

# Los ferrocarriles en Argentina antes de la Primera Guerra Mundial

Václav Švepeš



## INTRODUCCIÓN

Los ferrocarriles, como un elemento de reunión del estado, económico y la población fueron, sin duda, un aspecto dominante en la historia de la Argentina contemporánea. Desde su primera puesta en marcha en el año 1857 podemos decir que iniciaban una época de continuos cambios. Porque se construyeron durante la época de la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siguiente siglo, en un tiempo de auge económico y cultural, la prosperidad, y con el tiempo, se daría también un fuerte sentimiento nacional. El problema principal que se dio en el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina está en el hecho de todo transcurrió de forma muy desigual en las distintas partes del estado. En realidad podemos decir que la historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos se caracterizó por una serie de éxitos y fracasos que tuvieron lugar durante el proceso de construcción.

Los comienzos fueron muy complicados. En septiembre de 1853 se formó la Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, y en enero de 1854 se designó la construcción de un tramo de 10 kilómetros en Buenos Aires, precisamente, en el suburbio Flores a la Plaza Lavalle, situado en el centro de la ciudad. Debido a los problemas financieros, las condiciones eran bastante limitadas, pero en agosto de 1857 finalmente se inauguró la línea. A excepción del problema del presupuesto, la sociedad tuvo que enfrentarse a dificultades más inusuales. Por ejemplo, por la noche, había quien desmantelaba las vías para poderlas usar en beneficio propio. Además, el pastoreo de ganado en la zona también influyó en los daños que se produjeron.<sup>1</sup>

Afortunadamente, con el tiempo, la situación mejoró. El auge de la construcción asociado al gran impacto financiero de las empresas británicas tuvo un efecto beneficioso para la estabilización de la red y durante los años 80 del siglo XIX comenzó uno de los períodos más importantes de la historia del ferrocarril argentino. Se dio un fuerte contraste en relación con el desarrollo anterior con la “Crisis de Baring”, que afectaba a Argentina en todos los sentidos al final de los años 80 y la primera mitad de los 90 del siglo XIX. La resolución de dicha crisis afectó considerablemente al funcionamiento de las empresas ferroviarias, cuyo poder a partir de este momento

---

1 A. BENDAÑA, *British Capital and Argentine Dependence 1816–1914*, New York/London 1988, pp. 58–61.

era limitado. Desaparecieron las garantías con las que Argentina había atraído a los inversores para la construcción y se dio una política más centralista, que ponía fin a la potencia de los gobiernos provinciales como protagonistas de las decisiones importantes sobre la construcción de la red de ferrocarriles.

Sin embargo, el objetivo principal de este artículo es mostrar cuál era el progreso de los ferrocarriles en período entre los años 1900 y 1914. Este período fue indudablemente muy exitoso. Así pues, solo entre los años mencionados Argentina construyó aproximadamente 17.000 kilómetros de la red y ese consistió en el sistema más largo y sofisticado de América del Sur.<sup>2</sup> Buenos Aires ya no era la única ciudad argentina, donde los comerciantes europeos podían llevar a cabo sus actividades y la economía argentina desde 1852 había dado no un paso, sino un salto hacia adelante.

## LA SITUACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL CAMBIO DEL SIGLO XIX Y XX

Después del reequilibrio a raíz de la “Crisis de Baring”, Argentina comenzó nuevamente a desarreglar su actividad en el ámbito del comercio internacional. Inversores extranjeros del Reino Unido, Francia, Estados Unidos y otros países expresaron su interés en todos los sectores de la economía argentina, en los que fuera posible sacar un beneficio. Estas inversiones tenían un carácter masivo y el capital extranjero llegó a niveles récord, de modo que antes de la Primera Guerra Mundial ascendió hasta casi 2.000 millones de pesos argentinos de oro, frente a los 800 millones que se invirtieron en 1880.<sup>3</sup>

Sin duda, uno de los más importantes y rentables fue la construcción de la red ferroviaria. En el siglo XX de entre todas las empresas ferroviarias, los que destacaron fueron definitivamente los llamados “Big Four”, los cuatro compañías ferroviarias con capital inglés más grandes y más influyentes de Argentina. Hablo de: Buenos Aires Great Southern, Buenos Aires & Pacific, la fusión entre Central Argentine con Buenos Aires & Rosario y la última, Buenos Aires Western. En el año 1903, Buenos Aires Great Southern y Central Argentine tenían dos quintas de todas las líneas y en 1914 los “Big Four” reciben en su poder más de la mitad de los 33.500 kilómetros de la red en Argentina.<sup>4</sup>

El “Big Four” logró esto a pesar de que en este período, las empresas privadas no podían usar las garantías ni otros instrumentos de contribución. La primera restricción de las garantías tuvo lugar a finales del año 1891, cuando entró en vigor la Ley número 2.873, que difundía la potestad del Estado y, entre otras cosas, definía claramente la cuestión del parque de locomotoras y vagones o la adquisición de competen-

---

2 E. TORNQUIST, *The Economic Development of the Argentine Republic*, Buenos Aires 1919, pp. 116–117.

3 A. REGALSKY, *Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina: French Investments in Railways, 1900–1914*, in: *Journal of Latin American Studies*, Vol. 21, No. 3, 1989, p. 425.

4 C. LEWIS, *British Railways in Argentina 1857–1914: A Case Study of Foreign Investment*, London 1983, p. 197; W. WRIGHT, *British-Owned Railways in Argentina: Their Effect on the Growth of Economic Nationalism, 1854–1948*, Austin/London 1974, pp. 78–79.

cias en el control de las tarifas. Por el contrario, la ley, no garantizaba beneficios a las pequeñas empresas.<sup>5</sup>

Con el cambio del siglo XIX al XX la “Big Four” no tenían problemas para adaptarse a las nuevas normas marcadas por la ley. La Buenos Aires Great Southern expandió sus rutas entre los años 1895–1899 desde Bahía Blanca, en la costa Atlántica, pasando por la provincia de Río Negro hasta Neuquén, que está situado junto a los Andes y a la frontera con Chile. Esta extensión de 500 kilómetros fue apoyada por el presidente Julio Argentino Roca, quien proporcionó unas condiciones favorables, incluido el apoyo financiero, la cesión del territorio, por donde tenía que pasar las vías y la exención de los impuestos sobre los materiales importados durante cuarenta años. La empresa también gestionó la creciente importancia de los puertos, pues ganó el control del Dock Sud, a través el cual podía participar en la operación de Puerto de Buenos Aires. Gracias a su capacidad de adaptación, Great Southern fue una de las empresas ferroviarias con más éxitos en la Argentina.<sup>6</sup>

En el noroeste del país se encontraban otras dos empresas de gran influencia: Central Argentine y Buenos Aires & Rosario. Central Argentine, a pesar de los malos rendimientos en la primera mitad del años 90 del siglo XIX no tenía mayores problemas financieros. Sin embargo, Central Argentine tuvo que luchar para resistir a la competencia de Buenos Aires & Rosario, especialmente en el periodo inmediatamente posterior a la Crisis de Baring. Esta situación obligará a que ambas compañías consideraran unas posibilidades de cooperación que fueran financieramente atractivas. Aunque la Central Argentine originalmente no quería dividir su área de interés, la presión de las circunstancias, le finalmente obligó a negociar, porque perdió su posición dominante de mediados de los años 80 y su política financiera imprudente fue criticada tanto en Argentina como en la prensa británica. Por el contrario, Buenos Aires & Rosario fue gracias al gran desarrollo de Rosario a mediados de los 90 del siglo XIX, la segunda compañía ferroviaria británica más grande en Argentina. Después de negociaciones complicadas, el representante de Buenos Aires & Rosario anunció que las preparaciones para la fusión de las dos compañías ya habían comenzado. La dirección de la compañía esperó el ahorro en los gastos de explotación, un servicio eficaz a los pasajeros, la reducción de las tarifas, y por último aumentar de prosperidad para ambas compañías. Lo único que complicaba la fusión era que las políticas financieras diferente, que tenían que unificarse. Tras la finalización de la fusión en el año 1902, la nueva compañía asumió el nombre de Buenos Aires & Rosario. El nombre cambiado fue en 1908 por Central Argentine porque el Gobierno Argentino, que tenía que aprobar el proyecto de la fusión quiso mantener el nombre histórico de la empresa Central Argentine. La fusión de Central Argentine y Buenos Aires & Rosario fue no solo el comienzo de la cooperación y la racionalización entre compañías ferroviarias británicas, sino también uno de los eventos más importantes para la región y los asuntos ferroviarias.<sup>7</sup>

Otra gran empresa fue Buenos Aires & Pacific. Su concesión original fue aprobada en el año 1864 y contó con un territorio desde Buenos Aires hasta San Felipe en

---

5 WRIGHT, p. 79.

6 BENDAÑA, pp. 185–187.

7 LEWIS, pp. 148–163.

Chile, pasando por Junín, Villa Mercedes, Mendoza y San Juan. Desafortunadamente la empresa Pacific nunca había sido capaz de crear una línea continua desde la capital federal a la Costa Pacífica. En cambio en los siglos XIX y XX habían tres sociedades dominantes con interés en esta zona. Aparte de Pacific que operaba en Mercedes, en la provincia Buenos Aires y Villa Mercedes, en la provincia de San Luis, podemos destacar el papel de Argentine Great Western que se centraba en las provincias de San Luis, San Juan y Mendoza, y Buenos Aires y Valparaíso Transandine Railway Company, más conocida como Trasandino, que operaba desde Mendoza e Chile. Las líneas de las empresas fueron más allá, y por esto que en el comercio con Chile dependían unas de otras. El comercio era difícil no sólo por la situación política tensa entre Argentina y Chile, sino también por el ancho de vía, que variaba en función de la compañía.<sup>8</sup>

Estos y otros factores obstaculizaron el desarrollo rápido de estas empresas. Por tanto, Pacific pronto utilizó su posición en la Pampa Central para encontrar otras oportunidades y ya a finales del siglo XIX, Pacific no solo había recuperado de la crisis económica, sino que se convirtió en una de las empresas ferroviarias más grandes en Argentina y controlaba otras compañías, como por ejemplo, en 1898, la Villa María & Rufino Railway Company, situada en la frontera norte del área de interés de Pacific y Central Argentine, y donde estaban se encontraron las zonas agrícolas fértiles. Villa María & Rufino fue incorporada al Pacific como una subsidiaria, ya que Pacific tenía la compañía bajo un control absoluto y obtuvo grandes beneficios. Gracias a la buena política financiera, limitó sus pérdidas, y se hizo con el monopolio de las exportaciones de cereales de la región.<sup>9</sup>

En cualquier caso, Pacific aún tenía que lidiar con Argentine Great Western. El objetivo de Pacific era construir líneas que destruyeran el monopolio que su rival tenía en la región de Cuyo. Argentine Great Western fue una de las empresas de ferrocarril más criticadas en Argentina, pues los clientes se quejaban especialmente de que las tarifas de transporte que eran muy altos. A pesar de estas críticas, Great Western había adquirido a lo largo de los años 1900–1904 concesiones para construir más de 900 kilómetros de nuevas líneas. También comenzó a centrarse en la cooperación con Trasandino y Central Argentine, algo que empeoró las relaciones con el Pacific. La cooperación entre las empresas Great Western y Central Argentine se había convertido en una nueva opción del tráfico que conectaba las vías de Great Western con la capital federal. El viaje con Central Argentine a Buenos Aires era más largo, pero la empresa reaccionaba a esta desventaja con los descuentos de tarifas, algo a lo que Pacific se resistió. Además, el desarrollo de la red de Great Western en Cuyo estaba ligado con un aumento rápido de la producción de vino, lo que se reflejó en la cantidad de las mercancías transportadas. Entre los años 1895 y 1905 aumentó su capacidad de 140.000 toneladas a unas 500.000.<sup>10</sup>

Independientemente de los intentos de Great Western para una libertad financiera, Pacific fue un rival tan grande que, con el tiempo, Great Western comenzó a darse cuenta de que la cooperación era inevitable. El motivo principal era Pacific

---

8 Ibidem, pp. 164–165.

9 M. LOPEZ JUSTO, *Ferrocarriles Deuda y Crisis: La historia de los ferrocarriles en la Argentina, 1887–1896*, Buenos Aires 2000, p. 510.

10 LEWIS, pp. 168–172.

aceptó la oferta del Estado, lo que estimuló la competencia entre empresas ferroviarias y empezó a construir sus propias ferrovías hacia Mendoza, uno de los epicentros de comercio del vino. El surgimiento de la competencia metió Great Western en una posición incómoda y se vio obligado a buscar un compromiso, y ello dividió equitativamente los intereses en esta zona. Sin embargo, el poder económico del Pacific era tan grande que, gracias a los acuerdos entre Pacific, Great Western y más tarde con Trasandino se aseguró el control del Pacific sobre todo en la ruta hasta Chile, así lo confirmó el 1907, cuando el Great Western se convirtió en una parte del Buenos Aires & Pacific.<sup>11</sup>

Según un boletín del Departamento de Agricultura publicado en 1904, el ingreso bruto de las empresas ferroviarias aumentó de 26,4 millones pesos de oro en 1895 a más del doble en ocho años. La cantidad de mercancías transportadas crecieron en la misma manera, de 9,65 millones toneladas en 1895 a 17,44 millones toneladas en 1903. En este mismo año el número de los pasajeros que usaban el tren aumentó hasta veinte millones de personas. Así pues, la empresa más grande en 1903 era Buenos Aires Great Southern, que transportaba 6.833.240 pasajeros y 3.050.746 toneladas de materiales.<sup>12</sup>

**TABLA N° 1:** El desarrollo de la red ferroviaria argentina en los años 1901–1907<sup>13</sup>

Año	Longitud de la red ferroviaria en kilómetros	Número de pasajeros	Carga tonelada
1901	17.200	19.689.115	13.988.180
1902	17.591	20.111.578	14.252.140
1903	18.603	21.312.540	17.301.603
1904	19.430	23.497.781	20.287.659
1905	19.682	26.676.520	22.770.249
1906	20.653	34.221.111	26.969.208
1907	22.045	41.911.512	27.933.828

## LOS CAMBIOS EN LA POLÍTICA SOBRE FERROCARRILES EN EL SIGLO XX

Si quisiéramos evaluar los cambios principales sobre la política del Gobierno Argentino hacia las empresas ferroviarias en el siglo XX, cabría destacar que las bases para estos cambios se establecieron ya en la década anterior. Debido a la predominancia de las empresas británicas, mencionadas anteriormente, el paso más importante hacia los acuerdos entre los ferrocarriles británicos y Argentina fue la aprobación de la Ley Mitre en 30 de Septiembre de 1907, que puso las bases para la relación de todas las empresas extranjeras con el gobierno.

11 R. SCALABRINI ORTIZ, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires 1983, pp. 320–323.

12 Argentine, Department of Agriculture, *Sketch of the Argentine Republic as a Country for Immigration*, Buenos Aires 1904, pp. 120–123.

13 Anuario oficial de la Republica Argentina, *Publicado por los Ministerios del Interior: Relaciones Exteriores y Agricultura: Primer año 1912*, Buenos Aires 1912, p. 1139.

La Ley fue aprobada durante el mandato del presidente José Figueroa Alcorta, quien intentó, en la primera mitad de su gobierno, apoyarse en un grupo de políticos formado por los autonomistas y antirroquistas,<sup>14</sup> los republicanos y los radicales, con el fin de tratar algunos temas está descuidados. La Ley Mitre lleva el nombre del Emilio Mitre, su autor, que trabajó en ella casi dos años, y la presentó en la Cámara de Diputados. El autor, pensó que las grandes empresas privadas no procuraban extender sus líneas sin nuevos incentivos. Por eso, la Ley aclaró y definió los privilegios normativos del gobierno, la delimitación entre el control público y privado y en conjunto, la Ley contenía tres puntos principales: Primero, resolver el problema del derecho de los gobiernos para intervenir en los precios fijos de las empresas privadas de ferrocarriles. Segundo, eliminar el problemático sistema de garantías. Por último, por primera vez se introdujo la obligación de pagar impuestos al Gobierno y, bajo determinadas circunstancias, este derecho a nacionalizar la empresa ferroviaria. La Ley Mitre, que consta de 20 artículos, en los que se discute los puntos fundamentales en los artículos número 8,9 y 16.<sup>15</sup>

Para ser más concretos, el artículo N° 8 decía, que: *“Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país serán libres de derechos de aduana debiendo regir esta franquicia hasta el 1° de Enero de 1907. La Empresa pagará durante este mismo plazo y cualquier que sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al 3 % del producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial o municipal. Se establecerá el producto líquido reconociéndose como gastos el 60 % de las entradas. Si los gastos excedieran de este límite, en tres años consecutivos la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo. El importe del 3 % del producto líquido será aplicado a la construcción y mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por la línea, en primer término de los caminos que conduzcan a las estaciones y en proporción a la extensión de vías en cada provincia. El Poder Ejecutivo depositará en cuenta especial, en el Banco de la Nación Argentina, las cantidades que las empresas abonen en cumplimiento del Art. 8°.”*

El siguiente artículo proclamó que: *“Las tarifas de pasajeros y de carga serán intervinidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos, exceda del 17 % del capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos fuera mayor en tres años consecutivos la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo y en tal caso, el límite de Intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos, el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.”*

Finalmente, el artículo número 16 anunció sobre la nacionalización que: *“La Nación se reserva el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas por el monto del capital reconocido aumentado en un 20 %.”*<sup>16</sup>

Por desgracia, algunos miembros de la Cámara de los Diputados dudaban de la eficacia de la ley, especialmente los diputados conservadores, que temían salida del

14 Antirroquistas – los opositores a la política e ideología del general Julio Argentino Roca. Nota del autor.

15 J. SVARZER – A. REGALSKY – T. GOMÉZ, *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, Buenos Aires 2003, p. 109; WRIGHT, p. 85.

16 Ley sobre concesiones de ferrocarriles. <http://www.infoleg.gov.ar/>, [cit. 27-05-2015].

capital extranjero. Sus argumentos no fueron tomados en cuenta. En realidad, el cambio del sistema de las garantías era relativamente arriesgado, pero las exenciones a la importación otorgadas superaron a la cantidad recogida por los impuestos. En los siguientes siete años se construyeron más de 1.700 kilómetros de la red cada año, la cantidad superior a la de cualquier país europeo. Las empresas aceptaron las condiciones de la ley y, de hecho, sus posiciones no se deterioraron. Según Winthrop Wright aceptaron la ley con satisfacción, y más llevaron a cabo medidas para acelerar el proceso de adaptación a la ley, incluso grandes sobornos. Entre otros, durante la presidencia de Figueroa Alcorta la competencia entre las empresas ferrovías privadas y del Estado quedó reducida a mínimos porque las áreas en las que operaban las empresas privadas habían sido repartidas previamente. A pesar de que esta competencia desapareció, las compañías privadas siguieron teniendo el poder de los ferrocarriles.<sup>17</sup>

Uno de los ejemplos conocidos fue la privatización del Trasandino. Ese proyecto de ferrocarril de trocha angosta que unía Mendoza en Argentina y Santa Rosa de los Andes en Chile se considera todavía como un proyecto que influyó en gran medida en el transporte en las pampas del noroeste de Argentina y Chile. Esta vía fue inaugurada en 1910 y se cerró en 1984 (ahora está en ruinas), pero la historia complicada del Trasandino se convirtió en un ejemplo a destacar para el desarrollo.

No es una exageración decir que cuando las obras se completaron los sueños de generaciones de argentinos, ya que el obstáculo que formaban los Andes fue finalmente superado, y los Océanos Atlántico y Pacífico quedaron conectados por ferrocarril. Para completar toda la ruta desde Buenos Aires a Valparaíso en Chile era necesario el uso de cinco compañías diferentes. De este modo la ruta desde Buenos Aires a Villa Mercedes fue construida por Buenos Aires & Pacific, de Villa Mercedes a Mendoza por Great Western, de Mendoza a la frontera de Argentina y Chile por Trasandino Argentino, después por Trasandino Chileno y finalmente por la compañía Ferrocarriles del Estado de Chile. Todo el viaje duraba 36 horas (incluyendo transferencias) y la ruta original por mar a Valparaíso a través del Cabo de Hornos se reducía en más de nueve días.<sup>18</sup>

La realización de esta obra fue muy complicada. El mayor problema era la ausencia de capital económico. Los trabajos se iniciaron en 1887 y aunque se trabajó a una gran altitud, la construcción no se terminó hasta enero 1892. El túnel de la Cumbre conectaron el Trasandino Argentino y el Chileno. Cabe decir que su perforación se vio dificultada por una serie de contratiempos para los ingenieros y para los obreros. En total trabajaron 1.700 obreros a 3.200 metros de la altura y usaron más de 23 toneladas de dinamita. Aun así, la línea no se abrió al público hasta 1910, ya que por su alto coste y varios problemas más se tuvo que retrasar el trabajo en lado Chileno.<sup>19</sup>

Cuando se puso en marcha la línea, el ministro de Obras Públicas Ezequiel Ramos Mejía hablaba de ella como “*el fenómeno en plena cordillera*” o como “*la nueva conquista del riel*”. Estos discursos idealistas no justificaban los altos costes. Además, los ingre-

---

17 WRIGHT, pp. 86–88.

18 W. S. BARCLAY, *The First Transandine Railway*, in: *The Geographical Journal*, Vol. 36, No. 5, 1910, pp. 559–562.

19 P. LACOSTE, *El ferrocarril Trasandino, 1872–1984: Un siglo de ideas, política y transporte en el sur de América*, Santiago de Chile 2000, pp. 114–117.

sos obtenidos con esta eran pobres y antes la Primera Guerra Mundial los trenes eran de una calidad miserable. En 1916 estaba compuesto sólo por 15 locomotoras, 28 coches de pasajeros y 134 vagones de carga. Para Argentina, que se había orientado por la exportación de los materiales primas naturales, estos números eran ridículos. Además, debido a gran elevación se redujo significativamente el transporte de mercancías pasadas y se restringió el peso del equipaje en el caso de los trenes de pasajeros.<sup>20</sup>

La utilización de tramo trasandino significó el aumento del turismo de montaña, de modo que localidades como Cacheuta o Puente del Inca se hicieron muy famosas entre los turistas. La zona de Cacheuta estaba históricamente ligada a sus aguas termales y ya en siglo XIX se construyeron hoteles, pero con el ferrocarril se construyó también exclusivo hotel Termas de Cacheuta que, entre los años 1913 y 1919 era muy popular y, por ejemplo, en 1919 llegaron a tener más de 30.000 huéspedes. También el Puente del Inca inauguró un hotel de montaña que ofrecía excursiones, cabalgatas, aguas termales con una fuerte concentración del calcio y más tarde un centro de deportes de invierno, el primero en Argentina. Además, debido a su localización a 2.700 metros sobre el nivel del mar tenía un carácter innovador en la historia del turismo en Argentina.<sup>21</sup>

En resumen, la empresa de ferrocarriles Trasandino nunca cumplió las expectativas del Gobierno y de la sociedad en Argentina. Sí, se convirtió en la primera línea, que facilitaba comerciales entre Argentina y Chile. Hasta la apertura de la línea los mercadores habían tenido que comerciar especialmente con tráfico marítimo, pero con los años Trasandino tuvo dificultades para pagar las deudas y los británicos se convertirían en los propietarios.

Independiente al desarrollo de la empresa Ferrocarriles Trasandino existía un proyecto más que tenía que conectar Argentina con Chile en el norte. Esta obra de ingeniería grandiosa unía Salta con Antofagasta y especialmente para esto Salta significó la salida al Pacífico y ofrecía la posibilidad de intercambiar carne y productos agrarios argentinos por minerales chilenos. Cabe decir que pasaron muchos años hasta la terminación de la construcción. Se inauguró oficialmente en año 1948, aunque ya en 1914 el gobierno se topó con la necesidad de construir el ferrocarril como un medio de desarrollo regional, y todo basado en el Censo Nacional de 1914 que mostró un estancamiento de la población en el norte de Argentina.<sup>22</sup>

Un proyecto similar se inauguró en 1912 con Paraguay, y en este caso, la compañía Argentine North Eastern Railway prolongó sus vías hasta Posadas, situado en las orillas del río Paraná, en la frontera entre Argentina y Paraguay. Esta nueva conexión ferroviaria aceleró el tránsito desde Buenos Aires hasta Asunción. La línea fue especialmente importante para Paraguay. Por lo tanto el Congreso de Paraguay convino que el Ferrocarril Central Paraguayo cambiase de tramo ancho a tramo medio. Los paraguayos también construyeron unos 246 kilómetros desde Pirapó a la ciudad de Encarnación, en la frontera con Argentina. Cabe destacar también que el Gobierno Argentino firmó un contrato con la empresa británica North Eastern Railway para atravesar el río Paraná por medio del transbordador entre Posadas y Encarnación. De-

---

20 SCALABRINI ORTIZ, p. 338.

21 LACOSTE, pp. 155–156.

22 H. J. CUCCORESE, *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*, Buenos Aires 1969, pp. 112–113.



bido a esto, en aquel momento no se firmó un tratado internacional, sino un acuerdo, entre el Gobierno Argentino y la empresa North Eastern Railway.<sup>23</sup>

Las construcciones mencionadas anteriormente fueron significativas especialmente para la mejor conexión con países vecinos y la racionalización del comercio. Además del “Big Four” entró en año 1912 el escena de las empresas ferroviarias argentinas un sindicato de gran importancia, el norteamericano Farquhar Syndicate. Farquhar Syndicate funcionó con éxito en Brasil y su expansión hacia Argentina fue desenlace de sus ambiciones. La intención original era comprar los ferrocarriles del estado, pero los representantes de Argentina se negaron, aunque la prosperidad de estas vías era mínima, y la administración y la calidad del servicio eran ínfimas. A pesar de esto, Farquhar Syndicate ofreció al Estado 70 millones pesos de oro, mientras que el gobierno estableció un precio de 100 millones pesos de oro. Al menos ganó el control sobre las empresas de menor tamaño en el noroeste del país, como Entre Ríos Railway, Argentine North East Railway, Rosario & Puerto Belgrano Railway, entre otras empresas, y por ello pudo controlar la conexión directa con Buenos Aires.<sup>24</sup>

Además otros factores un fluyeron en la construcción de los ferrocarriles antes de la Primera Guerra Mundial, y la cuestión de la velocidad del transporte fue una de las más comentadas. La velocidad media entre el final del siglo XIX y el principio del XX era de 30 km/h, y el tiempo de viaje dependía del número de paradas, a veces por terreno montañoso y curvas peligrosas. Sin embargo, todos los pasajeros estaban entusiasmados por el aumento de la velocidad en el transporte. Gracias a las nuevas tecnologías, las locomotoras a vapor podían alcanzar una velocidad máxima de 90 km/h, así que la duración de los viajes también se acortó. Por ejemplo, en año 1885 el viaje desde Buenos Aires – estación Retiro hasta Mendoza (1.046 km) duraba unas 40 horas, mientras en el año 1906, gracias a los trenes expresos, duraba sólo 21 horas.<sup>25</sup>

La calidad de los servicios también aumentó. La oferta fue tan variada, ya que las empresas ofrecían en sus reglamentos precios especiales. Buenos Aires & Pacific publicó, en uno de estos reglamentos de 1908, no sólo los horarios de los trenes, sino también las tarifas y “boletos especiales”. Casi todas las empresas ofrecieron billetes a precio reducido para los niños, como por ejemplo Buenos Aires & Pacific, donde los menores de 3 años no pagaban y los pasajeros entre 3 y 12 años pagaban la mitad del billete. Además, Pacific vendió billetes descuentos, como “boletos de recreo, boletos de abono, boletos de trabajo o boletos para compañías profesionales”. Boletos especiales se refieren a situaciones determinadas. Cubrieron jugadores de fútbol, críquet o pelota en grupos de once personas o más, los profesores con estudiantes o niños en excursiones (mínimo quince personas), o las bandas de música que fueron a las fiestas o romerías (doce personas o más).<sup>26</sup>

El periodo antes de la Primera Guerra Mundial fue influido por muchos aspectos más. Los beneficios fueron claramente visibles. El crecimiento de la población en

23 Ibidem, pp. 109–111.

24 S. HANSON, *The Farquhar Syndicate in Latin America*, in: *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 17, No. 3, 1937, pp. 314–315, 319–321.

25 LACOSTE, pp. 173–175.

26 *Horacio del ferrocarril de Buenos Aires al Pacifico desde el 1° de Mayo de 1908*, Buenos Aires 1908, pp. 45, 54.

los regiones fue estimulada por la construcción de las vías. Entre los años 1900 y 1914 se prolongaron las vías de 16.500 kilómetros a unas 33.500 y el capital aumentó de 1.206 millones pesos argentinos (Pesos Moneda Nacional) a 2.985 millones pesos.<sup>27</sup> La ola de inversiones principal llegó durante los 7 años antes de la Primera Guerra Mundial y fue influida por el estado de ánimo optimista. Una de las características de ese período fue la creación de varios enlaces entre federal capital y ciudades regionales incluyendo la región de Neuquén en el norte de Patagonia. A debido de este facto podemos hablar sobre la diversificación del comercio, que todavía estaba conectado solo con Buenos Aires. Un ejemplo fue la ciudad Bahía Blanca, que fue fundada como la salida alternativa en caso de congestión del puerto de Buenos Aires y pronto se convirtió en un puerto de gran importancia para el comercio en la área de las pampas occidentales.<sup>28</sup>

## CONCLUSIÓN

El desarrollo de la construcción de los ferrocarriles en Argentina antes de la Primera Guerra Mundial reflejó una imagen de prosperidad en la sociedad Argentina. Podemos decir que el proyecto estaba lleno de las expectativas, el optimismo y de esperanza. Después de los principios complicados y la superación de la crisis de Baring en 1890 llegó Argentina a una nueva etapa exitosa. Esta época de vacas gordas nunca habría tenido lugar sin una contribución significativa de los inversores extranjeros, especialmente de Gran Bretaña. Con todo ello, surgió un grupo de empresas privadas fuerte que defendían sus intereses y tenían gran influencia en el desarrollo de la construcción ferroviaria y la gestión del transporte en Argentina. No cabe duda que el estado Argentino se transformó en un país moderno y aplicó una política activa sobre la construcción de los ferrocarriles.

Sin embargo, Argentina siguió dependiendo de apoyo financiero de los inversores extranjeros, y este hecho hizo que las posibilidades de Argentina de crecer fueran muy limitadas. A pesar de todo esto, los representantes del Estado elaboraron y aprobaron la Ley Mitre, que reordenó y unificó el sistema de concesiones ferroviarias, arregló distintas cuestiones y estableció que el Estado tenía derecho a intervenir en las tarifas cuando por más de tres ejercicios consecutivos las empresas tuvieran un rendimiento superior al 6,8 % anual sobre el capital invertido.<sup>29</sup>

---

27 La valoración del Peso Moneda Nacional viene del hecho de que una libra esterlina valía exactamente 5,04 pesos oro sellado, mientras el peso oro sellado valía 2,72 pesos moneda nacional. La diferencia entre peso oro sellado y peso moneda nacional estaba en su tipo de cambio. Peso moneda nacional fue convertible y según la Ley 3.871 tuvo un valor de 44 centavos de oro. Peso oro sellado existía solo en el período 1881 y 1896, peso moneda nacional en el período 1881 y 1969. A. FORD, *The Gold Standard 1880–1914: Britain and Argentina*, Oxford 1962, pp. 87, 93–95; SCALABRINI ORTIZ, p. 52.

28 LEWIS, pp. 196–209.

29 J. E. WADELL, *El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias y su funcionamiento, 1908–1939: El caso del Ferrocarril del Sud*, in: XXI Jornadas de historia economica, 23. – 26. de septiembre de 2008, Buenos Aires 2008, p. 2.

La construcción de vías ferroviarias influyó positivamente en el desarrollo de Argentina en muchas esferas, ya que esto provocó un aumento de la actividad económica, exportación del carne y de trigo y la colonización de los territorios inhabitados, entre otras cosas. Por todo ello podemos decir que este fue un momento muy importante para la historia contemporánea de Argentina.

## **ARGENTINE RAILWAY NETWORK BEFORE THE FIRST WORLD WAR**

### **ABSTRACT**

The way in which the economic progress of each country influenced the policy, successfulness and masses is one of the most crucial variables in the development of each country. The success of Argentina was in the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century connected with the construction of the railways. Concerning the dominant role of British merchants and the other aspects which improved the international reputation, Argentina made its railways one of the most branched in the World. This paper researches the consequences of the development of the Argentine railway system before the World War I, its consolidation and the most important events that took place during the defined period and effected the railway construction.

### **KEYWORDS**

Argentina; Railways; Construction; Great Britain; Economy

**Václav Švepeš** | Institute of World History, Faculty of Arts, Charles University in Prague, Nám. Jana Palacha 2, 116 38, Praha 1, Czech Republic, svepesv@gmail.com