

dos con insistencia para justificar su participación; fundamentalmente el conflicto entre el Perú y la España constituían un atentado a la seguridad continental, obligando a las naciones americanas a ligarse «como remedio a su parcial debilidad», y en defensa del principio republicano. Por ello, a la reunión de Lima le señalaba dos finalidades: la de establecer el principio de mancomunidad americana, y la formación de una conciencia pública mediante la proclamación de ciertos principios que, sin ella, violarían las simples prescripciones de la justicia.³⁴ Se advierte en Sarmiento la persuasión de que el futuro republicano tambaleaba ante los peligros comunes que la acechaban. Sólo esta impresión, compartida por otros intelectuales, lo llevó a participar de la reunión de Lima.

LA NEUTRALIDAD HOSTIL

El conflicto entre España y el Perú se extendió a Chile, que había defendido la causa peruana atrayendo por lo tanto los reclamos de aquel país, y cuyo punto culminante sería el bombardeo que la escuadra española infligiría al puerto de Valparaíso, en el mes de abril de 1867.

La Argentina asumiría, al igual que en la crisis anterior, una posición neutral. La prensa chilena comenzó entonces a endilgar al gobierno argentino y al presidente Mitre toda una suerte de cargos que los diarios de ese país procurarían refutar. Día a día, Mitre era calificado de «traidor a la causa sudamericana», en artículos como el que reprodujo *El Ferrocarril*, de *La Patria* de Valparaíso: «La prensa que recibe inspiraciones del presidente Mitre ha declarado a Chile la más villana e infame guerra, desde que nuestra noble patria desnudó la espada contra un poder superior sin defensa de su propia honra y de los intereses de todo el continente. ¿Qué ha hecho el presidente Mitre para desvanecer el mal efecto producido por la inmundicia de esa prensa...? ¡Nada, nada! No ha tenido una palabra de fraternidad o simpatía para Chile, no se ha atrevido siquiera a asociarse a las protestas que han apoyado los representantes de Francia, Inglaterra, Prusia, Brasil, etc.... Hoy, que la guerra ha estallado en Chile a consecuencia de irregularidades y atentados idénticos al de 1864, el gobierno argentino no se ha movido. El egoísmo, y quién

sabe que otras pasiones más innobles todavía, han ahogado esta vez el grito de 1810 en la garganta de los gobernantes del Plata.

«Tristes son estos desencantos que día a día nos obligan a desterrar partidos y hombres del panteón de nuestro respeto y de nuestra simpatía. Triste es romper los ídolos a que se ha rendido por tanto tiempo el culto de la veneración y el cariño. ¡Pero sea! Entre el montón de los ídolos rotos, de las esperanzas en ruinas, el árbol de la libertad continental crece y cobra vigor; su tronco se robustece en la sangre generosa de los leales y sus ramas se extienden a todos los vientos formando ancha e inmortal bóveda sobre los pueblos de la América. Lo efímero se gasta y pasa. Lo que es eterno en sí, la patria y el derecho, se engrandece y prospera a pesar de las defecciones, los desfallecimientos y las contrariedades».³⁵

Refutando estas expresiones, la misma hoja publicó un extenso artículo titulado «El gobierno argentino acusado de traidor», cuyo contenido, sintéticamente expuesto, era el siguiente: «No comprendemos adónde se dirige la prensa chilena en sus ataques sustentados al gobierno argentino sino es a crear enemistades entre dos pueblos llamados a idénticos destinos. Ha bastado que la Nación Argentina pensara que la República de Chile ha dado motivos de reclamaciones a la España, para que la prensa de aquella nación, olvidando las simpatías ardientes que su causa ha encontrado en el corazón del pueblo argentino, tratara de levantar resistencias contrarias a la fraternidad que día a día predica entre los miembros de la familia americana. (...)

«¿No le ha bastado a la nación chilena la simpatía con que la prensa argentina la acompaña en su heroica resistencia a la imposición de la fuerza? ¿Qué más podía exigir de nosotros, de este pueblo que soporta una guerra exterior y que no tiene motivos de ofensa directa de la nación española? ¿Pretende por ventura que desvainemos la espada y corramos a saltar los Andes, como en los tiempos gloriosos de la emancipación? Sólo pensarlo sería un absurdo. (...)

«Las grandes cuestiones que afectan indirectamente un interés continental son apreciadas por la prensa chilena a la luz de un principio falso; se da por existente la solidaridad americana (que nosotros somos los primeros en aconsejar), sin fijarse en

(Sigue en pág. 59)

BOLETIN

DE HISTORIA FERROVIARIA

Septiembre de 1995

Año I - N° 1

EDITOR RESPONSABLE:
Mario Justo López

DIRECTOR PERIODISTICO
Norberto Juan Iannuzzi



ESTE BOLETIN SE EDITA CON
EL APOYO DE LA FUNDACION
MUSEO FERROVIARIO

Consejo de Administración
de la Fundación:

Presidente:

Juan P. Martínez

Vicepresidente:

Gastón A. Cossettini

Secretario:

Mario Justo López

Tesorero:

Sergio Ruiz Díaz

Vocales:

Eduardo A. Zalduendo,

Ricardo Pujals,

Jorge E. Waddell,

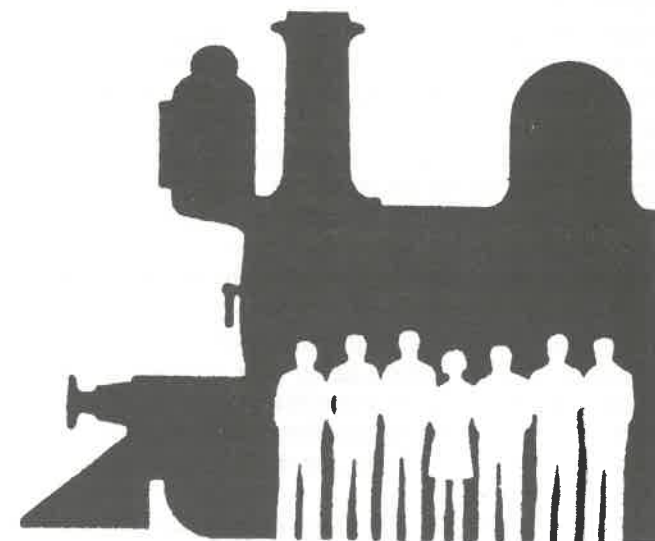
Alfredo de Múgica,

Gustavo Tagliani,

Miguel Angel Pignataro.

DIRECTOR:

Norberto Juan Iannuzzi



Fundación Museo Ferroviario

Marcelo T. de Alvear 849 - 1° «A»
(1058) Buenos Aires - Tel. 311-6838
Fax: 812-1424

EDITORIAL

La FUNDACION MUSEO FERROVIARIO se creó el 28 de mayo de 1991, con la finalidad de apoyar las tareas de preservación del patrimonio histórico ferroviario y de promover la difusión del estudio y conocimiento de la génesis ferroviaria argentina. Durante el lapso transcurrido desde entonces, muchas fueron las acciones llevadas a cabo en pos de esos objetivos. Respecto a la conservación, la propuesta principal de la Institución fue la de colaborar con el Museo Nacional Ferroviario, gestión que se vio entorpecida ante la situación creada en dicho ámbito por la liquidación de la empresa del Estado a la que todavía pertenece, Ferrocarriles Argentinos. No es mucho, en consecuencia, lo que pudo avanzarse sobre el particular; sin embargo, en lo concerniente a la difusión de la historia ferroviaria, la FUNDACION puede exhibir una extensa lista de realizaciones, especialmente en el campo de las publicaciones.

La concreción de la edición del Boletín de Historia Ferroviaria, que se inicia en este número, puede ser considerada como la culminación de esa labor de apoyo a la difusión de la historia ferroviaria. Ello ha sido posible, fundamentalmente, por la predisposición de quienes dirigen y hacen TODO ES HISTORIA, con quienes la FUNDACION MUSEO FERROVIARIO ha llegado a un acuerdo que permite afirmar por anticipado la continuidad del Boletín en sucesivas entregas.

La idea concretada ha sido la de publicar el Boletín trimestralmente, los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año, como suplemento de TODO ES HISTORIA. El Boletín recibe así, desde el comienzo, el respaldo de esta prestigiosa publicación histórica, consolidada en sus veintiocho años de vida a partir de su rigor y seriedad. También logra una llegada a innumerables lectores en virtud de los diez mil ejemplares distribuidos en todo el país, cantidad muy difícil, sino imposible, de alcanzar para una revista periódica especializada.

Pretendemos dar vida a una publicación dinámica, que trabaje una fecunda relación con los lectores y que su contenido se vaya transformando y enriqueciendo en base a ella. En principio, y ésa será nuestra oferta, cada Boletín contendrá una sección de novedades, en la que se hará mención a los libros últimamente aparecidos sobre el tema del pasado ferroviario y en la que se comentará además la actividad de instituciones dedicadas a la preservación ferroviaria. Se complementará con dos artículos de fondo sobre el ferrocarril en su relación con la historia política y económica, o sobre cuestiones que hacen al sistema ferroviario considerado en sí mismo desde sus orígenes. Cada número desarrollará también una biografía de una personalidad vinculada con la gesta de los ferrocarriles argentinos, y presentará una sección fotográfica que ilustrará temas de los trenes de antaño. Finalmente, una sección de cartas de lectores nos posibilitará mantener un fluido contacto con todos aquéllos que reciban el Boletín. Esta es, en definitiva, la propuesta que, con voluntad de protagonismo y confianza, hoy emprendemos.

Formulario de un certificado de registro de acciones del Ferrocarril Central Argentino. El formulario corresponde a la primera época de la Compañía, pues consta el capital tal cual había sido emitido hacia 1870. Las transferencias de acciones debían registrarse en los libros de la Compañía para que su propietario pudiera ejercer los derechos que correspondían.



LAS

FORMAS DEL CAPITAL FERROVIARIO

por Mario Justo López

En la Argentina, el ferrocarril no fue introducido como consecuencia del grado de evolución del sistema económico y social, ni como paso siguiente de un desarrollo progresivo del sistema de transportes. Su incorporación se basó en la intención de servir de impulso a esa transformación, demorada por años por la tradición colonial española y el régimen ultraconservador de Juan Manuel de Rosas. Cuando se comenzó a pensar en la construcción de vías férreas, no había empresarios o capitalistas con interés y capacidad para hacerse cargo de esa actividad. Tampoco existían en el sistema jurídico normas adecuadas que posibilitaran la formación de sociedades de grandes capitales repartidos en un número indeterminado de inversores.

Es cierto que la carencia de normas no había impedido el surgimiento de algunas sociedades: el Banco de Descuentos en 1822, la Sociedad Rural Argentina (una empresa agropecuaria diferente de la cámara empresaria que se fundaría en 1866) en 1826, la Sociedad Pastoril de Merinos en 1836, la Sociedad Pastoril de Amigos del País en 1837; todas ellas recurrieron a la forma de la

CENTRAL ARGENTINE RAILWAY COMPANY, LIMITED.

INCORPORATED UNDER "THE COMPANIES ACT, 1862."

FROM ROSARIO TO CORDOVA.

AUTHORISED CREATION AND ISSUE £1,300,000.

STOCK CERTIFICATE No. [REDACTED]

This is to Certify that

_____ has on this day been registered in the books of the Company as the Proprietor of _____ Shares Stock of the CENTRAL ARGENTINE RAILWAY COMPANY, LIMITED, subject to the regulations of the Company for the time being.

Given under the Common Seal of the Company, this

day of _____ 18__

Secretary.

Directors.

N.B.—No person can claim to be registered as a Member for any amount of Stock less than £20, nor will any fraction of a pound be registered. This Certificate must accompany any Deed of Transfer when left for Registration, whether for the whole or any part of the Stock, but its possession does not confer any Title to the Stock, which is only transferable by Deed duly registered in the Company's books.

sociedad por acciones, con limitación de responsabilidad a los socios por el monto del capital suscrito por cada uno.

Pero el número era muy reducido y cada sociedad se regía por sus propias normas, creando una situación de incertidumbre sobre su validez frente a terceros. Un decreto del presidente Rivadavia, del 24 de agosto de 1826, exigía autorización legislativa para que una sociedad anónima pudiera funcionar. Pero la norma había sido olvidada; después de Caseros, con el ambiente creado en Buenos Aires por la preeminencia del Partido Liberal, la ausencia de una legislación sobre sociedades fue vista como un obstáculo a la transformación económica. Así, Bartolomé Mitre decía en mayo de 1852, en *Los Debates*, que era una necesidad plantear «qué legislación conviene adoptar para dar base sólida a las sociedades anónimas, impulsando por medio de ellas el espíritu de empresa particular, palanca poderosa sin la cual no removeremos uno solo de los obstáculos que obstruyen el camino del progreso general».¹

Cuando en el Estado de Buenos Aires surge la idea de construir un ferrocarril,

la situación de la legislación no había cambiado. Ante ello, en el proyecto de ley de concesión, los promotores del Ferrocarril Oeste pensaron en recurrir a la idea de sociedad común, de responsabilidad ilimitada para todos sus miembros, pero el consejo de Dalmacio Vélez Sársfield influyó en las discusiones en el seno de la legislatura y la ley del 9 de enero de 1854, que autorizó la construcción de una línea férrea del centro de Buenos Aires a Floresta, dispuso que los concesionarios formaran una sociedad anónima y fijó algunas reglas para la misma: las acciones debían ser suscriptas a la par y en forma libre para cualquier persona, con preferencia para las establecidas en Buenos Aires. En marzo siguiente se redactó el estatuto de la nueva sociedad y en él se estableció que las acciones podían ser al portador o nominativas, que su valor (\$ 2.500 m/c) podía pagarse en cinco cuotas, «a medida que fuere necesario», y que cada cuatro acciones correspondía un voto, no pudiendo una persona acumular más de cinco votos. Por ley del 29 de septiembre, siempre de 1854, se fijó el capital en \$ 10.000.000 m/c y se ratificó el valor de cada acción y su pago en

cuotas. La empresa garantizaba un interés del 6% anual a los accionistas.²

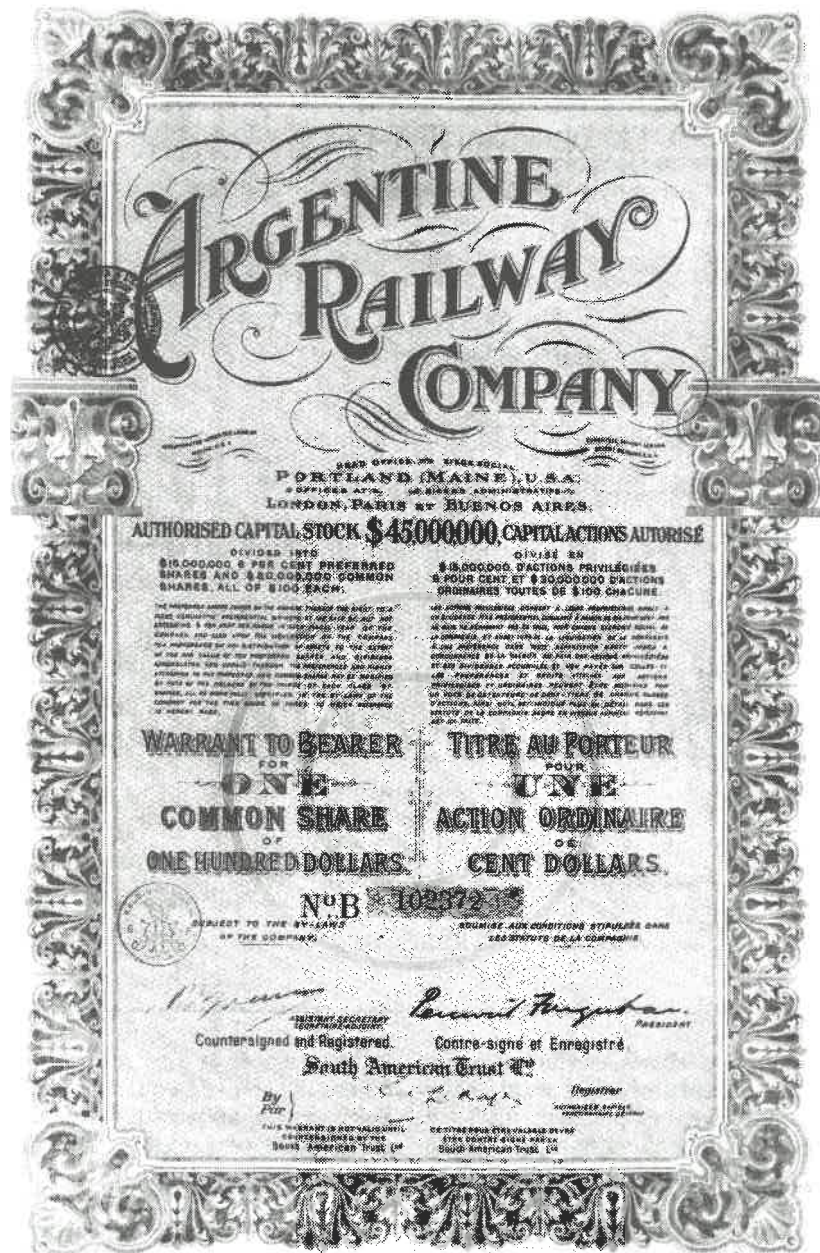
La concesión del Ferrocarril a San Fernando siguió los pasos de la del Ferrocarril Oeste. La ley del Estado de Buenos Aires del 27 de junio de 1857, además de autorizar su concesión a favor de Eduardo Augusto Hopkins, autorizó la formación de una sociedad anónima. Los estatutos de la misma fueron aprobados por decreto del 26 de agosto siguiente.³ En ambos ferrocarriles fue muy difícil obtener suscripciones de acciones. En el caso del Ferrocarril Oeste fue el estado provincial el que aportó el capital necesario para su construcción, y en 1862 adquirió su propiedad pagando el precio de las acciones. En el Ferrocarril a San Fernando, la sociedad local no pudo cumplir los plazos de la concesión. Un decreto del 25 de febrero de 1862 declaró su caducidad y su renovación a favor de una nueva sociedad formada en Londres.⁴

Para ese entonces el país ya contaba con Código de Comercio que legislaba sobre sociedades anónimas. En octubre de 1859 había sido aprobado el proyecto redactado por Eduardo Acevedo y Dalmacio Vélez Sársfield como código del

LAS FORMAS DEL CAPITAL FERROVIARIO

Estado de Buenos Aires. En septiembre de 1862, el mismo texto fue adoptado como Código de Comercio de la Nación⁵. Sin embargo, las empresas ferroviarias que se fueron incorporando en lo sucesivo fueron todas —salvo excepciones de poca importancia— sociedades anónimas extranjeras, aunque con representación local, o empresas del Estado, nacional o provinciales. La falta de adaptación del derecho argentino a las necesidades de una gran empresa capitalista, como eran las ferroviarias, no parece haber sido una causa fundamental de la ausencia de sociedades ferroviarias nacionales. Es cierto que las disposiciones del Código de Comercio no eran muy flexibles y que debieron ser modificadas en forma sustancial en 1889, pero lo que era un impedimento para el surgimiento de sociedades era, en realidad, la falta de interés de los inversores locales, que preferían destinar sus capitales a actividades más conocidas por ellos y que no requerían sumas tan elevadas como los ferrocarriles⁶.

Londres era en la segunda mitad del siglo XX el principal mercado de capitales, seguido muy de lejos por París. Esa circunstancia, y la especial relación establecida en el Río de la Plata por comerciantes ingleses desde el surgimiento de la Argentina como Nación independiente, posibilitaron que los capitales británicos se volcaran a la actividad ferroviaria en nuestro país. Para cuando lo hicieron, la figura de la sociedad anónima en el derecho inglés estaba bien arraigada. Desde 1837 se había facilitado su difusión. En 1844 se estableció el requisito del registro como condición de la personería, y en 1856 el trámite de la registración fue simplificado. En 1862 se dictó la Companies Act, que, modificada en los años 1867, 1880, 1883 y 1886, sirvió de marco para la creación de todas las compañías ferroviarias argentinas de capital inglés, que adoptaron la forma de Public Limited Companies, es decir, sociedades anónimas cuyas acciones podían cotizarse en la bolsa. De acuerdo a las normas de cada derecho positivo y al particular estatuto de cada sociedad, resulta una forma específica de organización y de distribución de su capital en acciones. Pero, en general, pueden hacerse algunas afirmaciones válidas para cualquier sociedad anónima.



Acción de la Argentine Railways Company, empresa creada en julio de 1912 por el aventurero y hombre de negocios norteamericano Percival Farguhar, para tomar el control de las compañías ferroviarias F.C. Prov. de Santa Fe, Entre Ríos y Nordeste Argentino. La empresa fracasó, fue a la quiebra en 1914 e hizo perder su capital a infinidad de pequeños ahorristas que habían suscripto sus acciones.

«La acción representa una parte alicuota del capital social y cada una de estas partes, cuya adquisición es requisito necesario y a la vez suficiente, para formar parte de la sociedad (...). El número de acciones que cada uno posee influye en su participación cuantitativa dentro de la sociedad (...). Asimismo, los derechos sociales inherentes a la acción se incorporan a un documento con la categoría de título valor⁷.

Las acciones pueden ser ordinarias cuando no otorgan beneficios patrimoniales especiales ni reconocen posterga-

ciones. En cambio, son preferidas aquellas que conceden algún derecho patrimonial distinto de los propios de las acciones comunes, ya sea sobre el dividendo o sobre la cuota de liquidación. Las acciones diferidas, por el contrario, cobran dividendos después de que las ordinarias hayan cobrado un mínimo estipulado. Las acciones pueden ser de voto simple o de voto plural.

Las preferidas pueden carecer de voto. Según el modo de circular, las acciones pueden ser al portador o nominativas. Además de las acciones, las

sociedades anónimas pueden emitir otros títulos, que no son parte del capital social, pero que se asemejan a las acciones. Los más difundidos, y muy usados por las compañías ferroviarias argentinas, son los debentures. Son títulos negociables que se emiten para reunir una suma importante de dinero que la sociedad se obliga a devolver a cierto plazo. La deuda contraída se fracciona en partes alicuotas representadas por dichos títulos, cuyo tenedor es, formalmente, un acreedor de la sociedad. El interés se conviene de antemano, así como también la forma de amortización. Los portadores pueden reunirse en asamblea y tener un representante en la sociedad. Pueden ser convertibles en acciones y gozar de garantía prendaria o hipotecaria. A diferencia de las acciones preferidas, que para dar derecho al cobro del dividendo requieren utilidades, los debentures dan derecho al pago de la renta por el simple transcurso del tiempo⁸.

A pesar de su diferente significado jurídico (las acciones representan el capital social y sus tenedores son propietarios de una parte de la sociedad, mientras que los debentures son sólo la instrumentación de una deuda), para el inversor corriente tanto acciones como debentures son títulos que tienen un valor de cotización y prometen una renta formada por la posible suba de ese valor y los dividendos o intereses a pagar. Quien compra acciones de una sociedad en la bolsa no está pensando en comprar parte de la sociedad sino tratando de efectuar una inversión lucrativa a corto, mediano o largo plazo.

Lo mismo ocurre con los debentures. La preferencia por uno u otro título, y en consecuencia su valor, estará dada por las perspectivas económicas de la sociedad. Distinta es la cuestión cuando se trata de la compra o venta de un paquete accionario, que puede llevar a ganar o perder el control de la administración de la sociedad. En la sociedad anónima de gran capital, la propiedad en sentido jurídico (el derecho de dominio) y en sentido social (el poder de dirigirla) están, normalmente, disociadas. Esta es una de las características fundamentales del capitalismo moderno que muchas veces ha pasado inadvertida⁹.

Las empresas ferroviarias argentinas fueron, en su mayoría, sociedades de gran capital que recurrieron a emisiones de acciones y debentures de acuerdo a las perspectivas del mercado de capitales. «En las empresas ferroviarias —recuerda Alejandro Bunge—, como en algunas otras, las obligaciones (debentures) tienen un carácter, diríamos, más orgá-

nico que un simple crédito¹⁰. Con frecuencia se emiten simultáneamente con las acciones. Los representantes de los debenturistas eran admitidos en la compañía, y la garantía era el capital en acciones y la misma inversión del producto de los empréstitos. Las distintas clases de acciones usuales en las empresas ferroviarias eran «primera preferencia», «segunda preferencia», etc. y acciones «ordinarias».

Las acciones preferidas se emitían con un interés fijo y diferenciable en cada serie. Del fondo total de utilidades, y después de pagar los intereses fijos de los debentures, se pagaba la utilidad fijada a la primera serie, del excedente se pagaba a la segunda, y así sucesivamente. El saldo correspondía a las acciones ordinarias. A veces las acciones de una empresa pasaban a ser, de hecho, debentures respecto de otra compañía compradora o administradora¹¹.

Una modalidad especial de acciones, adoptada por el Ferrocarril Sud y luego por el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, fue la de las llamadas *extension shares* (acciones para extensiones). Proyectado un nuevo ramal, la compañía emitía acciones por el monto de capital necesario para pagar su construcción. Las acciones así emitidas gozaban de una preferencia por un dividendo calculado a una tasa inferior que la que normalmente cobraban las acciones ordinarias. De esa manera el menor rendimiento del nuevo ramal no afectaba el dividendo general. Al cabo de un tiempo, cuando la nueva línea ya se había desarrollado, las *extension shares* se convertían en acciones ordinarias.

En 1882, el Ferrocarril Sud tenía acciones ordinarias por £ 2.000.000, *extension shares* por £ 1.000.000 y debentures por £ 770.135. Las segundas gozaban de un interés del 6%, cuando el dividendo para las ordinarias había sido del 10% en 1881. Esas acciones para ex-

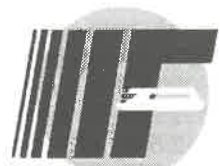


tensión se convertirían en ordinarias el 30 de junio de 1885¹². Las *extension shares* habían sido emitidas para financiar las construcciones hacia Bahía Blanca y Tandil¹³. La Compañía volvió a emitir este tipo de acciones en 1885 y 1890 (ramales a Mar del Plata, Tres Arroyos y al Riachuelo) y 1894 (sin precisar ramales)¹⁴. El Ferrocarril Buenos Aires y Rosario emitió *extension shares* por £ 550.000 (ramal a Sunchales) en 1885 y por £ 2.000.000 (extensión a Tucumán) en 1887¹⁵.

Las empresas recurrían a los distintos tipos de títulos para reunir capital según sus propias características, pero también influían las condiciones del mercado y las perspectivas de rendimiento de cada explotación.

El Ferrocarril Central Argentino no pudo reunir el capital inicial de £ 1.600.000 en acciones ordinarias en 1865. Después de haber emitido acciones por un millón, cuya integración fue bastante

HABLANDO DE HISTORIA,
NOSOTROS, HACE
POCO MAS DE
UN AÑO, ESTAMOS
ESCRIBIENDO LA NUESTRA.



FERROVIAS S.A.C.

UN TREN A SU SERVICIO

CONCESIONARIO DEL FC BELGRANO NORTE

LAS FORMAS DEL CAPITAL FERROVIARIO

difícil, debió esperar un tiempo. Finalmente, emitió £ 300.000 en acciones, que suscribió el gobierno argentino y £ 300.000 en debentures que recibieron los constructores¹⁶. La suspensión de la convertibilidad del peso moneda nacional a fines de 1884 creó desconfianza en el mercado de capitales de Londres.

Las nuevas emisiones de capital de las compañías de ferrocarriles debieron hacerse en acciones preferidas o debentures. El Nordeste Argentino, al poco tiempo de su creación, tenía un capital de £ 6.200.000, de las cuales sólo £ 500.000 eran acciones ordinarias. Lo mismo ocurrió con el Bahía Blanca y Noroeste¹⁷. Si prestamos atención a las compañías más importantes podemos observar como en ellas el capital se

distribuía entre las distintas clases de títulos. A continuación se presenta una comparación entre el capital de los Ferrocarriles Sud, Central Argentino/Buenos Aires y Rosario y Buenos Aires al Pacífico, en 1890, 1906 y 1916¹⁸.

Los años elegidos son importantes en la historia ferroviaria argentina. El año 1890 marca el fin de la mejor década para las compañías. El Sud y el Central Argentino obtuvieron en ella rendimientos excepcionales, no igualados después. El Buenos Aires y Rosario y el Central Argentino eran entonces compañías distintas y rivales. Los capitales de 1906 son los anteriores a la sanción de la ley 5315, llamada «Ley Mitre», que estableció un régimen uniforme para todas las concesiones ferroviarias¹⁹. Para ese año, el Buenos Aires y Rosario había tomado control del Central Argentino, pero la fusión no había sido aprobada por el gobierno argentino. El año 1916 marca el fin del período de la historia ferroviaria iniciado en 1886²⁰ y el fin de la expansión del sistema ferroviario argentino.

Las anualidades del Ferrocarril Oeste que figuran en las cuentas del Sud y del Central Argentino eran los títulos emitidos para la compra de los ramales Temperley-Cañuelas (Sud) y Luján-Pergamino-San Nicolás-Junín (FCCA).

Los títulos (acciones, debentures) al cotizar en la bolsa cambiaban su valor de acuerdo a las perspectivas de las empresas. En principio, los debentures, por ser de renta fija, no oscilaban mucho, mientras que los cambios en el valor de las acciones eran muy grandes.

El valor máximo se alcanzó en 1889. La crisis de 1890 hizo disminuir los precios, y nunca más las acciones alcanzaron los valores anteriores. La Primera Guerra Mundial produjo una nueva caída. A partir de 1930 su valor fue disminuyendo hasta llegar a la cuarta parte del valor nominal al momento de la compra por el gobierno argentino. El cuadro que sigue muestra las cotizaciones máxima y mínima de las acciones ordinarias para 1889, 1890, 1906 y 1916²¹, de los Ferrocarriles Sud y Buenos Aires y Rosario/

Año	FC Sud		FC BAR		FCCA	
	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
1889	217	185	183	163	212	174
1890	186	159	169	135	181	88
1906	144	128	120	111	-	-
1916	90	76	-	-	89	70

carriles Sud y Buenos Aires y Rosario/Central Argentino.

El capital representado por los títulos emitidos (acciones, debentures, etc.) no siempre coincidía con el reconocido por el Estado. Por aplicación de la Ley Mitre, y su decreto reglamentario, la Dirección General de Ferrocarriles podía impugnar determinadas sumas: «No se admitirá como parte del capital en acciones y obligaciones sino las emitidas para obtener un capital efectivo para la adquisición de bienes, obras o líneas pertenecientes a otras empresas, debiendo ser excluidas de ese rubro las partidas no autorizadas por el PE correspondientes a la explotación, y las emisiones que no respondan a valores reales» (art. 4º, decreto reglamentario).

En 1916, los capitales financieros (títulos emitidos, suscriptos e integrados) de las Compañías Sud, Central Argentino, Oeste, Buenos Aires al Pacífico, Central Córdoba, Provincia de Santa Fe, Rosario a Puerto Belgrano y Compañía General de Buenos Aires, ascendían a:

\$ 1.242.061.699 o/s (aproximadamente £ 248.412.300), mientras que los reconocidos llegaban a:

\$ 1.099.364.391 o/s (aproximadamente £ 219.872.800)²². El estudio del capital de las empresas ferroviarias argentinas ofrece interesantes datos.

En el campo jurídico, muestra el atraso normativo respecto de las realidades económico-financieras. Pero también aporta datos e ideas para el estudio de las costumbres comerciales, y sobre el capitalismo moderno y de grandes empresas. Además de hacer ver peculiaridades ferroviarias, como las acciones para extensión, abre la perspectiva para el estudio del rendimiento de las inversiones extranjeras en el campo ferroviario, sobre todo del punto de vista del pequeño inversor, asunto éste poco examinado en nuestra historiografía.

NOTAS:

1. Citado por JOSÉ M. MARILUZ URQUIJO (1965), pág. 54. En esta obra se hace una exhaustiva revisión del tema de las sociedades anónimas de 1810 a 1858.

2. MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1991), pp. 35 y 36.

3. MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1991), pp. 87 a 89.

4. MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1991), pp. 47/48 y 90/91.

5. VÍCTOR TAU ANZOÁTEGUI (1977), pp. 331 y 332. RICARDO ZORRAGUÍN BECÚ (1992), pág. 377.

6. Explicaciones alternativas sobre la falta de inversiones de capitales locales en ferrocarriles en América latina pueden verse en COLIN M. LEWIS (1991), pp. 2 y 3. Las excepciones para la Argentina fueron el Ferrocarril Oeste Santafesino (ver MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1994), Cap. XI) y el Ferrocarril Central de Buenos Aires.

7. ENRIQUE ZALDÍVAR y otros (1980), Vol. III, pág. 219. En general seguimos a esta obra (en sus pp. 223, 227, 255, 268/9, 273/4, 276/8, 343 y 360/3) en la exposición que sigue.

8. En el derecho argentino fueron introducidos por la reforma del Código de Comercio de 1889 y luego regidos por la ley 8875 de 1912.

9. RALF DAHRENDORF (1979), pp. 37/40, donde en base a esta idea crítica la teoría de Marx y su propuesta para terminar con la sociedad de clases.

10. ALEJANDRO E. BUNGE (1918), pág. 10.

11. ALEJANDRO E. BUNGE (1918), pp. 10 y 11.

12. Prospectus Buenos Ayres Great Southern Railway Company Ltd., *Memoranda for Mr. Burdett's Statistical Book*, London, 1882.

13. Prospectus Buenos Ayres Great Southern Railway Company Ltd., *Bahía Blanca and Tandil Extension Shares*, London, 1882.

14. Prospectus Buenos Ayres Great Southern Railway Company Ltd., *Issue of 55000 Sunchales extension shares*, London, 1890; Idem. *Five per cent. extension shares*, London, 1894.

15. Prospectus Buenos Ayres and Rosario Railway Company Ltd., *Issue of 55000 Sunchales extension shares*, London, 1885; Idem, *Proposed extension to Tucumán*, London, 1887.

16. Report (3rd), pág. 4; Report (4th), pág. 2.

17. COLIN M. LEWIS (1983), pp. 80/82.

18. Los datos de 1890 están tomados de J.R. CARTER (1891), pp. 3, 12, 19 y 27 y J.R. CARTER (1892), pág. 5. Los de 1906 de BRADSHAW'S (1907), pp. 453, 455 y 459 y los de 1916 de BRADSHAW'S (1917), pp. 476, 479 y 483/4.

19. MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1982), pp. 231/2.

20. MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1991), pp. 9/10.

21. La fuente para 1889/1890 es COLIN M. LEWIS (1983), pág. 78.

Para 1906 es BRADSHAW'S (1907), pp. 457/460 y para 1916 es BRADSHAW'S (1917), pp. 480/485.

22. ALEJANDRO E. BUNGE (1918), pp. 18/20. En este artículo el autor hace un detallado estudio del capital ferroviario y el tema del «aguamiento».



Southern Railway Company Ltd., *Extension Shares 1890*, London, 1890; Idem. *Five per cent. extension shares*, London, 1894.

15. Prospectus Buenos Ayres and Rosario Railway Company Ltd., *Issue of 55000 Sunchales extension shares*, London, 1885; Idem, *Proposed extension to Tucumán*, London, 1887.

16. Report (3rd), pág. 4; Report (4th), pág. 2.

17. COLIN M. LEWIS (1983), pp. 80/82.

18. Los datos de 1890 están tomados de J.R. CARTER (1891), pp. 3, 12, 19 y 27 y J.R. CARTER (1892), pág. 5. Los de 1906 de BRADSHAW'S (1907), pp. 453, 455 y 459 y los de 1916 de BRADSHAW'S (1917), pp. 476, 479 y 483/4.

19. MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1982), pp. 231/2.

20. MARIO JUSTO LÓPEZ (H) (1991), pp. 9/10.

21. La fuente para 1889/1890 es COLIN M. LEWIS (1983), pág. 78.

Para 1906 es BRADSHAW'S (1907), pp. 457/460 y para 1916 es BRADSHAW'S (1917), pp. 480/485.

22. ALEJANDRO E. BUNGE (1918), pp. 18/20. En este artículo el autor hace un detallado estudio del capital ferroviario y el tema del «aguamiento».

BIBLIOGRAFIA:

BRADSHAW'S (1907) *Railway Manual Shareholders Guide and Official Directory 1907*, London, Henry Blacklock and Co., 1907.

BRADSHAW'S, (1917) *Railway Manual Shareholders Guide and Official Directory 1917*, London, Henry Blacklock and Co., 1917.

ALEJANDRO E. BUNGE (1918), «El capital ferroviario», en *Revista Argentina de Ciencias Políticas*, 1.2/5/1918, Año VIII, Buenos Aires, Imprenta de José Tragant, 1918.

J.R. CARTER (1891), *South American Railways: Argentina*, London, F.C. Mathieson and Sons, 1891.

J.R. CARTER (1892), *South American Railways: Argentina and Uruguay*, London, F.C. Mathieson and Sons, 2nd. ed., 1892.

RALF DAHRENDORF (1979), *Las clases sociales y su conflicto en la sociedad industrial*, Madrid, Ed. Rialp S.A., 4ta. ed., 1979.

Buenos Ayres Great Southern Railway Company Ltd., *Memoranda for Mr. Burdett's* N° 338 - *TODO ES HISTORIA* • 49

1890

FERROCARRIL SUD

a. ordinarias £ 5.000.000
a. extens. 5% £ 1.500.000
a. pref. 5% £ 5.500.000
debentures 4% £ 2.500.000
£ 14.500.000

BUENOS AIRES Y ROSARIO/CENTRAL ARGENTINO

a. ordinarias £ 1.252.000
a. pref. 7% £ 334.200
a. ext. Sunch. £ 413.460
a. ext. Tuc. £ 2.000.000
a. extensión £ 1.000.000
debentures 4% £ 2.000.000
£ 7.000.000

BUENOS AIRES AL PACIFICO

a. ordinarias £ 500.000
a. pref. 5% £ 500.000
debentures 5% £ 2.370.000
debent. 4,5% £ 500.000
£ 3.870.000

1906

a. ordinarias £ 15.000.000
debentures £ 8.100.000
debent. 4,5% £ 1.032.930
a. pref. 5% £ 4.000.000
a. ext. 4% £ 3.000.000
£ 31.132.930

a. ordinarias £16.786.950
a. pref. 7% £ 4.636.480
a. difer. £ 811.800
BAR deb. 4% £ 4.551.800
FCCA deb. 6% £ 442.305
FCCA deb. 4% £ 733.432
FCCA deb. 3,5% £ 1.117.207
Nvo. deb. 4% £ 948.200
Anual FCO 4,5% £ 2.017.500
£32.044.574

a. ordinarias £ 4.000.000
a. 1a. pref. 5% £ 1.200.000
a. 2a. pref. 5% £ 1.000.000
1 debent. 4% £ 2.755.000
2 debent. 4,5% £ 1.945.000
debentures £ 750.000
£ 11.650.000

1916

a. ordinarias £ 29.090.000
debentures 4% £ 15.605.797
debent. 4,5% £ 1.032.930
Anual FCO 4,5% £ 242.600
a. pref. 5% £ 8.000.000
£ 53.971.327

a. ordinarias £28.186.950
a. pref. 4,5% £ 9.695.718
a. diferidas £ 811.800
debentures 4% £13.436.940
FCCA deb. 3,5% £ 113.364
Anual FCO 4,5% £ 2.017.500
Notes 6% £ 1.000.000
Notes 5% £ 2.000.000
£57.262.272

a. ordinarias £10.000.000
a. 1a. pref. 5% £ 1.200.000
a. 2a. pref. 5% £ 1.000.000
1 deb. 4% £ 2.925.000
1 deb. 4,5% £ 2.075.000
debentures 5% £ 4.000.000
debent. 4,5% £ 7.942.673
£29.142.673

NOVEDADES LIBROS

H. R. STONES, *British Railways in Argentina, 1860-1948*, London, PE Waters y Fundación Museo Ferroviario, 1993.

Este libro, de 87 páginas, cuidadosamente impreso en Gran Bretaña con 91 fotografías perfectamente reproducidas, además de mapas, planos y dibujos, contiene la descripción de las empresas ferroviarias británicas que actuaron en la Argentina, hecha por H. R. Stones, que trabajó 28 años, de 1920 a 1948, para el Ferrocarril Central Argentino. El libro brinda abundante y correcta información ordenada desde un punto de vista ferroviario: material rodante; vías, puentes y túneles; señalización, telégrafos y control telefónico de trenes, y concluye con breves historias de 23 compañías ferroviarias de capital británico. Al final del libro, una bibliografía y un apéndice suministran datos adicionales para el lector interesado en llevar adelante estudios sobre el tema. Pero la obra de Stones, además de su contenido informativo, tiene un valor adicional: el del testimonio. El libro ofrece la visión de un funcionario inglés que vino a trabajar a la Argentina en la época del esplendor de sus ferrocarriles, la década del veinte, y que permaneció

aquí hasta la nacionalización. Se destaca en él la importancia de la inversión y el esfuerzo empresario británicos que, en palabras del propio autor, «fue probablemente el logro más importante y destacado de inversiones ferroviarias en un país extranjero». En ese sentido, es una obra única y de imprescindible lectura para conocer el pasado ferroviario de nuestro país.

EMILIO SCHICKENDANTZ y EMILIO REBUELTO, *Los ferrocarriles en la Argentina, 1857-1910*, Buenos Aires, edición de la Fundación Museo Ferroviario, 1994.

Se reúnen en este volumen de 248 páginas, con 12 fotografías y 6 mapas, dos trabajos, uno de cada autor, publicados originariamente en 1910 y 1911. El texto de Emilio Schickendantz presenta una evaluación crítica de la política ferroviaria nacional hecha en el momento cumbre del Centenario. Con preclara lucidez, el autor describe las características generales del sistema ferroviario, señalando los aciertos y errores cometidos hasta ese momento y cuyas consecuencias llegan hasta nuestros días. Los capítulos de Emilio Rebuelto constituyen la primera historia detallada de los ferrocarriles argentinos, y contienen datos difíciles de hallar en otras fuentes. Abarcan el período desde la aparición del ferrocarril en la Argentina hasta la década de los noventa. La edición de este libro pone al alcance del lector interesado dos obras poco difundidas, en razón de su aparición en forma de artículos en publicaciones periódicas, y que son una importante contribución a la historiografía ferroviaria argentina.

**Si el tránsito
se pone pesado
agarre por acá**

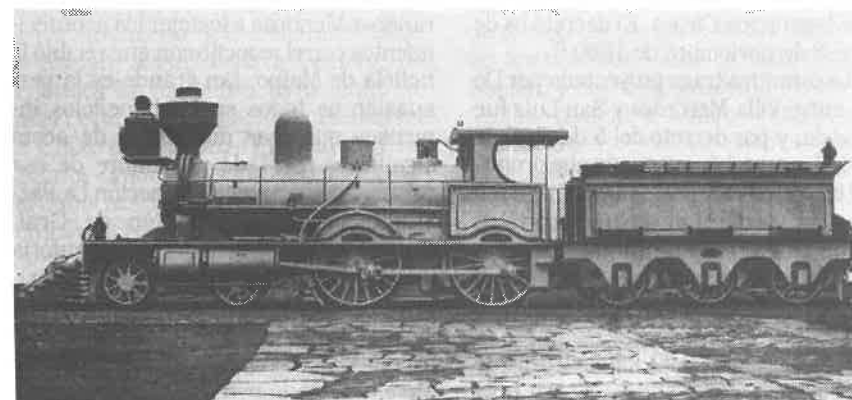
**El subte es la manera más
rápida de llegar**

METROVIAS
En tren de cambiar.



EL FERROCARRIL ANDINO LLEGA A MENDOZA

por **Garcés Delgado**



Locomotora para servicio de pasajeros número 29, identificada con el nombre de Uruguay, fabricada por la empresa Bayer Peacock de Manchester en 1884. Integró el parque del Andino hasta 1886, cuando se la afectó a la Cía. del Gran Oeste Argentino. Estuvo en operaciones hasta el año 1925.

EL PAÍS HACIA FINES DE LA DÉCADA DE 1860

Estando en construcción la línea férrea de capital británico del Central Argentino concedida a don Guillermo Wheelwright en 1857, entre Rosario y Córdoba, ¹ nació la idea de unir un lugar intermedio de la misma con la región de Cuyo. Así surgió, como punto de partida, la por entonces recién fundada localidad cordobesa de Villa María en 1867, ² ubicada a la vera del río Tercero, frente a la antigua Villa Nueva, en donde había estado instalada la histórica Posta del Paso de Ferreyra ³, especie de llave maestra que comunicaba a carretas y mensajerías que provenían de Cuyo por Río Cuarto, hacia Córdoba y Buenos Aires.

Eran los tiempos postreros de la guerra con el Paraguay, y de la presidencia de Mitre, en los que se proponían febriles iniciativas de sembrar de vías férreas el extenso territorio nacional. También en los que se formulaba con fuerza la determinación de erigir la capital en el interior de la República. Para eso, don Ovidio Lagos había fundado, en 1867, el diario *La Capital* de Rosario, que sería el decano de la prensa del país ⁴. El Congreso de la

Nación sancionó en dos oportunidades la ley que designaba a Rosario como capital de la Argentina, siendo vetadas ambas, una por Mitre en 1868, y la otra por Sarmiento en 1869 ⁵. Un tercer intento, esta vez nominando a Villa María, corrió la misma suerte al ser vetado nuevamente por Sarmiento en 1871 ⁶.

EL FERROCARRIL ANDINO

Fue en esa instancia de la vida del país cuando el PEN, por decreto del 15 de noviembre de 1867 ⁷, declaró «que es urgente necesidad acercar las provincias de Cuyo a los mercados del Litoral, en el más breve tiempo y en la manera más eficaz posible (...) construyendo un ferrocarril que ponga en comunicación aquellas provincias, por la línea más corta con el Central Argentino». Se designó para efectuar los estudios técnicos y presupuestarios al ingeniero Pompeyo Moneta, y en el acuerdo del 2 de diciembre de 1867 ⁸, se designó su auxiliar al ingeniero nacional Julio Lacroze, y como adjuntos a los alumnos de la Escuela de Ingenieros, Guillermo White, Matías Sánchez y Carlos Olivera. La comisión dio término a su labor en pocos meses, reconociendo

la topografía para proyectar la traza más conveniente desde Villa María hasta Río Cuarto.

Es en base a este estudio realizado por la comisión Moneta, que los senadores Eusebio Blanco, por Mendoza; Uladislao Frías, y Bustamante, presentaron con fecha 1 de agosto de 1868 ⁹, un proyecto de ley que tuvo entrada en la sesión del día 6 de igual mes y año, «autorizando al PE para contratar la construcción de un ferrocarril que, partiendo del punto más conveniente entre Fraile Muerto (actual Bell Ville) y Villa Nueva, llegara a la ciudad de Mendoza, pasando por el Río Cuarto, Villa Mercedes y San Luis». Se preveía para su construcción un término de seis años, a partir de la iniciación de las obras. Lo informó el senador Bustamante que planteó la necesidad del comercio de Cuyo con el Litoral.

Cuyo comerciaba con mercados del Pacífico a través de Chile, mediante un tratado que fue denunciado por el gobierno transandino que prohibió el tráfico, quedando así las provincias cuyanas en difícil situación. Por esa razón, se hizo imperiosa la necesidad de la construcción de un ferrocarril hacia el Litoral, que acortara distancias y diera seguridad. El proyecto se aprobó y pasó a la Cámara de Diputados, en donde se le introdujeron algunas reformas, por lo que volvió en revisión al Senado, en donde se lo consideró en las sesiones extraordinarias de principios de octubre. El cuerpo aceptó las modificaciones que consistieron en incluir la construcción de otras obras públicas, por lo que, en la sesión del día 9, quedó convertido en ley ¹⁰, que fue promulgada por el PE el 14 de mismo mes. La ley, que lleva el N° 280, consta de cinco artículos, y en el 1° se autorizaba al PE para que destinara el 2% adicional a las importaciones, y el 5% a las exportaciones, a la construcción de un puerto en la rada de Buenos Aires, o el punto de la provincia que sea más adecuado, y al tendido con sus respectivos telégrafos de tres líneas férreas, entre ellas la de Villa Nueva a Río Cuarto, prolongándose hasta Mendoza, a la que se deberá dar preferencia según el artículo 2° ¹¹. Por el artículo 3°, el PE queda facultado para adoptar el sistema que crea preferible en la construcción de las diversas líneas férreas, ya sea como empresario o accionista, o bien garantizando o subvencionando empresas particulares. Por el artículo 4°, el PE debía dar cuenta anualmente al Congreso del estado de las obras y operaciones de crédito que hubiese efectuado.

Tenia así comienzo la historia del que se denominaría «F.C. Andino», construí-

EL FERROCARRIL ANDINO LLEGA A MENDOZA

do con capitales de la Nación. Para la ejecución de su primera sección entre Villa María y Río Cuarto, se celebró un contrato entre el gobierno y el representante del empresario británico radicado en Londres, John Simmons¹², que fue ratificado por la ley N° 377¹³ del 11 de julio de 1870. Las obras dieron comienzo el 25 de noviembre de ese mismo año, con la presencia en Villa María del ministro del Interior, Dalmacio Vélez Sársfield¹⁴. Los primeros 132 kilómetros del recorrido fueron librados al servicio público en Río Cuarto, el 24 de octubre de 1873¹⁵.

El 3 de octubre de 1870 se sancionó la ley N° 436¹⁶, autorizando al PE para acordar a los señores Angel C. de Elía y Tomás Allan, la concesión para hacer el reconocimiento y traza de la futura línea entre Río Cuarto y San Juan. Es aquí donde, por primera vez, se dispone llevar la vía hasta San Juan.

El 5 de noviembre de 1872 se promulgó la ley N° 584¹⁷, autorizando al PE, previa licitación pública, la contratación para la construcción en base al estudio practicado por los señores De Elía y Allan, de la segunda sección de la línea, entre Río Cuarto y Villa Mercedes, que fue adjudicada a los señores Rogers y Cia., según contrato del 6 de agosto de 1873¹⁸.

Efectuados los trabajos, el trayecto de 122 kilómetros fue inaugurado por el presidente Avellaneda en Villa Mercedes en 1875¹⁹. Para su explotación, se celebró un contrato con el señor Rogers, el 3 de noviembre de 1875²⁰, que finalizó el 3 de diciembre de 1879. Abarcaba a la totalidad de la línea hasta ese entonces, que era de 254 kilómetros. A partir del 1 de enero de 1880, la Nación se hizo cargo nuevamente de su administración, a través de la designación de un Consejo Administrador²¹. Casi tres meses antes, el 10 de octubre de 1879, el presidente Avellaneda había promulgado la ley N° 1.005²², que autorizaba al PE a reanudar las obras del F.C. Andino hacia Mendoza. Las mismas debían efectuarse «bajo la inspección del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación, y por secciones de 50 a 100 Km., que se entregarán al servicio público a medida que estén concluidas y listas para el tráfico», según su artículo 2º. Su financiación se hará mediante «los productos líquidos del ferro-

carril, y la parte disponible del. Empréstito de Obras Públicas que el PE negociará en la forma que lo estime más conveniente», tal lo que disponía el artículo 5º. Las construcciones se reiniciaron el 10 de abril de 1880²³, con la presencia en Villa Mercedes del ministro de Hacienda de la Nación, doctor Victorino de la Plaza²⁴.

Al mes siguiente de asumir el general Roca la Presidencia de la República, nombró administrador del F.C. Andino al ingeniero Guillermo Villanueva, quien hasta entonces había desempeñado el cargo de vicepresidente del Departamento de Ingenieros Civiles. El decreto es de fecha 8 de noviembre de 1880²⁵.

La primitiva traza proyectada por De Elía entre Villa Mercedes y San Luis fue revisada, y por decreto del 5 de abril de 1881²⁶, se aprobó una nueva que propuso el ingeniero italiano Cristóbal Giagnoni, en base a la cual el trayecto se acortó en 5 kilómetros, adoptando, además, rasantes más convenientes, todo lo cual permitió una economía de 1.000.000 de pesos²⁷.

Esta sección de 99 kilómetros, que hasta el presente constituye la parte más accidentada de toda la línea, por las dificultades que ofrecía atravesar la serranía puntana, exigió —en pleno desierto con enormes tropiezos para obtener agua— practicar el tendido de la vía sobre pronunciadas pendientes, profundos desmontes y elevados terraplenes; curvas, contracurvas y la construcción del puente sobre el río Quinto, entre las obras de arte más importantes. Pero nada arredraba la acción del ingeniero Villanueva y la de los técnicos y obreros argentinos que lo secundaban en la empresa. El presidente Roca, por su parte, en su mensaje al Congreso en mayo de

1881, manifestaba con orgullo: «será la vía mejor construida, la más barata y la primera que se realiza por ingenieros argentinos». Un año más tarde, en 1882, los rieles atraviesan la ciudad de San Luis, y al siguiente llegan a la Villa de La Paz²⁸. Ya están en las puertas de Mendoza. Otra vez el presidente Roca no puede evitar expresar su entusiasmo en su mensaje a las Cámaras en mayo de 1884: «Grandes han sido las dificultades —dice— con que se ha luchado por la pronta terminación del Andino. Pero a pesar de todo, en estos 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». El 1 de noviembre de ese mismo año se habilitó la sección La Paz-Maipú²⁹ (actual estación de Gral. Gutiérrez), y a partir de ahí la euforia invadió a los mendocinos, ante la proximidad de la ceremonia de la inauguración del «soberbio edificio», como decían los diarios de la época, de la estación de Mendoza, fijada para el 7 de abril con la llegada oficial del primer tren, que pasó bajo un arco de triunfo levantado en su honor, conducido por las locomotoras Maipú y Paraguay. La comitiva oficial, integrada por 300 personas, había partido de Buenos Aires el día 4³⁰, viajando por el Ferrocarril a Campana, hasta esta localidad. Aquí se embarcó hasta Rosario en los vapores *Minerva* y *Apolo* de la Compañía La Platense, y desde esta ciudad por el F. C. Central Argentino hasta Villa María, en donde el convoy empalmó con las vías del F.C. Andino hasta Mendoza³¹. Su arribo fue saludado por las bandas militares que rompieron en

dianas enardeciendo los ánimos, mientras retumbaban las salvas de artillería y las bombas de estruendo. Cientos de globos con el nombre de Roca se elevan al cielo entre aplausos y exclamaciones de júbilo. El general Roca descendió y se estrechó en un emocionado abrazo con el gobernador de Mendoza, coronel Rufino Ortega. «Viva Roca», y «Viva el ferrocarril», exclamaba exaltada la concurrencia. Acompañando al presidente, viajaron su hermano Alejandro; el Ministro del Interior don Bernardo de Irigoyen; los doctores Luis y Roque Sáenz Peña; Norberto Quirno Costa; Torcuato de Alvear, intendente de Buenos Aires; Diego de Alvear; Miguel Juárez Celman; los generales Emilio Mitre, Viejobueno, Nicolás Levalle y Bustillo; los embajadores de Chile, don Ambrosio Montt, y de los Estados Unidos de Norte América, general Osborne. Hacia el medio día, se iniciaron los discursos. Habló en primer término el ministro de Gobierno, Manuel Bermejo, contestando don Bernardo de Irigoyen. Finalizó la ceremonia el presidente: «A cualquiera que sea el electo de los pueblos —declaró— le entregaré el bastón de mando de la Nación, en plena paz y en pleno progreso, para volver a las filas del Ejército donde me he formado desde mi tierna juventud, sirviendo a mi patria con amor y fe profundos en sus grandes destinos. Señores: dejo inaugurado el ferrocarril de Mendoza y San Juan». El diario oficial de ese día decía: «El desierto cayó vencido al fin. De pie pueblo de Mendoza, de pie para saludar a la locomotora, como se saluda y se acoge al bienhechor sublime...»³².

Acto seguido, una vez que el presidente hubo terminado su discurso, se le hizo el reconocimiento por la eficaz labor cumplida al frente de la empresa, al ingeniero Villanueva. El doctor Adolfo Puebla, en nombre de amigos y vecinos, le entregó una tarjeta que decía: «No hay obstáculos insuperables en el camino de los hombres de energía o de carácter». También hubo otra mención para el ingeniero Guillermo White, director del Departamento de Ingenieros de la Nación, que expresaba: «Las medidas tomadas con inteligencia, aseguran los buenos éxitos»³³. Y a continuación el ingeniero Villanueva dio a conocer una Memoria³⁴, que es un importante documento en el que además de referirse a cuestiones de carácter técnico, exponía su convicción sobre la función social que debía cumplir el ferrocarril. Consignaba las enormes dificultades que hubo que vencer para llevar a feliz término la obra, y daba cuenta de que el parque de tracción del Andino era de 55 locomotoras, y el tren rodante de 30 coches, 12 furgones y 373

vagones, reconociendo su escasez, dada la extensión de la línea que con sus 767 kilómetros hasta San Juan, era la de mayor longitud del país hasta ese momento. Se habían construido además 23 edificios para otras tantas estaciones, y el total de la inversión alcanzaba a la suma de 14.000.000 de pesos. Además de las consideraciones técnicas, resaltaba una loable preocupación por el progreso y el bienestar de la región que servía el F.C. Andino. Al respecto decía: «Las nuevas industrias del interior de la República, 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 comenzamos a palpar».

Comentando la Memoria, el diario *La Nación* de Buenos Aires³⁵, al referirse al ingeniero Villanueva, afirma: «Nadie pone en duda su competencia. Es preciso también cuando se tiene la Dirección de una línea en explotación, satisfacer al público, mejorar su servicio y poner las antiguas y nuevas secciones en favorables condiciones de tráfico. Es pues de

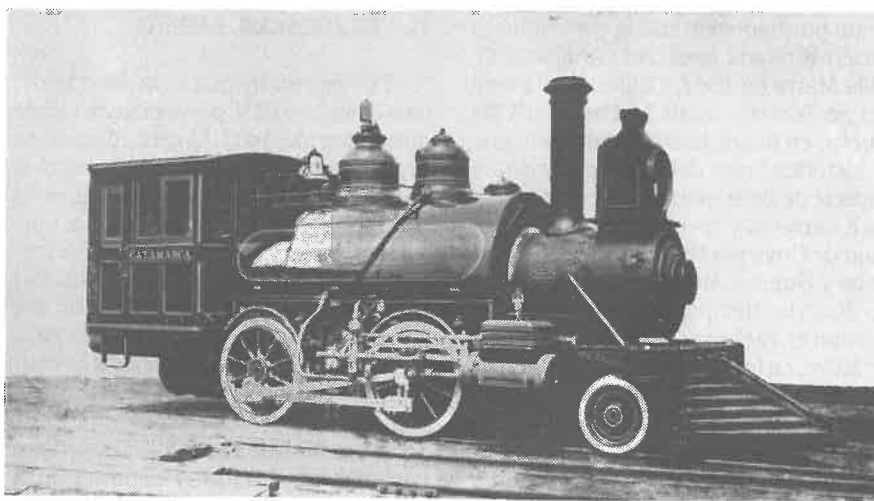
esperarse que se adopten las medidas tendientes a evitar el mal servicio que desde mucho tiempo vienen produciendo con los perjuicios consiguientes, quejas y recriminaciones del público».

LA MUERTE DEL ANDINO: UN FRUSTRADO ESFUERZO NACIONAL

A los señalados reparos del diario *La Nación*, se sumaron al año siguiente las expresiones vertidas en el Senado de la Nación. Fue durante la sesión de prórroga del 9 de noviembre de 1886³⁶, cuando se debatió la apertura de un crédito de 2.600.000 pesos a la ley N° 1.836 del 25 de octubre de 1883, para la ter-



minación del F.C. Andino con arreglo al presupuesto aprobado de la línea y para el aumento del tren rodante, taller y obras auxiliares de la misma, según el art. 1º del proyecto de discusión. Asistió a la reunión el ministro del Interior, Eduardo Wilde, quien afirmó, entre otros conceptos: «El estado de la vía es malísimo, se necesita reformar los terraplenes, cambiar en algunas partes la vía, aumentar el tren rodante, traer un número de locomotoras conveniente, hacer mucho y si todo esto no se hace, el servicio público se va a suspender, según las declaraciones de todas las personas que intervienen en el movimiento de aquella vía. Esa vía no está completa todavía, ha sido necesario darla al servicio público, sin que estén completos los accesorios de ella. No hay galpones, no hay nada de lo que se requiere para la conservación de los coches y vagones. El número de vagones es escasísimo, el número de locomotoras lo mismo. A éstas se las exige demasiado que sólo sirve para



Locomotora para maniobras número 55, denominada Catamarca, fabricada en 1884 por la firma Baldwin de Filadelfia. Prestó servicios en el Andino hasta 1886, año en que pasó a conformar la dotación del Gran Oeste Argentino. Fue dada de baja en 1909.

B A P

Buenos Aires al Pacífico

SAN MARTIN S.A..

EL MAYOR TRANSPORTISTA DE CARGAS TERRESTRES DE ARGENTINA

Buenos Aires al Pacífico SAN MARTÍN S.A. es la nueva razón social que tiene a su cargo la explotación integral del servicio ferroviario de cargas de la ex línea San Martín. Además de transportar cargas dentro de su red propia, BAP opera a destinos en otras líneas ferroviarias, incluyendo conexiones a Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile.

Tiburcio Benegas 1799 (5500) Ciudad Mendoza - Argentina. Tel. (54-61) 296070 - Fax (54-61) 296070
Av. Santa Fe 4636, 3º Piso - Buenos Aires Argentina
Tel. (54-1) 777-2879/2880/82 - Fax (54-1) 777-2877

EL FERROCARRIL ANDINO LLEGA A MENDOZA

deteriorarlas en poco tiempo. No empleando más locomotoras que las existentes, se va a suspender completamente el tráfico. Un ejemplo es que por la imposibilidad de mover vagones con ganado de un punto a otro, de ciento cincuenta y tantas cabezas, sólo pudieran llegar a su destino diez o doce. Las locomotoras están en gran parte destruidas, porque no hay repuestos con que repararlas. Las piezas de repuesto es necesario pedir las a Buenos Aires, otras a Europa».

Aquí interrumpe el senador por Corrientes Baibiene, acotando: «Es una línea muy mal hecha Sr. Ministro, lo dicen todos». Y continúa el ministro Wilde: «Se cometieron ciertos apresuramientos en la construcción, por lo que las actuales dificultades son inherentes a la naturaleza de las cosas. Se necesita rebajar la vía y los terraplenes, hacer talleres y arpones».

A continuación tomó la palabra el senador por Mendoza, José Vicente Zapata: «A Mendoza —dijo— se transportan de 20.000 a 30.000 cabezas de ganado de las provincias de Santa Fe y Córdoba, pero no hay para conducir las sino ciento y tantas jaulas, siendo la mitad del Andino y la otra mitad del Central Argentino. No tiene más que 38 máquinas servibles y se necesitan 28, según el Jefe de movimiento, y necesitándose 28 máquinas por día, habiendo sólo 38 en total, se comprende que la renovación no es posible, y va a llegar el día que no va a poder marchar ni el tren de pasajeros ni el de carga». Por último, denunció «que el producido del Andino no se destinó a reparaciones, como se hizo con el Central Norte».

Volvió a intervenir el senador Baibiene: «Está mal construido —señaló— porque si con escaso tren rodante se deterioran terraplenes y vías, ¿qué hubiera ocurrido si el tráfico hubiera sido el doble? Todos los que viajan por allí dicen que es lo mismo que viajar en carretas. Esto no lo vengo yo a decir como novedad, es lo que dice todo el mundo, y el Congreso ha decretado un premio al que dirigió la construcción de esa línea. (se refiere al ingeniero Villanueva) y esto es lo deplorable».

El proyecto se aprobó en general y en particular sin observación alguna. Pero eso ya poco importaría. Después de tan contundente como lapidario enjuicia-

miento, la suerte del Andino había quedado sellada. Tan sólo 70 días después, el 21 de enero de 1887, el presidente Juárez Celman, con la firma de sus ministros Levalle, Posse, Quirno Costa y Pacheco, dictó un decreto³⁷ mediante el cual se dispuso enajenar la sección del F.C. Andino de 513 kilómetros entre Villa Mercedes y San Juan, en la suma de \$ 12.312.000 oro —cifra que se consideraba era lo que hasta entonces se había invertido— a manos del señor Juan E. Clark, hijo de ingleses radicado en Chile. Se consideró que cuando se aprobó la Ley N° 583 del 5 de noviembre de 1872³⁸, que dispuso construir un ferrocarril entre Mercedes (Bs. As.) pasando por Junín, Villa Mercedes, San Luis, Mendoza y San Juan, el señor Clark había obtenido la concesión para construirla, según los contratos del 26 de enero de 1874 y del 19 de marzo de 1878³⁹. En 1881, Clark renunció a la concesión para tender la línea de Villa Mercedes a San Juan. El gobierno, por decreto del 7 de noviembre de ese mismo año, le aceptó la renuncia, pero a la vez declaraba que quedaban subsistentes los derechos y obligaciones, que por el art. 14 del contrato del 19 de marzo de 1878, le correspondían al señor Clark, y que consistían en que éste estaba obligado a reembolsar a la Nación, en efectivo, la parte de la línea concedida que ella efectuare de Villa Mercedes a La Paz o Mendoza, luego prolongada hasta San Juan. Estas fueron las razones que se esgrimieron para pactar directamente con el señor Clark, sin haberse efectuado una licitación pública.

Tampoco en este caso Clark construyó la sección entre Mercedes (Bs. As.) y Villa Mercedes. Transfirió los derechos que el gobierno le había concedido a favor de una empresa cuyo directorio se constituye en Londres el 10 de octubre de 1882, aprobándose sus estatutos el 16 de enero de 1882, con el nombre de F.C. de Buenos Aires al Pacífico, bajo cuya denominación lo conocimos durante más de 60 años. Igual conducta adoptó cuando al poco tiempo de adquirir el sector del F.C. Andino, lo cedió a la compañía británica F.C. Gran Oeste Argentino, a la que le aprobaron sus estatutos el 15 de septiembre de 1887, y pertenecía al mismo grupo ferroviario que la del Pacífico. Ambas, en virtud del citado decreto del 21 de enero de 1887, empalmaron sus vías en Villa Mercedes, adonde el F.C. Pacífico había llegado con estación propia, el 9 de octubre de 1886. Histórica unión ésta, pues, a partir de allí, Cuyo

quedó directamente ligada a los intereses del puerto de Buenos Aires.

Del mutilado F.C. Andino sólo existían aquellos primeros 254 kilómetros entre Villa María y Villa Mercedes. También se resolvió venderlos. Para eso se dictó la Ley N° 2213 del 10 de noviembre de 1887, en virtud de la cual el Acuerdo de Ministros, del 6 de febrero de 1888, fijó en 7.395.000 pesos oro, lo que debían abonar por la línea los señores Juan E. Clark y S.H. Sanford, que como no pudieron cumplir, se derogó ese acuerdo por el decreto del 20 de febrero de 1890, arrendándose a esas mismas personas en la suma de 12.000 pesos moneda nacional, lo que sería autorizado por Ley N° 2690 del 27 de noviembre de 1890⁴⁰.

Nuevamente se dictó otra ley autorizando su venta, esta vez la Nro. 3794 del 21 de agosto de 1899, en virtud de la cual se dictaron dos decretos llamando a licitación el del 5 de setiembre de 1899, por primera vez, y el del 18 de junio de 1902 que lleva las firmas de Roca y Emilio Civit⁴¹. En ambas oportunidades no hubo interés. Por fin la Nación pudo desprenderse del F.C. Andino, cuando aprobó el contrato de compra venta por decreto del 4 de noviembre de 1909, mediante el cual enajenó la sección de Villa María a Río Cuarto al F.C. Central Argentino y la de Río Cuarto a Villa Mercedes al F.C. Pacífico.

Culminaba así una azarosa historia de 41 años, en cuyo transcurso demandó el dictado de 35 leyes y numerosos decretos.

Los ferrocarriles Gran Oeste Argentino y Pacífico convivieron operativamente hasta el 30 de junio de 1907. A partir de esa fecha, y hasta su nacionalización en 1947, el Pacífico administró al Gran Oeste. «Una forma de hacer figurar dos empresas, cuando en la práctica eran una misma cosa», una artimaña útil para manipuleos de capital. «Se saca de una cuenta, se suma otra, se cobran tránsito, se pagan peajes»⁴².

Más allá de toda polémica, es deber de justicia rescatar del olvido la noble figura del ingeniero Guillermo Villanueva, que en medio de estrecheces económicas, de fondos que no se le suministraban, llegó atravesando una topografía hostil, con los rieles a todo Cuyo —y lo que es más asombroso para nuestro tiempo de líneas férreas en crónica bancarrota— con una precaria vía, cuya explotación daba ganancias, pese a ejercerse con tarifas promocionales, para fomentar el desarrollo de las incipientes economías de la región⁴³.

El municipio de la ciudad de Mendoza está en deuda con la memoria del inge-

niero Villanueva, pues no existe público que lo recuerde.

NOTAS

1. *Los Ferrocarriles Británicos en la Argentina*, folleto distribuido por el F.C. Pacífico en el año 1942.
2. Academia Nacional de la Historia. *Historia Argentina Contemporánea (1864-1930)*, vol. IVra. Sección, pág. 370. (Editorial El Ateneo, Bs. As. 1967.)
3. *Ibidem*.
4. *Ibidem* p. 148.
5. *Ibidem*.
6. *Ibidem* p. 370.
7. Registro Nacional Año 1867, p. 122. Junta de Estudios Históricos (Mza.).
8. Registro Nacional Años 1863-1869, p. 352. Junta de Est. Históricos Mza.
9. Diario de Sesiones del Senado de la Nación, año 1868, p. 233
10. *Ibidem*, p. 759.
11. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Vías de Comunicación. *Leyes, Contratos y Resoluciones referente a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina*, recopilado por Eduardo Schetter. Año 1902. Vol. N° 411, p. 6. Museo Ferroviario.
12. *Ibidem*.
13. *Ibidem*, p. 3.
14. *Ibidem*, p. 9.
15. Academia Nacional de la Historia. *op. cit.*, p. 385.
16. *Leyes, Contratos y Resoluciones op. cit.*, pág. 8.
17. *Ibidem*, p. 10.
18. *Ibidem*, p. 13.
19. Academia Nacional de la Historia, *op. cit.*
20. Cartas sobre ferrocarriles en explotación del Ministerio de Obras Públicas (Lámina N° 7) ítem 21, Museo Ferroviario (Bs. As.).
21. Registro Oficial Año 1880, p. 9. Junta de Estudios Históricos (Mza.).
22. *Leyes, Contratos y Resoluciones. Op.Cit. Vol. N° 412*, p. 340.
23. *Ibidem*.
24. Academia Nacional de la Historia, *op. cit.*, p. 558.
25. Registro Nacional, Año 1880, p. 414. Junta de estudios Históricos (Mza.).
26. Registro Oficial, Año 1881, p. 233. Junta de Estudios Históricos (Mza.).
27. VICENTE CUTOLO, *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*, Editorial Elche, 1971), p. 295.
28. Academia Nacional de la Historia, *op. cit.*, p. 385.
29. *La Nación*, Buenos Aires, 30 de octubre de 1883.
30. *Leyes, Contratos y Resoluciones...*, *op. cit.*, vol. 413, p. 98.
31. CORREAS, EDMUNDO, «El Presidente Roca llega a Mendoza en 1885», *Los Andes*, Mendoza, 14 de julio de 1946.
32. *El Ferrocarril*, Mendoza, 6 de mayo 1885. Archivo Histórico de Mendoza.
33. CORREAS, EDMUNDO, «Una histórica visita en Mendoza», *Diario Mendoza*, Mendoza, 6 de noviembre de 1977.
34. *El Ferrocarril*, Mendoza, 9 de abril de 1885.
35. *Ibidem*, 20/21 de abril de 1885.
36. *Ibidem*, 24 de mayo de 1885.
37. Diario de Sesiones del Senado de la Nación, Año 1886, p. 586 a 589.
38. Registro Nacional Año 1887, p. 20. Junta de Estudios Históricos, Mendoza.
39. *Leyes, Contratos y Resoluciones ... op. cit.*
40. *Ibidem*.
41. *Ibidem*.
42. SCALABRINI ORTIZ, RAÚL, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Séptima edición, 1975, p. 323.
43. *Los Andes*, «Revista del centenario del diario», p. 16, Mendoza, 20 de octubre de 1982.

EL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO... ¿EN LA VÍA?

por Norberto Iannuzzi

Mediodía del 21 de mayo de 1971... Avenida del Libertador 405, a pasos de la estación Retiro de la ex línea Mitre. Con un lucido acto inaugurábase el Museo Nacional Ferroviario, fruto del éxito alcanzado por la Exposición Ferroviaria Internacional realizada a fines de 1968 en instalaciones de la aludida dependencia.

Según de qué país se trate, los viejos trenes pueden ser piezas de museo o vendidos como chatarra en una subasta; documentos históricos pueden atesorarse celosamente o alimentar el fuego de succulentos choripanes. Costumbres argentinas que le dicen... En tanto, el Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios se halla virtualmente en el ostracismo ante las retiros voluntarios y despidos del personal de Ferrocarriles Argentinos, empresa en proceso de liquidación a raíz de la cesión de sus prestaciones a concesionarios privados.

Probablemente no exista, detrás de todos los grandes servicios ligados al desarrollo económico de la Nación, ninguno que atesore tanta riqueza de vida y de historias como el tren. Nacimiento de ciudades a la vera de sus vías; pueblos fantasmas tras las clausuras de ramales; el paseo dominguero rumbo a la estación; el moho y la humedad carcomiendo sus cimientos desde que el tren partió para no volver... Hitos que, a pesar de todo, el Museo recoge precariamente, sin recursos y, tal vez, sin voluntades de cambio.

«El propósito es preservar de la mejor manera posible el patrimonio histórico del ferrocarril en todo el país. El proyecto puesto en marcha incluye una gran sede central en la zona metropolitana, el predio de los viejos talleres de la línea Sarmiento en Liniers, y una suerte de sucursales en ciudades de todo el país mediante acuerdos con los municipios.» Así reproducía las declaraciones del doctor Matías Ordóñez, actual interventor en Ferrocarriles Argentinos, el diario *La Nación* en su edición del lunes 26 de septiembre de 1994; estamos próximos a «celebrar» el primer aniversario de estas afirmaciones...

Mientras, dentro del viejo galpón del ex Central Argentino, el duende de William Wheelwright despereza sus sueños de treparse a una vieja locomotora de vapor, una de las tantas que el Museo Nacional Ferroviario posee y todavía no puede exhibir.

EDITOR RESPONSABLE

Mario Justo Lopez

DIRECTOR PERIODISTICO

Norberto Juan Iannuzzi

EST E BOLETIN SE EDITA
CON EL APOYO DE LA
FUNDACION MUSEO FERROVIARIO
Marcelo T. de Alvear 849, 1º "A"
(1058) Bs. As. tel 311-6838 / fax 812-1424

**CONSEJO DE ADMINISTRACION
DE LA FUNDACION:**

PRESIDENTE

JUAN PABLO MARTINEZ

VICEPRESIDENTE:

GASTON A. COSSETTINI

SECRETARIO:

MARIO JUSTO LOPEZ

TESORERO:

SERGIO RUIZ DIAZ

VOCALES:

EDUARDO A. ZALDUENDO

RICARDO PUJALS

JORGE E. WADDELL

ALFREDO DE MÚJICA

GUSTAVO TAGLIANI

MIGUEL ANGEL PIGNATARO

DIRECTOR

NORBERTO J. IANNUZZI



EDITORIAL

Ahora que 1995 llega a su fin podemos afirmar que éste ha sido un año pleno de realizaciones en la tarea de difundir el pasado ferroviario de nuestro país. Entre ellas creemos que merece prioritaria cita la aparición de este Boletín, cuyo segundo número con esta nota comenzamos. Otras concreciones de la Fundación Museo Ferroviario, como las conferencias y mesas redondas llevadas a cabo en el Museo del Banco de la Provincia de Buenos Aires y en el Museo Mitre, en junio, agosto y octubre, fueron acompañadas de la muestra sobre Retiro, de cuya construcción se cumplieron 80 años (ver la "Ferrofoto" del final del Boletín) y el ciclo sobre historia y preservación ferroviaria, organizados por la Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles. En el campo de la conservación de objetos materiales, a la actividad del Ferroclub Argentino, que continuó reparando viejas locomotoras y coches y haciendo correr trenes históricos como lo viene haciendo desde hace varios años, se sumó el Museo Ferroviario de Campana, inaugurado en 1994, que desarrolló su labor durante este año venciendo todo tipo de dificultades. Este ámbito cultural, que ocupa un pequeño edificio ferroviario, cuidadosamente restaurado, es un ejemplo de las cosas que pueden hacerse, aún con escaso presupuesto y poca colaboración de quienes tienen todavía a su cargo el resguardo de buena parte del patrimonio histórico del ferrocarril.

Precisamente en esta tarea de la conservación de bienes, acción esencial para el rescate de la memoria nacional, se suma un nuevo proyecto apoyado por la Fundación Museo Ferroviario: la preservación y restauración de la estación Barraca de Peña. El edificio y su zona circundante han sido concedidos a la Fundación por Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA), en atención al valor histórico que el mismo tiene, pues data del año 1865 y se constituye en la estación ferroviaria más antigua que subsiste en la Ciudad de Buenos Aires. Perteneció a la línea original del Ferrocarril Buenos Aires y Puerto Ensenada, y su estructura de madera y chapa fue testigo de progreso y decadencia hasta quedar hoy arrinconada junto al Riachuelo, al final de un corto ramal sin interés para el nuevo concesionario. A pesar del transcurso del tiempo y de la fragilidad de los materiales con que está construida, la dependencia se conservó hasta el presente en buen estado y casi sin modificaciones gracias a los afanes de su último ocupante ferroviario, el señor Raúl Altamiranda, quien la siguió usando como vivienda aún después de ser desafectada del servicio.

El proyecto de la Fundación Museo Ferroviario no se limita al edificio de la estación en sí. Su aspiración apunta a crear en el lugar un museo ferroviario dinámico con la muestra de locomotoras, coches y vagones en movimiento y circulando por el barrio de La Boca hasta Casa Amarilla. A tal fin, se han iniciado gestiones, hasta el momento bien recibidas, ante la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Ferrosur Roca S.A., el Museo Histórico de la Boca, el Ferroclub Argentino y un grupo de vecinos. Con el concurso de todos, y si 1996 resultase tan propicio como lo ha sido el año que termina, sin lugar a dudas el plan seguirá adelante. Será hasta entonces, y felicidades para el nuevo tiempo que llega.

SUMARIO

EDITORIAL.

"EL FERROCARRIL PACIFICO EN EL GRAN MENDOZA".
Alberto Bernades

HICIERON HISTORIA:
Federico, Julio y Teófilo Lacroze.
Cristian Werckenthien

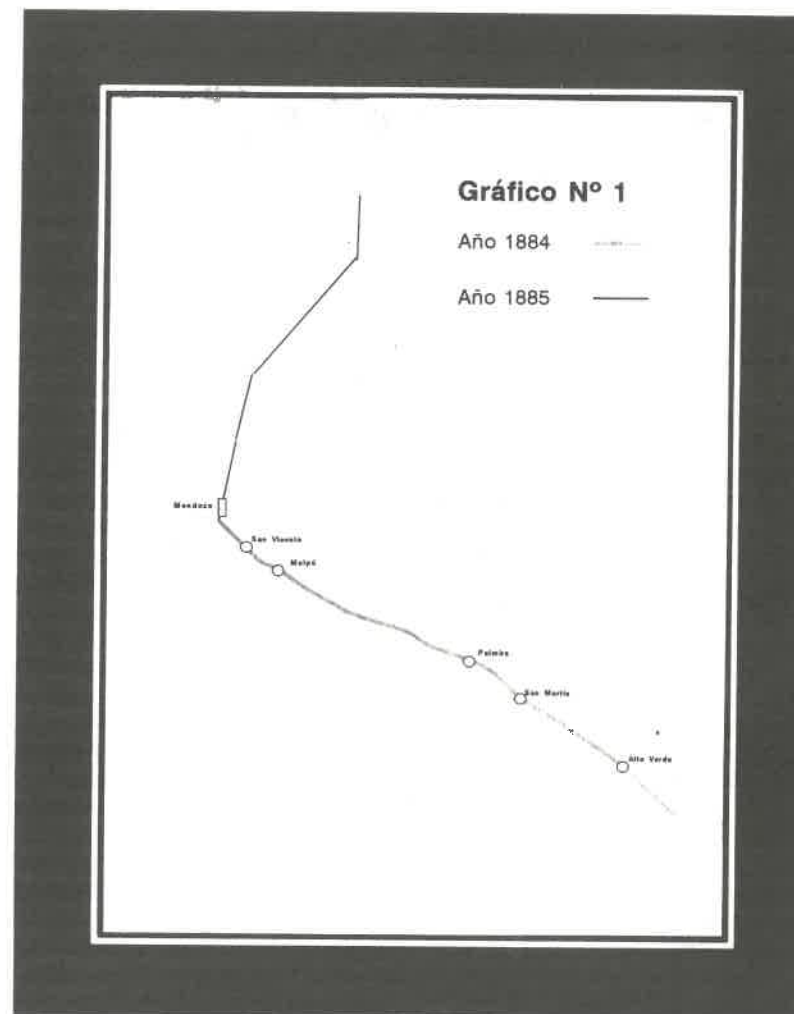
ANIVERSARIO DEL PRIMER
SUBTERRANEO PORTEÑO:
"82 Años bajo tierra".
Norberto J. Iannuzzi.

"LA CONECCION
BUENOS AIRES - ASUNCION".
Jorge Waddell.

NOVEDADES:
Comentario al libro:
"Historia de los Ferrocarriles
Nacionales 1866-1886".
de Mario Justo López,
por Germán Sopena.

CORREO FERROVIARIO.
por el director.

FERROFOTO.
80 Años de la Estación Retiro.



**EL
FERROCARRIL
PACIFICO
EN EL
GRAN
MENDOZA**
por Alberto Bernades

A partir del 1 de agosto de 1884, el F.C. Andino comenzó el servicio regular a la estación Maipú. Hubo que esperar a que la línea estuviera terminada íntegramente hasta San Juan, para que la ciudad de Mendoza pudiese disfrutar del servicio regular, del que hasta entonces la separaban 12 km.; única estación intermedia: la entonces denominada "San Vicente".

El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico comprendía, en su época de mayor auge, una empresa que surcaba siete provincias (Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, La Pampa, Mendoza y San Juan), es decir, el mayor número de jurisdicciones atravesadas por un ferrocarril privado, que contaba con 5.745 kms. de vías en explotación y que, a su vez, administraba cinco líneas: el Buenos Aires al Pacífico propiamente dicho, el Rufino-Villa María, el Bahía Blanca y Noroeste, el Gran Oeste Argentino y el Ferrocarril Trasandino. Dada la amplitud del "BAP", en todo sentido, en esta nota nos ceñiremos a trazar una apretada síntesis de su desarrollo en el área de influencia del Gran Mendoza.

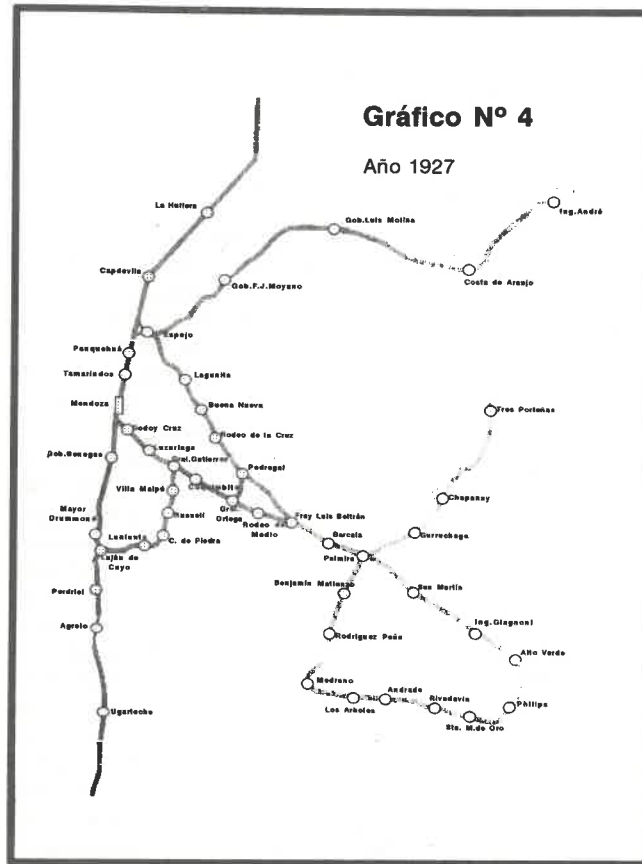
El objetivo de alcanzar con los rieles a Mendoza se contó entre los primeros proyectos ferroviarios del gobierno nacional, pues en fecha tan temprana como 1855, cuando aún no se había concretado ninguna realización de ese tipo en nuestro territorio, el gobierno de la Confederación proponía en Europa construir un ferrocarril trasandino que desde el río Paraná

llegara a Valparaíso. Pero no fue sino hasta el 15 de noviembre de 1867, en que mediante un decreto se disponía hacer el estudio detallado de la traza, planos y presupuestos de un ferrocarril entre Villa María y Río Cuarto y su prolongación hasta San Luis y Mendoza, cuando podemos afirmar que comienza la lenta concreción de aquella iniciativa.

Ésta pasaría por diversas alternativas hasta llegar a 1873, en que queda inaugurado el tramo Villa María-Río Cuarto del entonces llamado "Ferrocarril Andino", propiedad del Estado argentino. Éste continuó con una decidida política constructora, la que en 1875 permitió habilitar el tramo hasta Villa Mercedes, y en 1882, a la ciudad de San Luis, cuando las obras alcanzaban ya a La Paz (en la provincia de Mendoza), localidad que tuvo acceso al servicio regular a partir del 15 de agosto de 1883; por las mismas fechas los rieles ya llegaban a Maipú, a escasos doce kilómetros del núcleo urbano capitalino. A su vez, cuando al año siguiente, a partir del 1 de agosto de 1884 le tocaba el turno a Maipú de

convertirse en terminal transitoria, las paralelas de hierro ya habían alcanzado la ciudad de Mendoza, lo que dio lugar a lucidos festejos la víspera del 25 de mayo. Sin embargo, no sería sino hasta el 7 de abril de 1885 cuando la línea ya estaba terminada hasta San Juan, según el propósito original, y el F.C. Andino pudo disponer del material rodante para atender tan dilatada prolongación, cuando se realizaría el acto inaugural con la presencia de las más altas autoridades nacionales, encabezadas por el titular del Poder Ejecutivo, general Julio A. Roca.

Pese a ello, la administración de Juárez Celman, instaurada en 1886, no trepidó en enajenar la parte de la traza entre Villa Mercedes y San Juan a Juan E. Clark, quien tomó posesión de ella el 8 de marzo de 1887, para, a su vez, traspasarla a una nueva compañía denominada "Ferrocarril Gran Oeste Argentino", que estaría a cargo de la línea a partir del 1 de octubre de 1887. Este es el motivo que dio origen al emplazamiento de los talleres de reconstrucción y reparación pesada que poseyó el "BAP" en la ciudad de



El año 1927 marca la fecha tope de esta serie de planos que historian la evolución del BAP en Mendoza. Entrar en la década de los treinta implicaría recorrer su involución. Destacamos tan sólo que aparte del nuevo ramal a Ingeniero André, en 1925, se agregó el último tramo de la doble vía entre Barcala y Alto Verde.

trazado hacían el viaje redondo Mendoza-Maipú-Luján de Cuyo-Gobernador Benegas-Mendoza y viceversa en 90', si bien no eran muchos los que cumplían con tal itinerario (tan sólo tres por día en cada sentido), pues existiendo desde Luján de Cuyo el ramal que llegaba hasta Zapata (prolongado a Eugenio Bustos en 1923), para no superponer servicios, eran más (seis por día en ambos sentidos) las frecuencias entre Mendoza-Maipú-Luján de Cuyo y viceversa, dado que en esta última estación se establecía la combinación. De todas formas, circuito y combinación cesaron el 1 de octubre de 1938, al suprimirse el servicio de pasajeros en el tramo General Gutiérrez-Luján de Cuyo.

La expansión de las superficies cultivadas, así como el deseo de contribuir a ella, dieron lugar a otros proyectos similares en el área del Gran Mendoza, como el corredor Fray Luis Beltrán a Cruz de Piedra o el de Corralitos a Godoy Cruz — éste un circuito concéntrico al Guaymallén —, el de Las Catitas a Palmira y el de Palmira a Espejo, ninguno de ellos llevado a cabo. Sin embargo, hubo

uno que tuvo ejecución parcial y quedó como un desprendimiento de la vía principal de casi veinticinco kms. de longitud; nos referimos al ramal Palmira-Tres Porteñas, que fue el tramo inicial de los dos circuitos mencionados en último término. Habilitado el 19 de octubre de 1914, las dificultades producidas para el normal abastecimiento por la Primera Guerra Mundial seguramente impidieron la continuación de las obras.

En virtud de su condición de ramal ciego de escasa extensión, que no accedía a ninguna localidad de relevancia, su tráfico no tuvo punto de comparación con los anteriores, que le podían oponer numerosos servicios diarios al único tren, mixto y con obligado trasbordo en Palmira, que lo recorría.

Y cuando estas prestaciones cesaron el 5 de junio de 1939, también concluyó el transporte de pasajeros y el tráfico regular de cargas, que pasó a ser condicional, reduciéndose éste hasta Chapanay a partir del 19 de octubre de 1949, mientras que los rieles que quedaron a Tres Porteñas se levantaron en septiembre de 1953; el

tramo restante, de sólo trece kms. de longitud, acabó por ser clausurado el 30 de junio de 1961 y levantado en marzo de 1969; ya nada queda de él.

Suerte más aciaga tuvo el último de los ramales construido por el "BAP" en el Gran Mendoza, dado que, paradójicamente, fue el primero en clausurarse y levantarse; nos referimos al que partiendo de la estación Espejo llegaba, cincuenta y cinco kms. mediante, a la Colonia André; inaugurado el 20 de enero de 1927, el servicio diario de trenes mixtos que lo recorría —sin trasbordos— fue cancelado el 1 de enero de 1939, de modo que los pasajeros pudieron hacer uso del ramal menos de doce años, y las cargas poco más, puesto que el servicio pasó a ser condicional, hasta que cesó definitivamente el 1 de septiembre de 1940.

Dada la penuria de materiales que sufrían los ferrocarriles debido a la Segunda Guerra Mundial, todos los elementos pasibles de ser reutilizados fueron rápidamente extraídos, y en pocos años nada quedó de este circuito que, por otra parte, nunca fue demasiado empleado, como lo prueban las estadísticas.

Quedaría por mencionar la multitud de desvíos extendidos para atender a las bodegas del páramo mendocino, algunos de bastante extensión, como el que conecta la Bodega El Globo con la estación Buena Nueva, o desde Fray Luis Beltrán a El Paraíso. También vale consignar los de carácter minero, como el que permitía extraer el carbón de las minas de Salagasta y empalmaba en estación La Hullera. El que ha tenido un uso más intensivo es el de tipo industrial que fue tendido en julio de 1941 desde Perdriel a la destilería de Luján de Cuyo, cuando YPF decidió trasladar la planta ubicada en Godoy Cruz.

El resto es historia reciente; a partir del 1 de marzo de 1948, el Estado se hizo cargo de todas las líneas de capital británico, y el "BAP" recibió el nombre de Ferrocarril Nacional General San Martín el 1 de enero de 1949. La política de cancelaciones y clausuras que hemos visto hasta aquí no fue sólo patrimonio de la empresa privada, pues además de las citadas de 1949 debemos agregar que el 1 de julio de 1950 cesó el transporte de pasajeros en el ramal a Eugenio Bustos, con lo que también quedó sin ese servicio el sector occidental del circuito Luján de Cuyo, el único de los aquí analizados que aún lo mantenía.

En las décadas siguientes se asis-

tió, sobre la red que se mantuvo, al paulatino decaimiento de las prestaciones, pese a la incorporación de material rodante moderno, como la tracción diesel o los coches y vagones metálicos, y a intentos de mejoramiento de carácter esporádico según las administraciones o las posibilidades de inversiones, tales como la instauración de lujosos expresos Buenos Aires-Mendoza, o la restauración del servicio, mediante coches motores, entre Mendoza y Luján de Cuyo, en el breve período que medió entre el 25 de agosto de 1975 y el 1 de junio de 1976.

En esta fecha se suprimió también el último de los trenes que efectuaban el servicio local entre Alto Verde y Mendoza, con lo que muchas estaciones dejaron de existir para el ferrocarril, siguiendo el camino que habían emprendido tantas otras (la historia del surgimiento de nuestras estaciones, sus cambios toponímicos y su paulatina desaparición aún no está escrita, siendo motivo de estudio actualmente).

De todas formas, y en lo que a la provincia de Mendoza respecta, las pocas que quedaban fueron clausuradas para el servicio de pasajeros a partir del 10 de marzo de 1993, cuando el estado nacional, en el marco de una política inversa a la que cuarenta y cinco años antes había captado todas las líneas privadas, decidió suprimir los trenes de pasajeros hacia aquellas provincias cuyos gobiernos no estuvieran dispuestos a hacerse cargo de los gastos operativos. La nueva empresa que ha tomado la concesión por treinta años, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico-General San Martín S.A., a cargo de la línea desde el 26 de agosto de 1993, sólo se dedica al tráfico de cargas.

NOTA:

Debemos aclarar, ante posibles contradicciones con fechas proporcionadas por otras fuentes, que las aquí citadas provienen, en su mayoría, de una publicación interna de las compañías ferroviarias, el *Boletín de Servicio*, que informa de lo acontecido en cada línea semana a semana, y corroboradas además con los diarios de la época, a fin de que, mediante el testimonio hemerográfico, no quedaran dudas acerca de lo sucedido. En los hechos del siglo pasado, cuando aún no se editaba la aludida publicación, nos debimos atener en mayor grado a los periódicos existentes, además de otros documentos legales.

CRONOLOGIA

- A fin de ubicar en un adecuado contexto histórico ferroviario la síntesis aquí expuesta, presentamos una apretada reseña cronológica del BAP.
- 1873 - El F.C. Andino inaugura su tramo inicial Villa María-Río Cuarto.
- 1885 - Con la habilitación de la línea hasta San Juan se completa el trazado del F.C. Andino.
- 1886 - El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico también completa su línea, iniciada en 1884, al unir Mercedes (Buenos Aires) con Villa Mercedes (San Luis).
- 1887 - Nace el Gran Oeste Argentino mediante la compra de la sección cuyana del F.C. Andino.
- 1888 - El BAP logra tener acceso propio a Buenos Aires.
- 1891 - El F.C. Villa María a Rufino completa su línea.
- 1900 - El BAP arrienda el Villa María-Rufino.
- 1903 - El GOA se hace cargo de la administración del F.C. Trasandino.
- 1904 - El BAP arrienda el Bahía Blanca y Noroeste por 20 años.
- 1907 - El BAP se hace cargo de la administración del GOA y junto con él, de la del F.C. Trasandino.
- 1909 - El BAP adquiere los remanentes del F.C. Andino: Villa Mercedes a Río Cuarto y a Villa Dolores.
- 1910 - Con la inauguración del ramal a San Rafael, esta localidad obtiene acceso directo a Buenos Aires.

- 1912 - El BAP habilita su terminal propia en Retiro.
- 1923 - Cesa la administración conjunta del Trasandino.
- 1924 - El Bahía Blanca y Noroeste pasa a poder del Ferrocarril del Sud.
- 1948 - El BAP y todas las líneas que administra son nacionalizadas.
- 1949 - En la reestructuración que hace el Estado de todas sus líneas, al General San Martín, heredero del BAP, le corresponden los ramales Junín a Pergamino y Rufino a Venado Tuerto del anterior Central Argentino, y le cede su sucesor, el F.C. General Mitre, el tramo La Carlota-Villa María. Además, se le adjudica el F.C. de Pedro Vargas a Malargüe, construido por los Ferrocarriles del Estado, y se le restituye el F.C. Trasandino.
- 1951 - El Trasandino pasa a la red del F.C. General Belgrano.
- 1991 - Al formarse la nueva empresa Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA), la jurisdicción del General San Martín concluye en Pilar, a 55 km. de Retiro.
- 1993 - El F.C. General San Martín se entrega en concesión al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico-General San Martín S.A.

**HABLANDO DE HISTORIA,
NOSOTROS, HACE
POCO MÁS DE
UN AÑO, ESTAMOS
ESCRIBIENDO LA NUESTRA.**

FERROVIAS S.A.C.
UN TREN A SU SERVICIO
CONCESIONARIO DEL FC BELGRANO NORTE

El reordenamiento de la red ferroviaria Argentina en la nacionalización (1948) y en la privatización (1991)

Este artículo trata de la forma en que se ordenó geográficamente el sistema ferroviario argentino en dos ocasiones, separadas por casi medio siglo, y en circunstancias opuestas: cuando la nacionalización que culminó en 1948, y, en nuestros días, con la privatización.

El factor geográfico en los ferrocarriles.

Los ferrocarriles son empresas en las que el factor geográfico reviste particular importancia. Toda compañía tiene, en virtud de la localización de sus proveedores y clientes, una estructura geográfica más o menos evidente; ésta es muy fuerte en las líneas ferroviarias, cuya característica es disponer de una planta física extendida en el espacio, a veces sobre miles de kilómetros, y con sus trabajadores distribuidos a lo largo. Sobre la red se despliega la planta humana de la empresa; al igual que los ejércitos de tierra con sus tres armas, en el terreno ferroviario se encuentran los efectivos de los tres principales servicios: transporte, vía y obras y mecánica. La tecnología de la época de construcción de los ferrocarriles (tracción a vapor, cojinetes de fricción, frenos manuales, zorras bomba, telégrafo morse), determinaba que los recursos humanos estuvieran dispersos en numerosos asentamientos a lo largo de las líneas.

Las pequeñas estaciones de la campaña eran el núcleo primario, operativo y comercial, donde únicamente estaba presente el hombre de transporte (o tráfico, como se decía antes). Sólo algunas estaciones eran asiento de agentes de otras especialidades: campamentos de vía y obras, revisores de señales, guardahilos y revisores de vehículos. Finalmente, había un número pequeño de nudos ferroviarios donde se encontraban la playa de clasificación, los patios de carga, el trasbordo de vagones, los desvíos de levante y el establecimiento principal: el galpón de máquinas, que proveía la fuerza motriz del conjunto. Se conformaban así esos centros ferroviarios que fueron, hasta hace pocas décadas, el foco de la actividad de muchas poblaciones formadas alrededor de la primitiva estación. Las tres "armas" ferroviarias eran comandadas desde las sedes departamentales y distritales lejanas, que a menudo no coincidían con su localización. El telégrafo morse, y en tiempos más recientes el teléfono de control, eran los vehículos informativos entre los hombres de campo y su jefatura, de la cual recibían las órdenes operativas.

La estructura geográfica de las empresas ferroviarias era tan fuerte que la absorción de una compañía por otra, una fusión, o una transferencia de ramales, tenía efectos conflictivos, al mutar la estructura habitual de las comunicaciones vigente durante décadas, a través de la cual llegaban al terreno las directivas de la distante administración.

En las pequeñas comunidades de trabajadores ferroviarios se establecían lazos sociales y familiares, y la natural tendencia a que ingresaran en el ferrocarril los hijos o sobrinos de empleados, creaba familias vinculadas con la empresa. La cobertura de vacantes hacía que se formasen parentescos entre las poblaciones a lo largo de la línea. Todo lo dicho creaba en los empleados de un ferrocarril un fuerte sentido de "cuerpo", de pertenencia a esa compañía, pero no necesariamente a la industria ferroviaria en general.

Concentración en el sistema ferroviario argentino

El sistema ferroviario argentino creció durante casi un siglo a partir de múltiples iniciativas, de empresarios nacionales, de empresas de capital inglés o francés, de algunos estados provinciales y del estado nacional. En el árbol genealógico de los ferrocarriles argentinos encontramos los nombres de más de 40 empresas originarias. Algunas son bien conocidas (Sud, Central Argentino, Pacífico), pero otras están semi o del todo olvidadas, salvo para quienes se interesan en las cuestiones ferroviarias y en su historia (Buenos Aires y Puerto de la Ensenada; Argentino del Norte; Villa María a Rufino; etc.).

Al momento de la nacionalización funcionaban en el país unas 20 unidades operativas independientes. Decimos "unas" porque la cantidad exacta es materia opinable, por existir varios "holdings" que agrupaban, bajo propietarios o administraciones comunes, a más de un ferrocarril. El mayor era la Administración de los Ferrocarriles del Estado, que poseía el vasto Central Norte Argentino, el Ferrocarril del Este en la Mesopotamia, la línea Viedma-San Antonio Oeste-Bariloche con sus ramales, y las tres aisladas líneas patagónicas, amén de tener en construcción el sector Pedro Vargas-Malargüe.

Otro caso era el de los Ferrocarriles Sud, Oeste y Midland de Buenos Aires, empresas operativamente autónomas pero cuyos capitales y administraciones tenían mucho de común. Este grupo administraba, además, el Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste, que tenía independencia operativa como una división del Sud y cuyas estadísticas eran publicadas separadamente por la Dirección de Ferrocarriles.

Al nacionalizarse los ferrocarriles, el Ministerio de Transportes reagrupó las líneas privadas y estatales en siete "ferrocarriles nacionales". Seis fueron bautizados con nombres de personajes históricos: San Martín, Belgrano, Roca, Mitre, Sarmiento y Urquiza; y con los dispersos ramales patagónicos se formó el Ferrocarril Nacional Patagónico.

Detallaremos seguidamente cómo se reagrupó la red nacional en ocasión del traspaso, y lo haremos comenzando por los casos sencillos para abordar luego los más complejos.

Líneas patagónicas

La creación del Ferrocarril Nacional Patagónico parecía preanunciar la voluntad política de construir una gran red en esa zona tan distante de nuestro territorio, designio que, si existió, nunca llegó a ser realidad. La administración del FNP, orientó su accionar en los comienzos a dirigir los tres pequeños subsistemas con cabeceras en Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado, desvinculados entre sí y con diversidad de trochas: dos eran ancha (1.676 mm) y el tercero de entavía económica (750 mm). Al construirse el ramal carbonero Río Gallegos-El Turbio, también de trocha económica, no se encomendó su explotación al FNP, sino que funcionó como ramal industrial de la empresa Yacimientos Carboníferos Fiscales.

Con inmensas distancias que separaban sus raquíticos ramales, y con el estigma de la

diversidad de trochas entre ellos, al cabo de pocos años fue evidente que "Ferrocarril Nacional Patagónico" era un rótulo excesivo para algo que no tenía destino. Así en 1956 fue suprimido e incorporados sus corredores al Ferrocarril General Roca. En 1961 se clausuró la línea Puerto Madryn-Trelew-Alto Las Plumas y en 1977 ocurrió lo mismo con los ramales de Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado.

Líneas de trocha media (1,435 m)

Con ellas las cosas fueron más simples. Las unidades operativas que conformaban los ferrocarriles de Entre Ríos, Nordeste Argentino, del Este (estatal) y Central de Buenos Aires (éste adquirido un poco más tarde), fueron consolidadas en el Ferrocarril Nacional General Urquiza y permanecieron unidas hasta su reciente privatización, ahora como Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza.

Líneas de trocha ancha (1,676 m)

Existían antes de 1948 cuatro grandes ferrocarriles de capital británico: Sud, Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico. A éstos se sumaban una empresa pequeña de origen británico, el Bahía Blanca y Noroeste, administrado por el Sud y funcionando como una división de éste; el Rosario-Puerto Belgrano, de capitales franceses; y el Viedma-San Antonio-Bariloche, con sus ramales de trocha económica del Estado Nacional. Con todos ellos y unas pocas líneas en construcción o de propiedad privada, quedaron conformados los cuatro grandes "Ferrocarriles Nacionales": General Roca, Domingo F. Sarmiento, General Mitre y General San Martín. Como vemos las compañías inglesas líderes constituyeron el núcleo de los principales ferrocarriles nacionales, en el orden indicado. En el proceso las empresas menores perdieron su individualidad y algunas hasta su unidad operativa.

El caso del Rosario-Puerto Belgrano

Esta pequeña empresa francesa, con su línea principal carente de ramales, que no empalmaba con casi ninguna de las veinte líneas que cruzaba, era débil y estaba condenada económicamente desde hacía tiempo. Se la dividió entre el Mitre y el Roca, siendo la estación límite Capitán Castro. Pocos años después, quizás por haberse advertido que el seccionamiento la había perjudicado más aun, se restableció su unidad operativa comandada desde Rosario, incorporando su sector sur al Ferrocarril Mitre. Nuevamente en 1978 fue dividida, pero ahora el punto límite se fijó en Timote, empalme con el Sarmiento. Así continuó hasta los años '80, cuando una gran inundación cortó la línea al sur de dicha Localidad, en jurisdicción de la Línea Roca.

La redistribución de ramales entre el Mitre y el San Martín

Al crearse los ferrocarriles Mitre y San Martín se dispuso la transferencia mutua de tres ramales. Fue así que el sector La Carlota-Villa María, que había sido del Pacífico, pasó al Mitre. En tanto, los corredores Junín-Pergamino y Rufino-Venado Tuerto, originarios del Central Argentino, se integraron al San Martín.

Con respecto a estos ramales, quien escribe fue testigo del sabio comentario de un veterano funcionario del Pacífico, uno de los últimos "ingleses" que aun quedaban hacia 1968, el señor Leonardo Makin (probablemente anglo argentino, con doble nacionalidad). Este hombre, bastante mayor, era entusiasta propulsor del tráfico a granel y de la construcción de silos en estaciones, para revertir la declinación del ferrocarril en el transporte de granos. Makin sostenía que la transferencia de estos sectores entre ambas empresas resultaba perjudicial para las dos, porque esos ramales habían quedado

"comercialmente mal ensamblados" en sus nuevas redes propietarias. ¿Por qué? "Cuando una estación del ramal del Pacífico a Villa María pedía un vagón, era para cargar con destino Buenos Aires o Puerto Madero, porque esa había sido la relación comercial establecida desde muchas décadas antes entre el cargador y el ferrocarril. El Mitre, dueño ahora del ramal, pronto comprobó que si satisfacía ese pedido perdía el vagón, porque éste entraba al San Martín, que no lo devolvía; entonces, demoraba el suplido".

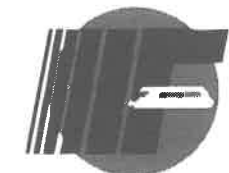
"Por supuesto, lo mismo pasaba cuando Rojas pedía un vagón, cuyo destino era casi siempre Rosario. Al San Martín no le convenía suplirlo, porque no lo recuperaba. Finalmente, ellos (los del Mitre) mataron nuestro ramal, y nosotros (los del San Martín) matamos el de ellos...". Lo concreto es que las líneas en cuestión tuvieron suertes diferentes.

La Carlota-Villa María declinó, quizás por el motivo apuntado por Makin, clausurándose en 1961. Años después sus rieles fueron levantados y reutilizados en el ramal de Río Turbio. También el sector Junín-Pergamino fue firme candidato al cierre en la misma época, pero años después se reactivó con el tráfico masivo de granos. Tiene todavía hoy una muy modesta actividad. El Rufino-Venado Tuerto no declinó. Se convirtió en un tramo clave de la red nacional, al establecer la mejor vinculación entre Mendoza y Rosario. Por él siguen circulando los granos hacia los puertos y fábricas de Rosario, los envíos de petróleo desde Mendoza a San Lorenzo, y los de piedra caliza de San Juan a San Nicolás.

La redistribución de ramales entre el Sarmiento y el Roca En este caso se repartió entre los dos nuevos "ferrocarriles nacionales" el que había sido

ADHESION

UN TREN
A SU SERVICIO.



FERROVIAS S.A.C.

CONCESIONARIO DEL F.C. BELGRANO NORTE

Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste. Esta pequeña empresa británica había tenido una vida azarosa; su primitiva red troncal se dirigía hacia General Acha, al noroeste de Bahía Blanca, justificando el nombre de la compañía. Una segunda línea principal, más reciente, fue establecida entre Bahía Blanca y Huinca Renancó; de ésta se desprendieron varios ramales y además la línea se proyectó empalmado con todas las transversales del ex Oeste que la cruzaban. El BBNO durante 20 años fue administrado por el Pacífico, pasando luego a serlo por el Ferrocarril del Sud, del que terminó siendo la "división Bahía Blanca".

Al reordenarse la red en 1949 la troncal fue seccionada en Darregueira, que se convirtió en empalme entre el Sarmiento y el Roca, creándose así una frontera que jamás había existido. Bien pronto los flujos hacia Bahía Blanca, tanto del amplio hinterland de la provincia de La Pampa como del oeste de Buenos Aires, comenzaron a sufrir demoras e inconvenientes operativos. El Sarmiento, heredero del Oeste, estaba orientado hacia Buenos Aires y su tráfico principal era la hacienda; en la línea del BBNO el tráfico de granos estaba naturalmente dirigido hacia Bahía Blanca, pero la frontera artificialmente creada en Darregueira lo obstruía. Aquí también tenía sentido la observación de Makin: ¿Cómo evitar que el Roca retuviera los vagones que le llegaban cargados a Ingeniero White desde la zona del BBNO? Por cierto, existían organismos que regulaban el intercambio del material rodante y su devolución, pero... ¿quién ignora las habilidades de los hombres de tráfico para esconder los vagones...?

Hubo otras consecuencias negativas y de largo plazo. El tramo Bahía Blanca-Darregueira era muy importante para el tráfico de granos de exportación originado en el Sarmiento, y lo sería más a medida que declinaba el puerto de Buenos Aires; pero no lo era para el Roca.

Con el tiempo, las antiguas empresas, convertidas ahora en "Gerencias de Línea", dejaron de percibir los ingresos por los tráficos realmente transportados sobre sus corredores, comenzándose a utilizar el tonelaje despachado como indicador supremo de la eficiencia de sus gerentes. Pues bien, como a los directivos del Roca no les interesaba tanto el tonelaje despachado al norte de Darregueira, no le dieron prioridad a mantener en óptimo estado el sector Bahía Blanca-Darregueira.

Así fue que la renovación de sus vías se postergó una y otra vez mientras que el Sarmiento sí se preocupaba por repararlas al norte de aquella. Con el tiempo, este tramo crítico, la salida del embudo, resultó ser el que estaba en peor estado.

Líneas de trocha métrica

Con las redes de trocha métrica se formó el Ferrocarril Nacional General Belgrano, con una extensión total de 14.500 Km. Este sistema heterogéneo estaba compuesto por el Central Norte Argentino (que pocos años antes había incorporado al Central Córdoba, al Tranvía a Vapor de Rafaela y al Trasandino Argentino), la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, la Compañía General de FF.CC. en la Provincia de Buenos Aires y el Ferrocarril Midland. El sector trasandino había sido adscrito al F.N. General San Martín, pero poco después se lo integró al Belgrano. Una pregunta que surge aquí es ¿por qué se formó un único sistema de trocha métrica con una extensión total que superaba en más del 50% a la del Roca, y más que duplicaba la del Mitre? ¿No hubiese sido mejor crear, sobre la base de los varios ferrocarriles de trocha métrica, dos empresas de tamaño menor y, por ende, más fáciles de gerenciar?

A principios de los años '50 ocurrió uno de los hechos finales de la formación de la red

estatal: la transferencia a la Nación del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, también de trocha métrica, que en 1953 quedó incorporado al Belgrano, llevando así su red total a 15.300 km. Esta absorción resultó un problema político: en círculos provinciales se sintió como que la Nación lo despojaba de su ferrocarril. Fue como fuere, en 1954 parece haber existido la intención de reparar este supuesto daño al crearse un octavo ferrocarril nacional, el "Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires", conformado por las líneas de los ex Provincial, Midland y Compañía General. El Belgrano quedó así reducido a unos 12.650 km., en tanto que la nueva empresa explotaba 2.650 km. Esta tenía su administración en la ciudad Eva Perón (La Plata), aunque el centro de su actividad operativa estaba en la estación Buenos Aires. El FNPBA tuvo existencia efímera; en 1956, el gobierno que había sustituido al de Perón, lo disolvió y sus líneas volvieron al Belgrano.

En las décadas siguientes se acentuó la declinación ferroviaria en general, y dentro del Belgrano la de los ramales menores, muchos de los cuales fueron clausurados a partir de 1961. Los que no corrieron la suerte de una muerte administrativa, sufrieron el efecto de su modesta construcción original. No teniendo gravitación en la administración, sus infraestructuras no fueron oportunamente renovadas y quedaron, poco a poco, inadaptadas a los pesos por eje que comenzaban a predominar. Es así que hoy, de la gigantesca red del Belgrano aun nominalmente en servicio, la que todavía se halla mínimamente activa proviene casi íntegramente del ex Central Norte Argentino.

Fusiones, desfusiones y escisiones

A partir de 1961 comienza el ciclo de decadencia y crisis permanente de los ferrocarriles, matizado por períodos de aparente recuperación y posteriores recaídas, cada una más grave que la anterior. Los gobiernos de turno intentan su reestructuración y racionalización, siendo una de las medidas recomendadas la fusión de las líneas de trocha ancha, pasando de cuatro a dos. Esto se intentó dos veces, una en los años '60 y la otra entre 1971 y 1973; en la primera ocasión el ensayo fue de corta duración y se limitó a la cúpula superior, mientras que el segundo intento fue más duradero. En ambas oportunidades las medidas se revirtieron antes que pudieran mostrar algún resultado positivo; en realidad, la fusión era un hecho indeseado porque una de sus inevitables consecuencias era la reducción de los cargos directivos, mientras que en el largo plazo disminuiría el número de talleres. Comenzó también un ciclo nefasto con las mudanzas administrativas; dependencias totalmente desvinculadas se unificaron dando lugar al traslado de mobiliario y archivos, iniciándose así la pérdida irreparable de objetos y documentación, cuyo valor nunca llegó a ser justipreciado, aunque justo es reconocer que funcionarios con muchos años de servicio procuraron salvar lo que juzgaban más valioso.

En 1980 tuvo lugar la creación de la Gerencia de Línea Metropolitana, que debía agrupar las líneas suburbanas de Buenos Aires. Esta unidad llegó a tener mucho poder, pero fue igualmente resistida. Su gestión, desde el punto de vista operativo y comercial ferroviario, fue positiva, y cabe significar que su orientación concordaba con la tendencia universal de regionalizar las redes ferroviarias suburbanas. Pero las presiones de la mediocridad prevalecieron y se la disolvió, mediante un proceso que pretendió restablecer la eficiencia empresarial devolviendo la integridad a los "ferrocarriles nacionales" formados en 1949. Demás está decir que la creación de la GLM y su ulterior disolución dieron lugar a un nuevo ciclo de mudanzas y pérdidas de documentación. En coincidencia, aunque no en estricta coordinación con la sorpresa política de privatizaciones lanzada en 1989, la GLM renació como "Administración de Ferrocarriles Suburbanos" dentro de Ferrocarriles Argentinos, y sobre su base se formó en 1991 una nueva empresa, FERROCARRILES METROPOLITANOS S.A., escindida de FERROCARRILES ARGENTINOS. Esta vez se actuó energicamente y la nueva empresa comenzó a funcionar plenamente en pocos meses, separándose de FA, que por ese tiempo estaba en proceso de entregar sus redes a los concesionarios privados. También se escindió de FA en 1993 la actual empresa Ferrocarril General Belgrano S.A., que opera hoy el remanente del ferrocarril de trocha angosta.

Reordenamiento geográfico a partir de 1991

Como resultado del ciclo de privatizaciones, el sistema ferroviario argentino se encuentra, a la fecha, segmentado en unas 19 unidades operativas. Y nuevamente el número encierra cierto grado de imprecisión; porque ahora, además de redes férreas a cargo de un concesionario que las explota con carácter "integral", existen varias unidades operativas dirigidas por un mismo grupo empresario y otras que tienen a su cargo trenes sin poseer líneas férreas. Veamos cómo es esto:

Cinco concesionarios privados de cargas operan igual número de redes (Ferroexpreso Pampeano, Nuevo Central Argentino, Ferrosur Roca, Buenos Aires al Pacífico-San Martín y Mesopotámico-General Urquiza).

Los últimos son dirigidos por el mismo grupo empresario. Seis concesionarios privados explotan siete líneas suburbanas.



Otro opera dos redes, y otros tres concesionarios pertenecen al mismo grupo empresario.

En definitiva, los siete corredores están a cargo de cuatro consorcios diferenciados: Metrovías (Urquiza), Ferrovías (Belgrano Norte), Trenes de Buenos Aires (Mitre-Sarmiento) y el grupo Transportes Integrados Metropolitanos (San Martín, Roca y Belgrano Sur).

para servicio de pasajeros y como parte de una concesión de carácter inmobiliario.

Varias provincias han suscripto convenios por los cuales están autorizadas a correr trenes de pasajeros sobre redes de terceros, sin haberlo hecho hasta la fecha.

Concesiones de cargas

Dos entidades provinciales (Buenos Aires y Río Negro) tienen concedidos sectores de la red nacional, sobre los que operan servicios de pasajeros, así como sus trenes corren sobre líneas pertenecientes a las concesiones de cargas.

Un ramal (la "tranchita") es operado por la provincia de Chubut, dentro de su territorio.

Una entidad provincial (Tucumán) tiene a su cargo un tren de pasajeros sobre la red de un concesionario de cargas, con el que ha contratado la operación del servicio. Éste ha dejado de correr desde mediados del mes de abril p.pdo.

Una entidad provincial (Córdoba) opera el servicio sobre el ramal de las sierras, rehabilitado.

Una sociedad privada explota un tren de pasajeros turístico sobre el ramal C-14 de la Empresa F.C.Gral. Belgrano S.A.

Una empresa privada (Tren de la Costa) ha rehabilitado el ramal Borges-Delta y lo explota integralmente

La primera concesión se gestó como "Corredor Rosario-Bahía Blanca". Originalmente se trataba de la ex línea Rosario-Puerto Belgrano exclusivamente de pasajeros, pero ante la evidencia de su falta de rentabilidad la concesión se amplió a gran parte de la red de la Línea Sarmiento (al oeste de Bragado, Lincoln y Los Toldos), y la zona de la Línea Roca afluente a la vía Bahía Blanca-Saavedra, al oeste de Bolívar y Olavarría. Se formó así la red de FERROEXPRESO PAMPEANO S.A.

Sobre la base de la ex Línea Mitre se formó la red de NUEVO CENTRAL ARGENTINO S.A.. En este caso NCA recuperó para su red el tramo Junín-Pergamino, pero cedió el tramo Venado Tuerto-Villa Constitución, el ramal Carmen-Guatimozín y el sector Santa Isabel-Peyrano-Rosario.

La ex Línea San Martín pasó a ser parte de BUENOS AIRES AL PACIFICO S.A., con excepción del sector Junín-Pergamino. Además la red de BAP incluyó los ramales arriba mencionados, retirados de la red de NCA.

PUBLICACIONES DE LA FUNDACIÓN MUSEO FERROVIARIO

DISTRIBUIDAS POR EDITORIAL PLUS ULTRA S.A.

Av. Callao 575 (1022) Buenos Aires
Tel/Fax 374-5092/2953 371-9426/9405/9910

- Emilio Schickendantz y Emilio Rebuelto,
"LOS FERROCARRILES EN LA ARGENTINA.
1857-1910", 248 págs., con fotografías y mapas.

- Mario Justo López,
"HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES 1857-1886", 281 págs., con
ilustraciones y mapas.

- Mario Justo López,
"HISTORIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES
1866-1886", 440 págs., con ilustraciones y mapas.

DISTRIBUIDAS POR LA FUNDACIÓN

Marcelo T. de Alvear 849, 1ro. A (1058) Bs. Aires
Tel. 311-6838 Fax 812-1424

H. R. Stones-"BRITISH RAILWAYS IN ARGENTINA,
1860-1948" 87 Páginas, 91 fotografías, mapas, planos, dibujos

"RESUMEN DE LEYES, CONTRATOS Y RESOLUCIONES
SOBRE FERROCARRILES Y TRANVÍAS A TRACCIÓN
MECÁNICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA 1910-1945"
Obra integral, 8 tomos, 1838 páginas.
Recopilación de Miguel A. Pignataro

También incluye la red de BAP el sector de la Línea Sarmiento que no pasó a FERROEXPRESO PAMPEANO.

FERROSUR ROCA S. A. recibió el remanente de la línea Roca, no entregado a FERROEXPRESO, ni el sector Altamirano-Mar del Plata-Miramar, transferido a la Provincia de Buenos Aires. Tampoco incorporó las líneas al sur de Bahía Blanca, de las cuales el tramo Aguará-Patagones pasó a la Provincia de Buenos Aires y el sector Patagones-Viedma-Bariloche lo hizo a la Provincia de Río Negro.

FERROCARRIL MESOPOTÁMICO absorbió la totalidad de la Línea Urquiza. Al igual que en 1948, la diversidad de la trocha de este sistema lo ha preservado como una unidad operativa.

La Provincia de Buenos Aires tiene concedido el sector Alejandro Korn-Mar del Plata y ramal a Miramar, así como el ramal Guido-Madariagá-Vivoratá, del cual rehabilitó la primera sección.

En el área Metropolitana de Buenos Aires el hecho más destacado es la definitiva segregación de las líneas suburbanas del resto del sistema, lo que tuvo lugar en 1991 con la creación de FEMESA y de inmediato con la privatización. En este terreno los cambios son los siguientes:

Una misma empresa (METROVIAS S.A.) tiene la concesión de la ex Línea Urquiza en conjunto con las cinco líneas del Subte.

Se ha separado definitivamente la explotación de las líneas Belgrano Norte (concesionada a FERROVIAS S.A.) y Belgrano Sur (TMB - TRANSPORTES METROPOLITANOS BELGRANO SUR S.A.)

Las líneas Mitre y Sarmiento fueron objeto de una concesión única a la empresa TBA - TRENES DE BUENOS AIRES.

Las líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur fueron objeto de concesiones diferentes a un mismo grupo empresario (concesionarios TMR, TMS y TMB - TRANSPORTES METROPOLITANOS GENERAL ROCA S.A., Gral. SAN MARTIN S.A. y BELGRANO SUR S.A., respectivamente).

Como consecuencia de la privatización, en el aspecto geográfico podemos apuntar algunas consecuencias: Se ha restablecido la unidad operativa del ex Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste, cuya línea Bahía Blanca-Huinca Renancó es ahora la troncal de FERROEXPRESO PAMPEANO, desapareciendo la artificial frontera de Darregueira.

Se ha restablecido nominalmente la integridad del ex Rosario-Puerto Belgrano, pero en este caso la realidad es que la mitad de la línea está fuera de servicio desde hace 10 años en razón de inundaciones.

Se ha restablecido la continuidad operativa del corredor Rufino-Villa Constitución y Rosario, que en 1948 había sido seccionado en Venado Tuerto. Pero ahora el corredor lo opera

la empresa BAP, proveedora natural de la mayor parte del tráfico que por allí circula.

Se ha creado una unidad operativa independiente para el mayor corredor de pasajeros del país, Buenos Aires-Mar del Plata.

Al estar la Línea Urquiza y la Línea B de SBA bajo una misma concesión, se abre el camino a la futura integración de ambos sistemas.

La concesionaria del Belgrano Sur debe integrar los ramales a González Catán y a Marinos del Crucero Gral. Belgrano en una única operación con base en Estación Buenos Aires. El hecho de que el ramal Haedo-Temperley, que cruza a nivel el enlace Tapiales-Aldo Bonzi sea operado por una concesionaria del mismo grupo empresario, facilitará conseguir esa operación.

La integración en la misma concesión de las líneas Mitre y Sarmiento facilitará el óptimo uso del material rodante de ambas líneas y la racionalización de su mantenimiento.

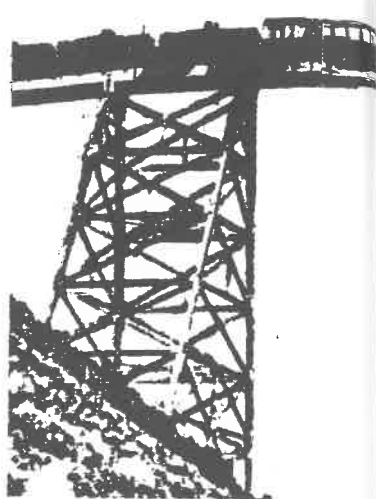
Todos estos cambios son positivos y contribuyen a la eficiencia de la explotación ferroviaria, a cargo de las nuevas entidades públicas y privadas. Sin

embargo podemos señalar algunas cuestiones que pudieron quizás resolverse de mejor manera.

FERROEXPRESO PAMPEANO carece de acceso a Buenos Aires, en tanto que unos 1000 km de la ex línea Sarmiento integran la red de BAP sin un aporte sustancial de tráfico a dicha empresa.

Se ha creado un sector aislado, operado por la Provincia de Buenos Aires, entre Bahía Blanca y Patagones, el que podría ventajosamente haber integrado la red de FERROSUR.

Queda pendiente el problema del Belgrano, cuya inmensa red sólo opera en un 50% de su extensión y con un muy bajo nivel de actividad.



BAP
Buenos Aires al Pacífico

SAN MARTIN S.A..

«EL MAYOR TRANSPORTISTA DE CARGAS TERRESTRES DE ARGENTINA. BUENOS AIRES AL PACIFICO SAN MARTIN S.A. ES LA

NUEVA RAZON SOCIAL QUE TIENE A SU CARGO LA EXPLOTACION INTEGRAL DEL SERVICIO FERROVIARIO DE CARGAS DE LA EX LINEA SAN MARTIN. ADEMAS DE TRANSPORTAR CARGAS DENTRO DE SU RED PROPIA, BAP OPERA A DESTINOS EN OTRAS LINEAS FERROVIARIAS, INCLUYENDO CONEXIONES A BRASIL, PARAGUAY, URUGUAY Y CHILE.»

Tiburcio Benegas 1799 (5500) Ciudad Mendoza - Argentina. Tel. (54-61) 296070 - Fax (54-61) 296070. Av. Santa Fe 4636, 3º piso - Buenos Aires Argentina. Tel. (54-1) 777-2879/2880/82 - Fax (54-1) 777-2877

Recapitulación

Recapitulando los dos ciclos de reordenamiento geográfico de los ferrocarriles argentinos, nos permitimos formular las siguientes consideraciones finales.

La nacionalización fue un hecho que creó en los círculos ferroviarios la expectativa de un reordenamiento, racionalización y fortalecimiento de la red ferroviaria, cuyo crecimiento no había sido ordenado. La verdad es que la acción estatal fue decepcionante. El Estado se limitó a concluir el trasandino Salta-Socoma, abandonó proyectos en ejecución (Malargüe-Neuquén) y nunca concretó los planes de extensión a la Patagonia.

El Estado reordenó geográficamente la red de trocha ancha con unas pocas transferencias de ramales. Mirando el mapa creemos comprender el criterio seguido: parece haber sido asegurarle a cada ferrocarril una zona geográfica en exclusividad, sin penetración de ramales de otro ferrocarril de la misma trocha en la zona asignada. El efecto no fue positivo. Por cierto, no fue ésta la causa fundamental de la declinación ferroviaria, pero no contribuyó a hacer más eficiente el sistema.

En la trocha angosta se absorbieron las empresas chicas dentro de la estructura del Central Norte Argentino, ahora Belgrano, creando un sistema con una red que finalmente superaría los 15.000 km. Para la época, un gigante a nivel internacional.

Parece haber existido diversidad de criterios con lo actuado en la trocha ancha, ya que en ésta bien pudieron crearse dos Ferrocarriles Nacionales, en lugar de cuatro, los que hubieran tenido parecido tamaño al del nuevo General Belgrano (la unión Roca-Sarmiento hubiera operado más de 13.000 km, y la unión Mitre-San Martín más de 11.000 km).

Para precisar aun más nuestro interrogante, ¿por qué no se reagruparon los ferrocarriles menores de trocha angosta en una empresa distinta del ex Central Norte Argentino? Este ya operaba 10.500 km y las empresas menores sumaban 4.800 km. Se hubiera también podido reasignar ramales entre ambos subsistemas para darle a cada uno mayor autonomía operativa y funcionalidad comercial, pero se optó en este caso por crear una única entidad operativa gigantesca.

Creemos que sucedió así porque en la trocha ancha había cuatro ferrocarriles fuertes, en ninguno de los cuales el Estado había tenido mucha ingerencia hasta entonces, que pudieron resistir el cambio conservando su autonomía. En cambio, en la trocha angosta el panorama lo dominaba totalmente el Central Norte Argentino (es decir, el Ferrocarril del Estado), que durante la guerra había sido el mayor transportista del país, y que contaba con una dirigencia técnica de mucho prestigio. Recordemos que pocos años antes lo había administrado una figura de la magnitud del Ingeniero Pablo Nogués, bajo cuya gestión el Estado era todavía un ferrocarril que expandía su red (líneas Milagro-San Luis, J.V. González-Pichanal, Salta-Socoma, Malargüe-Neuquén, etc.).

Frente al prestigio del Central Norte Argentino las dos modestas compañías francesas y el Midland eran poca cosa, y fueron absorbidas, en vez de reagrupar las líneas en dos redes. Se creó así una enorme entidad operativa, muy difícil de manejar eficazmente con los limitados recursos técnicos de la época.

Hubo un intento de corregir esta situación, cuando se creó el FC Nacional Provincia de Buenos Aires. Pero quedó afuera el ex Santa Fe, porque el objetivo había sido político (reparar la absorción del Provincial), y no técnico operativo.

El cambio político del 55 restableció la unidad del gigantesco Belgrano, lo que hubiera sido justificable de existir el designio de racionalizar su enorme red. Pero no se lo hizo, y es así que todavía hoy subsisten distorsiones como estas:

Dos ex líneas principales corren paralelas entre Santa Fe y San Justo (100 km), separadas por escasos 10 km. Actualmente una está casi abandonada y la otra con un tráfico mínimo.

No se construyó un enlace de cintura en Buenos Aires que hubiera permitido acceder racionalmente a las estaciones del sector sur de la Región (Buenos Aires, Avellaneda, Tapiales), sin pasar por el puerto o tener obligadamente que circular por la línea de la ex Cía. General desde Rosario, de débil estructura y hoy casi abandonada.

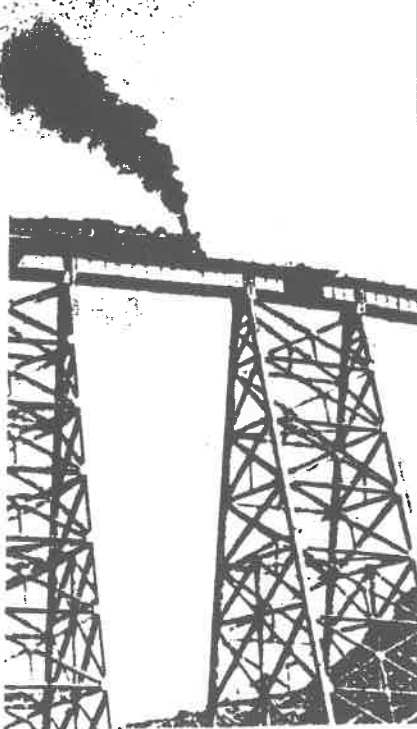
También es pertinente una reflexión sobre la distancia que va de las formulaciones ideológicas abstractas a su realización concreta. Es sabido que en los años '30 se generó una corriente crítica respecto a la presencia del capital británico en los ferrocarriles argentinos. Entonces se arraigó la idea de que el sistema ferroviario había deformado al país, mediante un abanico convergente a los puertos (el modelo agroexportador), particularmente al de Buenos Aires. Esas ideas mantuvieron fuerza durante décadas, y la prédica nacionalista, pero pro ferroviaria de hombres como Scalabrini Ortíz, terminaron alimentando un discurso contrario al ferrocarril, que a través de editoriales de algunos diarios denunciaba aquel supuesto pecado original como causa fundamental de la crisis ferroviaria.

Puesto que la nacionalización se fundamentó ideológicamente en aquella prédica, cabe suponer que el momento de la nacionalización hubiera sido propicio para la corrección de los presuntos defectos. No sucedió así. El reordenamiento de las líneas de trocha ancha debilitó la

atracción de los puertos de Rosario y de Bahía Blanca, favoreciendo aun más al de Buenos Aires.

Se perdió la fuerza que el gobierno tenía al momento de la adquisición de las líneas británicas y de ahí en más la estructura se cristalizó y las sucesivas administraciones fueron impotentes para impulsar modificaciones. Una reforma fundamental, como la creación de la Gerencia de Línea Metropolitana, no fue siquiera completada y anulada pronto por motivos fútiles.

Hoy el sistema ferroviario tiene una estructura espacial diferente, con operadores especializados en cada uno de los tres negocios (interurbano, suburbano, cargas) e incluso con operadores sin red. Este sistema está mejor estructurado para servir a la demanda, y la gestión privada se ha revelado eficaz para revitalizar una actividad que estaba moribunda. Pero muchos de los problemas de fondo siguen allí, habiendo sólo quedado disimulados en el fragor del cataclismo. En los años próximos el gobierno deberá enfrentarlos para asegurar la subsistencia del transporte ferroviario en el siglo 21.



El surgimiento, no sin dificultades, de museos ferroviarios regionales parece estar en la cresta de la ola. En general, dichas muestras son el producto de emprendimientos espontáneos y aislados; la preocupación de una municipalidad o de un grupo de entusiastas, o de ambos a la vez, ha tenido como resultado, en muchos casos, la loable transformación de una estación abandonada en una muestra de objetos ferroviarios rescatados de la destrucción y del olvido.

Estas acciones pretenden llenar un vacío, el dejado por Ferrocarriles Argentinos, hoy en liquidación, quien, como propietario de prácticamente todos los bienes, ha dejado de cumplir con su deber de conservarlos y de ubicar en lugares adecuados aquellos que, por sus características intrínsecas y su antigüedad, han dejado de ser utilizables para el servicio ferroviario pero han pasado a formar parte del patrimonio histórico nacional. Es cierto que la empresa estatal creó, hace ya 25 años, el Museo Nacional Ferroviario, al que anexó el Centro de Estudios Históricos Ferroviarios. Pero con el correr de los años, caracterizados por reducciones continuas de personal y ausencia presupuestaria, esta dependencia no cuenta hoy con los medios necesarios para llevar adelante una eficaz tarea de preservación de los bienes de valor histórico. A ello se agrega el hecho, o mejor dicho otra omisión de Ferrocarriles Argentinos, de no haber previsto la ubicación definitiva del Museo en el organigrama estatal, quedando éste a la deriva en una situación de real peligro como lo es la inminente desaparición de la empresa ferroviaria. En esas circunstancias es muy poco, o nada, lo que ha podido hacerse desde el Museo en estos últimos tiempos en los que el cierre de estaciones y la entrega de ramales a concesionarios dejó librados a su suerte innumerables edificios, material rodante, objetos de todo tipo y documentación dispersos por el país.

Pero la pretensión de llenar el vacío dejado por Ferrocarriles Argentinos, a través de iniciativas locales, ¿ha sido eficiente?. Recientemente en Rosario, en una jornada sobre preservación ferroviaria organizada por la Asociación Rosarina de Amigos del Riel (A.R.A.R.), de la que este Boletín informara en su número anterior, se debatió el tema. Dos ideas principales fueron compartidas como conclusiones por muchos de los concurrentes: Que el Museo Nacional Ferroviario debía cesar de pretender concentrar todos sus bienes en Buenos Aires, aceptando que los mismos permanezcan en su lugar de origen; y que las cesiones precarias de bienes ferroviarios hecha a favor de instituciones y municipalidades por Ferrocarriles Argentinos, debían transformarse en definitivas para, de esa manera, poder invertir sin riesgos las grandes sumas que su conservación y restauración exigen.

La primera idea parece reeditar la vieja polémica, a nuestro modo de ver infundada, entre Buenos Aires y el interior. Es cierto que, como lo señalamos más arriba, Ferrocarriles Argentinos no ha desempeñado cabalmente su papel de propietario diligente de los bienes ferroviarios. Sin embargo, ¿pueden mostrar mejores credenciales las innumerables municipalidades que recibieron locomotoras en aceptable estado y las expusieron a la intemperie dejándolas libradas a toda forma de vandalismo y depredación? ¿O las instituciones que han reparado material rodante para inmediatamente someterlo a un uso excesivo en viajes turísticos sin atender a su valor histórico, como en las mismas jornadas de la A.R.A.R. se recordó? Por otra parte, ¿cuál es el lugar de origen del material rodante, cuando por su naturaleza éste va de un lado a otro, o el de la documentación, cuya confección requirió un sinnúmero de personas ubicadas en distintos lugares? En cuanto a la segunda idea, ¿no parece razonable asumir previamente un compromiso de inversión, fundado seriamente, antes de reclamar la propiedad del bien? De otra forma, ¿qué garantías existen de que el nuevo propietario se comporte de manera más diligente que el anterior?

Parecería que en esta magna tarea de preservar el patrimonio histórico, más que disputar unos con otros es necesaria la concurrencia de todas las iniciativas. Y creemos que estos esfuerzos deberían ser coordinados por una norma general que establezca las reglas fundamentales de la actividad. Todavía puede Ferrocarriles Argentinos promover su sanción garantizando con ella el futuro del Museo Nacional Ferroviario, y fijando su rol, delineando un poder de policía en materia histórica ferroviaria, sentando las bases para transferir bienes a los museos regionales previendo la conservación, clasificación e informatización de la documentación acumulada. Pero el tiempo de que se dispone no es mucho y si no lo aprovecha sólo quedarán las iniciativas aisladas y un grave riesgo de pérdida de los bienes que no supo conservar.



“El Ferrocarril Central Argentino y Urquiza”

por: Susana T.P. de Domínguez Soler

Cuando Justo José de Urquiza triunfó en Caseros en 1852, era ya un acaudalado estanciero. Había iniciado su actividad pública en Entre Ríos en 1820, después de cursar unos años de estudio en el Real Colegio de San Carlos. Su padre, Josef de Urquiza, había sido nombrado por el Rey de España Comandante Militar de los partidos de Entre Ríos desde 1801 a 1810, siendo propietario de tierras en Concepción del Uruguay. Siguió la costumbre tradicional de la época, iniciándolo en el comercio con una tienda de productos del país y de Castilla, ubicada en Concepción del Uruguay. Un año después Justo José vendió el negocio, desoyendo los consejos paternos, para dedicarse a la compra y venta de mercaderías, campos y ganados. Si bien en la década del 20 los campos y la hacienda no valían nada, con la agudeza que lo caracterizó vio que el porvenir argentino

estaba en la tierra sabiamente aprovechada. Al radicarse sus padres en Buenos Aires administró los campos de la familia, que años más tarde heredó junto a sus hermanos.

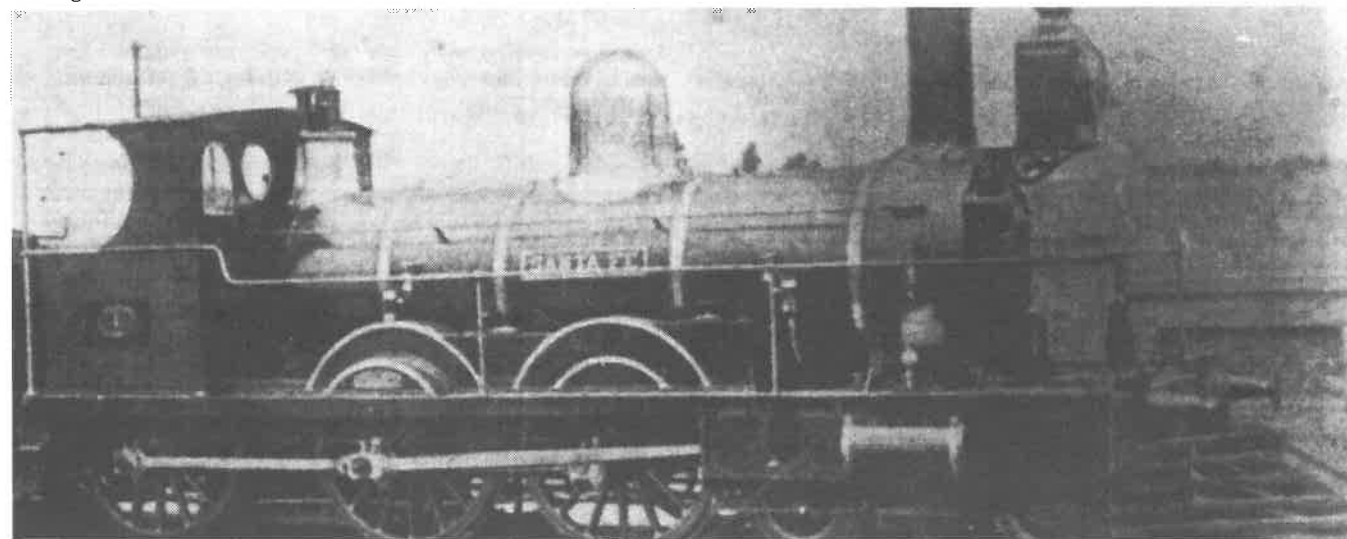
Justo José de Urquiza jugó un papel decisivo en los destinos del país, como estadista, como militar, y fundamentalmente como organizador de la Nación; pero es tal vez el aspecto menos conocido el manejo de sus empresas, en las que participaba personalmente tomando decisiones en una organización económica moderna para la época. Gran parte de la documentación de sus operaciones comerciales aún se conserva, y hoy nos permite conocer el crecimiento paulatino de su fortuna, la visión para invertir en

negocios no tradicionales, exponiendo su capital en empresas que por lo diversas nos resultan inimaginables y lo convierte en un economista de vanguardia. El volumen que tomaron sus negocios fue extraordinario e incalculable su fortuna. No obstante esto, muchas veces sufrió apremios económicos y se vio obligado a tomar empréstitos para solucionarlos. Existen constancias del desvío de fondos que él autorizaba volcados a solventar gastos de gobierno, misiones diplomáticas, ayuda personal a sus amigos y obras de bien público que por lo extensas sería imposible citar en tan breve espacio.

Hombre de empresa, fue ensanchando sus dominios administrando estancias con sentido racional (imperaba en ellas una moderna organización: alambro sus campos, refinó sus ganados e industrializó al animal, sacando todas las ventajas posibles). Llegó a ser propietario de casi un millón de hectáreas en Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe y la República del Estado

Oriental del Uruguay. Se transformó en saladerista con el objetivo de completar el ciclo de la producción total con la industrialización del vacuno. De 1847 data la iniciación de actividades del “Saladero a vapor Santa Cándida”, en sociedad con el francés Francisco Deschamps, que fue modelo en su género y considerado como el mejor de Sudamérica en su época. En 1852 se faenaban 2.100 animales por día, llegando en 1857 a 7000, constituyendo una verdadera explotación industrial. Utilizó el vapor en las calderas, iluminó con gas la residencia y las dependencias administrativas, del Río Uruguay extrajo agua mediante bombas mecánicas y a través de una red de cañerías la condujo a los galpones para facilitar la higiene y el procesado de los productos, sobre todo en la curtiembre, donde se necesitaba en forma abundante.

En Santa Cándida se elaboraban cueros secos y salados, pergamino, se curtían cueros de animales salvajes, cerda, crin, se fabricaban jabón y velas,



Locomotora Nro. 1 del Ferrocarril Central Argentino
(Fuente: H.R. STONES, “British Railways in Argentina. 1860-1948”.)

cebo, aceite, lana enfardada, ceniza, hueso, astas, tasajo y carne envasada que se exportaba a Gran Bretaña. Desde el muelle del saladero de Santa Cándida se transportaba la producción hasta los centros de consumo de Europa, Estados Unidos, Cuba, Brasil, Montevideo o hacia los puertos del río Paraná, utilizando la vía fluvial con barcos de propiedad del mismo Urquiza (la compra de otras naves lo hicieron propietario de una floreciente empresa). El Gral. Urquiza dotó al saladero de un ferrocarril que desde las distintas barracas facilitaba la carga de los buques; el saladero estaba emplazado en una barranca, en la confluencia del Arroyo de la China y un brazo del río Uruguay, y para asegurar la operatividad en todas las épocas del año, dado que era una zona sometida a bajantes y

crecientes, se superó con un puente trazado sobre la zona y con la construcción de un muelle de unos 20 metros y un puente de acceso a él de 153m. y 4 1/2 de ancho, completándose la obra con terraplenes para evitar desmoronamientos. En el muelle la vía tenía desvíos para permitir el paso de los vagones, en tanto otros interiores aseguraban la carga y descarga de mercadería.

En su patria chica, comprometido con el progreso, introdujo los adelantos de la revolución industrial. A lo largo de su vida financió empresas, asociándose con personajes de iniciativa en prósperos negocios en todo el ámbito del país: ingenio azucarero en Tucumán, barraca de frutos en Rosario, explotación de minas en San Juan, aprovechamiento de la palma,

comercialización de yerba mate y otros productos misioneros, empresas de transporte terrestre y fluvial, una fábrica de paños y venta de mulas. Invertió dinero en acciones de bancos, ayudó a instituciones culturales, religiosas y de beneficencia. Subvencionó periódicos y revistas, y sin interés alguno y sin más garantía que la palabra dada, otorgó préstamos personales en grandes cantidades. Aseguró contra todo riesgo a su familia y a sus empleados.

Antes de Caseros la política porteña dirigida por Rosas poco hizo para mejorar las comunicaciones. El resto del país era un extenso territorio desértico salpicado por pequeños núcleos de población. El primitivo sistema de comunicaciones vigente hasta mediados del siglo XIX, poco difería de los tiempos coloniales. El transporte terrestre consistía en largas, penosas y peligrosas jornadas por pésimos caminos, la mayoría de ellos no aptos. Muchos criollos dependían directa o indirectamente del movimiento de las tropas de mulas y carretas que servían al país para el transporte de mercaderías. Los pasajeros se trasladaban en diligencias de un punto a otro exponiéndose a todo tipo de calamidades: el ataque de bandidos con fines de robo, o de malones de indios, y cuando llegaban, las postas eran lugares sin comodidad, sucias, que servían más para cambiar los caballos que para brindar un reparador descanso a los viajeros.

Después de su triunfo en Caseros comenzó la Organización Nacional, que puso en práctica con la acción pública que desplegó hasta 1852 -establecer un régimen federal republicano, con la base de una ley escrita- Sancionada la Constitución,

Urquiza fue elegido Presidente de la Confederación, asumiendo el poder el 5 de marzo de 1854, acompañándolo en la fórmula, como Vicepresidente, el Dr. Salvador María del Carril. Intensa fue la labor desarrollada durante su presidencia para dotar a la Confederación de la estructura imprescindible para funcionar con éxito. El Poder Legislativo se instaló en Paraná en 1854. Importantes leyes se discutieron en este primer congreso, como la orgánica de ministerios, la de justicia federal, la de papel sellado, y otras de significativa trascendencia.

Fue precursor de la colonización de tierras, fomentando la inmigración europea, mejoró el servicio de las fronteras, estableció el servicio de mensajerías, y encargó proyectos para la navegación de los ríos Bermejo, Salado y Tercero. Fue propulsor del tendido de ferrocarriles, con la idea de lograr la salida de productos de la Confederación provenientes de zonas mediterráneas, permitiendo así su comercialización con el puerto de Rosario en forma rápida, segura, a bajos costos y con distancias más cortas. El ferrocarril con su llegada modificaría las ideas, la industria, el comercio y todo lo que forma el arte de vivir, sentando las bases del mercado nacional.

La sanción de la Constitución Argentina en 1853, aseguró un gobierno legal, estable y fundamentado en la ley, que despertó la euforia del progreso y las realizaciones que dominaban el momento, haciendo vislumbrar en un futuro cercano un país moderno. Atrás quedarían los esquemas económicos que empobrecieron las provincias, sumidas en luchas que frenaron su despegue y desalentaron las inversiones.

La eliminación de las aduanas interiores acabó con numerosos obstáculos y barreras, aunque pasarían muchos años hasta que, con la llegada del ferrocarril, estos buenos propósitos fueran una realidad.

El Gral. Urquiza, en su carácter de Presidente de la Confederación Argentina, en su mensaje de apertura de las sesiones del Primer Congreso Legislativo Federal, reunido en Paraná el 22 de octubre de 1854, expresó:

"La comunicación postal por medio de mensajerías y correos, la mejora de los caminos actuales, las concesiones de las diversas líneas de ferrocarriles que se solicitan actualmente, la regular navegación a vapor de nuestros ríos y la protección de esfuerzos hechos hasta aquí para atraer brazos extranjeros, preparan un período legislativo que tendrá por términos la más gloriosa recompensa:.....". Con estas palabras se ponía en marcha aquello que Juan Bautista Alberdi había escrito en sus Bases:

"Sin el ferrocarril no tendréis unidad política, ni podréis llevar al interior la acción de Europa por medio de sus inmigraciones...".

El primer proyecto ferroviario se debió a Juan Joue, Diego de Alvear y Edmundo Fibberghien en

agosto de 1852; el primero proponiendo la construcción de un ferrocarril desde la Boca del Riachuelo hasta la Aduana; el segundo, desde una de las plazas que el gobierno designara hasta el pueblo de San José de Flores y el último, desde la ciudad de Buenos Aires hacia el Oeste. La segunda de las propuestas citadas se materializó y el 30 de agosto de 1857 se inauguró el primer ferrocarril argentino, que unía la Plaza del Parque, hoy Lavalle, con Floresta a través de un recorrido de 10 km.

También el ingeniero Allan Campbell, de reconocido prestigio técnico internacional, entregó al Gobierno de la Confederación un ambicioso proyecto: la construcción de un "camino de hierro" que uniría el Puerto de Rosario con Córdoba, en una primera etapa, para continuar hasta Mendoza -la falda de los Andes-. Campbell determinó la importancia estratégica de la nueva línea, que permitiría la salida de todo el interior y sería el punto de arranque de dos grandes rutas, una al oeste y otra hacia el norte.

Ferrocarril Central Argentino

El 5 de setiembre de 1854 Allan Campbell elevó al Ministro del Interior de la Confederación, Dr. José Benjamín Gorostiaga, su

propuesta. Ésta rezaba así: "...Por esta propongo hacer un reconocimiento experimental de un camino de hierro desde el puerto de Rosario a la ciudad de Córdoba, en los términos y condiciones siguientes:

1* Trazar sobre el terreno una línea experimental entre los puntos arriba mencionados, en la dirección más conveniente, tomando sobre su ruta todos los niveles necesarios para indicar sobre los planos las desigualdades de la superficie; los declives, los cortes, los terraplenes; y tomar todos aquellos conocimientos necesarios que se emplean generalmente en los reconocimientos preliminares de un ferrocarril. 2* Emplear y pagar todos los trabajadores y proveer a mi costa todos los instrumentos, utensilios y equipajes de campaña, medios de transporte y subsistencia. 3* A la conclusión del reconocimiento, proponer y presentar al Gobierno mapas, planos y cortes para ilustrar el trabajo. Un mapa general, en una escala conveniente del país, del Rosario hasta Córdoba, sobre el camino reconocido será correctamente delineado, y las otras partes de dicho mapa tomadas de datos los más auténticos, a fin de hacerlo más inteligible; un mapa en gran escala de la línea aérea del Rosario, mostrando su entrada en esta ciudad, su unión con el río Paraná, las

sondas del río en el punto más a propósito para un muelle en comunicación con el ferrocarril. Igualmente un mapa en la escala, demostrando la entrada de la línea a Córdoba y su subida a la pampa; un perfil o sección longitudinal de la ruta entera construída en una misma escala horizontal y vertical, para mostrar la forma y ondulación del terreno, arroyos, etc. El nivel de los diferentes puntos marcados en él con los declives e inclinaciones; secciones transversales del camino en los cortes y terraplenes; planos de los puentes para el ferrocarril, sea que se emplean como motores, el vapor ó los caballos. 4* Presentar en relación de los planos arriba mencionados una entera y completa memoria sobre el proyecto, con el presupuesto de gastos de los caminos, sean los motores el vapor ó los animales; y algunas vistas generales que habré deducido durante el curso de mis trabajos, como también la estadística del tráfico. 5* El Gobierno me proveerá de una escolta suficiente y conveniente para proteger a los ingenieros en ciertas partes de la ruta, en donde pueden estar expuestos a los ataques y depredaciones de los salvajes. 6* Todos los instrumentos y útiles importados para el reconocimiento, y todos los utensilios de casa para los ingenieros, serán

**Regularidad.
Seguridad.
Confiableidad.**

Trenes de Buenos Aires.

LINEA SARMIENTO

ONCE MORENO

J.L.SUAREZ

LINEA MITRE

RETIRO B.MITRE TIGRE

TBA

BAP BUENOS AIRES AL PACIFICO SAN MARTIN S.A.

MESOPOTAMICO General Urquiza S.A.

FERROCARRIL

LAS LINEAS FERROVIARIAS DEL MERCOSUR

Av. Santa Fe 4636 - 3° piso - C.P. 1425 - Buenos Aires - Argentina - Tel. (54-1) 778 2400 - Fax (54-1) 778 2467

admitidos libres de derechos.

7* El Gobierno por medio de sus propios oficiales y agentes y de las autoridades pro-vinciales, me facilitará una protección racional para la recolección de los informes y el buen éxito del proyecto. 8* En remuneración de esos servicios anteriormente expresados el Gobierno me pagará cuarenta mil pesos fuerte en oro, como sigue: Tres mil pesos adelantados para gastos preparatorios para la ejecución del contrato, y tres mil pesos mensuales durante nueve meses a contar desde el principio de los trabajos de reconocimiento; y lo demás de la suma al entregar los planos y memorias arriba mencionados. Las onzas calculadas a diez y siete pesos. ALLAN CAMPBELL".

El mismo día de su presentación, el proyecto es

aprobado por decreto N° 3269, suscripto por el Gral. Urquiza y el Dr. Gorostiaga, destacándose la autoridad del Ing. Campbell por las pruebas de capacidad y suficiencia que en esta clase de trabajo había dado en ambas Américas. En el decreto, los honorarios se fijaron en \$F 40.000.-, incluyendo los gastos organizativos.

Campbell presentó los planos antes del año, acompañado del material técnico e informativo necesario para iniciar de inmediato la construcción: cómputos métricos, cálculos de gastos, presupuestos y análisis de la explotación futura. La línea proyectada por Campbell es la traza actual, que se aparta de la línea recta ideal que une a las dos ciudades, en razón de que Villa Nueva (hoy Villa María) siempre contó con el agua ideal para abastecer a

las locomotoras. Sus 396 km. de recorrido iban a formar la estratégica válvula de salida de todo el interior y eran el punto de arranque de dos grandes rutas: la del oeste, que iba desde Villa Nueva hacia el oeste, conocida como el Andino, y la del norte hacia Salta.

Campbell en su informe efectuaba consideraciones sobre las bondades de las tierras linderas, su posible colonización y proyectos de forestación con variedades de rápido crecimiento como álamos y duraznos. Dejaba sentado que la mano de obra argentina era apta para el trabajo ferroviario, estimando entre 600 y 800 hombres los necesarios para la construcción de la línea.

El costo de construcción desde Córdoba a Rosario, un total de 247 millas, fue calculado a razón de \$ 10.500 la milla, incluidos puentes, desmontes, terraplenes, zanjas, durmientes, vías, acarreo de materiales y gastos imprevistos. A este presupuesto debían agregarse las locomotoras, carros de pasajeros, carros para fletes, estaciones, administración, muelle en Rosario, terrenos y otros gastos. El costo total efectivo una vez concluido alcanzaría a \$F4.522.000.- equivalentes a \$F11.447.- por kilómetro de línea (\$F = pesos fuertes o patacones).

Campbell demostró que su presupuesto estaba ajustado a la realidad de la época; considerando el valor del flete que se cobraría en \$F25.- la tonelada desde Córdoba a Rosario.

La presentación del proyecto contó con el fervoroso entusiasmo del Gral. Urquiza; así, en menos de dos meses se habían suscripto acciones en la

Confederación por casi un millón y medio de francos, aunque se ignoran las causas por las cuales esta sociedad, que con tanto interés inició sus actividades, fracasó. Fue entonces que, en abril de 1855, la Confederación autorizó al caballero José de Buschental, banquero y empresario, a contratar en Europa a una empresa para construir el ferrocarril proyectado por Campbell. En octubre de 1857 un decreto del vicepresidente en ejercicio de la Confederación prorrogó en ocho meses la autorización concedida a Buschental para constituir una sociedad, que se extiende sorpresivamente a Guillermo Wheelwright ante la intervención del representante diplomático argentino en Francia e Inglaterra, el Dr. Juan Bautista Alberdi. Este esfuerzo diplomático y la intervención de Wheelwright no aceleran la formación de la compañía, debido a las desintelencias políticas entre Buenos Aires y la Confederación, que actuaron negativamente sobre el proyecto. Urquiza en 1857, en su mensaje a las Cámaras dijo: "...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 concurrirá al congreso procurando el allanamiento de ciertas dificultades que hoy se oponen a la realización...."

En diciembre de 1860 la Municipalidad de Rosario había iniciado una campaña para cubrir las acciones del FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO en formación, encabezando Urquiza la lista de suscriptores con 1.000 acciones de \$f100 cada una, es decir \$ 100.000 fuertes.

A pesar de las afirmaciones de Urquiza,

reiteradas en mayo de 1860 por el Presidente de la Confederación, Dr. Santiago Derqui, el Presidente de la República, General Bartolomé Mitre, en el mensaje a las Cámaras en mayo de 1863, informaba que las tratativas para la construcción del Ferrocarril de Córdoba a Rosario estaban adelantadas y los contratos firmados con una empresa inglesa presidida por Guillermo Wheelwright. El 5 de setiembre de 1862 el Congreso Nacional, en vías de formación, votó la ley en la que autorizaba al Poder Ejecutivo a celebrar el contrato para la construcción de un ferrocarril desde Rosario a Córdoba, reconociéndose un considerable aumento del costo por milla: \$f30.000.-, con un presupuesto total de \$f7.480.000.-, casi 3.000.000 más de lo calculado por Campbell. El 20 de abril de 1863, en inmediaciones del Cementerio Viejo del Rosario sobre las barrancas del Paraná, se realizó la inauguración de los trabajos del segundo ferrocarril argentino y el primero que se internaba en el territorio patrio. Finalmente, en mayo de 1863 el Congreso Nacional aprueba el contrato, y desde 1865 el representante del Ferrocarril Central Argentino en Buenos Aires será Thomas Armstrong, encargado de dirigir los trabajos de campo.

El Gral. Urquiza mantuvo permanente comunicación con los directivos de la empresa, incluso como simple ciudadano, interesándose por la marcha de las obras. En julio de 1866, Thomas Armstrong escribía a Urquiza:

"Me es satisfactorio decir que este ferrocarril iniciado por V.E. y en el que ha mostrado un tan marcado interés, marcha rápidamente. El terraplén deberá llegar en

todo el presente mes a la Villanueva y la vía permanente al mismo punto en enero y febrero del año entrante. Los rieles están ya colocados hasta Los Leones, 34 leguas, y llegarán a Fraile Muerto en el mes venidero. Por ahora hay un tren diario y sale de Rosario a las 7 de la mañana y otro de Los Leones a las 9.20. Se cruzan en Las Tortugas, llegando el uno a Rosario a las 2 3/4 y el otro a Los Leones a las 12 1/2".

Así, en 1866 se inauguró el tramo Rosario a Tortugas, poco después a Fraile Muerto (Bell Ville) y en setiembre de 1867 a Villa Nueva (Villa María), con un recorrido de 158 millas, equivalente a poco más de 292 kilómetros. Urquiza experimentó algunos apuros para cumplir el compromiso contraído con la suscripción de acciones y en más de una ocasión pidió prórrogas para cumplir con el pago de las cuotas estipuladas.

Al concedérselas, la compañía contestó:

"La empresa del Gran Ferrocarril Central Argentino y toda la República deben demasiado al patriotismo de V.E., quien ha protegido una obra que traerá, a no dudarlo, la verdadera unión de las provincias argentinas, para que yo no convenga con mucho gusto en la renovación de esos pagarés"

A fines de 1868, dos años antes de terminarse la obra, Urquiza había cubierto los \$f 100.000.- de las acciones que suscribiera, cumpliendo con el compromiso de honor asumido en 1860. No obstante, la empresa pasó serias dificultades económicas, lo que demoró las obras. En 1869, con los fondos facilitados por el Gobierno, se reanuda y llegan a Oncativo; finalmente, el 13 de mayo de

1870, El Presidente Sarmiento decide inaugurar la línea que había llegado a Córdoba. En honor a la verdad faltaba cumplir con la instalación del telégrafo, construir estaciones, además de no existir alambrado ni señalización, obras que figuraban en el proyecto de Allan Campbell. El Ingeniero Pompeyo Moneta, comisionado para inspeccionar "el camino de fierro", había presentado en mayo de 1870 un informe donde declaraba que el Ferrocarril estaba construido a medias.

Urquiza no pudo verlo terminado, ni apreciar los beneficios que su construcción proporcionó al país, pues 35 días antes de su inauguración, el 11 de abril de 1870, era asesinado en San José.

Una sorda oposición se había levantado contra él; se conspiraba en Paraná y en Concordia; los diarios de Buenos Aires también la mencionaban. El movimiento tenía como cabeza visible a López Jordán. La visita de Sarmiento hecha a Urquiza el 3 de febrero de 1870 - aniversario de la Batalla de Caseros-, adquirió características especiales que deslumbraron a la población y constituyeron una verdadera fiesta. Sin embargo, cobraba cuerpo la conspiración que venía insinuándose desde tiempo atrás, por un grupo de entrerrianos. En San José, un lunes santo a las 19,30 horas, se introducían violentamente por la entrada posterior del edificio, luego de inmovilizar a la guardia de alrededor de 30 personas, al grito de: ¡Muera Urquiza!, ¡Traidor!, ¡Vendido a los porteños!, ¡Viva López Jordán!. El General les salió al encuentro, recibiendo una herida de bala en la mejilla izquierda, tras lo cual se dirigió al dormitorio en busca de un

arma para defenderse. Allí fue ultimado por su protegido Nicomedes Coronel, ante la consternación de su esposa e hijas adolescentes que en vano trataron de protegerlo.

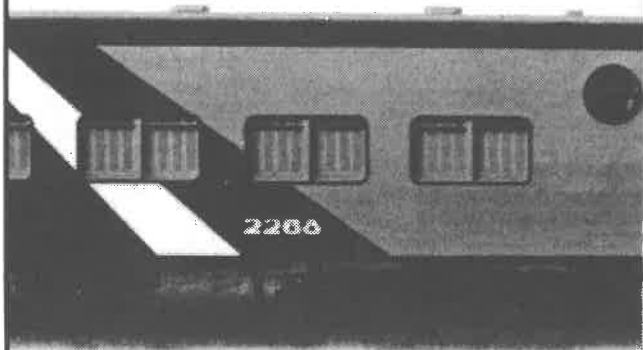
El Ferrocarril Central Argentino se inauguró el 16 de mayo de 1870, con la presencia del Presidente de la República, Domingo Faustino Sarmiento, y autoridades nacionales y provinciales. El Sr. Wheelwright, presidente de la compañía, comenzó su discurso diciendo:

"En todo tiempo será este ferrocarril un recuerdo honroso para el gobierno del Gral. Urquiza, bajo el cual tuvo origen..."

Como dato ilustrativo diremos que el primer ferrocarril con el que contó la provincia de Entre Ríos se inauguró el 9 de julio de 1866, siendo Urquiza su impulsor, organizador y principal accionista. A esta línea se la llamó "Primer Entrerriano" y unía Puerto Ruiz con Gualeguay.

Hoy podemos afirmar que el ferrocarril, a más de un siglo de su instalación en nuestro país, no ha podido ser suplido eficazmente por medios más modernos. Por ese "camino de fierro" se siguen transportando los productos de las planicies mediterráneas y de los valles rumbo a los puertos. Sigue siendo el medio más apto para comercializar nuestra producción con los países del Mercosur, en sus rutas al noreste por el puente Roque González, que une Posadas con Encarnación (Paraguay), y desde allí a Brasil; y con Uruguay a través del puente ferroviario de Salto Grande, que vincula a la ciudad uruguaya de Salto con Concordia, Entre Ríos.-

**Trabajamos para brindar
a nuestros clientes
cada día más y
mejores servicios**



METROPOLITANO

Dos momentos en la formación de la compañía del Ferrocarril Central Argentino.

por: Mario Justo López

La compañía del Ferrocarril Central Argentino, en adelante identificada como FCCA(1908), fue una de las cuatro grandes compañías ferroviarias británicas hasta la nacionalización de 1948; ella constituye un caso de confusión de identidad. Se ha entendido que fue la misma sociedad formada a instancias de William Wheelwright en 1864, pero, en rigor, no era ni jurídica ni financieramente la compañía que por primera vez en ese año adoptó el nombre de Ferrocarril Central Argentino, a la que en adelante identificaremos como FCCA(1864).

Para librarnos de esa distorsión es necesario detenerse en dos momentos cruciales en la formación de la empresa del FCCA (1908): en 1883, con la transformación del pequeño Ferrocarril Buenos Aires a Campana en el pujante Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (en adelante FCBAR); y en 1902, con la fusión del FCBAR y el FCCA(1864). Esos dos momentos se vinculan con un fenómeno destacable en nuestra historia ferroviaria: la rivalidad entre el Ferrocarril Sud y el FCCA(1864).

La creación del FCBAR.

Desde su inicio, las compañías del Ferrocarril Sud y del FCCA(1864) fueron rivales; William Wheelwright y sus socios pretendieron desplazar al grupo de promotores encabezado por Edward Lumb y obtener ellos una concesión del gobierno de la Provincia de Buenos Aires para construir una vía férrea desde la capital hacia el sur. En Londres ambos grupos compitieron para obtener el favor de financistas en los primeros momentos de las respectivas empresas, y la acción de los amigos de Lumb creó serias dificultades a los promotores del FCCA(1864). Wheelwright y sus socios Ogilvie y Wythes, desplazados de la construcción de la vía a Chascomús, se interesaron entonces en el proyecto inconcluso del Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada, lo completaron y comenzaron a disputar la zona sureña.

La década de 1880, con sus grandes rendimientos para las compañías ferroviarias establecidas, fue el campo propicio para que la rivalidad se pusiera nuevamente de manifiesto. En 1883 un grupo de accionistas y directores del Ferrocarril Sud se hizo cargo del Ferrocarril Buenos Aires a Campana, inaugurado en 1876 y de pobres resultados. El grupo, conducido por el agente de bolsa Alexander Henderson y del que formaba parte Frank Parish, había adquirido, a bajo precio, acciones y debentures (cuyos intereses no habían sido pagados) de la compañía a Campana. Así tomaron su control, redujeron su capital a la tercera parte del valor nominal y, finalmente, emitieron nuevos títulos por £ 1.800.000 (entre acciones y debentures) para financiar la construcción de la línea hasta Rosario, en base a una concesión del gobierno nacional, con subsidio. Desde enero de 1884 la empresa pasó a denominarse Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAR) (1).



El FCBAR mostró una extraordinaria capacidad para obtener capitales, la misma que tenía el FC Sud, y velocidad extrema para expandir sus vías, muy superior a la de cualquier otra compañía ferroviaria. No se limitó a construir la traza a Rosario, inaugurada en febrero de 1886. Obtuvo sucesivas concesiones y extendió la vía principal a Gálvez (noviembre de 1886), Rafaela (marzo de 1887), Sunchales (junio de 1887), llegando a Santiago del Estero y a Tucumán en febrero de 1891 (2). Su capital se elevó a £ 5.500.000 en ese mismo año.

Está claro que la expansión del FCBAR significaba la intromisión en la zona que había sido exclusiva del FCCA(1864). Éste gozaba por entonces de gran prosperidad sobre la base de una más intensa explotación de la línea original de Rosario a Córdoba, inaugurada en abril de 1870, la cual recibía tráfico de las redes de los ferrocarriles nacionales: el Andino, desde julio de 1873, y el Central Norte, desde mayo de 1875. No había querido, ni tenía tampoco urgente necesidad de ello, extender su propia red un solo kilómetro. La inauguración del modesto Ferrocarril Oeste Santafecino, en noviembre de 1883, no parecía ser causa de preocupación; pero la irrupción del FCBAR era otra cosa. Era ésta una empresa poderosa, vinculada al Sud; en poco tiempo podría construir un sistema que quitara tráfico a la línea de Rosario a Córdoba. Y, para colmo, partía de Buenos Aires y eso, en la Argentina de entonces y de siempre, era una gran ventaja.

El FCCA(1864), ante tamaña provocación, salió de su letargo; el clima de euforia en la Argentina y en el mercado financiero de Londres facilitaron esa salida. Así, obtuvo concesiones para construir ramales desde su vía principal: de Cañada de Gómez a Sastre, abierto al público entre septiembre de 1889 y abril de 1890; de Cañada de Gómez a Pergamino, inaugurado en enero de 1890; y desde Río Segundo a Alta Gracia, abierto en julio de 1891. Por otra parte, arrendó a perpetuidad, en 1890, el ramal Luján-Pergamino, San Nicolás y Junín, que la provincia de Buenos Aires había construido y que la nueva compañía del Ferrocarril Oeste (otra empresa promovida por los accionistas del Ferrocarril Sud y orquestada por Henderson), había decidido vender. Esta adquisición se agregaba al arriendo y posterior compra, hecha el año anterior, del pequeño Ferrocarril Norte de Buenos Aires, cuya línea, en 1894, mediante el tramo entre San Antonio de Areco y Victoria, quedó comunicada con el resto de la red y permitió al FCCA(1864) llegar, también él, a Buenos Aires (3). El FCBAR contestó a esto mediante la compra, en 1890, de la línea Belgrano-Tigre de la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores, que corría paralela a la del Ferrocarril del Norte de Buenos Aires. El FCCA(1864), para financiar su propia expansión, elevó el capital a £ 6.750.000 en 1890.

La fusión del FCBAR y del FCCA(1864).

Volar muy alto hace más peligrosa la caída; y el porrazo que se pegaron el FCBAR y el FCCA(1864) fue grande. Habían levantado mucho capital con la promesa de una jugosa

remuneración; expandieron sus vías en forma extraordinaria; se hicieron cargo de otras compañías; y cuando debían cosechar los frutos de su siembra sobrevino la crisis de 1890. La depreciación del papel moneda (a la vez causa y consecuencia de la debacle), la cesación de pagos de los gobiernos nacional y provinciales que le siguió, la quiebra de la casa Baring, el pánico que convirtió a los valores argentinos en invendibles en todos los mercados, las quiebras en cadena, y la disminución de la actividad económica, quitó rentabilidad a las dos empresas.

Es cierto que al FCBAR y al FCCA(1864) no les fue tan mal, como a otras compañías ferroviarias que dependían de las garantías que el Estado dejó de pagar y que enfrentaron, por ello, la eventualidad de la liquidación forzosa. Es cierto, también, que las zonas atravesadas por sus vías en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, tenían ya un grado importante de desarrollo y que la producción agropecuaria, que generaba la mayor parte de la carga, casi no sufrió por la recesión. Pero los ingresos, en moneda constante, bajaron; los egresos se mantuvieron y los beneficios se evaporaron. La siguiente tabla (4), con los dividendos pagados a las acciones ordinarias de ambas compañías, muestra esa dramática circunstancia:

Año	FCBAR	FCCA(1864)
1883	—	6%
1884	5%	10%
1885	5%	10%
1886	6%	12%
1887	8½%	12%
1888	9%	12%
1889	9%	10%
1890	7%	2½%
1891	—	—
1892	—	—
1893	—	—
1894	1½%	1½%
1895	2%	2½%
1896	3%	3½%
1897	2%	1½%
1898	2½%	4½%
1899	4%	6%

Los directorios de ambas empresas comprendieron que la rivalidad, llevada a los extremos de provocar cuestiones personales, atentaba contra los intereses de los accionistas y resolvieron llegar a alguna forma de acuerdo. Finalmente, a principios de siglo, cuando la Argentina y las empresas habían superado los peores momentos, se convino la fusión de ambos ferrocarriles. El 19 de diciembre de 1901 se firmó en Londres un acuerdo preliminar, homologado por ley del Parlamento británico del 28 de abril de 1902. Se convino que el FCCA(1864) sería absorbido por el FCBAR; y que éste seguiría siendo el nombre de la compañía que se regiría por los mismos estatutos del FCBAR, aprobados en 1900, con las modificaciones que el propio convenio de fusión introducía (5).

El FCCA(1864), una vez cumplido el acuerdo de unificación, dispuso su disolución y desapareció como sociedad. Si bien, desde el punto de vista jurídico, el FCBAR absorbió al FCCA(1864), en la realidad se trató de una combinación llevada a cabo por voluntad de los directores y accionistas de ambas compañías. El capital del FCBAR fue aumentado; los accionistas del FCCA(1864) cambiaron sus

títulos por nuevos emitidos en base a dicho aumento. Por otra parte, ambos grupos de accionistas, los del FCBAR y los del FCCA(1864), recibieron un premio en nuevos títulos en forma proporcional a sus tenencias, el cual fue algo mayor para los accionistas del FCCA(1864). El capital y las obligaciones de la empresa fusionada quedaron así establecidos (6):

Capital:	
Acciones ordinarias.....	£ 4.636.480
Acciones preferidas (7%).....	£ 15.186.950
Acciones diferidas.....	£ 811.800
	£ 20.635.230

Obligaciones:	
Debentures FCBAR 4%.....	£ 4.551.800
Debentures FCCA(1864) 6%.....	£ 442.305
Debentures FCCA(1864) 4%.....	£ 733.432
Debentures FCCA(1864) 3½%.....	£ 1.117.207
Debentures arrendamiento FCO 4½%.....	£ 2.017.500
	£ 8.862.244

Dos miembros del directorio del FCBAR renunciaron, entre ellos Frank Parish que se había enemistado con los directores del FCCA(1864) durante los años de la rivalidad. Quedaron cuatro directores del FCBAR a los que se sumaron cinco nuevos, todos ellos ex directores del FCCA(1864) y el último presidente de esta compañía, Walter Morrison, fue elegido nuevo presidente del FCBAR.

El gobierno argentino no aprobó en forma inmediata la fusión. Dos cuestiones aparecían como obstáculos. Para algunos la unión misma constituía un hecho perjudicial para el país; la idea de la competencia entre diferentes compañías ferroviarias, como beneficiosa para el público, se había introducido en la política nacional hacia el final de la década del ochenta y todavía perduraba. La creación de una nueva y poderosa compañía que monopolizaba los servicios en una vasta zona era para muchos legisladores, a principios de siglo, algo a lo que debían oponerse. Pero, además, el capital de la compañía fusionada era superior a los capitales del FCCA(1864) y a los del FCBAR, que sumados llegaban sólo a £ 15.998.430. La mayor parte de los £ 4.636.800 en acciones sobrantes se habían entregado como premio a los accionistas. Las autoridades argentinas veían en ello una forma de aguamiento, de un capital irreal que no reflejaba lo verdaderamente invertido. Finalmente, seis años después, la ley 6062 aprobó el acuerdo pero lo sometió a una curiosa condición: la modificación del nombre de la empresa por el de Ferrocarril Central Argentino. Una asamblea de accionistas del 29 de octubre de 1908 aceptó la condición y desde entonces, y por cuarenta años más, existió nuevamente la Compañía del Ferrocarril Central Argentino. Fue ésta, el FCCA(1908), una empresa independiente, no vinculada con los otros grupos ferroviarios que actuaban en el país. Incluso cuando los diferentes holdings se fueron acercando entre sí a partir de 1930, el FCCA(1908) mantuvo su individualidad. Desde 1911, por 15 años, fue presidido por Joseph White Todd, antiguo director del FCBAR, como prueba de su origen.

Notas:

- (1) Public Record Office, Kew, BT31, Company 6982, Box 40356.
- (2) Mario Justo LOPEZ, "Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires. 1857-1886", Buenos Aires, 1991, págs. 179 y 180.
- (3) Mario Justo LOPEZ, "Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886", Buenos Aires, 1994, págs. 85 y 86.
- (4) Su fuente es: Colin M. LEWIS, "British Railways in Argentina. 1857-1914", London, 1983, págs. 77, 85 y 96.
- (5) Un detallado relato de la fusión puede verse en Colin M. LEWIS, op. cit., págs. 148 a 163.
- (6) Fuente: Public Record Office, Kew, BT31, Company 6982, Box 50356

Walter Morrison (1836 - 1921)

por: Sila Mendiburu

Cuando se piensa en una personalidad vinculada con la historia del Ferrocarril Central Argentino, surge inmediatamente la figura de William Wheelwright. Sin embargo, su vida es bastante conocida desde que Juan Bautista Alberdi publicara su apologética biografía; por ello nos inclinamos a cubrir este espacio con la persona de Walter Morrison, quien, además de su dedicación al Central Argentino, fue actor importante en la vida política británica.

Había nacido en Londres el 21 de mayo de 1836. Heredó una gran fortuna formada en las guerras napoleónicas y la hizo aun mayor. Estudió en Eton y en Oxford. En 1861 ingresó a la Cámara de los Comunes como representante de Plymouth por el partido Liberal, manteniendo su banca hasta 1874. En su casa solía reunir a personalidades del mundo intelectual progresista de entonces, como John Ruskin, Charles Darwin y John Stuart Mill. Se distanció del jefe de su partido, Gladstone, por la cuestión irlandesa y volvió a ser elegido miembro del Parlamento en 1886, esta vez por los liberales unionistas, permaneciendo en esa función hasta 1900.

Su principal actuación como hombre de negocios fue en el Ferrocarril Central Argentino, a cuyo directorio ingresara en 1874. Su familia tenía muchas acciones en la compañía y así se convirtió en director tratando de defender la inversión, que hasta entonces no parecía ser muy feliz. Los capitales familiares se habían integrado también a otras líneas ferroviarias, como los ferrocarriles Norte de Buenos Aires, el Sud y el Buenos Aires y Puerto de la Ensenada, del que tenía el 13% del total de las acciones en 1873.

Pero fue el Central Argentino el que quitó el sueño a Walter Morrison; en él desempeñó activamente su puesto, viajó a la Argentina y ascendió hasta convertirse en presidente del directorio a mediados de los años ochenta. Se preocupó profundamente por la irrupción en la provincia de Santa Fe de la línea del Buenos Aires y Rosario, y ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo con los rivales dirigió la política del Central Argentino, orientándola hacia la expansión de la red para controlar una vasta zona y así enfrentar la competencia; pero el plan no arrojó buenos resultados. El Central Argentino lanzó grandes cantidades de títulos al mercado, para financiar la

construcción de ramales y controlar otras empresas (como el Norte de Buenos Aires), o comprar partes de ellas (como la línea Luján-Pergamino, San Nicolás y Junín, del Ferrocarril Oeste). Y cuando debía recoger los frutos de esas inversiones la crisis de 1890 volvió al negocio ferroviario no lucrativo durante varios años.

Morrison, en su afán de extender la influencia de su compañía, también fue promotor, accionista y presidente de "The Central Argentine Tucumán Extension Railway", sociedad formada en 1887 para comprar al Estado nacional el Central Norte de Córdoba a Tucumán, empresa que fracasó ante mejores ofertas de otro grupo empresario. Finalmente, la unión con el Buenos Aires y Rosario, también afectado por la crisis del noventa, se hizo posible a comienzos del siglo actual. Morrison se convirtió en presidente de la empresa fusionada, en 1902, y continuó siéndolo hasta que la unión fue aprobada por el gobierno argentino, renunciando finalmente al directorio en 1911, para retirarse cuando la nueva empresa, otra vez con el nombre de Ferrocarril Central Argentino, había alcanzado uno de los primeros lugares en la actividad ferroviaria argentina.

Murió en Sidmouth el 18 de diciembre de 1921.

Fuentes:

- "Dictionary of National Biography", London, Oxford University Press, 1973, Vol. 1912-1921, págs. 388/389.
- Public Record Office, Kew, BT 31, 4010/25518, 40359/6982, 1738/6413, 14352/1049 C, 37643/2864 y 659/2781.
- Mario Justo LOPEZ, "Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886", Buenos Aires, 1994, págs. 59, 73, 84 y 86.-

PUBLICACIONES DE LA FUNDACIÓN MUSEO FERROVIARIO

DISTRIBUIDAS POR EDITORIAL PLUS ULTRA S.A.

Av. Callao 575 (1022) Buenos Aires
Tel/Fax 374-5092/2953 371-9426/9405/9910

- Emilio Schickendantz y Emilio Rebuelto,

"LOS FERROCARRILES EN LA ARGENTINA.

1857-1910", 248 págs., con fotografías y mapas.

- Mario Justo López,

"HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE LA PROVINCIA

DE BUENOS AIRES 1857-1886", 281 págs., con ilustraciones y mapas.

- Mario Justo López,

"HISTORIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES 1866-1886", 440 págs., con ilustraciones y mapas.

DISTRIBUIDAS POR LA FUNDACIÓN

Marcelo T. de Alvear 849, 1ro. A (1058) Bs. Aires
Tel. 311-6838 Fax 812-1424

-H. R. Stones,

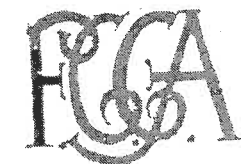
"BRITISH RAILWAYS IN ARGENTINA, 1860-1948"

87 Páginas, 91 fotografías, mapas, planos, dibujos

"RESUMEN DE LEYES, CONTRATOS Y RESOLUCIONES SOBRE FERROCARRILES Y TRANVÍAS A TRACCIÓN MECÁNICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA 1910-1945"

Obra integral, 8 tomos, 1838 páginas.
Recopilación de Miguel A. Pignataro

EL progreso de la agricultura también lo tuvo como protagonista El Ferrocarril Central Argentino y su acción colonizadora



Por: Norberto Iannuzzi

"El ferrocarril, que es la supresión del espacio, obra este portento mejor que todos los potentados de la tierra; el ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles. Ellos son a la vida local de nuestros territorios interiores, lo que las grandes arterias a los extremos del cuerpo humano: manantial de vida".

JUAN BAUTISTA ALBERDI.

A comienzos de la década de 1910 las compañías ferroviarias privadas, y también las líneas explotadas por el Estado nacional, instrumentaron la creación de secciones específicas dedicadas al fomento de las actividades rurales y agrícolas, tendiendo a contribuir al mejoramiento de la agricultura en los distritos ya poblados y colonizados, y a crear fuentes de riqueza agraria en aquellas zonas que surgían con la llegada de los rieles. Se entiende que el éxito de estos emprendimientos traía encañados nuevos réditos para las empresas ferroviarias, pero resulta indubitable que estas acciones constituían también un valioso aporte para el despegue de las economías regionales y, consecuentemente, para la creciente inserción nacional en los mercados europeos y de América del Norte en estos rubros.

Trascendente fue la acción colonizadora llevada a cabo por la empresa del F.C. Central Argentino; nos atrevemos a afirmar que éste fue el ferrocarril pionero por excelencia, no en el sentido estricto de satisfacer la demanda de servicios ferroviarios, en sus inicios severamente cuestionados, sino en el de crearlos. Por el contrario, la más poderosa de las compañías ferroviarias británicas, el F.C. Sud, fue tendido sobre territorios poblados con demanda existente.

Apenas consolidada la Confederación Argentina, en 1854 se aprueba por decreto gubernamental la ejecución de la línea de Rosario, nuevo puerto que se promovía en lugar de Buenos Aires, a Córdoba, que se constituía en el centro geográfico y cultural del naciente estado. Como los capitales para la construcción no pudieron reunirse se produjo la caducidad del primer plazo, lo que obligó a conceder sucesivas prórrogas. Con el fin de atraer la colocación de capitales extranjeros, el Gobierno decidió donar a la compañía en formación una legua de campo a cada lado de la vía, en toda su extensión, asegurándole al concesionario un interés mínimo del 7% anual.

Corresponde señalar aquí que experiencias similares, en lo que hace a la cesión de tierras como estímulo para promover la construcción de líneas férreas, fueron prácticas aceptadas naturalmente en países como Estados Unidos de Norteamérica, que a partir de 1850 y durante un lapso de veinte años utilizó esa política, o en Canadá desde 1871. Por el contrario, en la Argentina, como no podía ser de otra manera, mereció serias objeciones y críticas que aun perduran.

Según el contrato de concesión, las tierras debían entregarse a medida que se iba construyendo la línea, hecho que no llegó a cumplirse literalmente. Las primeras transferencias fueron efectivizadas entre los años 1867 y 1869, consistiendo en 35 leguas cuadradas en Santa Fe y 51 en Córdoba, equivalentes a aproximadamente 230.000 hectáreas. Estas tierras se hallaban comprendidas entre las localidades de Tortugas y Fraile Muerto (Bell Ville); el resto recién se entregaría en 1882.

En tanto, la Compañía del F.C. Central Argentino continuaba con sus problemas de insolvencia financiera para lograr completar el trazado férreo y, por ende, carecía de los fondos necesarios para colonizar los predios que se le iban entregando. Por esa razón, la empresa ferroviaria decidió crear en 1870 la compañía "Central Argentine Land Company Ltd.", conformada por un capital accionario de 130.000 libras; así la nueva sociedad pudo adquirir las tierras en la suma de 100.000 libras, comenzando de inmediato las tareas de colonización.

A tal fin instaló una oficina en Berna con la intención de captar ciudadanos suizos; además nombró a William Perkins como gerente en Rosario, aprovechando su experiencia en el tema en Santa Fe. Durante los tres primeros años fundó cinco colonias: Bernstadt, en 1870, cercana a la estación Roldán, en proximidades de Rosario; Cañada de Gómez, el mismo año, en los alrededores del pueblo homónimo; Carcarañá, en 1871; Tortugas, limitrofe entre Santa Fe y Córdoba, también en 1871, y San Gerónimo, situada entre Carcarañá y Roldán, al año siguiente.

Durante los primeros tiempos, al amparo de un sistema de facilidades concedidas por la compañía a los compradores y arrendatarios de las tierras, las colonias progresaron rápidamente. Hasta 1874 la inversión ascendió a veintidos mil libras, destinadas a construcciones, alambrados e infraestructura de drenajes, además de la creación de un establecimiento modelo conocido como Chacra Victoria. Ese inicio promisorio alentó la radicación de nuevos núcleos de inmigrantes; así, Bernstadt pasó de 25 familias en 1870 a 375 (unos 2000 habitantes) en 1873, disponiendo por entonces de 394 chacras. Los rendimientos trigueros eran más que aceptables, produciéndose, casi exclusivamente para consumo propio, manteca, queso, huevos y hortalizas. Cañada de Gómez, poblada mayoritariamente por ingleses, poseía un asentamiento de 335 colonos; Carcarañá tenía 138 chacras y 89 familias en ellas, además de otras 13 en el casco urbano. Su conformación era preponderantemente suiza y francesa, aunque en forma minoritaria también convivían italianos e ingleses; en cambio, la que menos progresó durante ese lapso fue Tortugas, debido a su ubicación en la frontera con el indio, además de padecer intensas sequías y plagas de langostas.

Transcurrido un período de vicisitudes financieras de la compañía, especialmente entre los años 1874 y 1877, a partir de 1878 se produce un vuelco notable en este aspecto. Fue entonces cuando la empresa pudo hacer frente al pago de su primer dividendo; asimismo, los precios de las tierras

aumentaron espectacularmente y el tráfico ferroviario comenzó una etapa de crecimiento constante. Hacia 1880 ya existían 60 colonias en la provincia de Santa Fe y otras 66 en Córdoba, lo que posibilitó el afianzamiento definitivo de la agricultura en ambas zonas. En 1887 la primigenia compañía de tierras se transformó en la "Argentine Land and Investment Company Limited", bajo cuya administración fundó, en 1891, la colonia Armstrong y otros establecimientos similares en Marcos Juárez, San Marcos, Ballesteros, Almafuerde, Fernández, Forres, etc., etc., hasta culminar en los primeros años de la década de 1930 con la creación de la última colonia, la de Toledo (Santiago del Estero), completando con ella las 128 leguas de tierra que el gobierno nacional entregara a la empresa ferroviaria británica bajo contrato de concesión.

El segundo período de acción colonizadora del Central Argentino se inició con una fuerte campaña de fomento, promoción y enseñanza llevada a cabo por la compañía en la provincia de Santiago del Estero, donde se establecieron numerosas colonias de agricultores, mayoritariamente de origen europeo con residencia ya en otras regiones del país, llegándose a desarrollar un área cultivada de más de

cient mil hectáreas, con variedades de trigo, lino y maíz.

Es oportuno recordar aquí que el Ferrocarril Central Argentino fue el precursor en el territorio nacional de los cultivos de secano en alta escala, iniciados en 1918 en su chacra experimental de Tacanas (Santiago del Estero), única por entonces en su género. También es válido señalar que las obras del gran dique de Almafuerde (Córdoba), fueron comenzadas por la empresa británica y continuadas luego por el Estado argentino; como asimismo merece destacarse la acción de fomento del arbolado implementada desde su vivero de Capilla del Señor, donde se alcanzó la producción de más de un millón de plantas forestales y de adorno, distribuidas entre los agricultores y vecinos de toda la red, además de destinarse gran variedad de especies al embellecimiento de estaciones. También la labor de estímulo de la compañía, orientada desde su Departamento de Fomento Rural, contribuyó a la optimización de los recursos agrícolas, instrumentando a tal fin concursos de cultivos de pedigrée en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Santiago del Estero, acordando premios en maquinarias agrícolas y en asesoramientos para alcanzar mayores rendimientos en las áreas sembradas.

Igualmente, en la zona de la línea de Córdoba a Forres, el Central Argentino fue el propulsor del cultivo del algodón, estableciendo campos demostrativos y chacras experimentales en distritos de las provincias de Córdoba y de Santiago del Estero, a la vez que colaboró con el gobierno cordobés en la campaña llevada a cabo por éste para promover la implantación de la fibra textil en la zona de Obispo Trejo a Candelaria Norte.

En suma, mucho se ha dicho (lo que no implica objetividad en su tratamiento) respecto a lo injustificado o excesivo de los subsidios concedidos en tierras al Central Argentino. Como afirmáramos al comienzo de la nota, esta práctica no fue moneda corriente en el país; más, la provincia de Buenos Aires, por ejemplo, nunca hizo uso de ella.

Lo concreto es que las tierras, no obstante lo dilatado de su extensión, tenían un escaso valor al momento de la cesión; retrospectivamente hasta se puede coincidir en que el subsidio fue exagerado. Construida la traza y a la luz de los resultados obtenidos con los ensayos agrícolas, amén del afincamiento poblacional en zonas desérticas, nos encontramos con que su valor superó largamente a aquél. Y éste fue el rédito por el tendido de la línea, a cuyo fin, precisamente, se otorgaron las tierras.-

Trenes Expresos del Central Argentino.

por: Jorge Eduardo Waddell

El reconocimiento por parte del gobierno argentino de la fusión de los Ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino en 1907, obligó a la nueva compañía a realizar importantes obras de infraestructura, entre ellas, la construcción de la nueva estación Retiro, la duplicación y mejora de la vía a Rosario y varias extensiones de la red. Realizó también mejoramiento de varios cientos de kilómetros de vías e incorporó en forma masiva locomotoras y coches para modernizar sus servicios.

A fines de los años veinte, el Central Argentino introdujo más de 200 coches de varias clases enteramente metálicos que de inmediato reemplazaron a los viejos coches de madera en los trenes principales. En 1930 se construyeron 20 locomotoras de gran potencia para trenes expresos entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Todas estas mejoras hicieron que el Central Argentino tuviera un servicio de trenes expresos de primer nivel en cuanto a confort y velocidad, siendo la compañía líder en este tipo de prestaciones.

En octubre de 1930, el Central Argentino solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles autorización para ponerles nombre a los principales trenes (1). Si bien las compañías en la Argentina hasta entonces no habían seguido la tradición europea, el público había comenzado

a llamar a algunos trenes con nombres como "El Panamericano" y "El Rápido". La solicitud del Central fue autorizada y comenzó a regir en el horario de verano de 1930. A partir de entonces otras compañías imitaron al Central Argentino.

Retiro-Rosario: "El Rápido" y "La Flecha"

El 1 de octubre de 1910 se inauguró un servicio rápido entre Retiro y Rosario, que partía de esta última por la mañana y a la tarde regresaba desde Retiro, tardando 4h.50m. (2). El tiempo de viaje fue reducido a 4h.30. en 1915, a 4h.15m. en 1924 y a 4 horas en diciembre de 1934. Este tren tenía la característica de ser exclusivo para pasajeros de primera clase con restaurante y coche salón, categoría especial con confortables sillones. En 1930 se lo denominó "El Rápido".

Un segundo tren rápido a Rosario comenzó a correr en diciembre de 1922 pero en sentido inverso al anterior. Partía por la mañana de Retiro para regresar de Rosario por la tarde. El horario era de 4h.30m. y en Rosario combinaba con los trenes a Tucumán, Santa Fe, San Francisco y otros. Se lo denominó "La Flecha".

El corredor Retiro-Rosario era donde los trenes desarrollaban la mayor velocidad; en ocasiones especiales se marcaron records como el registrado

el 5 de marzo de 1939 en que la locomotora 1118 con un tren recorrió los 303 kilómetros en 2 horas 52 minutos, a un promedio de 105 kilómetros por hora (3).

Retiro-Tucumán: "El Panamericano" y "El Estrella del Norte"

Como los rieles de trocha angosta de los Ferrocarriles del Estado no tenían acceso a Buenos Aires, se había establecido en Tucumán la estación de traspaso entre los trenes del Central Norte y del Central Argentino. Un tren rápido corría de Buenos Aires a Tucumán en 24 a 25 horas, con combinación a Salta, Jujuy y La Quiaca.

En 1929, los ferrocarriles Central Argentino, Central Norte, Antofagasta a Bolivia y Sur del Perú, acordaron coordinar los servicios de pasajeros por iniciativa del Central Argentino. Así se estableció un tren expreso entre Retiro y Tucumán, combinando allí con el tren hasta la Paz, con combinación a Antofagasta en Chile y Cuzco y Mollendo en el Sur del Perú. El 2 de octubre de 1929 partió de Retiro el primer tren "El Panamericano" (4).

El convoy tardaba 23 horas entre Retiro y Tucumán, pero fue acelerado hasta alcanzar 22h.30m. en 1938. En 1941 dejó de correr, ya que en virtud de la compra del Ferrocarril Central Córdoba, el Central Norte accedió a Buenos Aires y el Panamericano comenzó a correr exclusivamente por la trocha angosta, alargando el viaje a Tucumán en más de 6 horas y quitándole el confort de los coches del Central Argentino.

Otro tren rápido a Tucumán fue el "Estrella del Norte", que con un tiempo

de viaje igual al del Panamericano evitaba a los pasajeros tener que tomar el tren mixto que se detenía en todas las estaciones. El "Estrella del Norte" conservó su denominación por 62 años, hasta que fue suprimido en julio de 1992.

Retiro - Córdoba: "Águila de Oro", "Rayo de Sol" y "El Serrano"

Córdoba fue siempre un destino importante para el turismo, sobre todo en verano, en parte fomentado por el Central Argentino, que había construido un hotel en Alta Gracia. Además los trenes combinaban en Córdoba con los Ferrocarriles del Estado, que tenían como destino el valle de Punilla, donde lugares como Cosquín, La Falda y Capilla del Monte atraían a los veraneantes.

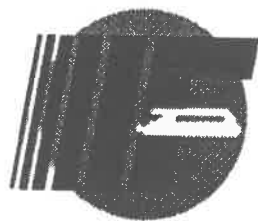
El servicio constaba de dos trenes nocturnos que se denominaron "Águila de Oro" y "Rayo de Sol". El primero era un convoy con coches de primera, segunda, restaurante y dormitorios, que paraba en las principales estaciones de la línea, con un tiempo de viaje de entre 14 y 15 horas. En 1923 fue reducido a 13h.30m. y en 1934 a 11h.35m. A partir de 1937 la compañía comenzó a fomentar los viajes diurnos y el "Águila de Oro" dejó de correr.

El "Rayo de Sol" sólo llevaba coches dormitorios y restaurante y tenía muy pocas paradas. Su tiempo de viaje de 14 horas se fue reduciendo, hasta alcanzar 11h.30m. en 1933. Al igual que el "Estrella del Norte" conservó su nombre hasta que fue suprimido en julio de 1992.

En 1922 se implementó un servicio rápido a Córdoba de día; saliendo de Buenos Aires

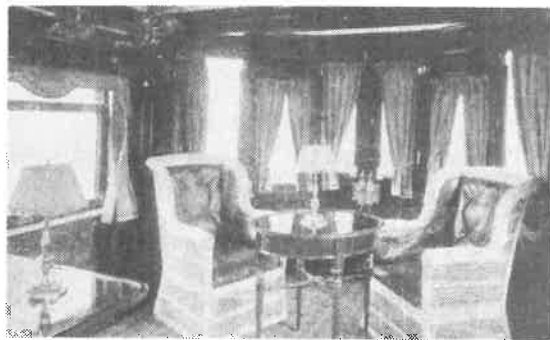
ADHESION

UN TREN A SU SERVICIO



FERROVIAS S.A.C.
CONCESIONARIO DEL F.C. BELGRANO NORTE

AV. RAMOS MEJIA 1430 - RETIRO - (1401) BUENOS AIRES - ARGENTINA
TE: (54 -) 314 - 1444 FAX: (54 -) 311-1181 OFICINA DE ATENCION AL CLIENTE: (0 - 800) 8 1444



Interior de coche del Ferrocarril Central Argentino. Salón para familias (Fuente: Museo Nacional Ferroviario).

por la mañana temprano, se llegaba a Córdoba en las últimas horas de la tarde luego de 12h.30m. de viaje. Este tren sólo corrió unos meses de dicho año, en el verano de 1929 fue reinstalado y a partir de 1936 comenzó a correr en forma ininterrumpida con el nombre de "El Serrano", empleando 10h.15m. en hacer el recorrido. Este servicio se hizo muy popular, ya que tenía una tarifa más económica que los demás trenes.

"El Cordobés" y "El Tucumano"

En la segunda mitad de la década del 30, cuando ya los ferrocarriles estaban acosados por la competencia automotor, el Central Argentino hizo un gran esfuerzo para mejorar algunas prestaciones. Es así que decidió implementar un tren de lujo entre Buenos Aires y Córdoba. Para ello reconstruyó en sus talleres de Rosario varios coches, convirtiéndolos en Pullman y Restaurante. Los coches estaban alfombrados y tenían cómodos asientos giratorios con amplios ventanales para observar el paisaje. También fueron provistos de aire acondicionado, lo que, para la época, era una novedad. El aire acondicionado impedía el ingreso de tierra a los coches cuando atravesaban zonas polvorizadas (5).

El tren comenzó a correr en el invierno de 1938 dos veces por semana a Córdoba, con un tiempo de viaje de 9h.30m., que al año siguiente fue reducido a 9 horas. Se lo denominó "El Cordobés". En 1939 comenzó a correr a Tucumán, ya que por lo desértico del paisaje y las altas temperaturas era más apropiado que a Córdoba y al poco tiempo corría exclusivamente a Tucumán. Con la denominación de "El Tucumano" empleaba 16h.15m. en realizar el viaje, uniendo por primera vez Buenos Aires con Tucumán en el mismo día. Este tren, si bien tenía nombre asignado, por sus características el público lo llamaba el "Celofán".-

Notas:

(1) Expediente solicitando colocar nombre a los trenes del FCCA. Archivo Dirección General de Ferrocarriles. MNF.

(2) H.R. Stones, "British Railways in Argentina 1860/1948", Londres, P.E. Waters, 1993, pág.55.

(3) Railway Gazette 31/3/39, pág.531.

(4) H.R. Stones, op. cit., pág.57

(5) Folleto "El Cordobés", FCCA, 1938.

Fuente general: Colección de Itinerarios del FCCA 1910 - 1948 MNF.



CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES S.A.

ENCARGADA DEL MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LOS COCHES ELÉCTRICOS DE LA LÍNEA "B" DE LOS SUBTERRÁNEOS DE METROVÍAS.

Hipólito Yrigoyen 1180 1º P
Capital Federal - ARGENTINA
Tel. : (54-1) 384 80 46
Fax: (54-1) 384 80 61

NOVEDADES



En pos del Tren de la Historia.

El 27 de junio de 1994 puede significar para muchos una fecha más que el tiempo se llevó junto con el almanaque. Probablemente para los riocuartenses ese día esté enmarcado por connotaciones más profundas; en este caso, el encaminarse hacia el rescate de una parte importante de las raíces que conformaron su identidad como pueblo.

Fue entonces cuando la Intendencia Municipal, mediante Ordenanza N° 703/94, aprobada por el Concejo Deliberante local, dispuso la creación del Museo y Archivo Regional Ferroviario, con la finalidad de "...preservar y exhibir el material ferroviario de la Región, ligado a la historia de la Ciudad, con sede en el mismo edificio de la Estación".

Como toda obra a concretarse, las primeras acciones encaradas por la Subsecretaría de Cultura de la Municipalidad de Río IV estuvieron orientadas a determinar el espacio físico adecuado para la muestra, a obtener los elementos que constituyen su acervo y, básicamente, a diseñar una propuesta museográfica actualizada. Respecto al primer punto, se entendió que el lugar apropiado era la antigua estación, como casco central, cuya actual identificación responde al nombre de Centro Cultural del Andino, en cuyo ámbito ya funcionan el Centro de Información Municipal, el Archivo Histórico, el Taller de Artes Plásticas "Artistas Argentinos" con su galería de arte, un pequeño teatro, las sedes de la Sociedad Argentina de Escritores y de la Fundación Ecológica Municipal, además del Taller Municipal de Teatro. La pretensión actual

de la Intendencia local se centra en lograr la incorporación del conocido como "galpón blanco", edificio que albergara a la primera estación de trenes de Río IV, con su playa de maniobras y la báscula para carros, expresión física de las actividades que se desarrollaban en el predio del por entonces F.C. Andino. Sobre el particular, es válido destacar que esta gestión comunal ha encarado la declaración como patrimonio histórico de la ciudad de todo este solar.

Durante el año en curso la Subsecretaría de Cultura inició las tareas de gestión del Museo y Archivo Regional Ferroviario, plasmadas con dos actividades de cálidos contornos, en las cuales el común denominador fue la instalación del mismo como entidad en la memoria colectiva de los riocuartenses. Así, el 20 de abril ppdo. tuvo lugar el acto de inauguración oficial del Museo del Riel, el cual contó con una notable repercusión pública, a

la que adhirió, como no podía ser de otra manera, un significativo grupo de ex ferroviarios locales, ansiosos de que el emprendimiento sea coronado por el éxito. En esta oportunidad nuestra Institución fue especialmente invitada, concurriendo en su representación el profesor Alberto Bernades, quien disertó sobre el tema "El Ferrocarril y Río IV". La segunda de las programaciones pautadas por la Subsecretaría de Cultura se llevó a cabo el 7 de junio último, a través del "Encuentro Cultural Interdisciplinario para la Recuperación del Patrimonio", del cual participaron el Centro Filatélico Río IV, con una exposición de sellos postales con motivos ferroviarios; el Correo Argentino, que puso en circulación un matasello con el logo e isotipo "Museo del Riel"; el grupo "DX Indios Ranqueles", quien transmitió el evento por vía radioeléctrica en HF; el Grupo de Teatro independiente, encargado de plasmar estupendamente la obra "Los Duelos de la Memoria"; y la FUNDACION MUSEO FERROVIARIO, que en la oportunidad recibió un doble halago: el de ser designada presentadora oficial del libro "Hacia lo que ya fue (Trenes)",

de la escritora local Beatriz Salas, bella y emotiva serie de cuentos basados en testimonios recogidos entre ex ferroviarios de Río IV y de la zona; y el de ser reconocida por el gobierno comunal con el patrocinio del "Museo del Riel".

Para lo que resta del año está prevista la concreción de tres exposiciones, basadas en "La comunicación en el Ferrocarril", "La circulación en el Ferrocarril", y una "Muestra vehicular", las cuales se montarán en salas debidamente acondicionadas, con la disposición del andén original, contándose para las tareas de guías con el aporte de jubilados ferroviarios y alumnos de la Escuela de Turismo local. En suma, una loable inquietud que comienza a hacerse realidad, sustentada en las ganas y la humildad del grupo encargado de llevar a la práctica esta obra con historia propia, y en la conciencia de un pueblo por rescatar una porción grande de su identidad cultural, la misma que, hasta ayer nomás, lo tuviera como habitante de una estación sin tiempo; ésa a la que el tren de la historia arribará "sin novedad y en horario".-

EL DIRECTOR



COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Organismo de Regulación y Control del Transporte Ferroviario de Carga y Pasajeros Interurbanos

Al Servicio de los Usuarios

Atención al Cliente:

Hipólito Yigoyen 250 - piso 12 - Of. 1208 - 1310 Capital Federal
tel. (01) 349 - 7413 Fax: (01) 349 - 7384

Hacer un balance siempre implica una retrospectiva, un recuerdo de cosas que se hicieron o que se dejaron de hacer. También hay tiempos más acordes con el hecho de realizar un balance; hoy estamos precisamente en ese tiempo.

El año 1996 marcó hitos importantes en la vida de nuestra Institución. Su transcurso consolidó una vieja aspiración, como era poder continuar editando regularmente, en acuerdo con esta prestigiosa publicación, el Boletín de Historia Ferroviaria, que en cuatro oportunidades durante el año aparece conformando esta separata de diez y seis páginas.

Este solo hecho merece un especial agradecimiento a todos los que, desde septiembre de 1995, vienen contribuyendo a su materialización: escritores, investigadores, anunciantes, diagramadores y, en general, a quienes hacen posible esta gratificante experiencia que recorre hoy caminos inimaginados al momento que se comenzó a armar este proyecto.

Una prueba de ello fue el rotundo éxito que alcanzó el llamado a concurso de cuentos breves sobre una temática ferroviaria, que convocó a más de doscientas propuestas, de ámbitos geográficos distantes y de autores con un amplio espectro de edades, motivaciones y experiencias. Fue una cálida noche, llena de nostalgias, la que sirvió de marco al acto de entrega de los premios, donde se escucharon, por parte de los autores galardonados, reminiscencias, anécdotas, y hasta se vertieron algunas lágrimas surgidas del recuerdo.

Otro hecho relevante del año fueron los esfuerzos desarrollados por la FUNDACION en torno al proyecto de preservación de la estación Barraca de Peña, ya comentado en otras oportunidades. Se ha avanzado significativamente en el ambicioso plan de tener nuevamente circulando el tren por el barrio de la Boca. En efecto, a dicho emprendimiento se han sumado con voluntad firme la Corporación Puerto Madero y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Se está en vísperas de la firma del acuerdo que posibilitará tener, en poco tiempo más, una formación ferroviaria corriendo desde Puerto Madero hasta Barraca de Peña, en tráficos turísticos de fin de semana.

Otro logro motivo de orgullo para nuestra Institución fue la firma con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de un acuerdo de cooperación en materia de investigación

histórica de los ferrocarriles en Argentina, tema que interesa a la hermana institución hispánica, dado que es su intención editar un número especial dedicado a los ferrocarriles de Hispanoamérica, de próxima aparición. Mayores precisiones sobre este convenio se desarrollan en la sección Novedades de este mismo número.

Por último, nos queda un lamento. Es un tema que no obstante su reiteración, siempre nos precipita hacia la desazón. No vemos avances con respecto al armado del Museo Nacional Ferroviario en el predio de Liniers, tal como fuera definido por las actuales autoridades de Ferrocarriles Argentinos. Y como todo lo que no se cuida debidamente se deteriora, la realidad es que el patrimonio histórico ferroviario se va perdiendo casi irremediadamente. No solamente bienes físicos, sino también documentación, libros, antecedentes varios, que no pueden ser ordenados ni consultados por estudiosos del tema. En este aspecto anhelamos que el año comenzado sea más promisorio en concreciones.



FUNDACION
DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES
SANTA ISABEL, 44
28012-MADRID

La Red del Ferrocarril Oeste en la Ciudad de Buenos Aires

Por: Alberto Bernades y Sergio Ruiz Díaz

El trazado actual del Ferrocarril D.F.Sarmiento en el conurbano bonaerense -explotado hoy por la empresa privada Trenes de Buenos Aires- evoca en la mayoría del público la simple imagen de una línea recta paralela a la avenida Rivadavia, que partiendo de la plaza Once se dirige hacia el oeste, y divide nítidamente a la ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana en dos grandes sectores: norte y sur. La mera confrontación con un plano de la capital ya nos muestra que esa recta no lo es tanto, dado que muy pronto se curva hacia el sur, y si la cartografía consultada se extiende más allá de la avenida General Paz, advertimos que pronto aparecen a derecha e izquierda ramificaciones y enlaces con otras líneas ferroviarias. Lo que la mayoría de los planos no evidencia es la conexión subterránea entre la zona del Once y el puerto Madero, a pesar de que ya lleva más de 80 años cruzando sigilosamente el propio microcentro, pocos metros por debajo de la tan conocida línea A de subterráneos, como se detalla en otra nota de este mismo boletín. Y menos conocido por el gran público es el hecho de que este ferrocarril, pionero entre las ferrovías argentinas, haya poseído una verdadera red de ramales que cruzaron en distintas direcciones el área metropolitana, enlazándose con los demás de la misma trocha, hasta cerrar, o casi, diversos anillos en torno del centro de la capital.

Poco a poco, ante la continua expansión de la zona densamente poblada, los rieles fueron retrocediendo, excepto en los contados casos en los que, con adecuada visión de futuro, se encaró el cambio de nivel de los mismos, de modo de no interferir con la creciente circulación de superficie, pero sin perder el decisivo aporte de los ferrocarriles a la fluidez del tránsito urbano de pasajeros y cargas. Como es bien sabido, el primer tramo ferroviario del país fue inaugurado oficialmente el 29 de agosto de 1857 -y librado al servicio público al día siguiente- por el Ferrocarril del Oeste, perteneciente a la 'Sociedad Anónima del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste', empresa privada de capitales exclusivamente porteños. La línea partía de la estación del Parque (a veces citada también como 'Estación Central'), situada en el solar que ocupa hoy el teatro Colón, y luego de cruzar diagonalmente la actual plaza Lavalle seguía por la calle homónima hasta la esquina de Callao, desde donde, curva y contracurva mediante, alcanzaba la avenida Corrientes a la altura de la actual Riobamba. Las huellas de este trazado se mantienen hasta nuestros días: la calle Lavalle es algo más ancha entre Talcahuano y Callao, y la curva en 'S' se transformó en la tradicional callejuela Rauch (hoy Enrique Santos Discépolo). La traza férrea continuaba por Corrientes hasta la avenida Pueyrredón (denominada Centro América hasta fines de 1902), y giraba por esta última hasta la actual

estación Once. Obviamente, la curva, aunque de escaso radio, ocupaba parte de la manzana lindera, y de esto quedan evidencias tanto en el plano catastral de escala 1:1000 de la ciudad de Buenos Aires como en una reveladora foto publicada en la revista Summa de agosto de 1977 (pág.50). Los talleres, inicialmente anexos a la propia estación cabecera, fueron trasladados a mediados de la década siguiente al predio limitado por Corrientes, Pueyrredón, Tucumán y Paso.

El edificio de la primera estación 11 de Septiembre estaba situado entre las calles Ecuador y Bermejo (hoy Jean Jaurés), y a partir de allí la línea seguía la traza actual -aunque a nivel de la superficie- hasta la estación Floresta, en donde finalizaba el tramo original. Debe señalarse que por ese entonces la siguiente estación, Caballito, ya se encontraba fuera del municipio porteño, y que la estación Flores -emplazada a continuación- estuvo situada originalmente a la altura de la calle hoy denominada Caracas, hasta que en 1864 se habitó un nuevo edificio en el emplazamiento actual. Entre 1860 y 1887 también prestó servicios la estación Almagro, situada a la altura de la calle Francisco Acuña de Figueroa -aunque el edificio recién fue demolido en 1903-, y la estación Caballito estuvo clausurada entre noviembre de 1889 y octubre de 1892.

La breve línea original -de apenas 10 kilómetros- fue inmediatamente prolongada, y las inauguraciones de nuevos tramos se sucedieron rápidamente. El 25 de septiembre de 1858 el servicio alcanzó la siguiente estación, denominada San Martín por encontrarse en dicho partido, rebautizada como Lavalle el 21 de febrero de 1872 y el día 14 del mes siguiente con su denominación actual de Ramos Mejía. En sucesivas etapas, la línea llegó a Moreno en 1860. Lamentablemente, la explotación del incipiente ferrocarril no era rentable, y los gastos de construcción de vías, así como de aumento del material rodante excedían las posibilidades de la empresa. Teniendo en cuenta el innegable interés público que revestían el funcionamiento y la paulatina extensión de la línea, el estado provincial se hizo cargo del ferrocarril el 1º de enero de 1863 y continuó prolongándolo hacia el oeste. A pesar del fracaso comercial del Ferrocarril del Oeste, otras empresas ferroviarias habían hecho su aparición en la ciudad de Buenos Aires: el 1º de diciembre de 1862 se inauguró el primer tramo del F.C.del Norte, entre las estaciones Retiro y Alsina (luego Belgrano C), y pronto comenzaría la construcción de los ferrocarriles del Sud y de la Boca y Ensenada. Todas estas líneas utilizaban la trocha ancha de 1,676 m. y en pocos años intercomunicarían sus vías mediante ramales de enlace.

El Ferrocarril del Oeste, a diferencia de los otros recién nombrados, no llegaba en sus orígenes a la zona ribereña, por lo cual pronto comenzó a estudiar la posibilidad de acceder a algún punto junto al Río de la Plata o de sus afluentes. El 26 de julio de 1865 el gobierno provincial dispuso la construcción de un ramal que partiendo de la zona del Once llegase hasta el Riachuelo, y lo tendió por las actuales calles Sánchez de Bustamante, Loria, Oruro, Deán Funes y Zavaleta. En 1869 comenzó a utilizárselo para trasladar las basuras de la ciudad hasta las zonas anegadizas cercanas al Riachuelo, el 1º de enero del año siguiente para el tráfico general de cargas y el 1º de septiembre del mismo año para pasajeros, aunque este último servicio sólo se mantuvo hasta abril del año siguiente. Entre octubre y diciembre de 1877 volvieron a circular algunos trenes de pasajeros, estableciéndose un efímero servicio regular. El puerto sobre el Riachuelo suscitó muy pronto dudas sobre su eficacia, por lo que se dispuso la construcción de otro ramal entre el Once y el muelle de las Catalinas, situado sobre el Río de la Plata, a la altura de la

calle Paraguay. La citada traza se separaría de la vía principal a la altura de la avenida Corrientes y seguiría por Centro América hasta la zona de la Recoleta, continuando por las avenidas Libertador y L.N.Alem -paralela a la vía del F.C.del Norte- hasta llegar al muelle. El ramal a Catalinas fue habilitado en 1871, mientras que el del Riachuelo quedó principalmente destinado al transporte de basura para relleno de las zonas bajas aledañas a dicho curso de agua.

Pero antes de la habilitación del ramal a las Catalinas, una emergencia sanitaria obligó a la apresurada construcción de otro ramal del F.C.del Oeste. En efecto, a comienzos de 1871 se desató en la ciudad de Buenos Aires una espantosa epidemia de fiebre amarilla, que rápidamente colmó la capacidad del Cementerio del Sud y planteó el apremiante problema del traslado de cadáveres al más reciente de la Chacarita, situado por entonces fuera de la ciudad, y sin vías de comunicación adecuadas con la misma. El 12 de marzo de 1871, las autoridades provinciales dispusieron la construcción inmediata de un ramal ferroviario por la calle Corrientes desde Centro América hasta la Chacarita, pasando por un precario depósito de cadáveres situado en la esquina de la calle Bermejo (hoy Jean Jaurés). En poco más de un mes -el 14 de abril- el tendido fue habilitado y prestó servicios fúnebres hasta ser clausurado en enero de 1888.

En 1869 el F.C.del Oeste comenzó a reemplazar los modestos edificios de sus estaciones originales, comenzando por los del Parque y 11 de Septiembre, continuando al año siguiente con los de Almagro, Caballito y Floresta -téngase en cuenta que el de Flores había sido reemplazado ya en 1864, al desplazárselo hacia el oeste.

A comienzos de 1871 el F.C.O. introdujo un vehículo ferroviario novedoso en el país: el coche motor -en este caso de tracción a vapor- del cual adquirió tres unidades, y las utilizó, después de algunos viajes de prueba, en el tramo Parque-Floresta. Un mes y medio más tarde los transfirió al flamante ramal a la Chacarita, en el que cumplían servicio desde la parada habilitada detrás del Cementerio de la Recoleta, con detención en los talleres Centro América y en la estación fúnebre Bermejo. Debido a los reiterados problemas mecánicos que estas máquinas presentaron desde su puesta en servicio, éste no pasó de un par de años. Paradójicamente, desde entonces estos vehículos han suscitado el interés de los investigadores, dado su carácter precursor y las oscuridades y contradicciones que presenta la información disponible al respecto.

El 31 de diciembre de 1872 las líneas de los ferrocarriles del Norte y de la Boca y Ensenada se habían unido en la flamante estación Central, situada en la actual avenida L.N.Alem y Piedad (hoy Bartolomé Mitre), y tiempo después las demás empresas ferroviarias -empalmes mediante- hicieron llegar algunos de sus trenes a dicha terminal tan céntricamente ubicada.

En 1876 el F.C.del Oeste inaugura la estación Liniers, y a partir de 1881 comienza a habilitar sus vías dobles: ese año entre Once y Caballito, al siguiente hasta Floresta, y en 1883 hasta Liniers.

Mientras tanto, el crecimiento edilicio de la ciudad de Buenos Aires hacía cada vez más irritante el tráfico ferroviario por calles y avenidas hasta la estación del Parque, ocasionando demoras y accidentes que condujeron en 1878 a la decisión de suprimir el servicio entre la primitiva cabecera y el Once, lo que se concretó finalmente el 1º de enero de 1883. El edificio para la nueva estación cabecera (tercera estación Once) había sido inaugurado el 20 de diciembre del año anterior, entre las calles Bermejo (Jean Jaurés) y Anchorena.

La construcción de la nueva capital provincial -La Plata- determinó un replanteo de la red del Ferrocarril del Oeste -rebautizado en 1884 como "Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires"- y el acelerado tendido de líneas férreas que la unieran con la ciudad de Buenos Aires y con el primitivo corredor principal del F.C.del Oeste. Sobre el flamante ramal Haedo-La Plata, se habilitarían el 30 de agosto de 1887 los nuevos talleres principales de Tolosa, mientras que los de Centro América serían suplantados por un taller menor en la estación Caballito, habilitado a comienzos de 1889.

El 10 de octubre de 1887 comienzan a llegar algunos trenes de pasajeros de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires a la estación Central, por el ramal a las Catalinas, aunque dicho servicio es suspendido el 20 de noviembre del año siguiente y reanudado luego con intermitencias.

El 9 de agosto de 1888 se resuelve modificar el nombre de la estación Floresta, designándola como "Vélez Sarsfield", mientras que el 20 de mayo de 1890 se habilita la prolongación del ramal al Riachuelo hasta el Mercado Central de Frutos de Barracas al Sud (hoy Avellaneda), aunque exclusivamente para el servicio de cargas.

El 1º de julio de 1890, en plena crisis económica, la provincia de Buenos Aires transfiere los ferrocarriles de su propiedad a la empresa británica del "Ferrocarril Oeste de Buenos Aires", la que saneará las finanzas de la compañía y encarará una importante serie de obras en beneficio de la ciudad, eliminando las interferencias de la circulación ferroviaria con el creciente tránsito urbano.

El 1º de enero de 1895 se clausura el ramal de Once a Catalinas, suplantado el 20 de junio de ese mismo año por el que se acababa de construir por la actual avenida Honorio Pueyrredón, entre la estación Caballito y el Empalme Triunvirato del B.A.P. (F.C.de Buenos Aires al Pacífico). Dicho tramo, denominado "Nuevo ramal a la Chacarita", que permitía la circulación de los trenes cargueros del F.C.Oeste hasta la zona portuaria por las vías del B.A.P., fue construido y explotado por el F.C.O. sobre una traza concedida al B.A.P. y adquirido formalmente al mismo el 10 de marzo de 1897.

El 14 de septiembre de 1895 se clausura también el ramal del Once al Riachuelo, suplantado ese mismo día por el que se tendió hasta Liniers por la actual avenida Perito Moreno, y que por ese entonces incluía una curva de enlace que permitía el acceso directo desde la estación Vélez Sarsfield.

En agosto del año siguiente se inaugura el cuarto y monumental edificio de la estación 11 de Septiembre, fastuoso para la época, y el 1º de mayo de 1902 comienza la construcción de la trinchera que la uniría a bajo nivel con la estación Caballito, mediante una cuádruple vía. Es de hacer notar que los ladrillos para los muros de contención de dicha trinchera, así como para los túneles que luego construiría, fueron fabricados en una planta que la propia empresa levantó en lo que hoy son los terrenos del Golf Club de San Antonio de Padua, y estaba ligada a la vía principal por un ramal ferroviario de más de dos kilómetros de longitud.

El 20 de septiembre de 1903 el F.C.Oeste habilitó el ramal que llegaba a los nuevos mataderos de Liniers desde la estación Tablada del ramal Haedo-Mármol, y al año siguiente daba fin a las obras de la trinchera entre Once y Caballito, en las que se colocaron las primeras señales exclusivamente luminosas del país.

Dado que en 1900 el F.C.Oeste había vendido al F.C.del Sud el tramo Mármol-La Plata, se vio privado de los talleres de Tolosa y debió encarar la construcción de otros para suplantarlos. Por ello, en enero de 1905 inauguró sus nuevos talleres en Liniers, ampliados generosamente cinco



Tren de pasajeros del Ferro-Carril del Oeste en el ramal a Riachuelo, circa 1875. (Foto: Archivo General de la Nación).

años más tarde, cuyo movimiento de personal dio lugar paralelamente a la corrida de trenes obreros y a la creación de una pequeña parada exclusiva para ellos. Si bien esta última aún subsiste, no ocurre así con los trenes citados, ya que a partir de 1948 fueron suprimidos y sus servicios suplidos por paradas de los convoyes suburbanos en las horas de entrada y salida fabril.

El 1º de julio de 1909 el B.A.P. habilita el ramal Sáenz Peña-Villa Luro, con prestaciones circulares de pasajeros entre Retiro-Sáenz Peña-Villa Luro-Caballito-Palermo y Retiro- y también en sentido contrario -utilizando parte de la línea principal del F.C.O., las que son suprimidas el 1º de mayo del año siguiente, y a partir de esa fecha sólo se mantienen los servicios por el nuevo ramal entre Sáenz Peña y Villa Real.

El 1º de diciembre de 1911 el F.C.Oeste inaugura una breve línea al nuevo barrio de Versailles, y simultáneamente la estación de empalme Villa Luro. Si bien en un primer momento en esta última sólo hacían alto los trenes que cumplían servicio en dicho ramal, no sería sino hasta 1919 cuando se habilitarían las nuevas instalaciones que permitirían a los convoyes de la vía principal detenerse allí, aunque ello en detrimento de los usuarios del ramal versallesco, ya que a partir de entonces éstos debían realizar trasbordo que les insumía seis minutos extras de viaje. El B.A.P., por su parte, desde el citado 1º de diciembre prolongó sus servicios desde Villa Real, pero sólo hasta Villa Luro, sin completar el circuito.

El 15 de febrero de 1916 el F.C.Oeste inauguró el túnel de vía única que había construido para servicio de cargas entre el extremo oeste de la playa del Once y el Puerto Madero, por debajo de la línea de subterráneos de la Cía.de Tranvías Anglo-Argentina (hoy línea A). Durante seis años el servicio se prestó con tracción a vapor, pese a que el proyecto preveía la eléctrica, en el marco de una transformación de la línea suburbana. Ésta se encaró en virtud de que de unos 2.800.000 pasajeros transportados en 1900 por la sección suburbana, se había pasado en 1910 a unos 6.500.000, y de seguirse a

ese ritmo la capacidad del ferrocarril se vería pronto desbordada; obviamente, la solución se hallaba en la electrificación. Lamentablemente, luego de las tareas preliminares, la Gran Guerra europea retardó notablemente la conclusión de las obras, que, además del nuevo material rodante, incluían la modificación de las estaciones para adaptarse al mismo, pues a fin de aprovechar al máximo las ventajas de la mayor rapidez y aceleración de los trenes, debía facilitarse el ascenso y descenso de los pasajeros, elevando los andenes hasta el nivel del piso de los coches.

Una vez concluido el conflicto mundial, se dio nuevo impulso a los trabajos, y a partir del 16 de octubre de 1922 comenzó un servicio parcial de trenes eléctricos de pasajeros entre las estaciones Once (a nivel) y Castelar, así como meses antes habían comenzado a correr los eléctricos de mercancías por el túnel de cargas al puerto. Como remate de las obras, el siguiente 1º de mayo se inició el servicio regular entre la estación subterránea Plaza Once, de intercambio con el subterráneo de la Cía.de Tranvías Anglo-Argentina y la terminal de la sección local en Moreno.

En ese mismo año (1923) se clausura la curva de Floresta a Ingeniero Brian (antigua estación Riachuelo). El 1º de marzo de 1925 se suspenden los servicios por el ramal de Caballito a Chacarita, reemplazado en esa misma fecha por el tramo Haedo -Caseros, construido y explotado por el B.A.P. Este ferrocarril clausura su corredor de Sáenz Peña a Villa Luro el 1º de julio de 1938.

El 15 de Mayo de 1944 se repone el nombre de "Floresta" a la estación Vélez Sarsfield.

El 1º de marzo de 1948 el Estado Nacional toma posesión de las empresas ferroviarias de capital británico, y el 1º de enero del año siguiente, cuando todos los ferrocarriles nacionalizados cambian su denominación, el del Oeste pasa a llamarse F.C.Nacional Domingo Faustino Sarmiento (F.C.N.D.F.S.).

El 3 de marzo de 1949 se inaugura un servicio de pasajeros entre Caballito y Puerto Madero, por el túnel de cargas, el que no arroja los resultados esperados y es cancelado

el 1º de enero de 1951. El precario apeadero de madera que se levantó en el punto en que las vías emergentes del túnel alcanzaban la calle Cangallo, en la zona portuaria, se denominó "1º de Marzo"; luego de ser suprimido, se decidió dar este nombre a la estación 11 de Septiembre, lo que se concretó el 30 de julio de ese año. Además, como la plaza Once había sido rebautizada como "Miserere", el 5 de octubre de 1951 la estación ferroviaria subterránea bajo dicha plaza también fue denominada de ese modo. En ese mismo año fue definitivamente clausurado el ramal que unía Liniers con la estación de cargas Ingeniero Brian (antigua estación Riachuelo), y por su traza se construyó la actual avenida Perito Moreno.

El 5 de octubre de 1952 se clausura el ramal Villa Luro-Versailles; mientras que al año siguiente se instalan en el paso a nivel de la calle Boyacá, en el barrio de Flores, las primeras barreras automáticas del país.

El 23 de junio de 1952 se da comienzo a las obras de remodelación de la estación cabecera a nivel, tendientes a centrar en ella el grueso del servicio eléctrico, tareas que se desenvuelven perezosamente durante una década y media. Mientras, el 29 de septiembre de 1955 le es restituido su nombre tradicional de "11 de Septiembre", en tanto que una resolución del 12 de enero del año siguiente dispone suprimir el adjetivo "nacional" en las denominaciones de todos los ferrocarriles del país.

En ese mismo año -1956- se comienza a implantar en la línea principal la señalización luminosa de cuatro aspectos -novedosa en el país-, la que introduce la doble luz amarilla como indicadora de "precaución avanzada", anterior a la amarilla simple indicadora de "precaución". El 30 de junio comienzan a incorporarse al servicio local de pasajeros los coches eléctricos

**FERROXPRESO
PAMPEANO**

**Una empresa
al servicio del agro
y la producción.**

de procedencia japonesa (sólo dos formaciones con un total de 17 coches en esa fecha), y el 2 de agosto del mismo año se reinicia la prestación de parte de dichos servicios desde la estación Once a nivel.

Coincidiendo con el 99º aniversario de la inauguración de la primera ferrovía nacional, el Decreto Ley 15.778/56 crea la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (E.F.E.A.), con lo cual éstos adquieren su autonomía, ya que hasta ese momento dependían de la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.). La nueva empresa mantuvo su nombre hasta septiembre de 1965, cuando se lo simplificó, pasando a ser "Ferrocarriles Argentinos".

Un nuevo cambio en la denominación se produjo por la Resolución del 20 de abril de 1971, cuando se dispuso fusionar en dos regiones las líneas de trocha ancha. El Ferrocarril Sarmiento, junto con el General Roca, pasó a integrar la llamada Región Sudoeste, medida que tuvo vigencia hasta el 1º de febrero de 1974.

Al año siguiente quedó concluido el que es hoy el más moderno edificio de la línea en la capital: el de la estación Floresta, que fuera la primera terminal del ferrocarril, con lo cual contabilizamos tres edificios para esta estación.

Nuevos cambios institucionales se produjeron en la década de 1980, cuando se resolvió reorganizar el transporte ferroviario del conurbano bonaerense, para lo cual se creó la llamada Línea Metropolitana, la que se conformaría segregando paulatinamente la administración de las líneas suburbanas del tronco de cada una de las generales. La sección suburbana del F.C.Sarmiento se integró a la misma en 1981, pero esta experiencia sólo duró cinco años, al cabo de los cuales dicha sección volvió a su línea original.

El 28 de diciembre de 1989 se produjo otro intento similar al crearse la Administración de los Ferrocarriles Suburbanos, la que corrió suerte distinta que la anterior, pues una prolongada huelga ferroviaria desencadenó el 25 de marzo de 1991 la creación de los Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FeMeSA.), la que en base a la mencionada Administración se escindiría totalmente de Ferrocarriles Argentinos a partir del siguiente 1º de abril.

En virtud de la política de privatizaciones imperante en estos años, se adjudicó la concesión de las secciones suburbanas de los ferrocarriles Sarmiento y Mitre a la empresa Trenes de Buenos Aires, por un plazo de diez años renovables por otros tantos, a partir del 29 de mayo de 1995. La nueva prestataria ha encarado un sostenido programa de mejoras que paulatinamente va rindiendo sus frutos, recuperando las preferencias de un público que en buena medida había ido volcándose al uso de otros modos alternativos de mayor costo, a la vez que contribuían a la creciente congestión del tránsito urbano. Es de esperar que dicha tendencia, indiscutiblemente beneficiosa para la comunidad, no se revierta en el futuro.



La formación de la Compañía del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires en 1890

por: Mario Justo López

Comunmente se considera al Ferrocarril Oeste como la empresa ferroviaria más antigua del país que llegó a la nacionalización, cuando ese nombre desapareció dejando lugar al de Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento. Sin embargo, entre 1854, cuando se crea la compañía que construirá e inaugurará en 1857 el primer ferrocarril en la Argentina, y 1948, existieron tres entidades sucesivas que llevaron el nombre de Ferrocarril Oeste. Primero fue la sociedad por acciones suscriptas por comerciantes y hombres de negocios

de Buenos Aires, que comenzó su existencia en ese año 1854. Luego fue la empresa de propiedad del Estado provincial, que surgió en 1862, con motivo de las compras de las acciones de particulares y obedeciendo a la razón de peso de que el Fisco había sido quien aportara la mayor parte de los fondos para construir las vías y explotar la línea. La empresa estatal duraría hasta 1890, no sin antes cambiar su nombre por el de Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires a principios de los ochenta, cuando la construcción de ramales hacia el norte y el sur de la línea principal le hicieron perder el rumbo inicial. Es en esas circunstancias que el gobernador Máximo Paz, que había asumido su cargo en 1887, por diversas razones que no vienen al caso comentar aquí, decidió vender las líneas de propiedad provincial. En septiembre de 1889, por fin, logró que la Legislatura sancionara la ley que autorizaba esa venta. Inmediatamente se procedió a confeccionar el inventario y tasación, llamándose a concurso público de ofertas. Las relacionadas con la casi totalidad del sistema ferroviario provincial fueron abiertas el 18 de marzo de 1890. Luego de algunas marchas y contramarchas, el 28 de abril se firmó el contrato de venta, fijando como fecha de transferencia el 30 de junio siguiente (1). Así surgió la tercera compañía que llevó el nombre de Ferrocarril Oeste. De su formación nos ocuparemos en los párrafos siguientes.

Cuando la Provincia de Buenos Aires finalmente procedió a vender sus ferrocarriles ya había indicios de graves perturbaciones económicas, que desembocarían en la crisis de julio de 1890. La política monetaria se había descontrolado,

especialmente por la acción de los bancos garantidos, entre ellos el Banco de la Provincia de Buenos Aires y, sobre todo, el Banco Nacional, que lanzaban emisión tras emisión. El precio del oro había alcanzado valores alarmantes a pesar de lo cual se seguía especulando con él, comprándolo, a veces a crédito, y sacándolo del país. La desvalorización del papel moneda había producido la caída de los ingresos fiscales y los Estados, el nacional y los de muchas provincias, se encontraban con que ya no tenían recursos para pagar las obligaciones externas, que en los últimos años se habían multiplicado. En esas circunstancias fue cuando el gobierno de La Plata sacó a licitación los ferrocarriles provinciales, que constituían uno de los sistemas más extensos y de mayor movimiento del país. Fue entonces que debió formarse una nueva compañía que logró convencer a los inversores, quienes ya no querían títulos argentinos, para aportar el dinero necesario para la compra. La operación se llevó a cabo, fundamentalmente, por la acción de un hombre, Alexander Henderson.

Fue Henderson una de las figuras más importante en la historia de las inversiones británicas en el Río de la Plata. Había nacido en 1850, ingresando muy joven en la firma de bolsa

Thomas Greenwood, especializada en inversiones ferroviarias, de la cual llegó a ser su titular. Ya en 1883 había participado, junto con Frank Parish, en la compra del Ferrocarril Buenos Aires a Campana y en su transformación en el Buenos Aires y Rosario (2). En 1889 se convirtió en el presidente del Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railway, luego transformado en el Great Central Railway en 1897 y fusionado en el London North Eastern Railway en 1922. Henderson se mantuvo siempre unido a esta empresa; participó en la compra del Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba por el Buenos Aires y Rosario en 1900 y estuvo involucrado en otros ferrocarriles de Uruguay y Brasil, así como también en inversiones en puertos, telé-

fonos y compañías de electricidad. Su secreto consistió en formar una importante clientela de personas que tenían ingresos muy superiores a sus gastos y que estaban dispuestas a financiar inversiones aunque no fueran remunerativas de inmediato. Hasta la Primera Guerra Mundial en Gran Bretaña los capitales levantados de esa manera fueron enormes. Henderson, además, actuó en política; unionista y partidario de Joseph Chamberlain, fue miembro de la Cámara de los Comunes hasta que en 1916 ingresó a los Lores con el nombre de Lord Faringdon (3). No era de extrañar, entonces, que una personalidad semejante pudiera llevar adelante el proyecto de comprar el Ferrocarril Oeste.

Henderson comenzó los preparativos de la nueva empresa apenas sancionada la ley de venta en septiembre de 1889. Tres cuestiones debía resolver para llevar adelante el

The Subscription List will be closed on or before Monday, June 2nd, 1890.

BUENOS AYRES WESTERN RAILWAY,
INCORPORATED UNDER THE COMPANIES ACTS.

CAPITAL:

Ordinary Shares	40,000,000
Preferred Shares	1,000,000
Reserve Fund	2,400,000
Unpaid Shares	28,600,000

ISSUE OF 800,000 ORDINARY SHARES OF £10 EACH AND 100,000 PREFERRED SHARES OF £10 EACH.

OF WHICH 250,000 ORDINARY SHARES ARE NOW OFFERED FOR SUBSCRIPTION.

Payment on Application	10 per Share
15th August	10
15th October	10
15th December	10
Total	30

Payment may be paid in full or in instalments, and all instalments with interest at 4 per cent per annum.

AND £1,000,000 4 PER CENT DEBENTURE STOCK

Part of an additional loan to be made in the form of Debentures is also offered for subscription as per part.

Payment on Application	25 per cent
15th August	25
15th October	25
15th December	25
Total	75

Interest payable on Debentures at 4 per cent per annum from 1st January, 1890, being interest on the amount of Debentures actually issued.

Directors:
G. H. BARBER, Esq., Chairman, Chairman of the London and North West Bank.
JOHN COCHRAN, Esq., C.E. (Agent) & Secretary, The London and North West Bank.
C. O. BARBER, Esq., Director of the Buenos Aires Western Railway.

Facsimil de suscripción de la "Buenos Aires Western Railway Limited".

proyecto: preparar la oferta de tal modo que fuera aceptada por el gobierno, formar la nueva compañía captando suficiente capital, y asegurarse un ingreso extra pactando con otros ferrocarriles la transferencia de los ramales menos rentables. El gobierno de la provincia tenía grandes expectativas con la venta del Oeste. La base se había fijado en \$34.068.720,47 o/s, aproximadamente £6.800.000, pero se pensaba obtener un precio cercano a los \$60.000.000 o/s, aproximadamente £12.000.000. Lo cierto es que a principios de 1890 ya no había muchos interesados y Henderson comprendió que no tendría competencia. Sólo debía hacer un ofrecimiento de suficiente entidad como para que no fuera rechazado por las autoridades.

Al abrirse las ofertas en marzo hubo sólo dos, la mejor de ellas de Henry Gibson Anderson, gerente del Banco de Londres, por \$ 35.000.000 o/s; la otra era de Samuel B. Hale, en representación de Henderson, por \$34.100.000 o/s, ambas apenas sobre la base. En realidad los dos postulantes representaban sólo a Henderson. El gobierno dio vueltas; la desilusión era grande pero la necesidad de vender también, para cubrir el agujero que los adelantos al Fisco habían producido en el Banco de la Provincia. El 28 de marzo el Poder Ejecutivo dictó un decreto por el cual se rechazaban las ofertas. Mientras tanto Anderson seguía negociando y pocos días después mejoraba el precio elevándolo a \$41.000.000 o/s o £8.134.920. La Legislatura aceptó la mejora y aprobó la venta. El comprador, como parte del precio, se hacía cargo de los empréstitos contraídos por las leyes del 4 de julio de 1882, del 14 de noviembre de 1886 y del 25 de mayo de 1888. El saldo no amortizado de los empréstitos llegaba a £4.955.380 (4).

Mientras tanto, en Londres, Henderson había hecho redactar los estatutos de una nueva sociedad por acciones bajo el nombre de Buenos Ayres Western Railway Limited, que fueron inscriptos el 25 de mayo de 1890. El capital autorizado era de £6.900.000, dividido en 250.000 acciones ordinarias de £10 cada una; 100.000 acciones diferidas del mismo valor, y 340.000 acciones, también de £10, garantizadas con el arrendamiento de algunos ramales. Además la sociedad estaba autorizada a emitir £1.000.000 en debentures. Tres días después, Henderson transfería a la nueva compañía los derechos del contrato celebrado con la Provincia por la compra del Ferrocarril Oeste. En él se establecía que la nueva Compañía pagaba a Henderson, por la transferencia del ferrocarril, la suma de £3.329.541 en efectivo, £1.000.000 en acciones diferidas, asumiendo los servicios de los empréstitos ferroviarios. La nueva compañía obtuvo el efectivo de la colocación de las acciones ordinarias y de los debentures en el mercado, tarea que llevó a cabo el propio Henderson. A la Compañía le sobraron de esa colocación

£170.459 que utilizó como capital de trabajo. La toma de las acciones y los títulos obligacionales por el público tuvieron éxito. Todos los títulos, acciones y debentures, se vendieron a la par; las acciones garantizadas nunca fueron emitidas (5). El pago del precio en efectivo al gobierno provincial se hizo mediante una transferencia del Banco de Londres al Banco de la Provincia (6). Una lista de accionistas confeccionada al 24 de septiembre de 1890 muestra quiénes eran los inversores. La lista tiene 2400 nombres; de ellos 50 suscribieron acciones por más de £10.000. Entre éstos encontramos muchas personas vinculadas al Ferrocarril del Sud, como por ejemplo: Edward Ashworth, Charles O. Barker, George N. Drabble, además presidente del Banco de Londres, John Fair, Charles Morrison, quien tenía importantes inversiones también en otros ferrocarriles argentinos, John Mulholland, Joseph Pulley y Arthur Woodbine Parish. También aparecen la célebre casa Baring Brothers, con la impresionante cifra de 12.500 acciones ordinarias; el banquero Bertram W. Currie, amigo de Edward Baring, y el increíble Charles Henry Sanford, quien informa que su dirección

es la de la casa Baring, a la cual iba a conducir en dos meses más a la bancarrota con su influencia sobre Edward Baring. Alexander Henderson figura también con una gran cantidad de acciones: 19.135 diferidas y 3.783 ordinarias, por un monto total de £229.180 (7). Esta cifra lleva a plantearnos la cuestión respecto a qué ganó Henderson, y quienes lo ayudaron, como George W. Drabble y H.G. Anderson, en este negocio. No es fácil dar una respuesta; por un lado, hay una diferencia entre el precio en efectivo pagado a la Provincia de Buenos Aires (que se estima en £3.189.540) y el cobrado por Henderson en su venta a la Buenos Aires Western Railway Ltd. (exactamente £3.329.541) que llega a \$ 140.000. Por otra parte, está el £1.000.000 en acciones diferidas.

De la lista de accionistas del 24 de septiembre de 1890 resulta que esas acciones estaban distribuidas entre los suscriptores de las ordinarias; por ello es razonable pensar que el éxito en la colocación de títulos estuvo dado por el "premio" que se ofrecía, en acciones diferidas. Aunque cabe reconocer que el trámite no fue prolijo, pues nada se aclaraba en el "Prospecto" respectivo. Por otra parte, justamente, la cifra de £1.140.000 (el millón de las diferidas más las £140.000 de la diferencia de efectivos) fue el monto cuestionado como capital reconocido por la Dirección General de Ferrocarriles en 1909 con motivo de la aplicación de la ley Mitre. Esa cifra fue el "costo" por colocar un capital importante en las vísperas de la crisis del noventa (8).

Mientras organizaba la nueva compañía, Henderson negoció con las empresas ferroviarias vecinas al Ferrocarril Oeste la transferencia de algunos de sus ramales. El 7 de marzo de 1890

había arrendado el corredor Merlo-Saladillo al Ferrocarril Sud por la suma de £43.000 anuales. El 14 de marzo siguiente hizo lo propio con el ramal Tolosa a Ferrari al Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada por £12.600 anuales; y el mismo día 7 de marzo arrendó al Central Argentino los sectores Luján-Pergamino y San Nicolás-Junín por £91.350 anuales. De esa manera la nueva empresa se aseguró una renta anual de casi £150.000, con la que podía hacer frente a parte de los servicios de los empréstitos asumidos y de los debentures emitidos. La base de los contratos celebrados fue la de pactar un precio por el arrendamiento equivalente al 4½% sobre un capital de £10.000 por milla. Los ramales se entregaron sin material rodante, por lo que el capital calculado fue elevado, sin perjuicio de que el porcentaje era moderado si se consideraban los rendimientos promedio de los últimos años. Pero la nueva compañía obtuvo otra ventaja: se sacó de encima la explotación de nuevos corredores y otros que no pertenecían a la línea troncal, concentró sus esfuerzos y el material rodante en ésta y se preparó con solidez para el futuro, lo que era muy prudente dadas las adversas condiciones de los años por venir. La idea inicial, presente en el estatuto de la nueva Compañía, fue emitir títulos con un dividendo garantizado equivalente al arrendamiento a percibir. De esa manera se podía obtener un ingreso de capital adicional; sin embargo, frente a la situación adversa del mercado para los títulos argentinos, la emisión se postergó y nunca se llevó a cabo (9).

La nueva empresa mantuvo cierta continuidad con el ferrocarril provincial. Lo más importante al respecto fue la incorporación como representante legal del ing. Santiago Brian, que había hecho toda su carrera en el Ferrocarril Oeste. Pero desde el inicio la nueva compañía mostró una vinculación estrecha con el Ferrocarril Sud; algunos creyeron ver en este Ferrocarril Oeste de Buenos Aires una obra de los accionistas de aquél, que sacaron provecho ampliando la zona exclusiva, con la incorporación del ramal Merlo-Saladillo y con el precio excesivo cobrado a las empresas rivales, el Central Argentino y el Buenos Aires y Puerto de la Ensenada, por el arriendo de los otros ramales. La vinculación sin duda existió como resulta de la lista de accionistas antes descripta, como también se deduce de la existencia de directores comunes como Henry Bell, C.O. Barker y Woodbine Parish y, sobre todo, como se desprende de la actividad común emprendida a continuación. En época tan temprana como 1893 ambas empresas se dirigieron al gobierno nacional haciendo una serie de consideraciones sobre política ferroviaria y proponiendo ciertas obras. La presentación fue firmada por Guillermo White, por el Sud, y por Santiago Brian, por el Oeste, antiguos discípulos y miembros contemporáneos de la administración pública. La relación personal seguramente contribuyó, también, a acercar aún más a los dos ferrocarriles que proponían, entonces, en forma coordinada, la construcción de 586 kms. de vías y el abandono de otras proyectadas (10).

La colaboración del Oeste y el Sud pudo haber sido mayor, llegando incluso a la fusión, de no haber sido por la aversión que ese tipo de acuerdos inspiraba a las autoridades argentinas. Aunque élla no se alcanzó, participaron juntos en la explotación del Ferrocarril Midland, que una concesión de la Provincia de Buenos Aires había introducido impensadamente entre sus respectivas zonas. Y, finalmente, después de 1930, cuando la crisis obligó a recortar gastos, ambos directorios llegaron a un acuerdo, creando una administración conjunta en la Argentina.

NOTAS:

- (1) Ver Mario Justo LOPEZ, "Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires", Buenos Aires, Ed. Lumière, 1991, págs. 71/84
- (2) Ver Mario Justo LOPEZ, "Dos momentos en la formación del Ferrocarril Central Argentino", en Boletín de Historia Ferroviaria N°5, septiembre de 1996, págs. 50 y 51.
- (3) "The Times", 19/03/1934, necrológica de Alexander Henderson, Lord Faringdon.
- (4) Ver Mario Justo López, "Historia..." cit., págs. 77 al 81.
- (5) Ver Prospectus Buenos Aires Western Railway Ltd., Londres 28 de mayo de 1890, Guildhall Library.
- (6) El pago en efectivo equivalía a, aproximadamente, \$16.000.000, que cubría las urgencias del Banco Provincia, estimadas en \$ 11.000.000 o/s, al momento de la venta. Sin embargo, a la hora del pago el gobierno ya había retirado más fondos, y el Banco no pudo cancelar el saldo deudor. Por otra parte se discute si se depositaron \$16.000.000 o/s o \$ 13.800.000 o/s, habiéndose evaporado la diferencia en "comisiones". Ver Thomas A. TURNER, "Argentina and the Argentines. Notes and impresiones
- (7) of a five years sojourn in the Argentine Republic. 1885-1890", London, Swan Sonnenschein and Co., 1892, pág. 327.
- (8) Este tema es analizado por Raúl SCALABRINI ORTIZ, "Historia de los ferrocarriles argentinos", Buenos Aires, Ed. Plus Ultra, 1975, 7a. edición, pág. 75. Lamentablemente el autor mezcla esta cuestión con la de la venta de ramales y llega a una conclusión que confunde. Para una visión más amplia puede verse: Record Office, BT31, Company N° 31490, Box N° 37656 y el Prospectus citado en nota (5).
- (9) No es cierto que la nueva compañía haya obtenido £ 3.293.053 de la venta de los ramales, como erróneamente afirma Scalabrini: ver Raúl SCALABRINI ORTIZ, "Historia..." cit., pág. 72.
- (10) Mario Justo LOPEZ (h.), "Los ferrocarriles", en Mario Justo LOPEZ, "La empresa política de la generación de 1880", Buenos Aires, Ed. de Belgrano, 1982, págs. 202 y 203.-



Ingeniero Santiago Brian
Representante Legal
de la Compañía.

PUBLICACIONES DE LA FUNDACIÓN MUSEO FERROVIARIO

DISTRIBUIDAS POR EDITORIAL PLUS ULTRA S.A.

Av. Callao 575 (1022) Buenos Aires
Tel/Fax 374-5092/2953 371-9426/9405/9910

- Emilio Schickendantz y Emilio Rebuerto,
"LOS FERROCARRILES EN LA ARGENTINA. 1857-1910", 248 págs., con fotografías y mapas.
- Mario Justo López,
"HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES 1857-1886", 281 págs., con ilustraciones y mapas.
- Mario Justo López,
"HISTORIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES 1866-1886", 440 págs., con ilustraciones y mapas.

DISTRIBUIDAS POR LA FUNDACIÓN

Marcelo T. de Alvear 849, 1ro. A (1058) Bs. Aires
Tel. 311-6838 Fax 812-1424

- H. R. Stones,
"BRITISH RAILWAYS IN ARGENTINA, 1860-1948"
87 Páginas, 91 fotografías, mapas, planos, dibujos
- "RESUMEN DE LEYES, CONTRATOS Y RESOLUCIONES SOBRE FERROCARRILES Y TRANVÍAS A TRACCIÓN MECÁNICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA 1910-1945"**
Obra integral, 8 tomos, 1838 páginas.
Recopilación de Miguel A. Pignataro

Convenio con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

El día 19 de noviembre pasado las Fundaciones de los Ferrocarriles Españoles, de Madrid, y Museo Ferroviario, de Buenos Aires, firmaron un convenio de colaboración. Por él se acordó cooperar en la redacción de una "Historia de los Ferrocarriles en Iberoamérica", que la Institución española tiene previsto publicar en 1998 con motivo de la celebración de los 150 años del ferrocarril en España. La Fundación Museo Ferroviario se comprometió a confeccionar una "Breve historia de los ferrocarriles en la Argentina 1857-1995" de 60 páginas, completar los cuadros de estadísticas que acompañarán la publicación, siempre en lo que se refiere a nuestro país, y a revisar la "Guía histórica de los ferrocarriles argentinos" (cronología, estadísticas, mapas) preparada por la entidad hispánica.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles es una institución que merece ser más conocida en la Argentina. Se constituyó en el año 1985 con un capital inicial aportado por las dos empresas ferroviarias estatales de la madre patria: La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Actualmente contribuyen al sostenimiento de la Fundación otras entidades públicas como las empresas ferroviarias de las regiones autónomas de Cataluña, Valencia y del País Vasco, los Subterráneos de Madrid, Barcelona y Bilbao, la Sociedad Española de Obras Públicas de Ambito Nacional y los Constructores Españoles de Material Ferroviario. Sus fines propenden a fomentar el conocimiento y la utilización del transporte por ferrocarril, incentivar la investigación sobre este medio, velar por la conservación de los fondos materiales y documentales ferroviarios de valor histórico o artístico, difundir los aspectos culturales relacionados con el ferrocarril y promocionar los beneficios socio-económicos, medioambientales y de integración urbana de este modo de transporte.

Para el cumplimiento de tales postulados la Fundación realiza múltiples actividades; su Dirección de Documentación mantiene un archivo y biblioteca compuesto por más de 15.000 volúmenes, donde predominan los temas ferroviarios, con documentos provenientes del Archivo Histórico y de las antiguas compañías ferroviarias. La Institución dirige además el Museo del Ferrocarril de Madrid, cuya sede funciona en la Estación Madrid Delicias, que data de 1880. Se exponen en él treinta y nueve vehículos, entre locomotoras de vapor, diesel y eléctricas y coches de época. El Museo opera el denominado "Tren de la Fresa", entre Madrid y Aranjuez, formado por una máquina de vapor y varios coches antiguos. También pertenece a la Fundación el Museo de Vilanova i la Geltrú, en la provincia de Barcelona, que exhibe la locomotora más antigua que se conserva en España, del año 1854, y la última de vapor en servicio, radiada en 1975.

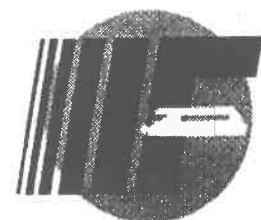
La Entidad convoca anualmente a concursos para dos premios: el de narraciones breves "Antonio Machado" y el certamen fotográfico "Caminos de Hierro". Edita, asimismo, en forma mensual, la revista "Vía Libre", con una tirada de 20.000 ejemplares. La Institución administra también el Palacio de Fernán Nuñez, cerca del Museo del Prado. En ese edificio de mediados del siglo XIX, se llevan a cabo convenciones, reuniones, congresos, cursos, seminarios, presentaciones editoriales y exposiciones, además de reunirse allí el Consejo de Administración de la Fundación.

La Dirección de Estudios y Programas, con cuyos representantes se firmó el compromiso a que se hace referencia al comienzo de esta nota, realiza una compleja actividad. Organiza el Curso General de Transportes Terrestres, otorga becas de formación mediante convenios con universidades, lleva a cabo seminarios y jornadas técnicas en diversos lugares de España (Santander, Sevilla, Valencia, Ciudad Real, Murcia, Mérida, San Sebastián, Gijón, Cádiz) e incluso en América del Sur, como el que desde 1991 se realiza en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Para la Fundación Museo Ferroviario, la firma del convenio de colaboración constituye un motivo de orgullo. Lo realizado hasta la fecha por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles es un ejemplo que debería ser seguido en la Argentina, donde tan descuidados están hoy todos los temas culturales.

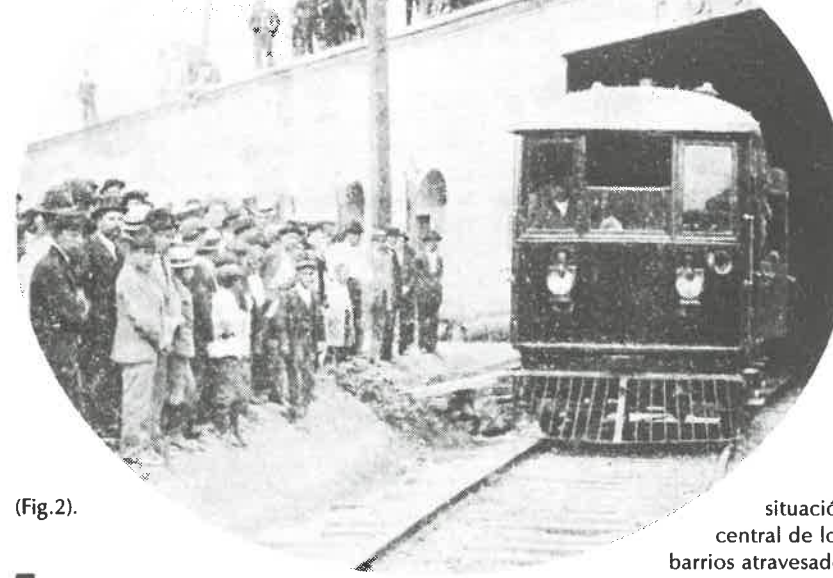
ADHESION

UN TREN A SU SERVICIO



FERROVIAS S.A.C.

Los Túneles del Ferrocarril Oeste



(Fig.2).

Por: Sergio Ruiz Díaz

Hacia fines de 1894, los trenes del F.C.O. (Ferrocarril Oeste, luego Sarmiento y hoy Trenes de Buenos Aires) podían llegar a la estación Central, situada en las actuales Avda. L.N. Alem y Bartolomé Mitre, y a las diversas instalaciones portuarias de Buenos Aires, por el ramal propio que corría por la calle Centro-América (hoy Avda. Pueyrredón) entre el Once y la actual Avda. Figueroa Alcorta y, desde allí, por las vías de los ferrocarriles del Norte y Buenos Aires y Ensenada, a lo largo de las actuales avenidas del Libertador, L.N. Alem y Paseo Colón. Cuando el crecimiento de la ciudad hizo imperioso levantar el ramal de Centro-América, el F.C.O. truncó sus vías en el Once y pasó a utilizar otro enlace exterior que había construido en 1895 el F.C. Buenos Aires al Pacífico (luego San Martín y hoy Metropolitano) por la que actualmente es la avenida Honorio Pueyrredón, entre Caballito y el barrio de Chacarita. Empalmado allí con la línea troncal del Pacífico, el Oeste pudo alcanzar nuevamente la zona portuaria, y un año más tarde adquirió al B.A.P. dicho ramal de enlace.

Pero al entrar en el nuevo siglo, la ciudad capital encaró una drástica reestructuración de sus instalaciones ferroviarias, con el fin de eliminar los cruces a nivel en las áreas de mayor tránsito. Con tal fin se implementó la elevación de las líneas que llegaban a Constitución y Retiro, pero, en el caso del F.C.O., la densidad y la

situación central de los barrios atravesados hizo preferible reubicar a bajo nivel, aunque a cielo abierto, las vías del tramo Once-Caballito. Las obras de la trinchera se iniciaron en 1902 y estuvieron concluidas en sólo tres años; hasta cierto punto, puede considerarse que éste fue el primer subterráneo porteño.

Fue entonces que la empresa propuso al gobierno nacional llevar las vías hasta la Plaza de Mayo, mediante un túnel de doble vía, para pasajeros y carga, desde el kilómetro 1 de la vía principal, con estaciones en tres puntos intermedios, y un empalme con el Puerto Madero, electrificando además el servicio hasta la localidad suburbana de Morón. El 29 de septiembre de 1909, el Congreso Nacional, por ley n° 6700, autorizaba al F.C.O. a construir dicha prolongación, al tercer nivel de profundidad, con una sola estación intermedia, y electrificando las vías hasta la estación Moreno. Pero tres meses más tarde, la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires otorgaba a la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina (C.T.A.A.) la concesión para construir una red de subterráneos que incluía el tramo Once-Plaza de Mayo, superpuesto (al primer nivel de profundidad) a la prolongación concedida al F.C.O. por el gobierno nacional.

Como las dos empresas eran de capitales británicos, rápidamente iniciaron conversaciones para evitar una competencia que pudiera perjudicarlas, y obtuvieron de las autoridades un preconsentimiento para la construcción de un túnel único, excavado al primer nivel de profundidad, con cuatro vías: las dos centrales de trocha ancha (1,676 m.) para el F.C.O., y las dos laterales, de trocha media (1,435 m.) para la C.T.A.A. Sin em-

bargo, al avanzar los estudios, prefirieron proponer el mantenimiento del proyecto original de la C.T.A.A., esto es la construcción de un corto túnel ferroviario hasta el subsuelo de la Plaza Once, donde se erigiría una estación de intercambio de pasajeros, más una breve cola de maniobras para el F.C.O. y la perforación, al tercer nivel, de un túnel de vía única para que el ferrocarril alcanzara la zona portuaria con sus trenes de carga. Una nueva ley nacional, la n° 7846, del 30 de septiembre de 1910, otorgó la concesión para el nuevo proyecto.

La construcción de la primera línea de la C.T.A.A. comenzó el 15 de septiembre de 1911, y la realizó a cielo abierto la empresa Philipp Holzmann & Compañía, cavando la trinchera, levantando los muros laterales de mampostería y techando luego el pasadizo con tirantes de acero y bóveda de ladrillos, todo convenientemente impermeabilizado. El F.C.O. recién comenzó a excavar su túnel de cargas en junio de 1912, y en septiembre del mismo año el de pasajeros, debiendo adoptar precauciones para evitar daños en el túnel de la C.T.A.A., que corría por encima, y cuya obra ya estaba adelantada. Dadas las favorables características del suelo, no se presentaron dificultades mientras la distancia entre ambos túneles no fuera menor de un metro y medio. Donde la separación era menor, para no correr riesgos, la construcción se realizó en forma conjunta, adelantando la ejecución de los respectivos tramos de los túneles del F.C.O. Esta situación se presentó en la estación subterránea de Plaza Once, donde las vías de los trenes de la C.T.A.A. en dirección a Plaza de Mayo cruzan por un puente metálico subterráneo sobre las del túnel de pasajeros del F.C.O., y luego, junto a los andenes, pasan muy cerca del techo del túnel de cargas.

Por otra parte, el conducto cloacal principal que corre bajo las calles Luis Sáenz Peña y Paraná obligó a elevar el túnel de cargas hasta tocar casi el de la C.T.A.A. En un tramo de 264 metros se cavó en trinchera el túnel del F.C.O., se lo techó, y encima se tendieron las vías del subterráneo. Una situación similar se produjo en los cruces de las calles Piedras y Chacabuco, bajo las que se proyectaba construir los túneles de vía única de la línea 2 de la C.T.A.A. entre Constitución y Retiro. Para evitar dificultades posteriores, se realizaron los tres tramos superpuestos correspondientes al túnel de cargas (en el tercer nivel de profundidad), luego, en el segundo nivel, el trozo de túnel transversal perteneciente a la línea 2; después, en el primer nivel, el de la línea 1, y por último, se lo techó, reconstruyéndose el pavimento de las calles. (Fig.1).

Como la C.T.A.A. no llegó a tender la línea 2, estos trozos de túneles quedaron enterrados, sin accesos, y constituyen una poco conocida curiosidad de la arqueología urbana. En cambio, cuando más de 20 años después, la empresa Compañía

Hispano- Argentina de Obras Públicas y Finanzas (C.H.A.D.O.PY F) construyó la actual línea C (línea 1 de su concesión), debió excavar trabajosamente un nuevo túnel a lo largo de la calle Bernardo de Irigoyen, en el segundo nivel, entre los dos de la Avenida de Mayo, donde situó la estación del mismo nombre. También se dejó el espacio para el cruce de otros dos túneles transversales a nivel dos, que no llegaron a concretarse: el de la concesión Otto Franke (Buenos Aires-La Plata) por las avenidas Entre Ríos y Callao, y el de una posible variante de la línea 2 de la C.T.A.A. por la calle Bolívar.

En su extremo este, el túnel de cargas debía salir a la superficie por la calle Victoria (hoy Hipólito Yrigoyen) a la altura de la avenida Paseo Colón, junto a la casa de gobierno, pero esto fue objetado por las autoridades municipales, dado que hubiera obstruido con vías y pasos a nivel una zona que ya entonces era muy transitada. En consecuencia, el F.C.O. debió realizar un considerable movimiento de tierra para crear una loma artificial que cubriera la traza de las vías, y llevar la boca del túnel a la zona portuaria, detrás del actual Parque Colón. En ese tramo final, se debió levantar también un puente metálico subterráneo sobre un par de grandes conductos de desagüe pluvial que corren bajo los jardines, y un largo muro de contención a lo largo de las avenidas Eduardo Madero e Ingeniero Huergo. El túnel de cargas está, en su mayor parte, revestido de hormigón, con un perfil elíptico, pero éste se torna rectangular en las inmediaciones de la Plaza Lorea (extremo este de la Plaza del Congreso), en donde su techo sirve de piso a la línea de la C.T.A.A., y en los cruces con los túneles de las calles Piedras y Chacabuco. Bajo el parque Colón la construcción es de ladrillos y perfiles rectos, ya que se realizó en la superficie y luego se la cubrió de tierra.

A comienzos de la década de los '60 debió efectuarse bajo la Plaza de Mayo otro complejo puente subterráneo, en este caso de hormigón, para el cruce de la cola de maniobras de la estación Bolívar de la línea E de subterráneos, entre los túneles de la C.T.A.A. y del F.C.O. En ese sitio, el techo de este último quedó aplanado y en declive, y en los otros dos existen claros indicios de la obra. La longitud total del túnel de cargas es de 4.710 m., aunque como el kilómetro cero se ubicó en la superficie, aproximadamente a la altura de la calle Sarmiento, la boca este del túnel (Fig.2) corresponde al Km.0,384, y la oeste, entre las calles Sadi Carnot (actual Mario Bravo) y Bulnes, se sitúa en el Km.5,095 (y en el 1,168 de la vía principal).

El punto más profundo está situado aproximadamente bajo las calles Paso y Saavedra, pero como el nivel del suelo no es horizontal, no es éste el punto más alejado de la superficie, sino que éste se encuentra a la altura del Congreso Nacional. El radio mínimo de las curvas del túnel es de 250 metros, la pendiente máxima es del 1,6% y,

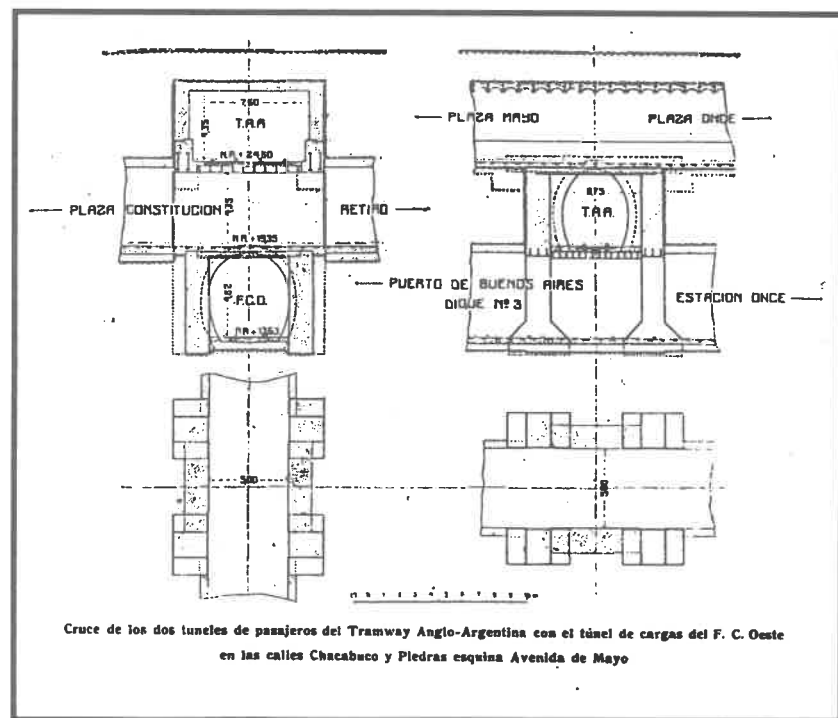
como buena parte corre dentro de la napa freática, se instalaron cuatro bombas de achique. En cuanto a la ventilación del túnel de cargas, se supuso que al ser de vía única, los trenes que circularan por él generarían un efecto de pistón, empujando el aire delante y succionándolo por detrás. Al no preverse un tráfico muy intenso ni un servicio de pasajeros, los requerimientos en cuanto a la renovación del aire no parecían demasiado exigentes, por lo que sólo se abrieron dos conductos verticales de ventilación, que además sirven como vías de acceso. Debe hacerse notar que, para el caso de una eventual utilización como túnel de pasajeros, las autoridades requerían conductos de ventilación cada 400 metros.

El primero de ellos se abrió a la altura de la calle Cevallos, teniendo su entrada en la Plaza del Congreso, a unos 20 metros del monolito indicador del kilómetro cero de las rutas nacionales, en dirección a la calle Rivadavia. En su base, el túnel presenta, del lado norte, un amplio espacio en el que, en 1935, se instaló una estación compresora para la tubería de un ramal del correo neumático, que unía el edificio del Correo Central con la sucursal Medrano. El otro conducto vertical se encuentra a la altura de la calle Alberti y, luego de sortear un codo, alcanza el extremo de la cola de maniobras del túnel de pasajeros del F.C.O., que tiene, a su vez, ventilación a la superficie, y una pequeña puerta de comunicación con el túnel de la C.T.A.A. Existe también un estrecho pasaje peatonal, casi horizontal, de unos 30 metros de largo, que une los dos túneles del F.C.O., unos 130 metros al oeste de la estación subterránea

de Plaza Once.

El túnel de pasajeros del F.C.O. tiene en total una longitud de 1.035 metros, incluyendo la estación y la cola de maniobras. La boca de él está situada casi enfrente de la del de cargas, entre las calles Bustamante y Agüero, y los primeros 132 metros fueron construidos a cielo abierto, con perfil rectangular y revestimiento de ladrillos; luego, fue excavado y tiene perfil elíptico, con revestimiento de hormigón, hasta unos 100 metros de la estación, en donde vuelve al perfil rectangular de ladrillos y cruza por debajo de las vías de la C.T.A.A. en dirección a Plaza de Mayo. La estación tiene 104 metros rectos y 46 en una curva de 200 metros de radio, y la cola de maniobras, dos vías de distinta longitud luego de los cambios: la más corta mide 154 metros y la más larga 203, rematando ambas en sendos paragolpes hidráulicos.

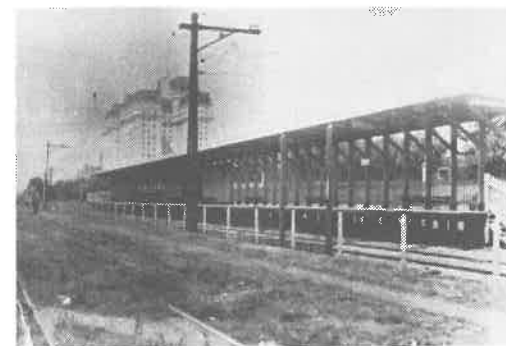
La estación subterránea de Plaza Once, de intercambio de pasajeros entre el F.C.O. y la C.T.A.A. fue proyectada, construida y financiada en forma conjunta por ambas empresas. Inicialmente tenía seis vías y plataformas, las dos centrales para el ferrocarril y los dos pares de vías laterales para el subterráneo, aunque posteriormente se levantó la vía externa del lado sur (trenes en dirección a Caballito) y se aprovechó el espacio resultante para ampliar el andén y darle a la vía que se conservó una curvatura más suave. La estación está situada en diagonal bajo la plaza, tanto para facilitar la entrada de las vías del F.C.O., como para dejar espacio para un proyectado Palacio Municipal que nunca se construyó.



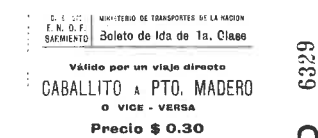
(Fig.1)

El 15 de febrero de 1916 el F.C.O. habilitó su túnel de cargas entre el Once y el puerto, pero la guerra europea (1914/18) había retrasado la provisión de los equipos para la electrificación, que incluían la construcción de una gran usina en el Dock Sud. Por lo tanto, aunque para la inauguración se utilizó un autovía con motor de nafta, el servicio tuvo que iniciarse con locomotoras de vapor. El 1º de febrero de 1922 el F.C.O. pudo finalmente estrenar la tracción eléctrica por su túnel al puerto, usando un par de locomotoras Baldwin provistas de patines para tomar la corriente continua de 800 voltios del tercer riel en el túnel y las vías a nivel del F.C.O., pero dotadas también de pantógrafos para operar con línea aérea en la zona portuaria. Estaban pintadas de color anaranjado y llevaban los números 2001 y 2002. El 16 de octubre del mismo año, el F.C.O. hizo correr su primer tren eléctrico de pasajeros entre la estación Once a nivel y la localidad suburbana de Castelar, y el 1º de mayo de 1923 inauguró la estación subterránea de intercambio con la C.T.A.A., utilizando coches eléctricos con carrocería de madera, fabricados la mayoría en Inglaterra y algunos en la Argentina. La comodidad del trasbordo era puesta de relieve por el eslogan "Del subte al tren sin cambiar de andén". Es poco conocida la circunstancia de que durante más de nueve años las vías centrales de la estación Plaza Once, destinadas al F.C.O., estuvieron cubiertas en parte por una plataforma provisoria de madera, que permitía vincular directamente, y al mismo nivel, los dos andenes del subterráneo de la C.T.A.A.

El 3 de marzo de 1949, el Ferrocarril Nacional Domingo F.Sarmiento, nombre que llevaba desde el comienzo del año el antiguo F.C.O., habilitó un servicio de pasajeros con los coches eléctricos de carrocería de madera, por el túnel de cargas, entre Caballito y la flamante parada 1º de Marzo, situada en el cruce de las vías del puerto y la calle Cangallo (hoy Tte.Gral.Perón). (Fig.3) El nombre de la nueva dependencia ferroviaria recordaba la fecha de la toma de posesión de las compañías británicas, ocurrida el año anterior y, aparentemente, fue decidido a último momento, ya que los primeros boletos emitidos la denominaban "Puerto Madero", como puede observarse en la Fig.4. El servicio se efectuaba básicamente con un solo tren de dos coches (uno de 1ª clase y el otro de 2ª), que tardaba 16 o 17 minutos en recorrer, sin paradas intermedias, los 7 kilómetros y medio que separaban ambas cabeceras, con una velocidad comercial que no alcanzaba los 30 kilómetros por hora, y una frecuencia que, en general, no llegaba a los 40 minutos. Como era presumible, el ensayo no tuvo éxito, y el 31 de diciembre de 1950 se puso fin, aunque posteriormente, en diversas oportunidades, y hasta el presente, se han vuelto a plantear diversas posibilidades de rehabilitar el servicio de pasajeros, tal vez construyendo una estación intermedia a la altura de la Avenida 9 de Julio, y considerando asimismo la revitalización experimentada recientemente por la zona del viejo Puerto Madero. El tiempo dirá si alguno de estos proyectos llegará a concretarse y si arrojará los resultados esperados por sus propulsores.



(Fig.3)



(Fig.4)

El mundo
está cambiando.

Nosotros
también.



Bibliografía:

- Lowe Brown, William. "Los túneles del Ferrocarril Oeste bajo la ciudad de Buenos Aires". Revista Panamericana de Ferrocarriles, 1919.
- Ramos, Horacio S. "El Túnel de Cargas del F.C.Oeste". 1992.
- Tejera, Domingo; Frías, Héctor; Ruiz Díaz, Sergio. "Los Subterráneos" (Fascículo 1). Revista "El Auto Colectivo". Suplemento de nº 507, Mayo/Junio 1994.