología equívoca se ha hablado de una reconstrucción de la línea dejando que el público entienda que la suma de 5.600.000 pesos m/n es la indispensable para reparar los daños causados por el aluvión. Y no es así. Esos 5.600.000 se utilizarían en trazar de nuevo, por donde debió ir antes, una nueva vía férrea de 40 kilómetros de longitud, no expuesta a las crecientes de los ríos. Noticias de Chile han aumentado a 7.500.000 pesos las sumas necesarias para esa “reconstrucción”.

Tememos que todo esto no sea más que una parodia que prepare una nueva entrega de fondos, quizás ya pactada, que la Empresa se comprometería nuevamente a devolver.

Sostenemos que la única actitud correcta es la toma de posesión inmediata de dicha línea. Lo que la Empresa adeuda es equivalente a su capital, según el siguiente balance:

Parte de lo entregado en 1899, que deberá computarse en una expropiación	\$ o/s. 4.400.000
Pagado por el Gobierno por intereses, desde 1923	„ „ 1.858.106
Resto no amortizable de los 2.500.000 pesos oro sellado	„ „ 2.261.448
Total	\$ o/s. 8.519.554

El capital invertido, según la oficina de Control Comercial de la Dirección General de Ferrocarriles, es de 8.867.980 pesos o/s, apenas superior a lo estrictamente imperdonable que la Empresa adeuda al Gobierno argentino. La cifra citada como capital del Trasandino es insospechable, porque ha sido extraída de ese alegato en favor de las empresas ferroviarias

que se titula "Informe, Conclusiones y Recomendaciones de la Junta Honoraria nombrada para el estudio de la Situación Económica y Financiera de los Ferrocarriles", título más largo que la probidad de sus conclusiones.

En el curso de las investigaciones se tropieza con rincones oscuros que es muy difícil iluminar y que requerirán para ser esclarecidos una investigación semejante a la que el doctor Lisandro de la Torre efectuó en los frigoríficos. Por ejemplo, una de las cinco leyes que manda construir la línea de Pie de Palo a Mendoza —que no se ha construido porque el F. C. Pacífico se opone—, tiene un artículo 4º que, inesperadamente, "autoriza al P. E. a contratar con el Trasandino la construcción por cuenta de esta Empresa de una línea férrea desde Uspallata a Calingasta". Esa línea es un disparate tan grande que sólo autorizarla sugiere una intención aviesa. El artículo siguiente autoriza al P. E. a contribuir con 2.000.000 de pesos m/n al trazado de esa línea. No ha sido imposible averiguar si ese dinero fue cobrado, aunque la línea no se hizo. Era en 1909 y el ministro proponente era el abogado Ezequiel Ramos Mejía.

Este capítulo, que omite algunas irregularidades no sustanciales, se propone ante todo prevenir sobre la ineficacia de todo argumento que para dar dinero haga fe en declaraciones y compromisos de la empresa inglesa. Muy poco esperamos sin embargo. ¿Qué puede esperarse, cuando este Gobierno se apronta a entregar a empresas similarmente incumplidoras el monopolio absoluto de los transportes, bajo el manto de una coordinación del transporte? ¿Qué puede esperarse de los que han dado a financistas de la misma laya de la que aquí se describe por implicancia, el control absoluto de la moneda y del crédito argentino y por tanto de la vida entera del país? ¿Qué puede esperarse de los que han sembrado la disolución y el desaliento en el alma argentina?

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

La Administración de los Ferrocarriles del Estado es la empresa ferroviaria más importante del país. Sus vías miden, en total, 12.809 kilómetros. Las líneas particulares extranjeras⁽¹⁾ —casi en su totalidad británicas— tienen una extensión de 28.598 kilómetros.

Para resolver las dificultades financieras que dicen sufrir, las empresas privadas proyectan constituir con el apoyo estatal una gigantesca sociedad mixta. La primera tentativa de imponerla, la realizó el doctor Federico Pinedo. Por el proyecto de simonía los ferrocarriles le pagaron 10.000 libras esterlinas. De acuerdo con las pretensiones de los ferrocarriles, esa sociedad mixta estaría autorizada para realizar toda clase de transportes: ferroviario, carretero, fluvial y aéreo. No es difícil que sus proyectos incluyan hasta la absorción de las carrozas fúnebres en que los ciudadanos argentinos realizan su viaje postrero sin ganancia alguna para las empresas extranjeras.

Pero esas pretensiones desmedidas encierran un objetivo final de apariencia transaccional en que se acordaría constituir

(1) Este trabajo fue escrito en julio de 1946.

una sociedad mixta exclusivamente ferroviaria. El propósito fundamental sería el de incluir en esa sociedad mixta a la Administración de los Ferrocarriles del Estado. El Estado perdería así sus líneas férreas, sin que los adquirentes deban desembolsar suma alguna, tal como ha ocurrido con todas sus líneas estadales anteriores.

La falta de propaganda por parte de la Administración de los Ferrocarriles del Estado y la prédica traidora y antiargentina de nuestra inteligencia comercial han mantenido al público alejado del conocimiento de la alta función reguladora y defensiva de los intereses nacionales desempeñada por los ferrocarriles estadales, imbuyéndolo, al mismo tiempo, en la falsa creencia de que los ferrocarriles particulares están mejor administrados que los Ferrocarriles del Estado.

Las líneas de los Ferrocarriles del Estado atraviesan las zonas serranas y penetran en las regiones montañosas del país. Las líneas particulares se extienden en las pampas llanas del litoral. Por eso las líneas del Estado son de construcción y de explotación mucho más onerosa que las líneas privadas. Por cada cien metros de línea horizontal los Ferrocarriles del Estado tienen 260 metros en rampa o pendiente y los ferrocarriles privados solamente 206 m. En las líneas del Estado hay, pues, un movimiento altimétrico superior en un 25% al movimiento altimétrico de las particulares, que se traduce en un mayor consumo de calorías por tonelada transportada. En el ejercicio 1939-1940 la tonelada-kilómetro requería en promedio en los Ferrocarriles del Estado un consumo de 1.346 calorías. En los ferrocarriles particulares, un consumo de 1.123 calorías por el mismo trabajo, es decir, 15% menos.

Sin embargo, debido a la ajustada administración, a la parsimonia en los gastos y en el número y retribución de los empleados y obreros, el costo unitario del transporte promedio es inferior en un 30% en los Ferrocarriles del Estado. El gasto total —directo o indirecto— correspondiente a una tonelada kilómetro es en los Ferrocarriles del Estado de 0,02193 pesos m/n; en los ferrocarriles particulares es de 0,02843.

En las líneas del Estado, que atraviesan muchas regiones desérticas o escasamente pobladas, la densidad del tráfico es muy inferior a la densidad de las líneas particulares, además

de ser inferior la calidad de la mercadería transportada y, por tanto, menores los fletes correspondientes. En los ferrocarriles particulares, por ejemplo, el 42,50% de los pasajeros viaja en primera clase. En los Ferrocarriles del Estado viaja en primera clase solamente el 5,67% de los pasajeros proporcionando, con el mismo gasto, un menor ingreso. En el siguiente cuadro resumimos algunas cifras comparativas extraídas de la "Estadística de los Ferrocarriles en Explotación", en que es indispensable destacar que si bien las cifras de los Ferrocarriles del Estado merecen entera fe, no ocurre lo mismo con las correspondientes a los ferrocarriles particulares, que están libradas al exclusivo contralor de ellos mismos:

INGRESOS BRUTOS DE LA EXPLOTACIÓN (1941-1942)

PASAJEROS

	Ingresos totales	Por kilómetros de vía
Estado	\$ 16.126.365.—	\$ 1.259.—
Particulares	\$ 86.197.436.—	\$ 3.041.—

ENCOMIENDAS

Estado	\$ 2.150.648.—	\$ 168.—
Particulares	\$ 22.354.702.—	\$ 781.—

CARGA

Estado	\$ 98.201.881.—	\$ 7.667.—
Particulares	\$ 275.904.866.—	\$ 9.648.—

BENEFICIOS NETOS DE EXPLOTACIÓN (1941-1942)

	Ganancias netas totales	Ganancias netas por kilómetro de vía
Estado	\$ 28.834.201.—	\$ 2.251.—
Particulares	\$ 63.661.567.—	\$ 2.225.—

No es, pues, precisamente, la administración de los ferrocarriles particulares la que pueda servir de ejemplo a las actividades de los ferrocarriles estadales. En el curso de este tra-

bajo se proporcionarán otros ejemplos directos e indirectos de la correcta administración estadual.

Los ferrocarriles del Estado tienen un porvenir halagüeño y enteramente paralelo al desenvolvimiento del país. Ellos tienen la llave de salida de las regiones mineras y de las grandes reservas hidroeléctricas. Ellos tienen, pues, la llave de la gran industria futura del país. Ellos controlan la salida del petróleo y de los combustibles del norte y de sus productos subtropicales tan característicos. Gran parte de la vida nacional del interior depende de los ferrocarriles del Estado. La prosperidad y la esperanza de los últimos años puede transformarse en desolación y ruina si los Ferrocarriles del Estado caen bajo el dominio de los ferrocarriles privados y extranjeros.

Por otra parte, según se demostrará en el transcurso del siguiente trabajo con transcripciones textuales de estadistas argentinos, los Ferrocarriles del Estado son el único contralor—indirecto, comparativo y regulador— de los ferrocarriles particulares y ha sido en la historia el único moderador de su política de extenuación y de primitivismo monocultural.

Perder el dominio de los Ferrocarriles del Estado, dejarlos que se hundan en la masa informe de una sociedad mixta, que controlará una voluntad invisible para el conocimiento público, pero certera como una bala y tenaz como el tiempo en la procura de sus objetivos, sería caer en una sumisión sin posibilidad de auroras, en que quizás se hundiría para siempre la esperanza de redención que en la tierra argentina está siempre pronta para germinar. Todo lo que este trabajo contiene es el producto de un esfuerzo que humildemente se presta para el mejor éxito del gobierno argentino, que en este momento afronta a los negociadores más duchos y ricos en artimañas, y una demostración de que el problema ferroviario solamente admite una solución que desvanezca para siempre los celos y entredichos que perturban la amistad de los pueblos que pueden establecer relaciones de mutua comprensión y consideración para bien de todos: la nacionalización sin trabas ni sociedades mixtas.

La idea nacional en cuya virtud se afirma que los servicios públicos deben ser prestados por los mismos poderes que

representan y encarnan la soberanía popular y que deben ser administrados, no en mérito a sus propias consideraciones egoístas de lucro, sino en base a las conveniencias de la nación, no es una idea que pueda llamarse precisamente nueva. Nace en el país junto con el problema y es emitida en términos tan precisos que casi cien años después pueden ser repetidos sin alteración. El 16 de setiembre de 1869, en su carácter de senador, el general don Bartolomé Mitre se oponía a que se concediera a una empresa particular la construcción y explotación del puerto de Buenos Aires. Decía el general Mitre: "Aquí se quiere subordinar el interés general al interés particular, haciéndolo a éste dueño de posiciones en que una vez establecido costará mucho desalojarlo, porque el interés privado aplicará toda su energía y toda su inteligencia, no a ensanchar el círculo de la prosperidad pública, sino a acrecentar sus ganancias y a perpetuarse en su posesión... Todo nos dice y nos enseña que, una vez que el Estado ha enajenado el derecho de explotar en nombre y en el interés de la comunidad, aquellas obras públicas destinadas al bienestar general, el egoísmo particular se ha apoderado de ellas, lo ha convertido en un derecho y ha teorizado sobre él, tal como sucedía en Inglaterra en el sistema proteccionista, en que los que comían pan—que eran todos— eran esclavos de los privilegios que lo producían, y fue necesaria una revolución para desposeerlos del privilegio que consideraban una propiedad inviolable. La revolución de ideas—seguía diciendo el general Mitre— que se ha operado a este respecto en Inglaterra últimamente, no debe ser desconocida para el señor ministro que sigue con atención la marcha económica del mundo. Él debe saber cómo están reaccionando las ideas en aquel país y los esfuerzos que se hacen allí desde 1844 para rescatar los ferrocarriles, sacándolos de manos de las empresas particulares, idea que ha tenido en el Parlamento el apoyo del mismo Glastone. (Véase "Westminster Review", núm. CLXVIII, 1886.) El señor ministro debe saber que en este momento la Inglaterra, obedeciendo a esas ideas, se ocupa del rescate de todos los telégrafos eléctricos, empleando en ello siete millones y medio de libras esterlinas. El señor ministro debe conocer aquel escándalo, memorable en los escándalos del mundo, y que apenas tiene cuatro

años de fecha, en que una compañía ferroviaria se presentó al Parlamento inglés ofreciendo transportar a Londres el carbón con el costo de un chelín, en vez de cuatro y más chelines que cobraban otras compañías privilegiadas, y éstas se opusieron a tal rebaja, por cuanto ella iba a perjudicar las ganancias que el ferrocarril del Norte estaba haciendo, rechazando la ley en virtud de esta razón inspirada por la avaricia y el egoísmo de las compañías ferroviarias dueñas de posiciones fuertes. El ministro debe saber que el interés privado en posesión de enajenaciones sucesivas que le ha hecho el gobierno inglés, se ha atrincherado en el mismo Parlamento, donde doscientos directores de ferrocarriles deciden con su voto de todas las cuestiones económicas que con ello se relacionan, con el objeto de retener en sus manos una explotación en que percibe del público un verdadero impuesto en dividendos de más de 16 millones de libras esterlinas anuales, que bastarían para amortizar en poco tiempo la deuda de la Inglaterra, aun rebajando las tarifas ferroviarias a la mitad. (Véase el periódico citado.) Y, si esto sucede en Inglaterra, en medio de aquella libertad robusta y en presencia de aquella opinión pública activa y valerosa, si allí mismo la sociedad está tiranizada por el interés individual, que se ha apoderado de la influencia legislativa para perpetuar sus ganancias, en detrimento del pueblo, ¿qué no sucedería entre nosotros, si desoyendo estas severas lecciones,uviésemos la cobardía de entregar a la explotación particular obras de este género, que se convertirían en otras ciudadelas del monopolio de las cuales no podríamos desalojar a los explotadores, que no podrían llegar a tener como aliados a los mismos poderes públicos, como en Inglaterra?" (Mitre: "Arengas", edición de 1902.)

En el momento en que el general Mitre postulaba tan agudos conceptos, la república estaba ya, desgraciadamente, encaminada en la torpe senda de las concesiones ferroviarias, dos de las cuales llevan su firma: la del Ferrocarril del Sud refrendada como gobernador, el 12 de junio de 1862, y la del Ferrocarril Central Argentino, ratificada como presidente de la República, el 13 de marzo de 1863. El interés particular ya era dueño de situaciones de las que sería muy difícil desalojarlo, tan difícil que aún hoy, ochenta y cuatro años más tarde,

los explotadores permanecen atrincherados en las ciudadelas de sus monopolios y dispuestos a arrasar con su astucia y su fuerza política las construcciones legales con que el interés general se fue defendiendo de sus egoísmos particulares.

Las empresas formadas para el beneficio de esas concesiones se establecieron como elementos indispensables de la vida nacional. Destruyeron un modo de vida y crearon otro, fundado en la existencia de las líneas férreas. La política ferroviaria intervino tan decisivamente en la estructuración de la economía argentina como la calidad agrológica de los suelos y los promedios de precipitación pluvial.

Esas empresas fueron acrecentándose en el andar del tiempo con la contabilización en su favor del aporte simultáneo de la riqueza y del trabajo argentinos. Su radio de acción se extendió, sus poderes llegaron a ser ilimitados. El interés colectivo y el interés nacional no tenían más que dos procedimientos para precaverse y tratar de limitar las excepcionales facultades que eran prerrogativas deducidas del monopolio del tráfico: la fiscalización directa de las actividades ferroviarias y la regulación indirecta que se podía lograr con la construcción y explotación de vías férreas estatales.

La fiscalización directa de las actividades ferroviarias debió ser una función de Estado de principal categoría, puesto que de ellas dependía todo el desarrollo económico argentino. "La experiencia demuestra que no es posible dejar a los ferrocarriles sin ningún contralor, decía en 1905 el presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt, que no era anticapitalista, precisamente. Tal sistema o, mejor dicho, tal falta de sistema es fértil en abusos de toda especie y sirve de estímulo a astucias y ardides sin piedad y sin escrúpulos en la administración".

Entre nosotros ese contralor fue absolutamente inexistente hasta 1907. Las empresas se escudaron en sus privilegios reconocidos y asegurados en sus concesiones, en las cuales no se acuerda ningún derecho al gobierno argentino para intervenir en la formación de capitales, ni en el trazado de líneas, ni en la determinación de tarifas. Hasta 1907 el gobierno argentino fue legalmente un simple espectador que, de cuando en cuando, aportaba fondos líquidos o garantías de ganancias mínimas sobre capitales que nadie inspeccionaba. El escándalo parlamentario de 1891 provocado por las revelaciones que Osvaldo

Magnasco hizo de "los robos y abusos de las compañías ferrocarrileras", no tuvo más consecuencia práctica que la sanción de la ley 2873, cuyos 192 artículos, complementados por los 383 artículos del Reglamento General de Ferrocarriles de 1894, son el más amplio muestrario de la incapacidad e ineptitud fiscalizadora del gobierno argentino. Todas las medidas allí dispuestas son inanes, formalistas, de resultados ilusorios y dan más importancia a la técnica de la industria ferroviaria que a la base financiera de las empresas y a su influencia sobre la vida económica del país.

A partir de 1907 y a cambio de las excepcionales franquicias acordadas por la ley 5315, las empresas accedieron a permitir una superintendencia de notificación, nada más. Hacen lo mismo que hacían antes, pero deben pedir el consentimiento previo de los poderes públicos. Es un pequeño entorpecimiento que raras veces ha tenido otras derivaciones que el simple trámite burocrático. Las empresas alegan que cualquier intervención estadual en las tarifas es anticonstitucional. "Cualquier medida coercitiva para conseguir la reducción de una o varias tarifas vigentes, sería inconstitucional, como que atentaría contra el derecho de propiedad...", escribía el doctor Ramón Videla, jefe del departamento legal del Ferrocarril Pacífico, en 1928. (Intervención gubernativa en tarifas aprobadas.)

El 5 de setiembre de 1928 el ministro de Obras Públicas, doctor Roberto M. Ortiz, ante la Comisión de Asuntos Ferroviarios designada por la Cámara de Diputados, afirma concluyentemente que "el gobierno no dispone de elementos suficientes para hacer el control de las tarifas y del capital", y que al personal verdaderamente eficaz de la Dirección de Ferrocarriles las empresas le ofrecen "situaciones mejores". Agrega el ministro que la fiscalización depende en último término de "un contador interventor que gana 500 pesos mensuales". Es evidente que ese contador, para ser eficaz en cierta medida, debería tener las virtudes de un santo y el arrojo de un héroe. Por su parte, el ingeniero Pablo Nogués, al declarar ante la misma comisión el 26 de julio de 1928, recuerda que durante diez años fue director General de Ferrocarriles y con un candor de ángel o una picardía de endriago, asegura que las empresas ferroviarias son las mejores fiscalizadoras de sí mismas. Dice textualmente: "La cuenta «capital invertido» que las empresas llevan como parte de su contabilidad general, es contralorada

por las mismas empresas, interesadas en hacer con eficacia ese contralor para no ser víctimas de defraudaciones por parte de quienes tienen a su cargo la construcción de las líneas. En ese contralor de las empresas tiene el Estado la mayor seguridad de que los dineros se invierten debidamente...".

La fiscalización realizada por la Dirección General es tan inoperante que ni siquiera puede cuidar los fondos que el gobierno argentino dio a las empresas con cargo de devolución. El 29 de setiembre de 1896 se votó la ley N° 5000, que dio en préstamo al Ferrocarril Nordeste Argentino la suma de 3.500.000 pesos oro con cargo de devolución "cuando el producto bruto de la línea exceda del 16% del capital reconocido". El 27 de setiembre de 1909, con arreglo a las leyes 5370 y 6508, se concedieron en préstamo al mismo ferrocarril sumas efectivas por un total de pesos oro tres millones ciento sesenta y siete mil doscientos (3.167.200 pesos o/s), que debían ser reintegradas al tesoro nacional en las mismas condiciones fijadas por la ley N° 5000. Quien auspició estos dos préstamos y firmó los convenios fue el ministro de Obras Públicas, doctor Ezequiel Ramos Mejía. En el expediente de la Dirección General número 029.111 el contador interventor delegado ante el Ferrocarril Nordeste Argentino denuncia por nota que la contabilidad está mal llevada y que como las ganancias pueden ser disimuladas, las condiciones de devolución de los préstamos no se cumplirán nunca. Se da vista del expediente a la empresa. Contesta el mismo doctor Ezequiel Ramos Mejía, pero ahora en su carácter de presidente del Ferrocarril Nordeste Argentino. Dice el doctor Ramos Mejía en su respuesta: "Afirma el contador interventor que el Ferrocarril Nordeste Argentino es deudor del Gobierno Nacional por veinte millones de pesos oro, más un millón por la línea Concordia-Uruguay, que deberán ser reintegrados cuando el producto bruto exceda del 16%, debiendo amortizar la deuda con el excedente de ese 16%. No puede dudarse de que eso dice literalmente la ley, pero de esas palabras lo que realmente resulta es que la empresa no debe nada. Parece paradójal esa afirmación. No lo es, sin embargo. Siendo la empresa, por lo menos en cuanto al hecho, libre de rebajar las tarifas cuando los productos brutos estén próximos al 16% y no teniendo ni remoto interés en recargar a su clientela con los posibles excedentes, no es dado esperar que la condición para devolver se cumpla jamás. Reflexiónese

sobre el derecho y se verá que no existe la posibilidad de ejercitarlo". Esta nota es la mejor demostración de la discrecionalidad con que han actuado las empresas bajo el régimen de la ley N° 5315, llamada ley Mitre. Se le niegan al gobierno facultades para determinar las condiciones en que pueda recuperarse un préstamo y la empresa emplea sus prerrogativas de concesión para trampearlo. ¿Qué justicia y corrección pueden esperar el cargador y el productor aislado y sin más recurso que el amparo que pudiera proporcionarle un gobierno que es tan inerte frente a derechos que él mismo ha concedido que no puede proteger sus propios créditos? De más está decir que el contador interventor fue sustituido por otro que sabía recitar su papel de títore.

Contaré otra anécdota demostrativa de los procedimientos puestos en juego por las empresas para crear en las oficinas fiscalizadoras un clima de intimidación y asegurar, así, la constancia de su absoluta impunidad. En 1936 el ingeniero jefe de la División Explotación de la Dirección General de Ferrocarriles se dedicó a barajar algunas de las cifras voluntariamente proporcionadas por las empresas y con las cuales se construyen esos monumentos de mentiras que se denominan pomposamente "Estadística de los Ferrocarriles en Explotación". El funcionario citado sumó el número de durmientes que el Ferrocarril Sud decía haber adquirido en el transcurso de los últimos diez años. Luego restó de esa cantidad los durmientes que según los partes de las cuadrillas de vía y obra habían sido utilizados en las renovaciones de las líneas. La diferencia debía estar depositada en las playas del Ferrocarril Sud. Según los libros de contabilidad, esos durmientes valían veinticinco millones de pesos oro, y de acuerdo con la forma habitual de apilarlos debían cubrir una superficie de una hectárea y elevarse hasta una altura de más de trescientos metros. Una verdadera montaña de durmientes. En el transcurso del mismo mes el ingeniero inclinado a establecer relaciones aritméticas inesperadas, dejó de pertenecer a la Dirección General de Ferrocarriles, y no se habló más de los durmientes.

En su "Informe de la Dirección General de Ferrocarriles" el ingeniero Eduardo Rumbo contempla las relaciones del gobierno con las empresas desde el punto de vista administrativo y dice que: "La observación retrospectiva de la actuación de la Dirección General de Ferrocarriles en punto a sus funciones,

realizada a través de investigaciones expresas y comprobaciones personales permite llegar a una conclusión poco favorable. A juicio de la intervención la función controladora de la repartición se ha ejercido de manera totalmente pasiva y con negligencia realmente incomprensible. Algunas de ellas, señaladas concretamente en el capítulo siguiente, a título de ejemplos ilustrativos, evidencian el clima o ambiente que presidía e informaba la actividad de la Dirección, siendo indudable que los casos enunciados no son los únicos ni son accidentales. Constituyen una verdadera práctica tradicional, un vicio arraigado a través del tiempo sin tentativa seria de corrección o reacción real en el más amplio concepto, de lo constructivo. Bajo este aspecto, con leves excepciones de detalle, puede afirmarse que los propósitos de intervención y control establecidos prescritos por las leyes vigentes no han sido cumplidos en sus miras y finalidades por la Dirección General de Ferrocarriles, especialmente en lo atinente a finanzas, radiaciones, infracciones legales, personal ferroviario, etc. Basta recordar al respecto que la pasividad de la Dirección ha permitido la combinación de servicios de transporte con la violación de la paridad e igualdad de tarifas mediante la devolución peligrosísima e ilícita de fletes. En cuanto a la conducta seguida en el reconocimiento de capitales y resultado de explotación es sorprendente. En 1935 y 1936 pendían aún de fijación y reconocimiento los capitales desde 1912 y los resultados de la explotación desde 1908. En los años anteriormente citados —1935 y 1936— fueron reconocidas en masa dichas cuentas y tales resultados de explotación con 16 y 20 años de atraso, respectivamente. De esa suerte se aconsejó al P. E. fijar en 1.888 millones de pesos oro la Cuenta Capital al 30 de junio de 1928, con un incremento de 665 millones de pesos moneda nacional sobre la fijación practicada el 30 de junio de 1912... Evidentemente, hay fundamento para pensar en una aparente supercapitalización en que el futuro ha sido comprometido... Los capitales que hasta ahora se han reconocido a los ferrocarriles a los fines de la ley 5315 no deben ni pueden utilizarse por las siguientes razones: a) Porque al fijarse los primeros capitales en ocasión del acogimiento de las empresas al régimen de dicha ley, no se hizo un amplio estudio de todas las inversiones; se limitó exclusivamente a los gastos de índole financiera y aun en ese aspecto no se realizó un análisis exhaustivo,

como correspondía; b) Porque es indudable que los gastos indirectos, en virtud de la existencia de una superintendencia cara y una administración antieconómica, han recargado indebidamente los costos de las obras y adquisiciones; c) Porque cada vez que se ha procedido al retiro o desmantelamiento de instalaciones no se ha entrado a investigar si el crédito formulado concordaba exactamente con el registro efectuado en la época en que se afectaron al servicio; d) Porque existen numerosas instalaciones abandonadas o definitivamente desafectadas de la explotación, cuyo costo de origen no ha sido descargado; e) Porque en ningún momento se ha entrado a investigar si los precios de los materiales respondían o no a los valores de cotización...".

Por otra parte, toda pretensión fiscalizadora tropieza con las inmunidades garantizadas a las empresas ferroviarias por los fallos de la Suprema Corte, que aseguran a las concesiones y al derecho de tarifar a su albedrío, las mismas garantías que protegen a la propiedad. "Los derechos emergentes de una concesión de uso sobre un bien de dominio público (derecho a una sepultura), o de las que reconocen como causa una delegación de la autoridad del Estado en favor de particulares (empresas de ferrocarriles, tranvías, luz eléctrica, teléfonos, explotación de canales, puertos, etc.), se encuentran tan protegidas por las garantías consagradas en los artículos 14 y 17 de la Constitución, como pudiera estarlo el titular de un derecho real de dominio." (*Fallos*; t. 255, pág. 407). Y refiriéndose a las tarifas de una empresa ferroviaria, agrega que ellas constituyen "una propiedad en la acepción constitucional y no reconoce más limitaciones que las contempladas en el artículo 9º de la ley Nº 5315". (*Fallos*; t. 157, pág. 5.)

Como el artículo 9º de la ley Nº 5315 sólo autoriza la intervención estadual de las tarifas de pasajeros y carga "cuando el promedio del producto bruto de la línea en 3 años consecutivos exceda del 17% del capital, en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo...", basta que las empresas no lleguen a esa relación para paralizar legalmente toda tentativa de fiscalización. La Dirección General de Ferrocarriles es, pues, una repartición maniatada por las leyes y las interpretaciones judiciales y corroída internamente por las intimidaciones y las tentaciones. Desgraciadamente, "el bienestar general" sólo figura en el preámbulo de la Constitución.

En resumen, podemos afirmar: 1º Que desde su iniciación hasta la fecha las empresas ferroviarias han procedido discrecionalmente en la determinación de sus tarifas, prevalidas de la liberalidad acordada en las concesiones y de la inoperancia práctica de las obligaciones de la ley 5315 que solamente exige que las tarifas sean "justas y razonables". 2º Que han gozado de la misma impunidad en sus declaraciones sobre entradas y gastos, y 3º que sus capitales reconocidos no provienen de operaciones garantizadas por inspecciones serias ni de compras ajustadas a un mínimo control de precio. Por tanto, para justificar sus actividades, las empresas pudieron enarbolar y blasonar de capitales invertidos que sólo existieron en la imaginación de los directores y en la blandura venal del periodismo comercial.

Es preciso confesar honradamente que es una ingenuidad esperar que una repartición burocrática compuesta de empleados inestables pueda trabar los manejos de empresas cuyo poder financiero compite con el Estado y cuya influencia llega a ser tan incontrarrestable que en el transcurso del siglo, tres presidentes argentinos son elegidos de entre sus adscriptos. Aquí, en la Argentina, no tuvimos hasta ahora la reacción defensiva que adoptó Estados Unidos en 1887 y que como un llamado de atención trajo a colación en la Cámara de Diputados el doctor Estanislao Zeballos en junio de 1912. Decía el doctor Zeballos: "Nosotros estamos tan descuidados ahora como lo estaban los Estados Unidos en 1880. Ellos también dejaron marchar las cosas, pero, cuando los ferrocarriles dominaban el país, todo el mundo se puso de pie y el Congreso votó con grandes dificultades una ley de defensa nacional, que parece un contrasentido en aquel estado de descentralización absoluta. La ley de 1887, de comercio entre los estados, fue reclamada enérgicamente por el pueblo, como el único medio de poner freno a la acción de los ferrocarriles, para moderarlos y armonizar sus intereses con los legítimos intereses de la Nación. Entonces se descubrieron los hechos más extraordinarios; los ferrocarriles habían encontrado el medio de influir sobre la conciencia de los hombres públicos. Los ferrocarriles elegían diputados a la legislatura para que les votasen leyes. Los ferrocarriles tenían representantes en el Congreso y acordaban a diputados y a senadores, clandestina e individualmente, una serie de dádivas, ventajas, pases libres, etc. La ley de 1887 in-

cluye varios artículos que enumeran esos favores y los califican y castigan con imposición de penas. Nosotros no podríamos defendernos dentro de veinte años, si dejamos correr las cosas. Hoy los ferrocarriles son en la República un cuarto poder del Estado. Son un cuarto poder porque gozan de influencia administrativa y legislativa notorias, aunque a veces parece imperceptible. Estos monopolios ferroviarios empiezan a infiltrarse con suavidad, con maneras amables, y con color del mejor servicio de la Nación. Sus gestores encuentran el modo de tener influencia decisiva en las casas de gobierno, en la sanción de leyes más o menos favorables y acaban, en definitiva, por imponerse a los países." (*Revista de Derecho, Historia y Letras*. Setiembre-diciembre de 1915.)

La fiscalización directa de las actividades ferroviarias ha constituido una farsa cruel, mediante la cual se ha dado cierta fisonomía legal a las más irritantes demandas y pretensiones de las compañías ferroviarias. Se ha presentado, por ejemplo, a la Dirección General de Ferrocarriles como rechazando el reconocimiento de doscientos cincuenta millones de pesos oro de las cuentas capitales ferroviarias. Pero esos doscientos cincuenta millones habían sido especialmente agregados para que fuesen rechazados. La cifra reconocida coincide exactamente con los aguados capitales manifestados en los balances londinenses. Esa acción fingidamente fiscalizadora tuvo una amplia difusión en nuestra prensa. Se quería dar al país la sensación de que sus derechos estaban protegidos y esto ocurría bajo el gobierno del general Justo y el ministerio del señor Manuel Alvarado.

Desvanecido, pues, el mito de la fiscalización directa con la intervención de oficinas especializadas, comenzamos a comprender la enorme importancia de los ferrocarriles estaduales y a percibir la razón del verdadero encono con que son tratados por nuestra prensa, que no es más que un eco de la disconformidad de las empresas. Casi desde el origen de las compañías ferroviarias, el interés colectivo y el interés nacional quedaron librados a la regulación indirecta que podía lograrse con la construcción y explotación de líneas ferroviarias estaduales. El gobierno argentino carecía de imperio legal para determinar tarifas y para imponer trazados de líneas férreas. Tenía las manos atadas por el texto de las concesiones. Pero podía construirlas por sí mismo cuando ellas fueran requeridas

por razones ajenas al afán de lucro de las empresas privadas. Los ferrocarriles estaduales fueron la única llave reguladora del tráfico ferroviario. Con clara visión lo expresa el general Roca en su mensaje al Congreso del 12 de julio de 1904, en que pide autorización para prolongar las líneas del Estado, en cuya redacción se trasluce la mano inteligente y la inspiración patriótica del ministro Civit. Dice el general Roca: "El Poder Ejecutivo antes de ahora ha tenido ocasión de exponer a V. H. su pensamiento respecto a la situación creada al país por las concesiones, leyes y contratos que rigen a las empresas ferroviarias, y cada vez se afirma más en su creencia de que para salvar inconvenientes en el presente y peligros en el futuro, que no pueden corregirse ni evitarse con leyes ni decretos más de forma que de fondo, y de efectos más aparentes que reales, no existen sino dos procedimientos: *la expropiación de las líneas ferroviarias matrices y el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado*. El primer procedimiento—de la expropiación—no es aplicable por ahora, entre otras causas, por lo enorme de su costo y porque no sería factible una operación de crédito semejante. El segundo procedimiento encierra la única solución eficaz y práctica, porque puede aplicarse sin sacrificios, siendo, además, el medio más prudente y equitativo de proteger al comercio y las industrias, sin suscitar resistencias y porque a todos beneficia la facilidad de los fletes. Por otra parte, no importa un procedimiento de excepción como la expropiación, pues, al contrario, es el ejercicio de un derecho igual al de los particulares, sin franquicias ni privilegios mayores que los que éstos gozan. Y afectando estas cuestiones al progreso, a la riqueza y al engrandecimiento general del país —que priva sobre todo— debe propenderse al desarrollo de las vías férreas del Estado, no para ejercer competencia, sino para impedir monopolios, muy fáciles de producirse en empresas que tienen capitales del mismo origen; para morigerar tarifas que excedan de límite razonable y justo; para suavizarlas cuando por su elevación inconsulta esterilicen iniciativas o traben industrias nacientes que necesitan auxilio mientras crecen y se fortifican...".

Ahora ya tenemos caracterizada la alta función desempeñada por los ferrocarriles estaduales. Fueron el único medio de acción efectiva que la amplitud excesiva de las concesiones dejó en poder de los gobiernos argentinos. Fueron la única vena por donde fluyó la vida en extensas regiones condenadas

a la extenuación. Fueron el punto de referencia de la explotación ferroviaria y la única arma moderadora que el Estado pudo blandir frente a una legalidad erigida por la sumisión y el oprobio.

Traspuesta la crisis de 1890, que fue ante todo una crisis de moralidad pública, los ferrocarriles estatales quedaron reducidos a mínimos ramales secundarios que en total medían 546 kilómetros de longitud, que fueron desdeñados por su importancia, alguno de los cuales por irrisión conservaron el nombre primitivo como el ramalito que iba de Villa Mercedes a Villa Dolores en San Luis, de 226 kilómetros de longitud, que prosiguió llamándose orondamente Ferrocarril Andino.

Pero aquellos restos ferroviarios comienzan a su vez a extenderse, a echar raíces en sus alrededores, a penetrar el desierto con sus vías. Hay una sorda emoción en la capacidad de rehabilitación de las fuerzas creadoras argentinas. En 1893 las líneas estatales miden 1.025 kilómetros. A comienzos de este siglo miden 1.877 kilómetros y están en construcción y a punto de ser librados al servicio público 1.937 kilómetros más. Con merecido orgullo, el ministro Emilio Civit puede decir en su discurso del 18 de marzo de 1904, al inaugurar la prolongación del Ferrocarril Andino: "Las líneas del Estado se extienden en todas direcciones, en demanda unas veces de nuevas fuentes de producción que acrecientan su tráfico y otras para que sirvan como reguladoras y morigeradoras de las empresas privadas en sus tarifas excesivas."

El ministro Civit percibe agudamente la importancia de los ferrocarriles estatales y los inconvenientes que aminoran su eficacia. Dice: "Las vías férreas del Estado se encuentran truncadas en Villa María, Deán Funes y San Cristóbal, dependiendo su tráfico de empresas extrañas que guardan para sí la llave de los puertos y centros de consumo, y que imponiéndoles en consecuencia la ley de sus propias y exclusivas conveniencias incitan a crear perjudiciales monopolios, hacen ilusorias para el público las disminuciones equitativas de fletes que las líneas del Estado pueden establecer e impiden que sean controladas sus tarifas para corregir los excesos. Los medios y elementos legales y materiales de que se dispone, no habilitan como corresponde al país y al gobierno para resolver por sí mismos sus propias cuestiones de transporte que afectan de una manera tan intensa y absoluta a la vida y existencia nacional, porque sobre ellas

reposan la producción y la riqueza pública y son bases de prosperidad, progreso y engrandecimiento de la República."

En deducción de esas patrióticas ideas, el Poder Ejecutivo envía al Congreso un proyecto de ley en que pide autorización y fondos para que los ferrocarriles estatales puedan construir sus propios accesos a puerto, con el trazado de las siguientes líneas: de Deán Funes a Rosario, con un ramal a Sarmiento y otro a Villa María, y de Villa Mercedes, en San Luis, al Puerto Militar de Bahía Blanca.

Eran líneas bien concebidas, que estaban estudiadas y replanteadas sobre el terreno y que hubieran dado a las vías estatales una completa autonomía de tráfico y de finanzas. Se pretendía crear, así, un sistema circulatorio completo, que iba desde los puertos hasta las más apartadas regiones del país, en total independencia de las líneas extranjeras. El mensaje que acompañaba al proyecto preveía la certidumbre de que en estas condiciones las líneas estatales podían resolver sus problemas financieros con sus propios ingresos. Quizás por todas estas razones aquel congreso típico del régimen no prestó su aprobación al proyecto.

Acorralados en las regiones mediterráneas, los ferrocarriles estatales no perdieron por eso su empuje. Prosiguieron horadando la selva virgen con sus picadas, trepando por las serranías y los contrafuertes de la cordillera, llevando a todos los rincones de la tierra argentina su canción de trabajo y de esperanza. El 17 de enero de 1908 las líneas estatales consiguen llevar sus vías hasta el puerto de Santa Fe. Es un puerto rudimentario y de escasísimo calado, pero es un puerto, al fin. Un año después, en octubre de 1909, las líneas estatales sufren una nueva amputación. Con el pretexto de realizar obras de regadío, se infiere a las líneas estatales una grave lesión y se vende el Ferrocarril Andino, despedazado en tres fracciones. Al Central Argentino se le entregan 136 kilómetros. Al Pacífico 121 y al Gran Oeste, 226 kilómetros. Quien propone y defiende en las cámaras este desmembramiento es el doctor Ezequiel Ramos Mejía. Pero es evidente que el país no permitirá ya operaciones de esa naturaleza. La oposición ha sido excepcionalmente fuerte y está rehaciendo sus filas y el interés general repercute intensamente en su conciencia política. Los hombres del régimen pueden burlarse y menospreciar la opinión pública y hasta desafiar a la Nación con sus inacabables concesiones al extranjero, a

cuya deferencia deben sus cargos y cuyo origen tienen todavía el pudor de disimular con el fraude electoral. Pero no será posible en adelante realizar el impúdico desmembramiento de las líneas estadales. Las futuras operaciones deben tener una fisonomía menos cínica y obedecer a un plan tan sutil que hasta pueda ser defendido por la buena fe de los legos y de los ingenuos. La idea de las sociedades mixtas ya está en germen. La unificación de las líneas de trocha angosta en una empresa común se presta para la imaginación de argumentos ingeniosos, muy difíciles de desenmascarar.

El 11 de octubre de 1908 es sancionada la ley N^o 6757 por la cual se crea la Administración General de los Ferrocarriles del Estado. No se me estime animado de malevolencia ni de excesiva suspicacia porque presuponga para el origen de este nuevo organismo estadual una malintención preconcebida. Me niego a mí mismo el derecho de ser cándido y de suponer que los hechos que se encadenaron o se intentaron encadenar contra las conveniencias del país fueron ordenados por la casualidad y no por una inteligencia directora y coordinadora. Basta saber que esta ley mereció la aprobación de la prensa comercial y que fue refrendada por el ministro Ramos Mejía para filiar sin dudas su adulterina paternidad.

De todas maneras, una vez creado, el nuevo organismo comienza a robustecer su cuerpo físico y legal, siembra a su alrededor el intrincado tejido de los intereses creados, desarrolla un amor propio y una rivalidad particular, de donde va surgiendo un poderoso espíritu de cuerpo.

En 1916, por primera vez desde los comienzos de la organización, asume el poder un gobernante efectivamente elegido por el pueblo argentino. Hipólito Yrigoyen ha hablado de los escándalos de los Ferrocarriles del Estado, y no está desacertado, porque la tarea corrosiva no se detiene ni se satisface con la creación de un clima de animosidad: penetra en el cuerpo mismo de los ferrocarriles estadales bajo formas de contratas influyentes e inmorales y de supervisores extranjeros de buena técnica pero de mala moral. Yrigoyen nombra administrador de los Ferrocarriles del Estado a don Domingo Fernández Beschted. Sus instrucciones y directivas son fáciles de retener: era preciso argentinizar a toda costa la administración estadual y desarrollar una política ferroviaria que sólo tuviera en cuenta

el interés general de la Nación. Todos los técnicos extranjeros, sin excepción, fueron sustituidos por ingenieros argentinos. Erá una operación llena de riesgos, porque la Universidad los había educado para ser subordinados, no conductores. Los ingenieros argentinos ignoraban los rudimentos de la economía política y hasta los más elementales principios financieros. No tenían, siquiera, nociones de organización y de contabilidad. Estaban, pues, en inferioridad de condiciones para sustituir a sus predecesores. Pero las directivas presidenciales eran estrictas y se cumplieron. Los ingenieros argentinos, con su entusiasmo, su probidad y su fervor y, más tarde, con su experiencia, suplieron con creces ese defecto educacional. Pero hasta el día de hoy, los ingenieros argentinos no han reconocido esa obra de enaltecimiento profesional que, sin pedir nada, les concedió Yrigoyen.

Con la inyección de sangre joven, de impulsos nobles y de una honradez a toda prueba, la administración de los Ferrocarriles del Estado inaugura una etapa nueva, animada por un espíritu alerta que sabe ubicar a sus rivales y acorralarlos con sus mismas armas. Yrigoyen quiere llevar los rieles del Estado al puerto de Buenos Aires y, para conseguirlo, se propone adquirir las vías del Ferrocarril Córdoba. Para disminuir las pretensiones del Central Córdoba, hace estudiar una línea que va de Catamarca a Tucumán, atravesando la Sierra del Alto. Es una línea costosísima pero que, si se construyera, podría hacer derivar por las líneas del Estado todo el tráfico de cargas, ascendente y descendente, de Jujuy, Salta y Tucumán. El Central Córdoba, y con él todos los ferrocarriles extranjeros, se alarman porque su monopolio está amenazado en su raíz, y porque es evidente que una voluntad política maneja ahora las líneas del Estado.

Los ferrocarriles extranjeros contraatacan. El periodismo comercial se embarca en una campaña sostenida de desprestigio de la administración estadual. Todos los chismes son acogidos y ampliados. Ni la vida privada del administrador se salva de la difamación. La representación parlamentaria opositora, conservadora y socialista, se asocia en el bombardeo de acusaciones que disimulan su futilidad con su grandilocuencia. "La Administración de los Ferrocarriles del Estado ha comprometido la seriedad del gobierno y de la república", vociferaba Matías Sánchez Sorondo. "Si antes poníamos reparos en pronun-

ciar la palabra negocio en la construcción de estos ferrocarriles, ahora no tengo escrúpulos de ninguna naturaleza...”, proclama el diputado De Andrés. Por su parte, el diputado Alejandro Gancedo pronuncia varios discursos y da a luz dos libros comprobatorios de irregularidades en la Administración de los Ferrocarriles del Estado, de cuya detenida lectura imparcial no surge ninguna imputación de apreciable consideración. Mientras tanto los ferrocarriles extranjeros preparan una emboscada, para eliminar de una vez y en su totalidad ese peligroso rival: preparan una sociedad mixta que fusionaría, de acuerdo con sus planes, todos los ferrocarriles de trocha angosta. Mediante el ingreso en esta sociedad mixta, los ferrocarriles del Estado resolverían el problema de su acceso al puerto de Buenos Aires.

Los diarios comenzaron a destacar la miseria del interior de la república que el censo de 1914 había revelado. Se escribieron numerosas notas sobre la necesidad de que el gobierno nacional concurriera en apoyo de las provincias pobres. Se dijo que para ello era indispensable complementar la red ferroviaria nacional de trocha angosta. Se propiciaron ideas gratas al espíritu argentino sobre nacionalización de los transportes. Finalmente, el Senado se rindió a esa presión de la opinión pública y aprobó un proyecto de ley que llevaría más adelante el número 11.106. El artículo primero de esa ley declara, sin ninguna razón: “La presente ley es complementaria de la que aprueba el censo de la República levantado en 1914...”. El artículo segundo dice: “El Poder Ejecutivo procederá a negociar las bases y condiciones de formación de una compañía de ferrocarriles de trocha de un metro, que se denominará: «Compañía de Ferrocarriles Nacionales»”. El artículo tercero expresa que “Para el objeto del artículo anterior, el Poder Ejecutivo aportará como capital, por cuenta de la Nación, toda la red de líneas nacionales... recibiendo en acciones el monto de su valor actual”. Y finalmente el artículo cuarto dice que “El Poder Ejecutivo negociará la fusión con la nueva Compañía de Ferrocarriles Nacionales de toda la red del Ferrocarril Central Córdoba, Ferrocarril Córdoba y Rosario y Ferrocarril Central Extensión a Buenos Aires”, que ya se habían fusionado con anterioridad entre sí. Con el notorio propósito de tentar a Yrigoyen, el artículo sexto incluye entre los ramales que la nueva compañía construirá, la línea de Huaytiquina, tenazmente combatida hasta ese momento.

Si Yrigoyen no hubiera previsto a tiempo la emboscada que se le tendía a él, los ferrocarriles estadales y al país, simultáneamente; la Compañía de Ferrocarriles Nacionales se hubiera constituido de la siguiente manera:

ESTRUCTURA Y COMPOSICIÓN DE LA COMPAÑÍA DE
FERROCARRILES NACIONALES QUE PREVEÍA
LA LEY 11.106 SANCIONADA EN 1920

Ferrocarril	Kilómetros aportados	Capital aportado, a recibir en acciones, en pesos o/s.	
Central Norte y ramales (Estado) .	4.916	156.437.889	
Central Córdoba ..	1.940	103.562.943	Capital extranjero
Santa Fe	1.947	51.054.700	total de la Compañía:
Cía. General	1.266	44.813.500	\$ o/s. 199.431.143
	<hr/>	<hr/>	
	10.069	355.869.032	

Sobre un capital de 355.869.032 pesos o/s los intereses ferroviarios extranjeros hubieran tenido mayoría absoluta con 199.431.143 pesos oro sellado. Con la aplicación de la ley 11.106 el Estado argentino perdía sus ferrocarriles que pasaban a ser propiedad de una compañía particular dominada por el capital ferroviario extranjero.

El presidente Yrigoyen percibió agudamente la trampa de la sociedad mixta y vetó la ley 11.106 con un mensaje que es una llamada al orden. “La sanción de V. H. subordina todo el plan de la ley a la organización de una compañía privada que deberá recibir en propiedad la red actual. Antes de entrar al estudio analítico de esa organización, cuya sola financiación nos llevaría fatal e irremediabilmente a perder no sólo el dominio de los Ferrocarriles del Estado, sin compensación alguna, sino el contralor de las tarifas de las empresas particulares, defensivo de la economía del país y necesario para el desenvolvimiento de sus riquezas, el Poder Ejecutivo debe reafirmar principios fundamentales y definir lo que constituye su política en materia ferroviaria y en todas aquellas actividades afines con los servicios públicos. Afirma el Poder Ejecutivo como fundamental al desenvolvimiento social, político y económico, el principio del

dominio de los ferrocarriles por el Estado y la extensión de las líneas." La continuación del mensaje desenmaraña la tramposa conformación de la sociedad mixta propuesta, y por si no había sido entendido, agrega: "En consecuencia, el Poder Ejecutivo juzga que la ley sancionada por V. E. entraña un verdadero despojo de uno de los principales factores de la seguridad del país como de los ferrocarriles."

La tentativa de absorción de las líneas estatales por una sociedad mixta había fallado. El presidente Yrigoyen no era, por lo visto, hombre a quien se pudiera embaucar con una combinación financiera.

Mientras tanto, los Ferrocarriles del Estado continúan extendiendo el radio de su acción, y autorizados por decreto —porque el Senado no aprueba la ley respectiva— comienza a escalar los Andes, rumbo a Huaytiquina, para dar una salida al Pacífico a las provincias del Norte, según los confesados propósitos del Poder Ejecutivo, para buscar los grandes mercados del oriente, según los entendedores. En la inclemencia del altiplano, con temperaturas que de noche bajan a veinte grados bajo cero y de día suben a sesenta y cinco, trabajan sin una queja los ingenieros argentinos. Y ese objeto no impedía que se construyeran otras en los llanos y en las selvas, que se renueven las vías con rieles de mayor peso y se modernice el material de tracción. En el correr de los años la Administración de los Ferrocarriles del Estado fue una verdadera universidad de ferroviarios, un almáximo de técnicos argentinos.

La vida de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado transcurrirá entre desventuras sin cuento. Sus técnicos y administradores serán zaheridos sin cansancio, sus proyectos serán ridiculizados; su organización espiada y denunciada en sus menores fallas. Se escribirá una larga retahíla de diatribas con aire doctrinario y argumentaciones de simulada severidad técnica. No habrá pausa en ese combate que las empresas extranjeras librarán por el desprestigio de ese ferrocarril silencioso y resignado.

Los vaivenes de la política y el tiempo implacable van mudando los mandatarios y los hombres, pero el Ferrocarril del Estado constituye un cuerpo que está sobre las debilidades y las tentativas personales. Sus líneas avanzan siempre. Es el único ferrocarril que progresa, el único que no se ha estancado en un hartazgo. Es el único que abre al trabajo nuevas regiones.

En 1937 es el ferrocarril más importante de la república por la extensión de sus líneas, por la complejidad de sus servicios, que atienden zonas de montañas y zonas de llanura, y por la suma de capitales invertidos. Resumo a continuación las cifras comparativas.

Ferrocarriles	Extensión de líneas Km.	Capitales que según cada empresa se dicen invertidos pesos m/n.
Estado	9.534	1.014.301.869
Sud	6.939	790.437.439
B. Blanca y N. Oeste	1.230	95.565.518
Oeste	3.099	337.360.638
Central Argentino	5.994	736.870.391
Pacífico	4.525	496.519.059
Rosario y P. Belgrano	826	59.355.104
Entre Ríos	1.044	85.015.422
Noroeste Argentino	1.209	89.109.177
Central Bs. Aires	379	29.459.309
Compañía General	1.268	89.937.473
Santa Fe	2.085	136.450.491
Central Córdoba	1.960	178.350.061

Los ferrocarriles extranjeros comienzan a quejarse seriamente de este competidor brioso y que no admite tregua. "En los últimos años sufrimos cada vez más la competencia de las redes ferroviarias del gobierno argentino, competencia tan injusta como desleal, porque los ferrocarriles que nosotros construimos y que pertenecen a intereses privados, se hicieron en virtud de una concesión nacional con toda solemnidad y con todas las garantías que nos asegura la Constitución argentina", dirá el presidente del Central Argentino, el 17 de octubre de 1935. "Creedme, es desagradable señalar, como lo hago ahora, esta prueba de antagonismo premeditado contra los capitales extranjeros... Agregaré que, lejos de estar limitada al Central Argentino esta competencia, afecta igualmente a otras líneas extranjeras." M. Howard Williams habla de agravios y la coordinación de transportes ya está aprobada por la Cámara de Diputados. Pero, cuando hablan los hombres que tienen poder, la verdad importa poco. La fábula del lobo y el cordero se

repite con frecuencia, cuando los corderos son desprevenidos. Después de Howard Williams, se queja Lord St. Davis, después "The Economist", más tarde "Financial News". Esa disconformidad no tardará en concretarse en hechos. Los ferrocarriles británicos, si quieren conservar indemne su monopolio deben liquidar a los Ferrocarriles del Estado, que entorpecen su libertad con su presencia reguladora y morigeradora.

El 23 de diciembre de 1936 el general Justo envía al Congreso un proyecto de ley que propone la adquisición del "activo físico del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía a Vapor de Rafaela", por la suma de 9.500.000 libras, que se pagará con títulos del 4% de interés y 1% de amortización, denominados "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", cuyo servicio de renta y amortización será atendido por la Administración de los Ferrocarriles del Estado. Los diarios comerciales argentinos presantan su aprobación. Dicen que hay que estar a tono con las nuevas corrientes y que es conveniente para el país iniciar poco a poco la nacionalización de los ferrocarriles. En junio de 1937, el Ferrocarril Central Córdoba da término a su reorganización y queda constituido en sociedad financiera exclusivamente. La oposición afirma que la compra del Central Córdoba es un negociado. Los títulos que en 1933 valían 4,87 libras han subido más de cuarenta puntos, pero ése es mendrugo con que se atrae a nuestros dirigentes y hacia el cual se quiere distraer a la oposición. En octubre de 1931 el Central Córdoba ha propuesto al gobierno, confidencialmente, la fusión con el Ferrocarril del Estado en una sociedad mixta, proposición que fue rechazada. Mediante la nueva estratagema quieren forzar la constitución de esa sociedad mixta para doblegar así la independencia de los ferrocarriles estadales.

Llevado el asunto a sus términos legales y desechadas las afirmaciones sin ulterioridad de los diputados, queda limpiamente establecido que la operación se plantea así: para comprar el Ferrocarril Central Córdoba, los Ferrocarriles del Estado pagarán 8.800.000 libras en bonos denominados "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", que llevarán la garantía solidaria de la Nación, y 700.000 libras en efectivo. De esta manera, para comprar el Central Córdoba, los Ferrocarriles del Estado quedan hipotecados dentro de las duras cláusulas de la ley 8875, y de acuerdo con la cual ante una mora en los pagos de sólo treinta días, el acreedor tiene derecho a la posesión de los bie-

nes "para continuar el giro de los negocios de la sociedad deudora sin intervención judicial y con las más amplias facultades de administración", según reza textualmente el art. 21 de la ley 8875. A pesar de todas las prevenciones formuladas por varios diputados, la ley fue votada tal cual la propuso el Poder Ejecutivo, con la cual, seguramente, quedaban bien interpretados los deseos de Howard Williams, de Lord St. Davis, de "The Economist" y de "Financial News". El cepo estaba armado. Bastaba esperar la presentación de una oportunidad favorable. Los Ferrocarriles del Estado caerían en mora. La sociedad financiera denominada Ferrocarril Central Córdoba tomaría posesión de los bienes del deudor y continuaría el giro del negocio. Como transacción, si las protestas del país se elevaban de tono, se llegaría a la formación de una sociedad mixta, que es lo que se quería conseguir. Pero vino la guerra... Gran Bretaña misma hipotecó sus bienes. Los títulos ferroviarios estuvieron caucionados en Estados Unidos. El secretario del Tesoro, Mr. Henry Morgentau, declaró textualmente ante la comisión del senado norteamericano, que "dependía del Departamento de Estado determinar la oportunidad o inoportunidad de tomar posesión de los ferrocarriles y tranvías británicos establecidos en la Argentina". Más tarde, por arte de birlibirloque, los títulos ferroviarios volvieron a Londres. La revolución del 4 de junio de 1943, rescató las "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", liberando así a esa repartición fundamental de su peligrosa hipoteca.

La guerra ha favorecido el desarrollo económico de los Ferrocarriles del Estado. En la actualidad sus líneas miden 12.809 kilómetros de longitud. Las líneas particulares tienen una extensión de 28.598 kilómetros. Las líneas del Estado miden casi exactamente la misma longitud que los dos más grandes ferrocarriles particulares juntos: el Central Argentino y el Sud, cuyo conjunto alcanza a 12.933 kilómetros. La Administración de los Ferrocarriles es un mecanismo de gran precisión. Es el ferrocarril mejor administrado del país. Como mejor demostración son suficientes las siguientes cifras promedios comparativas. La Administración de los FF. CC. del Estado ostenta un verdadero récord mundial en el aprovechamiento de los vagones. En Estados Unidos un vagón recorre término medio 18.780 kilómetros anuales (1936). En Alemania recorrían 16.164 kilómetros en 1936. En Canadá, 17.550 (1937). En Brasil, 16.180 (1941).

En los ferrocarriles particulares argentinos el promedio de recorrido anual de un vagón es de 17.750 kilómetros. En los FF. CC. del Estado los vagones han recorrido 26.036 kilómetros como término medio del año 1942. No es ésta una cifra excepcional alcanzada por casualidad. Es el resultado de un ajuste de los variados factores determinantes de la eficacia de una administración ferroviaria, como lo demuestra el aprovechamiento creciente en los últimos años.

RECORRIDO ANUAL DE LOS VAGONES DE CARGA EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Años	Km.
1938	18.978
1939	21.779
1940	22.914
1941	22.551
1942	26.036
Ferrocarriles particulares	17.750

El correcto balanceamiento de la administración se refleja directamente en los coeficientes de explotación y en los rendimientos financieros que expreso a continuación:

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Ejercicio	Productos en pesos m/n.	Gastos	Beneficio o pérdida
1931	48.299.780,33	55.744.072,46	- 7.444.292,13
1932	42.435.342,10	47.923.459,20	- 5.488.117,10
1933	44.015.773,18	43.212.105,90	803.667,28
1934	48.639.085,13	43.726.362,44	4.912.722,69
1935	51.342.703,00	45.326.372,95	6.016.330,05
1936	56.765.127,60	47.393.458,92	9.371.668,68
1937	56.805.216,29	49.233.719,53	7.571.406,76
1938	86.407.093,33	69.353.973,62	17.053.119,71
1939	92.304.523,17	75.640.860,95	16.663.667,22
1940	98.141.428,04	79.928.710,07	18.212.717,97
1941	102.093.846,08	82.446.337,85	19.647.508,23
1942	125.228.498,62	87.761.948,26	37.466.550,36
1943	135.178.919,69	101.369.449,59	33.809.470,10
1944	148.215.390,26	114.695.740,11	33.519.650,15

En las condiciones actuales, el Ferrocarril del Estado no es solamente la llave maestra de grandes regiones, es buen negocio por sí mismo. Si los Ferrocarriles del Estado pudieran ser absorbidos de alguna manera discreta, los ferrocarriles particulares recuperarían su perdido monopolio. La República Argentina volvería a quedar inerte ante la voluntad de los dirigentes ferroviarios.

La iniciativa con que los ferroviarios británicos se empeñan desde 1940 en proponer la formación de una sociedad mixta en que correspondería al Estado una participación que no acaban de concretar, demuestra que ellos esperan solucionar sus problemas con su constitución. Además de la garantía para obtener los fondos que las renovaciones están demandando urgentemente, el Estado argentino contribuiría con el aporte de sus ferrocarriles, como es inevitable, si se acepta la idea de una sociedad mixta que por sus características debe incluirlos a todos, sin excepción. Quizás esa sociedad mixta adopte para sí providencias formales que desvíen los celos y aun merezca aprobaciones ingenuas de buena fe, como por ejemplo la de exigir que el presidente sea un argentino nativo, como son el doctor Guillermo Leguizamón y el doctor Federico Pinedo, que purga el delito de haber sido el primer proponente de la misma sociedad mixta que, ahora sin pagar honorarios, trae en su cartera la misión británica que nos visita. De cualquier manera que la operación se realice, la pérdida de la autonomía de los Ferrocarriles del Estado— por cuya conquista tan tesoneramente han bregado los ferroviarios británicos—, se traduciría para nosotros en el establecimiento de una verdadera sumisión.

HISTORIA DEL FERROCARRIL DEL ESTE

La totalidad del capital de esta empresa inglesa que se queja en 1935 de no obtener más que un dividendo de 1,64%, es capital íntegramente proporcionado por el gobierno argentino. La empresa lo usufructúa sin interés, aunque el pueblo argentino debe pagar anualmente los servicios de los empréstitos que proporcionaron las sumas cedidas al ferrocarril. Este anticipo de posiciones puede ayudar al lector a sobrellevar la lectura de este estudio un poco más engorroso que los anteriores, y por eso se ubica al principio lo que es resultado final.

El 30 de junio de 1932, fecha en que cierran sus balances las compañías inglesas, la empresa del Ferrocarril Nordeste Argentino declaraba un capital realizado de 31.357.320 pesos oro. Ese capital se formaba así:

Obligaciones (debentures) de 4% anual ..	\$ o/s.	12.244.380
Obligaciones de 5% anual	„ „	5.159.700
Acciones ordinarias y diferidas	„ „	13.953.240
Total	\$ o/s.	31.357.320

En esa misma fecha, la compañía del Ferrocarril Nordeste Argentino adeudaba, y adeuda, al Gobierno Nacional la cantidad de 30.862.559 pesos oro. Esa suma que adeuda sin

interés deberá ser devuelta cuando las ganancias del ferrocarril superen el 16% anual, es decir, que no será devuelta jamás de buena voluntad, como muy francamente lo expresó el presidente de su directorio, abogado Ezequiel Ramos Mejía.

Esa deuda es la suma de las deudas de las dos compañías primitivas que integran el actual ferrocarril. Una se llamaba Ferrocarril del Este Argentino, la otra dio su nombre a la compañía fusionada y se llamaba Ferrocarril Nord-Este Argentino. Las deudas provienen de un triple origen: 1º, las sumas que se les adelantaron en concepto de garantía con anterioridad al 1º de enero de 1896, y que según el contrato de rescisión están obligadas a devolver en las condiciones mencionadas; 2º, las sumas que se les abonaron para rescindir esas garantías y que también deben devolver en las mismas condiciones y, finalmente, las sumas que, siendo ministro de Obras Públicas, les entregó para construir ramales el mismo abogado Ezequiel Ramos Mejía, que las presidiría pocos años más tarde.

En resumen, el Ferrocarril Nord-Este Argentino debe al Gobierno Nacional:

Cuenta F.C.N.E.A.:

Por servicios de garantías, anteriores a 1896	\$ o/s.	1.991.612
Por contrato rescisión, recibido en títulos ..	.. ..	11.500.000

Cuenta F. C. del Este:

Por servicios de garantías, anteriores a 1896	.. ..	6.740.947
Por contrato rescisión, recibido en títulos ..	.. ..	3.780.000

Deuda anterior a la fusión	\$ o/s.	24.012.559
Recibido en títulos en 1909 .....	.. ..	6.850.000

Total de capital aportado por el Gobierno, que adeuda la Compañía, sin interés ...	\$ o/s.	30.862.559
---	---------	------------

Estas sumas tan generosamente cedidas no eran excedentes efectivos que pudieran despilfarrarse sin peligro. Desde 1853 en adelante los gobiernos, sin excepción de ningún año, cerraron sus presupuestos con déficit, que cubrían con empréstitos emitidos en Londres. Las sumas pagadas al ferrocarril antes de 1896 provenían de esos empréstitos externos, algunos amortizados ya, otros convertidos en empréstitos mayores. Lo

pagado por rescisión y lo entregado en 1909 lo fue en títulos de la deuda externa del 4% de interés y 1½% de amortización. El servicio anual que anualmente debe pagar el pueblo argentino, diferencias de cambio comprendidas, asciende a 3.999.000 pesos m/n. Es decir que con lo que cuesta el servicio anual de las sumas prestadas sin interés al F. C. Nord-Este Argentino se podría saldar el presupuesto entero de la provincia de Corrientes, que en 1933 alcanzó a 4.117.612 pesos m/n, y liberar de toda clase de impuestos a esa provincia. Enumeremos los episodios más notorios que dieron origen a esa situación.

El Ferrocarril del Este. Autorizado por Ley N° 120 del 5 de octubre de 1864, el Gobierno Nacional contrata con el vecino de la ciudad de Buenos Aires, D. P. Montravel, la construcción de un ferrocarril que debe arrancar de la ciudad entrerriana de Concordia y llegar hasta el pueblo de Monte Caseros en Corrientes. El objeto de ese pequeño ferrocarril de 155 kilómetros de longitud es salvar los saltos que interrumpen la navegación un poco al norte de Concordia.

La ley y el contrato dicen que garantizarán el 7% de ganancia sobre el "costo reconocido del camino", que en ningún caso podrá superar a las diez mil libras por milla, 31.215 pesos o/s por kilómetro. Este es un precio máximo, evidentemente. La cláusula 6ª del contrato dice textualmente: "El Gobierno garante a la Empresa sobre el costo del camino un interés del siete por ciento anual. Es a saber: se obliga a pagar a la Empresa las sumas que faltasen anualmente a sus utilidades líquidas hasta completar el mencionado siete por ciento sobre el costo reconocido del camino, no debiendo en caso alguno reconocer un costo mayor que el de 10.000 libras por milla...". Sin embargo, este límite de máxima, fijado en contrato del 13 de agosto de 1869, sería aceptado hasta hoy como un costo reconocido de construcción.

Pocos días después Montravel pide autorización para modificar la traza y para reducir la trocha, de trocha ancha a trocha media. Esta reducción significaba una economía apreciable para el constructor, en lo que nadie paró mientes.

Seis meses más tarde Montravel presenta sus planos y presupuestos de obra en que se asegura que el costo superará las 10.000 libras por milla. Esta era, sin duda, una exageración, según lo demostraremos por comparación, pero el Departa-

mento de Ingenieros aconseja fijar una base precisa, y el Gobierno acuerda "reconocer la garantía del 7% anual sobre la suma de 10.000 libras por milla." Este decreto gubernamental no altera, por cierto, los términos del contrato, cuya cláusula 8ª dice que el costo se irá reconociendo a medida que se finiquiten las diversas secciones de la línea. Pero Montravel no necesita más. Se embarca para Europa y vende su concesión a la sociedad del Ferrocarril del Este, especialmente constituida para financiar la concesión. Poco después, el F. C. del Este solicita la aprobación de sus estatutos. El dictamen del Procurador General de la Nación a este respecto está animado de dolorosa indignación. El Gobierno ha creído sembrar un ferrocarril nacional y ha brotado un ferrocarril inglés. El dictamen del 4 de noviembre de 1871, dice: "La transferencia altera considerablemente los términos de la concesión. Ella fue hecha a una persona residente en la República y domiciliada en Buenos Aires. Hoy la empresaria es una compañía anónima formada en Londres, que constituirá un directorio muy dispendioso en Londres, que llevará allí la contabilidad en libras y que aun tendrá que pagar al Gobierno Británico el impuesto sobre la renta (*income tax*) por los productos de un camino situado en la República Argentina. De estos resultados inevitables resultarán cuestiones y disgustos análogos a los que hoy tiene el Gobierno con la Compañía del Central Argentino. Los sueldos considerables que se asignan los directores, que nada dirigen, porque es imposible vigilar la administración a 2.000 leguas de distancia, el indebido impuesto que se paga al gobierno británico y los descuentos en la remisión y cambio de moneda absorben una gran parte de los productos que el Gobierno tendrá que subsanar con la garantía; fuera de que esta situación hará intolerable la condición de los argentinos que quisieron tomar acciones en la Empresa." Tan clarividentes apreciaciones no lograron resultado práctico alguno. El imperialismo inglés no tenía por aquellos años una idea lúcida de sus objetivos, pero sus institutos colonizadores les aconsejaban apartar a los criollos de toda actividad industrial. Con gran perspicacia, el Procurador General de la Nación tocaba el punto neurálgico. Presintió lo que ocurrió: la riqueza argentina fue alejada de toda inversión reproductiva. El Estado fue el único ente que pudo construir caminos de hierro y poseerlos durante

algunos años, hasta que el imperialismo inglés, ya consolidado y con ideas directivas firmes, decidió absorberlos.

Aprobados sus estatutos, The East Argentine Railway Co. Lt. subcontrata la ejecución de los trabajos de campo con una compañía de acción local, la Compañía Constructora de Trabajos Públicos. Este subcontrato era un procedimiento para disminuir adelantos de dinero efectivo. La compañía constructora gozaba de amplio crédito en Buenos Aires y podía, pues, movilizar la mano de obra del país sin necesidad de que se le remitieran fondos desde Londres. La misión de The East Argentine Railway quedaba, entonces, supeditada al envío del material de hierro que, con seguridad, obtenía en las usinas metalúrgicas por simple asociación de esas usinas al negocio ferroviario. De todas maneras, el material de hierro necesario para una línea de 155 kilómetros, puentes, locomotoras, rieles, eclisas y demás incluido, requería una inversión o un crédito de 1.500.000 pesos o/s, cuando mucho.

En marzo de 1874, aún inconclusa, con obras de arte provisionarias, sin estaciones intermedias y con galponcitos por estaciones terminales, se libra al servicio público la primera sección de 54 kilómetros, de Concordia a Federación. Los ingleses tenían apuro en percibir sus garantías.

En abril de 1875 se habilita la línea hasta Monte Caseros. El Gobierno ya es deudor de la compañía, aunque la línea es una pequeña vergüenza. Todo en ella es provisional, inconsistente. Los terraplenes sin solidez, las alcantarillas y puentes de durmientes cruzados. Las estaciones no se han erigido y no se erigirán hasta muchos años más tarde. El material rodante y de tracción es inferior en número y calidad a las provisiones del contrato y del presupuesto anexo. Por esos años, el Estado construye el Ferrocarril Andino, de trocha ancha, y con material de primer orden a menos de 20.000 pesos o/s el kilómetro. El Ferrocarril del Este podría llevarse a cabo con 15.000 el kilómetro. Pero esas comparaciones no interesan a los capitalistas ingleses. Ellos tienen un contrato y deben recibir el 7% sobre 31.125 pesos o/s por kilómetro. El Ferrocarril del Este no se ha trazado para beneficio de esa anónima República Sudamericana. Es un negocio como cualquiera de los otros negocios coloniales que los ingleses realizan en todo el globo, en la India, en África...

La extraordinaria aventura del Ferrocarril del Este ha dado

comienzo. Será la vía de comunicación que soportará más duras críticas y más justificadas y hasta se la acusará públicamente de practicar como sistema el contrabando. ¿Qué pensarán esos jóvenes indígenas? Los negocios son los negocios. "Según las cuentas presentadas por el director del Ferrocarril del Este, dice el presidente Avellaneda en su Mensaje de 1877, el Gobierno deberá pagar por la garantía correspondiente al año 1876 la cantidad de 328.000 pesos o/s."

328.000 pesos oro era una cifra abrumadora para un presupuesto que en total sumaba 22.153.048 pesos o/s, y cerraba con un déficit de ocho millones y medio de pesos oro. El déficit se puede saldar con un empréstito emitido en Londres. Con el efectivo del empréstito se pagan las garantías. De cualquier manera el Gobierno debe cumplir sus compromisos. Ésa fue la moral y la técnica. El mismo cónsul inglés, Frank Parish, que también sería más tarde director de Ferrocarriles en Londres, intervenía enérgicamente en esas emergencias, con la amenaza de cortar el crédito argentino en Inglaterra.

Durante el año 1875, la compañía del Ferrocarril del Este declaró buenamente una ganancia de 4.014 pesos o/s. Esa ganancia es el resultado de restar de las entradas brutas todo lo oblado en concepto de gasto. Pero ¿eran reales esos gastos ficticios que figuraban solamente en el papel para aumentar las sumas que el Gobierno argentino debía abonar? Las oficinas exigían la presentación de documentos fehacientes. Querían inspeccionar los libros de la Empresa y la Empresa protestaba como si la hubieran ofendido. Ésa era, sin embargo, la única defensa del Gobierno: verificar la exactitud de las cuentas, porque el contrato de concesión, imprudentemente, no había establecido un porcentaje fijo para los gastos.

La impunidad de los procedimientos estimula la voracidad de la compañía y durante tres años consecutivos presenta balances con pérdidas que el Gobierno debe compensar, además de la garantía normal. El Ferrocarril del Este dijo perder:

en 1876	\$ o/s.	42.684
„ 1877	„ „	45.097
„ 1878	„ „	24.284

Con irritación apenas contenida, con esa irritación del que se siente burlado e impotente, el presidente Avellaneda decía

en su Mensaje: "No hay sino verdad muy grande cuando hemos rechazado esas voces colmadas de injusticia que tendían a deprimirnos en nuestro crédito, porque un día antes de abonar las cuentas pedimos que se nos mostraran los libros de donde habían sido extraídas."

Pero nada de esto afecta a la compañía. El Ferrocarril del Este es una caja de ahorros. Es una caja de ahorros de los fondos que el Gobierno argentino paga anualmente 342.087 pesos o/s, más las pérdidas, si las hay, menos las pequeñas ganancias, si la compañía decide declararlas.

Los gobiernos que viven en déficit continuo son impotentes para contener las demasías de ese, linealmente, pequeño ferrocarril, pero las oficinas técnicas pelean con la sombra como leones. Algún día deberá hacerse el balance de todo lo que el país debe al empeño de la burocracia. Lo poquito que el país ha salvado, hasta ahora, del predominio extranjero, lo ha salvado por la honradez y tenacidad de la burocracia inferior. Los grandes directores de la política y de la economía nacional, por interés personal o por prejuicios, estuvieron siempre del lado de Inglaterra. La observación de Chilavert permaneció constante, hasta el día de hoy. "...Vi propagadas doctrinas que tienden a convertir el interés mercantil de la Inglaterra en un centro de atracción, al que deben subordinarse los más caros intereses de mi país y al que deben sacrificarse su honor y su pervenir. La disolución misma de la nacionalidad se establece como principio." (Carta de Martiniano Chilavert al general Oribe.)

Bajo la presión exclusiva de las pequeñas oficinas técnicas, la Compañía del Ferrocarril del Este ajusta un poco sus cuentas, por lo menos hasta la decencia y la credibilidad, y declara pequeñas ganancias en los años sucesivos, que disminuyen el monto de las garantías anuales.

En 1879 declaró una ganancia de \$ o/s.	6.040
„ 1880 „ „ „ „ „	42.627
„ 1881 „ „ „ „ „	25.062
„ 1881 „ „ „ „ „	49.577
„ 1883 „ „ „ „ „	42.867

La animosidad que este Ferrocarril despierta en todas las conciencias honradas de la época, es un indicio para juzgar el grado a que habrán llegado sus irregularidades. La ley 1381

del 24 de octubre de 1883 decide cortar por lo sano y ordena expropiar el Ferrocarril del Este y estudiar su prolongación a Curuzú Cuatiá, Mercedes y San Roque. Los estudios se practican, pero el ferrocarril no se expropia, ni se expropiará nunca. Su representante local es The River Plate Trust Loan and Agency Co. Ltd., representante de grandes banqueros londinenses. Pero la amenaza surte efectos benéficos, y el Ferrocarril decide aumentar sus ganancias declaradas y rebajar, por consiguiente, un poco las cantidades que por garantía corresponde abonar al gobierno.

En 1884 declaró una ganancia de \$ o/s.	97.146
„ 1885 „ „ „ „ „	76.438
„ 1886 „ „ „ „ „	78.363

En noviembre de 1886, el presidente Juárez Celman, instigado por el Departamento de Ingenieros, decide intervenir la Contaduría del Ferrocarril del Este, y de acuerdo con los estudios del Departamento de Ingenieros tasa el costo kilométrico de este ferrocarril en 23.557,50 pesos o/s, con lo cual obra en un todo de acuerdo con las cláusulas del contrato de concesión citado.

El costo total de la línea quedaba así reducido a 3.796.200 pesos o/s, y el servicio anual de garantía —7% de esa cantidad— rebajado a 263.844. Esta tasación, a pesar de la fuerte quita, superaba, sin duda, al costo efectivo de la línea. En 1885 el Ferrocarril del Oeste, que pertenecía entonces a la Provincia de Buenos Aires, y era el ferrocarril mejor dotado de la República, con vías de trocha ancha, lujosas estaciones de cabecera, declara un costo kilométrico de 22.915 pesos o/s; y el Ferrocarril de Monte Caseros a Mercedes, estudiado por ingenieros argentinos para prolongar el Ferrocarril del Este, se presupuestaba en 23.015 el kilómetro con un equipo de vía y tracción muy superior al del Este.

Ese prudente decreto no fue tomado en cuenta en ningún momento. El mismo presidente Juárez Celman dice en su Mensaje que en 1888 se han pagado por garantías:

Al F.C. del Este	\$ o/s.	374.969
„ F.C. Pacífico	„ „	933.700
„ F.C. Gran Oeste	„ „	1.446.399
„ F.C. Primer Entrerriano	„ „	260.000

Al contrario, como si fuera una burla o una represalia, las ganancias del Ferrocarril disminuyen notoriamente, aunque simultáneamente las toneladas de carga y el número de pasajeros se incrementan. Véanse los valores ilógicos, presentados por las estadísticas de esos años en el Ferrocarril del Este:

Años	Longitud de vías	Toneladas de carga transportadas	Número de pasajeros conducidos	Ganancias declaradas por el F. C. del Este
1886	161	49.851	19.842	\$ o/s. 78.363
1887	„	53.320	17.130	„ „ 34.318
1888	„	62.840	21.119	„ „ 17.908
1889	„	71.363	26.471	„ „ 16.156
1890	„	84.272	27.424	„ „ 1.140

(Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Tomo XVIII.)

Los desafueros del Ferrocarril del Este son tan públicos y comentados, que el presidente Juárez Celman se ve conminado por la opinión a adoptar medidas de orden, y en noviembre 29 de 1889 dicta un enérgico decreto por el que suspende el pago de las garantías, ya ordenado por un decreto anterior incumplido. Los considerandos son instructivos y rezan:

“Que en lo que especialmente al Ferrocarril Argentino del Este toca, de que trata este expediente, el decreto de 11 de octubre de 1888, por el que se le suspendía el pago de la garantía mientras no mejorase sus servicios, fue dejado sin efecto con motivo de la promesa formal que hiciera la empresa de colocar la línea en condiciones de regular funcionamiento dentro de un buen espacio de tiempo;

“Que ha vencido con exceso el plazo acordado, sin que se hayan introducido las mejoras ordenadas por el Gobierno como indispensables para el movimiento diario de esa línea;

“Que fue además una condición esencial para el restablecimiento del pago la de que la Empresa facilitaría la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles en las operaciones de la línea, y resulta que, lejos de eso, ella ha rechazado esa intervención y desatiende las indicaciones que le dirige el inspector y que se hallan de acuerdo con las leyes y disposiciones vigentes;

“Que no sólo es nulo e insuficiente el tren rodante y de-

fectuosa la expedición de carga, lo que dificulta gravemente los transportes, sino que en la contabilidad de la línea hay serias deficiencias que imposibilitan el examen de las cuentas;

“Que consta que en esa contabilidad se lleva también la de una empresa de vapores que nada tiene de común con el ferrocarril;

“Que consta igualmente que el personal de los talleres es ocupado casi de una manera permanente en trabajos de la flotilla de vapores y chatas de la empresa de navegación mencionada y en las de una fábrica de hielo y en otra de aceites vegetales establecidas en la estación de Concordia;

“Que en presencia de todos estos hechos abusivos en que el desorden administrativo del Ferrocarril del Este se revela en un grado comparable tan sólo con la persistencia de la Empresa en mantener esa línea sin los medios necesarios de transporte, no debe el Tesoro Nacional seguir una garantía que no puede justificarse y que continúa representando sumas considerables, no obstante los años de existencia que tiene el Ferrocarril y la riqueza del territorio que atraviesa...”

A pesar de su tono decidido, este decreto no fue más eficaz que los anteriores. El imperialismo inglés ya tenía una directiva firme. Atacar una compañía inglesa, cualesquiera fuesen sus desmanes, era atacar a Inglaterra entera, y en ese tiempo Inglaterra era mucho más quisquillosa que ahora. Ahora está vieja y rica y aspira a gozar beatíficamente el fruto de su astucia y de su energía pasadas. Por eso el Ferrocarril del Este continuó operando como si nada hubiera ocurrido.

La Comisión Investigadora de los Ferrocarriles Garantidos puntualizó dos años más tarde, en 1891, irregularidades colindantes con el simple delito. Osvaldo Magnasco, con lenguaje muy semejante al del doctor de la Torre en la Investigación de los Frigoríficos, conmueve al país con sus denuncias. El Ferrocarril del Este abulta voluntariamente sus gastos. “El Directorio de Londres absorbe el 27% de las entradas de 1891.” Ese año el Ferrocarril del Este dio pérdidas, naturalmente. Declaró una pérdida de 4.243 pesos o/s, que el Gobierno debió cubrir además de la garantía. El doctor Magnasco sigue enumerando informalidades y abusos. “El contador es un inglés que gana 260 pesos oro al mes —más que un diputado—, pero el personal de Contaduría, gana 36 pesos. Este personal no es inglés, es argentino. El Jefe de Almacenes gana

505 pesos oro mensuales —más que un ministro—, pero el auxiliar del jefe, que es quien de hecho desempeña las funciones de jefe, ése gana 20 pesos por mes. Francamente, no sé cómo no sube la vergüenza al rostro de los que presentan presupuestos como éste”, exclama Magnasco, y prosigue enumerando cargos, que la Empresa no se preocupará de desvanecer, de acuerdo con la vieja política inglesa de dejar que las acusaciones se desvanezcan con el tiempo. Dice Magnasco: “Lo que me consta y le consta a todos es que so pretexto de introducir carbón para combustible del Ferrocarril, lo importa para hacer competencia a los que lo introducen por las aduanas de la República pagando los derechos respectivos. Y el escándalo ha alcanzado aún más graves proporciones: se ha introducido todo lo necesario para formar una sastrería completa. ¿Cómo? Diciendo que eran trajes para los empleados y género para cojines de sus carruajes. Sin embargo, tengo conocimiento de que toda esa cantidad de materiales que se introdujo para el servicio de las líneas se ha lanzado en seguida a plaza.”

Inmutable, como un dios soberano, el Ferrocarril del Este continúa cobrando su garantía sin más atraso que el que proviene de las enormes dificultades por que atraviesa el erario nacional, y continuará cobrando hasta el día 14 de enero de 1896 en que, junto con la mayoría de los ferrocarriles ingleses, rescinde el contrato mediante la percepción de 3.780.000 pesos o/s en títulos de la deuda pública externa, pagaderos en libras esterlinas en la puerta de su casa, en Londres.

Según cálculos prolijos de la Dirección General de Ferrocarriles, resumidos en el expediente C-1928-019499, iniciado por la Honorable Cámara de Diputados, desde el 20 de abril de 1875 hasta el 31 de diciembre de 1895, el Ferrocarril del Este habría percibido del Gobierno nacional, en efectivo, giros y letras la suma de 4.558.618 pesos o/s. Pero esta cifra es inferior a la realidad.

La Memoria de Obras Públicas de 1898, sintetiza los trabajos investigatorios ordenados por el ministro Civit, y de ella resulta que entre 1875 y 1895 el Ferrocarril del Este cobró 6.740.947 pesos o/s. Como para rescindir el contrato el presidente Uriburu entregó 3.780.000 en títulos, la compañía cobró en el término de 21 años, además de los ingresos propios del ferrocarril que explotaba, la suma de 10.520.947.

Para disimular, posiblemente, el carácter parcial del con-

trato de rescisión y aplacar las probables insurgencias de la opinión, el contrato de rescisión adjudica al Ferrocarril la obligación, platónica, de devolver todas las sumas cobradas al Gobierno, cuando sus ganancias netas exceden del 6%. El párrafo segundo del Convenio de Rescisión, dice: "Cuando el producto líquido exceda del 6% anual sobre el costo kilométrico establecido por la concesión, la empresa devolverá al Gobierno el expresado excedente sobre el expresado 6% hasta la cancelación de 3.780.000 pesos o/s que recibe por este convenio más las cantidades que antes de ahora haya recibido en pago de la garantía estipulada en el contrato de concesión, siendo entendido que esta devolución se hará libre de intereses."

De más está decir que la compañía jamás devolvió un centavo, ni lo devolverá motu proprio. Pero eso no fue un inconveniente para que en 1909, el ministro Ezequiel Ramos Mejía —en el momento en que la compañía del Ferrocarril del Este se refundía con el Ferrocarril Nord Este, adoptando el nombre de este último, quizás para borrar hasta los vestigios formales de sus pasadas fechorías— les concediera 6.740.947 pesos o/s en títulos de la deuda externa, a "devolver en las mismas condiciones de lo anteriormente recibido por ambas empresas".

Capitalización probable. Olvidemos por un momento esa deuda de 6.740.947 pesos o/s dada en préstamo a las dos compañías fusionadas. Supongámonos que la deuda del antiguo Ferrocarril del Este, que sigue en vigencia, no se cobre jamás, como sucederá sin duda, según lo esclarece el mismo Ramos Mejía cuando pocos años más tarde presidía esas empresas. Y, dando por definitivamente perdidos esos 10.520.947 pesos o/s abonados al Ferrocarril del Este, deduzcamos las ganancias francas y comprobables que los ingleses obtuvieron con ella.

Ante todo, es indispensable calcular el costo real probable de esa línea. No hagamos un análisis económico, que puede parecer suspicaz al lector no enterado de cómo se computan los esfuerzos económicos de los pueblos. Atengámonos a las cifras de estricta técnica capitalista. Descartemos como irreal la cifra con que se sirvieron las garantías. Los 31.215 pesos o/s por kilómetro es un disparate, sin defensa.

El F.C. Pacífico tenía garantía sobre	\$ o/s.	20.150	por Km.
El F.C. Gran Oeste tenía garantía sobre	" "	20.139	por Km.
El F.C. San Cristóbal a Tucumán tenía garantía sobre	" "	18.500	por Km.

Ya hemos dado los costos del F. C. Oeste y los del ramal de Monte Caseros a Mercedes, línea similar a la del Ferrocarril del Este. Deducimos que la tasación fiscal de 23.557,50 pesos o/s, si por algo peca, es por excesiva. Adoptémosla, no obstante. Para los 161 kilómetros del Ferrocarril del Este ese costo fiscal equivale a un capital reconocido de 3.792.757 pesos o/s. Son 161 kilómetros, porque en 1883 el Ferrocarril del Este construyó un ramalito de 6 kilómetros de longitud y fue lo único que construyó en su existencia.

Aceptemos, pues, como cierto que el capital invertido en 1875 por el Ferrocarril del Este fue de 3.792.757 pesos o/s. No discutamos el monto usurario del dividendo garantido, 7% anual. Seamos generosos y cerremos cuentas en forma similar a la trazada en los trabajos anteriores para los Ferrocarriles Oeste, Pacífico y Central Córdoba.

Desde 1875 a 1895:

Para servir al 7% sus capitales de construcción, el Ferrocarril del Este debió remitir a Londres en total durante esos 21 años	\$ o/s.	5.496.180
Las ganancias líquidas declaradas, descontadas las pérdidas, proporcionaron en esos 21 años	" "	508.297
Para completar lo necesario para el 7%, el Gobierno debió contribuir en los 21 años con	" "	4.987.883
Pero como lo entregado por el Gobierno sumó en total	" "	10.920.947
Resulta que la Empresa, además del 7% sobre sus capitales, hurtó al país una suma mayor que su propio capital, es decir	" "	5.533.064

En resumen, los capitalistas que financiaron la línea ganaron un interés del 7% sobre un capital nominal que jamás pusieron en juego; recuperaron totalmente su capital nominal, que en el más favorable de los casos era de 3.792.757 pesos o/s; ganaron, además de todo eso, 1.740.307; quedaron en posesión

de una línea que durante muchos años —hasta que el Ferrocarril del Estado auxilió esas regiones— fue la llave de paso del tráfico correntino, misionero y paraguayo; y consiguieron un capital efectivo de 5.533.064 pesos o/s, que, bajo el nombre de Ferrocarril Nord Este Argentino, pudieron emplear en construir las vías iniciales de una nueva red en la Provincia de Corrientes, en que este mismo juego, agravado por otras contribuciones extraordinarias, volverá a repetirse para mayor opulencia de Inglaterra y mayor desgracia de la República Argentina.

EXPLICACIÓN Y DISCULPA FINAL

Los trabajos que se incluyen en este libro son fruto de una labor personal en que el autor no tuvo ni la mínima colaboración ajena, ni siquiera la del amanuense que copia documentos o verifica operaciones aritméticas elementales. Todo lo que este libro encierra es una obra personal, desde su concepción hasta la más pequeña de sus realizaciones.

En el transcurso de los años de investigación, el autor no tuvo más premio que la difamación y la calumnia defensiva de las inmensas fuerzas cuyo cimiento estaba socavando con el descubrimiento de la verdad histórica. Para la maledicencia, el autor fue sucesivamente un instrumento del oro ruso, del oro yanqui y del oro nazi, y cada vez que se detuvo por imperativo de la necesidad cotidiana o por no tener materialmente dónde publicar sus trabajos, se dijo que había sido doblegado por el oro británico.

Este libro demuestra documentalmente que el llamado *Capital ferroviario británico* no es más que el producto del trabajo y de la riqueza argentinos capitalizados en favor de los financistas extranjeros, gracias a la delictuosa connivencia de los dirigentes políticos argentinos. En las contingencias a que está abocado el mundo debe ser considerado como una base en que puede fundarse la unidad de la nación. Con las ense-

ñanzas y sentimientos que de su lectura se desprenden, este libro sólo aspira a ser una de esas humildes piedras fundamentales que, hundidas en el silencio del subsuelo, soportan la gracia arquitectural de la futura estructuración argentina.

La historia del Ferrocarril Pacífico —cuya segunda parte completa la historia del Ferrocarril Andino— y las historias de los Ferrocarriles del Este y Transandino y de los antiguos Ferrocarriles del Estado que integran esta edición completa, han sido agregadas tal cual fueron originariamente publicadas desde 1935 a 1946. Las circunstancias especialmente difíciles para el autor no le concedieron la tranquilidad necesaria para rehacerlas con más detalles. El autor lamenta no haber tenido más tiempo ni paciencia —a una edad en que ambas cosas siempre faltan— para detallar algunas maniobras típicamente financieras que quizás escapen a la desprevenida perspicacia del lector, en que merced a variantes casi imperceptibles una garantía de ganancia mínima se transforma en realidad en la constitución de un capital, por parte del Estado Argentino, que se entrega al contratista para su usufructo gratuito. Tal es el caso de las variantes que se introducen en la concesión del Ferrocarril Pacífico. La ley N° 583 del 5 de noviembre de 1872 garantizaba una ganancia mínima del 7% a los constructores que invirtieran 14.800 pesos fuertes por kilómetro. Presupone la ley, como es lógico, que los contratistas son dueños del capital que se va a invertir. Pero el contratista Juan E. Clark, chileno de nacimiento, era un insolvente práctico. La Ley N° 868 del 18 de setiembre de 1877 resuelve ese problema. El Estado Argentino crea un capital comprometiéndose a pagar directamente un 7% de interés a las acciones y títulos que emitan para formar el capital y entrega los fondos líquidos obtenidos al contratista para que éste lo emplee en la construcción de la línea. La única obligación que Juan E. Clark contrae es la de entregar al gobierno argentino la mitad de las entradas brutas que proporcionará el ferrocarril. Clark no cumplió nunca con esa obligación. Transfirió sus activos realizables a una empresa con matriz en Londres y se presentó en quiebra. Los futuros investigadores a quienes interese el tema podrán consultar el expediente en los archivos del Banco Nacional en Liquidación.

El 1° de marzo de 1948, el gobierno argentino tomó pose-

sión de todos los ferrocarriles extranjeros. Parecía que el telón definitivo había caído sobre un mundo colonial que sólo ofrece recuerdos de miseria, de ignominia y de sucesiva destrucción de todos los esfuerzos argentinos para cimentar una nación verdaderamente libre e independiente. Pero detrás del desconcierto y de la confusión revolucionaria iniciada en 1955, han reaparecido los viejos testaferros que sirvieron a los intereses británicos en la elaboración y sostenimiento de su extinto imperio ferroviario. Es evidente que ellos están trabajando en el más sigiloso secreto para endeudar a los actuales ferrocarriles del Estado argentino y facilitar las maniobras futuras de readquisición, muy semejantes a las que condujeron a la pérdida de la propiedad del primer ferrocarril argentino, el Ferrocarril del Oeste. Pero eso ya no es historia y será el tema de otros trabajos defensivos. El futuro dependerá de nuestra decisión.

10 de agosto de 1957

OPORTUNIDAD DE LA NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

Es ya de público dominio y notorio que el 1º de enero de 1947 caducan algunos artículos de la ley 5315, llamada Ley Mitre. Esta caducidad ha dado pretexto a numerosas maniobras diversivas de desfiguración y fingimiento. Por eso iniciaré esta parte de mi exposición dejando indubitable y terminantemente establecido que todas las concesiones ferroviarias, sin exclusión, lo son a perpetuidad, sin cláusula alguna de retracto ni de reversión en favor del Estado concedente. Sin plazo ni límite temporal, todo crecimiento y progreso argentino continuará constreñido en su desarrollo por la inercia ferroviaria carente de estímulos nacionales. El privilegio ferroviario no caducará ni el 1º de enero de 1947 ni el 1º de enero del año 2947.

El mundo se irá enfriando, según presagian los geólogos y los astrónomos, la humanidad aterida se recogerá en cavernas, pero periódicamente, como el cometa Halley, el correspondiente sucesor de Mr. Eddy visitará el Río de la Plata para quejarse de las pérdidas, solicitar un alza de tarifas o proponer una nueva sociedad mixta, muy conveniente para los últimos argentinos.

La ley 5315 fue una ley complaciente que fue propuesta, estudiada y sancionada en 1907. Ernesto J. Tiszone, en su sereno libro sobre "Legislación Ferroviaria" dice: "El 5 de agosto de 1907 el diputado ingeniero Emilio Mitre presenta un pro-

Como final de esta edición, se ha considerado de gran valor insertar el siguiente capítulo correspondiente a la obra del mismo autor "Los Ferrocarriles deben ser del Pueblo Argentino", publicada en 1946, respetando siempre el texto aun en tiempos verbales ya superados, porque el mismo ilustra verazmente sobre la conocida *Ley Mitre*, tantas veces presentada al público en forma tendenciosa y deformada por una publicidad parcial o de intereses que no son precisamente los del pueblo argentino.

yecto de 21 artículos... que entra a discusión de la Cámara el 11 de setiembre del mismo año y es convertido en ley el día 30 del mismo mes. No deja de llamar un tanto la atención esa rapidez en discutir y sancionar una ley de tanta trascendencia. ¿Es posible que nuestros legisladores, exceptuando por cierto al autor del proyecto, hayan tenido en ese corto lapso de tiempo la clarividencia necesaria para abarcar todas las consecuencias que esta ley importaba? La Cámara de Diputados termina su cometido el 25 de setiembre y cinco días más tarde en una sola reunión, la Cámara de Senadores, habiendo discutido únicamente los diez primeros artículos, la declara ley de la Nación, siendo notificada en la misma fecha al Poder Ejecutivo, quien al día siguiente dicta el decreto de práctica, registrándola con el número 5315".

Sólo se votaron en particular los primeros artículos de la ley porque las doce campanadas fatídicas de la medianoche, en la última sesión, daban término constitucional al período legislativo de ese año. El presidente de la Cámara de Senadores le ganó la partida al reloj y antes que fuera emitida la campana postrera, intervino y dijo: "Queda convertido en ley" y nadie protestó hasta el día de hoy. Tanta diligencia no tendría parangón hasta el año 1936 en que se prorrogaron las concesiones de la C. A. D. E. y se aprobaron las leyes llamadas de coordinación.

El pretexto empleado para formular la ley 5315 fue el de unificar las concesiones ferroviarias que en adelante se acordaran. El propósito efectivo fue el de prorrogar las exoneraciones de derechos e impuestos a las empresas cuyos privilegios se habían extinguido, como las del Central Argentino, Gran Oeste, Trasandino y Central Córdoba, o legalizar y prolongar en el orden nacional las exenciones precarias o de origen provincial, como las del Oeste, las del Sud, Entre Ríos y otros ferrocarriles menores. Para estas compañías, ya existentes en el momento de la sanción de la ley, se redactó especialmente el artículo 19, uno de los que no llegó a tratar el Senado. Ese artículo dice textualmente: "Las empresas de ferrocarriles existentes podrán, dentro del plazo de 6 meses, contados desde la promulgación de esta ley, acogerse a los beneficios establecidos en el artículo 8º, siempre que se sometieran a las condiciones establecidas en el artículo 9º".

A partir de esa fecha no se estableció ninguna nueva compañía ferroviaria y no se trazaron ramales de importancia apreciable. Por tanto, los artículos que nos interesan son el 19º recién citado, y el 8º y 9º que determinan los beneficios y obligaciones, únicos que tienen vigencia para las compañías entonces existentes, que son o están fusionadas en las mismas empresas ferroviarias de la actualidad.

En la parte sustancial que interesa al tema de este trabajo, el artículo 8º de la ley 5315 dice: "Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan en el país, serán libres de derechos de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1º de enero de 1947. La empresa pagará durante ese mismo plazo y cualquiera sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al 3% del producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal. Se establecerá el producto líquido, reconociéndose como gasto el 60% de las entradas. Si los gastos excedieran de este límite, en 3 años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo. El importe del 3% del producido líquido será aplicado a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos que conduzcan a las estaciones, y en proporción a la extensión de vías en cada provincia".

El artículo noveno autoriza al Poder Ejecutivo a intervenir cuando el promedio de la ganancia supera al 6,8%, pero facilitando, implícitamente, a las empresas el medio de elevarla, puesto que se la condiciona al monto de los gastos. Dice textualmente el artículo 9º: "Las tarifas de pasajeros y carga serán intervenidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del producto bruto de la línea en 3 años seguidos exceda el 17% del capital en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en 3 años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo".

La liberación de impuestos fue ampliada por la ley 10.657, cuyo artículo 1º dice: "La exoneración de impuestos establecida

por el artículo 8º de la ley 5315, comprende además de los impuestos propiamente dichos, las tasas, contribuciones o retribuciones de servicios, cualquiera sea su carácter o denominación, con las siguientes excepciones: 1º Provisión efectiva de agua corriente y servicio de cloacas, y 2º Contribución de pavimentación en las plantas urbanas en la proporción que corresponda por las estaciones". Como esta ley está condicionada al artículo 8º de la ley 5315, caduca junto con ella y en nada modifica, por tanto, las circunstancias esenciales.

Desde esa fecha los ferrocarriles han importado del extranjero los materiales y combustibles que necesitan para su industria por más de tres mil quinientos millones de pesos, sin pagar un centavo en concepto de derecho aduanero, aunque una buena parte de esos materiales pudo haber sido provista por la industria argentina a precio más reducido del que contabilizaron entre sus erogaciones. No contribuyeron con un solo impuesto al progreso de las municipalidades que cruzan. Giraron al exterior en concepto de ganancias más tres mil cuatrocientos millones de pesos, sin abonar un centavo en concepto de impuesto a la renta, aunque las dos terceras partes de esa cifra sirvieron para abonar intereses a prestamistas hipotecarios, no a verdaderos accionistas del ferrocarril.

El 1º de enero de 1947 los ferrocarriles extranjeros comenzarán a estar sometidos a los mismos compromisos que obligan a cualquier ciudadano industrial. Deberán abonar derechos de aduana y derechos portuarios, impuestos a la renta y contribuciones territoriales y municipales. Todo lo cual asciende a la cifra aproximada de cuarenta millones anuales. Este será el resultado de la extinción de la vigencia del artículo 8º de la ley 5315. Pero al mismo tiempo se extingue la vigencia del artículo 9º por el cual las empresas se han avenido voluntariamente a limitar sus ganancias dentro de un cierto margen teórico, y a permitir la intervención del Poder Ejecutivo en sus tarifas cuando esa ganancia sea excedida. Caducadas las obligaciones que se deducen del artículo 9º, las compañías se acogerán a sus derechos emergentes de sus respectivas concesiones originarias que facultan a las empresas a determinar tarifas tales que cubran gastos y retribuyan intereses que llegan hasta alturas verdaderamente usurarias. El artículo 23 del contrato de concesión del Ferrocarril Central Argentino del 19 de marzo de 1863, apro-

bado por la ley Nº 33, dice: "El Gobierno tendrá derecho de intervenir en la fijación de las tarifas cuando los dividendos excedan del 15% sobre el capital". Otros contratos de concesión como los del Sur y Pacífico, no limitan en manera alguna los dividendos, y sólo dicen que las empresas entregarán al gobierno las sumas que excedan del 7%, para resarcirlo de las que el gobierno entregue en concepto de garantía del 7%, cuando la ganancia no llegue a esa cifra, compromiso que ninguna empresa cumplió jamás, pero no se limita el interés ni se faculta al gobierno a intervenir en la determinación de las tarifas.

La caducidad simultánea de los artículos 8º y 9º de la ley 5315, llamada Ley Mitre, pondrá, pues, al gobierno y al país frente a una encrucijada que no admite procedimientos dilatorios. Tres caminos legales arrancan de ese nudo gordiano. El primero consiste en cerrar los ojos a la realidad y dejar que la ley caduque sin tomar recaudos preventivos. Eso significaría entregar al país a la voracidad insaciable de las empresas y plantear para más adelante situaciones de hecho, difíciles de resolver o, mejor dicho, que se resolverán con redoblados beneficios para las empresas. Ellas alegarán su pleno derecho concesionario y para permitir siquiera una sombra de fiscalización exigirán recompensas de cuya magnitud es buen indicio el peticionario presentado por sir Eddy al ministro de Obras Públicas.

El segundo camino legal es el de prorrogar la Ley Mitre, sea por un plazo razonable de años, en forma precaria, mientras se estudian las soluciones de fondo, sea desembozadamente, en un gesto de desdén para la bien expresada voluntad del país y de sumisión para el extranjero. De todas maneras, precaria o definitivamente, la prórroga no sería una solución concluyente. De inmediato las empresas volverán a la carga en procura de fondos o de garantías estaduales para conseguir fondos para renovar todo el material que ha cubierto con creces su vida útil, como lo anticipó el embajador Cárcano y el mismo sir Eddy. Negarse en el futuro a contribuir con el aporte efectivo o la garantía al remozamiento de las empresas que "tanto han hecho por nuestro progreso", sería malquistarse con ellas tan decididamente como si se emprendiera el último camino, aquel por cuya iniciación está clamando toda la conciencia sana del país. El tercer camino está obliterado por el rostro áspero de la realidad en que perviven como maleficios todas las renunciaciones morales del

pasado, pero que se abre a un porvenir preñado de esperanzas. Para avanzar por este camino es indispensable el ademán tajante del que corta el nudo gordiano: es la nacionalización sin sociedades, sin pactos de retroventa ni conexiones subsiguientes. Sólo la expropiación lisa y llana clausurará una época turbia e inaugurará una era de relaciones en que la mutua comprensión entre iguales permitirá solucionar todos los problemas, como los solucionan los hombres en su vida de relación.

Durante mucho tiempo la insidia malintencionada de algunos llamados institutos de transporte y la enseñanza falaz de algunos tratadistas han difundido la creencia de que la expropiación de los ferrocarriles durante la vigencia de la ley 5315, llamada Ley Mitre, obligaría al pago de una prima excedente del 20% sobre el capital reconocido y eso es falso. Es cierto que el artículo 16 de la ley 5315 dice textualmente que: "La Nación se reserva el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas, por el monto del capital reconocido, aumentado en un 20%". Pero este artículo sólo tiene imperio sobre las concesiones acordadas con posterioridad al año 1907, no para las compañías existentes ya en ese momento, que son las actuales. Las compañías existentes sólo pudieron acogerse al artículo 8º y al artículo 9º. Esta doctrina, ajustada al texto de la ley, es la que sostiene la Suprema Corte desde el año 1936. En su sentencia del 31 de diciembre de ese año, dice la Suprema Corte: "Que la ley 5315 fue sancionada con el propósito de unificar el régimen de construcción y explotación de las líneas que "en adelante" se acordaran. Su alcance se revela en la claridad de los términos empleados en el artículo 1º, confirmado por la exposición hecha por su iniciador en la Cámara de Diputados y la de los miembros informantes de comisión en una y otra cámara al tratarse el respectivo proyecto (Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de 1907, páginas 672, 1022 y 2042. De Senadores, ídem, página 1050). Que si la ley en su última parte se refirió a las líneas existentes, fue para incorporarlas al régimen que se creaba en lo que respecta solamente a las obligaciones impuestas por los artículos 8º y 9º, en virtud de un sometimiento voluntario de su parte, pues la sola enunciación de estos dos artículos significa la exclusión de todos los demás... Que corresponde, en consecuencia, la aplicación de la ley en vigencia cuando el capital se radicó e invirtió en la obra

pública con todas las garantías de las leyes anexas, que, acaso, le sirvieron de incentivo. Esta ley es la N° 189 de setiembre de 1866, completada por las disposiciones pertinentes del Código Civil". Por tanto, salvo las que tengan cláusulas especiales en sus contratos concesionarios, los bienes de las empresas ferroviarias están en las mismas condiciones que los bienes de cualquier empresa particular; pueden ser expropiadas en cualquier momento por su valor real de uso, sin prima ni beneficio excedente.

En cuanto a los capitales reconocidos por el Poder Ejecutivo haré caso omiso de ellos, porque fueron reconocidos con arreglo al artículo 9º de la Ley Mitre y al solo objeto de aplicarla. Fueron reconocidos por decretos que para facilidad de la firma incluían decenas enteras de años. Fueron reconocidos "en masa y en mora" según la feliz expresión del diputado Rumbo, que en su carácter de interventor tuvo ocasión de resolver un poco de la miseria acumulada en la Dirección General de Ferrocarriles.

El valor de los ferrocarriles dependerá de la integridad y carácter de los negociadores y de la intensidad de la fuerza nacional que los apoye. El único criterio de tasación teóricamente aceptable es el del valor histórico, con establecimiento del costo de origen disminuido en la correspondiente depreciación por uso y amortización por tarifa, condicionado a su obsolescencia o aptitud industrial actual.

La Suprema Corte en la expropiación por el Estado del ramal del Ferrocarril Entre Ríos que va de Crespo a Hasencamp, expidió un fallo, incluido en el tomo 176, pág. 363, de sus recopilaciones, en que toma como base para la fijación del valor su capacidad para reeditar. La base de la tasación es su renta capitalizada al interés medio habitual. Naturalmente es éste un punto de vista más favorable para las empresas. El término medio de su producido anual durante los últimos diez años por todas las empresas particulares es de 85.125.936 pesos moneda nacional. Conforme a la doctrina de la Suprema Corte, que estimo anacrónica e injusta por la parcialidad en favor de los expropiados, los bienes de las empresas ferroviarias deberán expropiarse dando en cambio un capital que al interés medio rindiese anualmente esa suma. Es claro que ni aun la Suprema Corte podrá rechazar el derecho que asiste al expropiante de restar de

esa cifra las sumas necesarias para asegurar la productividad y permanencia de los bienes expropiados, es decir, que de la cantidad obtenida por la capitalización de la renta líquida debería deducirse el monto de los fondos requeridos para renovar y mantener el sistema en plenitud de rendimiento. De todas maneras, en esta materia, como en cualquier otra, el precio de las cosas varía con el ingenio, con la amplitud, con la firmeza y con la honradez de los que tratan. Desde aquí formulo votos para que si esta venturosa expectativa llega a concretarse, los negociadores argentinos merezcan por sus méritos el agradecimiento de las generaciones venideras.

Temo cansar a los lectores con la prolongación de este análisis que es, sin embargo, sumario, dada la vastedad del asunto y por eso sólo diré pocas palabras sobre la capacidad de pago de la Argentina que algunos llegan a poner en tela de juicio. No enumeraré, por tanto, las premisas que están al alcance de cualquier estudioso, de las cuales se deduce que en la actualidad sólo hay tres países capitalistas en el mundo, es decir, sólo tres países que cualquiera sea su régimen social y distributivo pueden dar al exterior más de lo que necesitan pedir del exterior. Esos tres países son Estados Unidos, Rusia y la Argentina. Los cuatro mil millones de pesos bloqueados sin interés en el exterior y los ocho mil millones estancados en las arcas de los bancos locales son la prueba palmaria de mi aserto. Podemos pagar al contado las expropiaciones y renovaciones o saldarlas con créditos que deberán, por lo menos parcialmente, cumplir las generaciones futuras. Es éste un detalle de técnica financiera de trato prematuro.

La nacionalización de los ferrocarriles que aquí postulo implica no solamente la expropiación de los bienes de las empresas privadas y extranjeras. Ese acto reducido a sí mismo, produciría un beneficio nacional indudable. Trocaría el propietario privado y extranjero por el gobierno nacional, en quien debemos sentir representados nuestros mejores anhelos. Pero el cambio debe ser más profundo. El ferrocarril debe cesar de estar al servicio de su propio interés. Debe dejar de perseguir la ganancia como objetivo. Debe cambiar por completo la dirección y el sentido de su actividad para ponerse íntegramente al servicio de los requerimientos nacionales.

Casi diría que el ferrocarril nacional deberá combatir, ante todo, contra sí mismo, contra su propia política. En busca de la ganancia el ferrocarril aniquiló a las industrias del interior. Así tenía carga de ida, con los artículos manufacturados que el interior necesita, y carga de vuelta con los productos agropecuarios que el interior produce. Ésa será una política ferroviaria que debe ser abandonada, aun con daño de los ingresos del ferrocarril, en mérito a la tonificación y fortalecimiento que recibiría el cuerpo nacional. Los puertos del litoral, fluvial y marítimo, han sido aislados para que la carga recorra la mayor distancia posible. El ferrocarril nacional, contrariando su conveniencia egoísta, deberá llevar a puerto la carga de exportación por el camino más breve. Puede decirse que el ferrocarril nacionalizado deberá operar, para bien del país, en un sentido diametralmente opuesto al que caracteriza a los ferrocarriles privados y extranjeros. Para que el ferrocarril nacionalizado pueda orientarse en el exclusivo servicio del país, es indispensable liberarlo de la tiranía del interés. El costo de la expropiación y de la renovación de materiales no debe erigirse en una tara de los ferrocarriles nacionalizados, porque entonces su política no podría diferir en mucho de la vieja y perniciosa política ferroviaria de las compañías particulares. El costo de la expropiación y de la renovación debe ser cubierto por la Nación en conjunto, con un sentido muy semejante al sentido con que se acepta la deuda de una guerra perdida. El símil no está muy alejado de la realidad. La República Argentina perdió la guerra de los transportes a causa de sus malos políticos que prefirieron servir al interés concreto del extranjero.

El capital inicial de los ferrocarriles nacionalizados deberá, en consecuencia, ser nulo. Su obligación no será la de servir un capital dado, sino la de servir la vida nacional en todas sus manifestaciones. Este novísimo criterio del servicio público puede parecer sorprendente, pero eso ocurre, simplemente, porque nos hemos acostumbrado al absurdo del viejo criterio de la utilidad directa. ¿Qué se pensaría de una instrucción pública exclusivamente dirigida a obtener un interés del cinco por ciento de los cinco mil millones que el país ha invertido en escuelas y en formar maestros? ¿Qué se pensaría de un ejército dedicado a conquistar un rédito apreciable para los capitales invertidos en su organización y armamento? Y ¿no es igualmente absurdo que el

sistema ferroviario, que es el sistema arterial y el sistema venoso, simultáneamente, del cuerpo económico nacional esté fundamentalmente dirigido hacia su propio lucro que es, generalmente, antagónico con el interés general?

La liberación de los ferrocarriles nacionalizados de la mole abrumadora de los compromisos financieros, reeditaría, de modo indirecto, inmensos, incalculables beneficios al país. Permitiría organizar los transportes con la colaboración amplia de todos los sectores de la vida nacional. Permitiría crear consejos de tarifas en todos los pueblos, para que el sentimiento y el reclamo obren directamente en las esferas directivas del ferrocarril. Permitiría crear consejos de obreros incorporados a los cuerpos directivos, tal como ocurre en Méjico, para democratizar las orientaciones fundamentales. Las tarifas serían susceptibles de rebajas sustanciales que despertarían de su letargo a extensas zonas que otrora fueron florecientes y hoy están ahogadas por el ferrocarril que fue a llevarles progreso.

Dije que el nudo gordiano tiene un rostro áspero, pero se abre sobre un camino de grandes perspectivas. De nosotros depende su realización. No esperemos que otros hagan lo que nosotros no somos capaces de hacer. Los gobiernos no pueden realizar sino aquello que los pueblos saben pedir con autoridad y con firmeza.