

Jorge Schvarzer
Teresita Gómez

LA PRIMERA GRAN EMPRESA
DE LOS ARGENTINOS
EL FERROCARRIL DEL OESTE (1854-1862)

Introducción

El ferrocarril fue uno de los mayores instrumentos de cambio en el siglo XIX. La idea que hoy puede resultar pueril de colocar la máquina a vapor sobre ruedas y combinarla con el sistema de rieles permitió ofrecer por primera vez en la historia un transporte seguro, masivo y rápido de mercaderías y personas. No resulta extraño que la expansión de ese medio fuera tan inmediata como vertiginosa. Las enormes ventajas económicas y sociales que ofrecía el nuevo sistema convirtieron a las vías férreas en las mayores obras de infraestructura que se construyeron en aquel siglo; ese proceso consolidó la marcha ya iniciada por la Revolución Industrial, cambiando la geografía y las escalas productivas mientras ampliaba a ritmo febril las comunicaciones y los montos intercambiados entre los seres humanos. Pero su efecto no se agotó allí. La expansión ferroviaria promovió el desarrollo de las industrias que abastecen al sistema, desde la siderurgia hasta la mecánica; al mismo tiempo, incentivó la formación de los grandes mercados financieros, que eran necesarios para captar y agrupar el capital requerido para lanzar el sistema, cuya magnitud superaba todo lo conocido hasta esa época. Buena parte de la gran industria mecánica europea fue una consecuencia del desarrollo ferroviario en el viejo continente. Análogamente, la City de Londres se consolidó, y Wall Street creció desde la nada, cuando se descubrió que esos mercados del dinero daban la posibilidad de captar recursos masivos para lanzar las grandes sociedades anónimas que se creaban para construir los ferrocarriles y ofrecer servicios de transporte. Los impactos no se agotaron en estos ejemplos. Con el paso del tiempo, las empresas ferroviarias se convirtieron no sólo en las más grandes de cada economía nacional, sino también en las más complejas y difíciles de

operar. Superar los desafíos derivados de su tamaño y carácter llevó a una serie de experimentos que culminaron en la creación de la gran empresa moderna, con su lógica de dirección y sus formas especiales de organización y control interno.

En muy breves trazos puede decirse que los ferrocarriles nacieron como una innovación técnica que logró impactos clave sobre el ritmo y la orientación del desarrollo fabril (conocidos en la literatura como “impulsos hacia atrás en la estructura productiva”), generó mayores facilidades en los intercambios de mercaderías y personas (que son “impulsos hacia adelante”), promovió la expansión y la diversificación de las actividades financieras en general, incluyendo el desarrollo de los mercados de capitales (impulsos “hacia los costados”) y la creación de la gran empresa moderna (que fue un impulso transversal e indirecto hacia una definición de los aspectos gerenciales y de control de la organización que culminaron en una reforma profunda del sistema de empresas que caracteriza al capitalismo). La importancia de esa secuencia original en el estudio de las transformaciones del capitalismo no se puede ignorar. Tampoco puede imitarse, y ella no tiene por qué repetirse en todas las economías. En teoría, puede ocurrir que reformas en otros ámbitos de los países menos desarrollados tengan efectos semejantes en el conjunto del sistema productivo. Aun así, el predominio histórico de los ferrocarriles es un hecho objetivo que conviene tener en cuenta cuando se analiza la evolución de las economías nacionales.

Un par de décadas después de que los ferrocarriles comenzaron a expandirse en lo que hoy son las naciones desarrolladas, empezaron a hacerse ensayos para traerlos a América Latina. El riel era visto como una forma condensada del “progreso”, en general, pero, sobre todo, como la manera más práctica para superar las grandes distancias que impedían articular las sociedades y la producción de la región. Alberdi fue uno de los grandes intelectuales que proclamaron esa necesidad con mucha pasión y vigor, convencido de que “el gran mal de la República Argentina es su extensión”; lo acompañaron en esa visión muchos patriotas que contribuyeron a desarrollar el ferrocarril. Esos esfuerzos fueron fructíferos y las redes ferroviarias se crearon y expandieron en todo el continente durante la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, sus efectos, aunque positivos en una gran cantidad de aspectos, no fueron semejantes a los logrados en las naciones industriales del mundo que, a partir de ellos, crearon un sistema integrado de desarrollo.

Esa divergencia de caminos no era esperada. El propio Marx llegó a decir alguna vez que los ferrocarriles serían los precursores del

desarrollo industrial capitalista de la India;¹ en esa frase con su típico tono provocador, desplegaba una imagen que trasladaba mecánicamente la idea de que la transformación de las fuerzas productivas contribuía a transformar, de manera automática, las relaciones sociales. Se trataba de un pronóstico sin mayor elaboración, por supuesto, cuya falencia radicaba, visto en perspectiva, en que el problema era mucho más complejo que esa simple relación directa. La implantación de los ferrocarriles sólo podía ofrecer todos sus frutos en un sistema integrado, donde las interacciones entre distintas áreas permitieran construir el círculo virtuoso del desarrollo. Por eso, explicar las causas de esa diferencia de resultados entre avance ferroviario y desarrollo económico entre las naciones de América Latina y las avanzadas sigue siendo una tarea que no está terminada.

Ensayando explorar esas influencias recíprocas entre los rieles y el desarrollo, este libro analiza la historia de la primera empresa ferroviaria argentina que se creó en el Estado de Buenos Aires en los primeros años de la década de 1850. Impulsado y controlado por un grupo de porteños, el Ferrocarril del Oeste (FCO) rápidamente se constituyó en la mayor empresa local y la máxima portadora de esa nueva tecnología originada en Europa pero que ya era encarada decididamente en los Estados Unidos. El FCO era una empresa privada y sus promotores organizaron una sociedad anónima para concretarla, una de las primeras de este carácter conocidas en el ámbito local (aunque no la única) y destinada a ser la mayor de todas hasta que se concretaron nuevas iniciativas semejantes. La empresa actuó durante casi una década, de comienzos de 1854 a fines de 1862, construyendo y operando la primera línea férrea de la provincia, que también lo era del país. Luego fue comprada por el Estado provincial, que se dedicó a expandir sus dimensiones y alcances, ya en abierta competencia con otras líneas de capital privado. Un cuarto de siglo después, en 1889, esa red fue vendida al capital inglés y quedó inmersa en la estructura y los intereses de ese origen.

Este estudio muestra que esos primeros años fueron decisivos. Prácticamente nadie en el país tenía conocimientos de los temas ferroviarios y el proyecto era una apuesta a lo desconocido, más interesado en captar los beneficios de una inversión como ésa que en conocer y controlar la tecnología. Esa primera experiencia resultó exitosa en muchos sentidos. Luego de una larga etapa de escauceos y conflictos, el balance de esa operación provocó un impulso posterior hacia la expansión del sistema que no puede desdeñarse. En las décadas siguientes, la Argentina, que había entrado más tarde que otros países de la región a la era ferroviaria, se convirtió en una de las

¹ Tomado de C. Marx y F. Engels, *Sobre el colonialismo*, México, Cuadernos de Pasado y Presente, 1975.

naciones con mayor extensión de vías en el mundo. Pero el ensayo original no fue sencillo ni estuvo libre de errores, dudas y ensayos. Por eso, el estudio detallado de la empresa como tal, desde su formación hasta que termina el proceso de control privado de la línea férrea, permite detectar las claves que movilizaron a los agentes económicos de aquella época y los criterios básicos que adoptaron para poder llevarlas a cabo. El análisis no se reduce a la empresa en sí porque su creación y evolución posterior genere un verdadero aprendizaje social en torno del tema. Los debates de la época sobre las demandas y problemas del FCO, y las otras líneas que se fueron esbozando en la segunda mitad de la década de 1850, ofrecen elementos apreciables para comprender cómo se fue consolidando la perspectiva de las elites locales en torno de cómo afrontar los costos y captar las ventajas del desarrollo ferroviario, así como los medios para impulsarlo.

La dimensión de esos proyectos, respecto a la economía argentina, exigía analizar una variedad de temas relacionados con ellos. Los mayores, sin duda, eran los referidos a las características de los mercados de capital y a los problemas planteados por la producción agraria, incluyendo la posibilidad potencial de dividir la tierra para impulsar la agricultura, beneficiaria mayor del nuevo sistema de transporte. El debate fue difícil porque afectaba ideas e intereses creados. Las características que ya había asumido la propiedad de la tierra en la provincia de Buenos Aires y, sobre todo, su valorización acelerada e intensa apenas se acercaba la vía férrea, aparecieron como datos básicos. Ellos definieron algunas estrategias que se fueron repitiendo a lo largo de todo el posterior desarrollo del riel en el país y que, en esencia, tendían a permitir que los propietarios existentes captaran la casi totalidad de ese beneficio. Por otro lado, las elevadas tasas de ganancias generadas por los negocios locales ya existentes contribuyen a explicar el escaso interés de los porteños por invertir en los ferrocarriles. Los enormes beneficios sociales creados por el riel resultaban muy superiores a los beneficios que podía captar el sector privado, de modo que estos agentes no veían estímulos para lanzarse a dicha aventura. Esas relaciones, que aparecen ya en el esbozo de la primera línea, permiten explicar la muy rápida tendencia a definir una especie de división de tareas entre los capitales argentinos y los británicos, en la que cada uno asumía una función. Esta estrategia posibilitó que ambos captaran ganancias apreciables, con profundas consecuencias posteriores sobre el sendero que recorrió el desarrollo nacional.

La historia del FCO está relatada en diversos estudios que se basaban en los escasos informes sobre la empresa que se preservaron. Esos elementos eran insuficientes y se requería revisar otras fuentes de información que son, precisamente, las que se usan en este texto. Esas falencias en los archivos utilizados, combinadas con visiones

particulares, hicieron que se difundiera una serie de argumentos más parecidos a una fábula que a la realidad; por eso, se hizo necesario revisar con mucho detalle las fuentes disponibles, que van desde las informaciones periodísticas hasta los debates en las sesiones de la Legislatura. La combinación de esos elementos permite cubrir los vacíos de estudios previos y ofrecer un panorama exhaustivo de las motivaciones de los directivos y los medios que eligieron para llevarlas a cabo. La presentación detallada de esos criterios pretende superar diversos mitos difundidos en la literatura y aporta una visión renovada del proceso y de la época en que se concretó.

El análisis de este contexto, que permite relacionar la evolución de la empresa con la visión de la elite económica y política local, ofrece indicios razonables sobre la forma en que se consolidaron los mayores elementos de la política ferroviaria argentina en el resto del siglo XIX. En otras palabras, el análisis de la empresa original que creó el FCO permite avanzar en el conocimiento de las formas que fue adoptando la política económica argentina y, en cierta medida, ayuda a revisar las razones por las cuales el ingreso del ferrocarril en la vida nacional no tuvo el mismo impacto que en los países desarrollados.

No hay en ese sentido afirmaciones absolutas. El devenir de los ferrocarriles, igual que el de la Argentina, no estaba escrito en la década de 1850, pero hay suficientes indicios de comportamientos (muy fuertes en cuanto a proteger el sistema de propiedad vigente al mismo tiempo que ignorantes del valor de la tecnología como fuerza social) que adelantan algunos aspectos ocurridos más tarde, cuando el proceso de crecimiento basado en la fertilidad de la pampa permitió hacer creer a la elite argentina que no hacía falta hacer nada más para ser un país rico.

Este trabajo nació como un proyecto de investigación en el ámbito de la Universidad de Buenos Aires que se titulaba "El Ferrocarril del Oeste como agente del desarrollo argentino" y cubría todo el período 1853-1889, definido por la propiedad local (privada primero y estatal después) de la empresa. En el curso del trabajo se localizó una enorme masa de información, distribuida sobre todo en los periódicos de la época, cuya riqueza justifica que los resultados finales se hayan dividido en etapas. Este libro se limita, por las razones mencionadas más arriba, a cubrir el período 1853-1862. El período siguiente, no menos valioso en experiencias, queda para ser presentado en detalle en un trabajo posterior.

Al tratarse de un proyecto apoyado por la Universidad de Buenos Aires se pudo contar con la colaboración de un grupo de jóvenes, algunos todavía en su etapa de estudios de grado y otros ya recibidos, cuya extensa y meticulosa tarea de revisión de archivos y materiales periodísticos resultó sumamente valiosa para el resultado final. Esos jóvenes incluyen a María Jaunarena y Mariana Rojas Breu (ambas con

becas sucesivas de la Facultad de Ciencias Económicas para realizar esas tareas, entre otras), a la profesora de historia Viviana Barry, a la licenciada en sociología Dalia Guterman (que trabajó en especial en la recopilación y selección del material gráfico) y a los estudiantes de la carrera de Historia (algunos en proceso de graduarse en el momento de publicarse este libro) Juan Pablo Fasano, María Mercedes Lesta, Mario Ayala y Fernando Ortega (que hurgaron en los archivos nacionales en busca de los materiales necesarios). A todos ellos se les agradece los servicios prestados y se los libera de los posibles errores u omisiones del texto, que caen sólo sobre el director y la vicedirectora del proyecto, que firman el libro.