

**POLÍTICAS DE DESARROLLO ECONÓMICO**  
**Y DEUDA EXTERNA EN ARGENTINA, 1868-1880\***

Carlos Marichal  
UAM-Iztapalapa

\* Una versión preliminar de este trabajo fue presentado en la reunión del Conference on Latin American History celebrada en San Francisco, 27-29 de diciembre de 1983. Agradezco los comentarios de Steven Topik, Barbara Tenebuan sobre el mismo, así como las valiosas correcciones y sugerencias de Adela Harispuru. Posteriormente se publicó en Siglo XIX, Revista de Historia, año 3, no. 5, enero-junio 1988, pp. 89-125.

El estudio del papel del Estado en la promoción del desarrollo económico en Argentina y en otros países latinoamericanos durante el siglo XIX constituye un tema todavía poco explorado. Sin embargo, en los últimos años un creciente número de historiadores ha comenzado a presentarle mayor atención si bien las publicaciones detalladas al respecto siguen siendo todavía relativamente escasas.<sup>1</sup> Debe añadirse, por otra parte, que este tópico también ha despertado el interés de algunos científicos políticos y sociólogos contemporáneos, los cuales han insistido en la necesidad de analizar la evolución del Estado dentro de las sociedades latinoamericanas desde una óptica propiamente histórica.<sup>2</sup> Ello contribuiría, en principio, a que se pudiese traspasar el marco estrictamente coyuntural y posiblemente encaminaría a los investigadores hacia la formulación de un enfoque de "largo plazo" del cambiante rol económico del Estado.

Quizá la hipótesis más innovadora que emerge de los estudios (todavía preliminares) sobre esta problemática sea aquella que subraya que en la mayoría de los países latinoamericanos del siglo XIX los gobiernos ejercieron una influencia mayor en el proceso de desarrollo capitalista de lo que generalmente se suponía.<sup>3</sup> Es decir, ya no parecen aceptables aquellas interpretaciones tradicionales que tendían a subvalorar el peso del Estado dentro de la economía o, alternativamente, sostenían que el establecimiento de los regímenes "liberales" en América Latina, desde mediados del siglo, podían definirse sencillamente en términos de una serie de políticas del más puro "laissez-faire". Al contrario, las investigaciones actuales tienden a enfatizar que la paulatina construcción de los estados/naciones en la

región no sólo sentó los cimientos legales para un incipiente proceso de desarrollo capitalista, sino además que las entidades gubernamentales contribuyeron al establecimiento de los primeros sistemas bancarios nacionales, a la modernización de la infraestructura urbana y de transportes y, en algunos casos, a la defensa de sectores manufactureros locales.

El grado relativo de éxito o fracaso de tales programas varió considerablemente, dependiendo del país y del período que se analice. Evidentemente el Estado como tal no llegó a jugar un rol tan prominente dentro de las economías latinoamericanas como había de ser el caso a partir de los años de 1930. Ni tampoco resultan aceptables los enfoques que sugieren que el Estado fue, en si mismo, la pieza clave y articuladora del capitalismo del siglo XIX.<sup>4</sup> Pero al mismo tiempo debe enfatizarse que sin efectuar un análisis crítico de esta problemática- y más específicamente de la relación entre gobierno, clases sociales y cambios económicos- andaríamos profundamente errados. Pues como ha señalado Jean Bouvier en un reciente artículo de síntesis:

“¿Qué ha sido el Estado, en los siglos XIX y XX, sino... la mayor y más grande de las empresas? Por la masa de su personal, por la enormidad de su negocios y el movimiento de fondos de los cuales era el receptor, por la diversidad de las funciones que asumió y los servicios que proporcionó, el Estado fue siempre el más influyente de los agentes económicos.”<sup>5</sup>

Existen varios posibles métodos para interpretar el papel del Estado como promotor del desarrollo económico durante el siglo XIX, de los cuales citaremos tres de los más relevantes. Uno nos emplaza a centrar la atención sobre los

cambios en la formulación ideológica de los “proyectos de desarrollo” de los grupos dirigentes en una sociedad determinada.<sup>6</sup> Un segundo enfoque pone mayor énfasis en el análisis de las políticas concretas que se adoptaron y la manera en que se implementaron.<sup>7</sup> Una tercera perspectiva resalta la necesidad de estudiar los mecanismos de financiamiento de los programas económicos del gobierno incluyendo, claro está, tanto los ingresos y egresos como la política en endeudamiento del gobierno.<sup>8</sup>

Nuestra intención en el presente trabajo se encamina a vincular tales enfoques- ya que son en cierto sentido inseparables- pero haciendo hincapié en la institucionalización de las políticas de promoción del desarrollo económico en la Argentina de la segunda mitad del siglo XIX. En otras palabras, consideramos fundamental tratar de explicar como los proyectos económicos del gobierno nacional fueron traducidos a la realidad. En el caso argentino ello implica prestar una atención especial al crecimiento de las funciones de aquella institución multifacética que se denominó Ministerio del Interior. Aunque este organismo fue creado en 1862, no cobró vida sino hasta la administración de Sarmiento (1868-74) a partir de cuando fue adquiriendo su carácter de principal “ agencia del desarrollo” del Estado nacional, función que seguiría cumpliendo hasta fines del siglo.<sup>9</sup>

Pero debemos enfatizar que el ejemplo argentino no fue de ninguna manera singular sino al contrario más bien típico de lo que ocurría en el resto del subcontinente. Desde mediados del siglo XIX, la mayoría de los Estados

latinoamericanos establecieron varios géneros de ministerios u organismos que asumieron la responsabilidad por la planificación e implementación de los proyectos para el crecimiento económico. En sus inicios, tales agencias administrativas eran de pequeñas dimensiones y se limitaban a tareas relativamente simples como podían ser la supervisión y reparación de los sistemas rudimentarios de caminos, la operación del servicio de correos o la recopilación y publicación de informes estadísticos y técnicos sobre algunos importantes sectores de actividad, agricultura, minería, etc. Pero, con el pasar del tiempo, las funciones asignadas fueron multiplicándose y haciéndose más complejos, incluyendo planes para la modernización de los principales puertos, la construcción de ferrocarriles, la promoción de la inmigración, colonias agrícolas, canales y regadío o proyectos para la realización de obras de infraestructura urbana.

El origen y la evolución de tales organismos estatales varió de país en país dependiendo de una amplia gama de factores que no se veían circunscritos al nivel de estabilidad política o de desarrollo económico alcanzados en la respectiva nación sino que, además, podían ser determinados por el acceso al poder de ciertas élites que deseaban impulsar la modernización del estado y la economía. Entre tales iniciativas puede citarse la creación de la "Secretaría de Fomento" (1853) en México bajo la inspiración de las ideas del político conservador, Lucas Alamán.<sup>10</sup> En Brasil fue unos años más tarde, en 1861, que se estableció el "Ministerio de Agricultura, Comercio y Obras Públicas" mientras que en Venezuela y Guatemala no fue hasta principios de los años de 1870 cuando los respectivos

“Ministerios de Fomento” fueron organizados.<sup>11</sup> En Chile se siguió un camino administrativo algo distinto ya que la mayoría de los programas económicos estatales fueron colocados bajo la jurisdicción del “Ministerio del Interior”, entidad pública que también cumplía una serie de funciones políticas claves. Pero ya desde 1837 este ministerio chileno se responsabilizaba por los pequeños departamentos de obras públicas, caminos, correos y programas de sanidad, hecho que tiende a sugerir el considerable grado de madurez y estabilidad alcanzados por la administración gubernamental en ese país desde fechas relativamente tempranas.<sup>12</sup> En Argentina, como ya se ha señalado, las mismas funciones también fueron colocadas bajo el techo del Ministerio del Interior, aunque ello no pudo efectuarse de manera definitiva hasta la consolidación del gobierno nacional a principios del decenio de 1860.

Si uno se propusiera efectuar una comparación de tales entidades estatales en los diferentes países mencionados, sería razonable esperar “a priori” que se descubrirían diferencias sustanciales de carácter tanto ideológico como administrativo entre ellas. Pero esto no debe oscurecer el hecho primordial- en nuestra opinión- de que los gobiernos latinoamericanos de la época efectivamente intentaron realizar esfuerzos coordinados por definir prioridades para el desarrollo económico, creando mecanismos institucionales para cumplir esos objetivos.

Nuestro plan de trabajo en el presente ensayo consiste en efectuar primero un rápido repaso de algunas de las principales propuestas económicas de la élite argentina de mediados del siglo XIX, para luego adentrarnos en el estudios

específico de su implementación a través de la ampliación de las funciones del Ministerio del Interior desde 1868 hasta 1880. Ello nos llevará, por otra parte, a enfocar la atención sobre el ámbito económico más importante de actividad estatal: la política ferroviaria y las formas que el gobierno utilizó para su financiamiento.

### **Ideologías del desarrollo económico**

Los políticos e intelectuales argentinos más destacados de mediados del siglo XIX compartían una serie de conceptos acerca de cómo estimular el crecimiento económico del país tanto en el plano interno como en sus transacciones internacionales. En una reciente revisión de los escritos de los principales ideólogos del período, Halperín ha argumentado que:

“Un sólido consenso va a afirmarse entonces en torno a los principios básicos para la renovación económica postulada para la Argentina...”<sup>13</sup>

La inmigración, la apertura al capital extranjero, el libre comercio, una política monetaria más o menos estable, y la expansión de la frontera agrícola y ganadera fueron sin duda algunos de los instrumentos que se consideraron indispensables para impulsar el desarrollo o el “progreso”, para utilizar la terminología correspondiente de la época.

Sin embargo, tales proposiciones no fueron ni inmóviles ni totalmente inflexibles. Las opiniones de los voceros más renombrados de la élite política y económica cambiaron frecuentemente, de acuerdo con las circunstancias, y el consenso podía verse transformada en virulenta disensión dentro de los salones legislativos o en las páginas editoriales de los más influyentes periódicos. Tales contradicciones fueron especialmente manifiestas en el terreno de discusión sobre el papel del Estado en el proceso de expansión económica, aún cuando en sus discursos y artículos resultaba casi invariable que los políticos saludasen los principios del "laissez-faire" con reverencia, frecuentemente denigrando la capacidad del Estado como administrador de empresas.<sup>14</sup> No obstante, cuando se abocaban a la tarea concreta de implementar los programas económicos, los dirigentes argentinos tendían a favorecer una participación creciente del gobierno en las esferas del transporte, las comunicaciones, la banca, etc..

Tropezamos aquí por consiguiente con una serie de contradicciones que no eran sólo aparentes sino que tenían algunas consecuencias prácticas inesperadas. Ello se debía en parte a que ese conjunto de ideas o de proyectos financieros, comerciales, agrícolas y fiscales que propugnaban los intelectuales y políticos era- en verdad- bastante heterogéneo. Por otro lado hay que tener en cuenta que hasta 1852 no existió un plan gubernamental muy consistente para favorecer el desarrollo económico a nivel nacional.<sup>15</sup> Es más, inclusive durante el decenio siguiente, 1852-62, la coexistencia de dos entidades estatales rivales- el gobierno de la Confederación y el de la Provincia de Buenos Aires- impuso un sello

conflictivo a la vida política y por ende a la elaboración de planes sistemáticos para la transformación económica.

Pero debe sugerirse que ya a partir de este último decenio comenzó a perfilarse una distinción entre las posiciones de los ideólogos que favorecían la adopción de políticas liberales más puras (libre comercio, laissez-faire) y aquellos que abogaban por un programa de carácter saint-simoniano favorable a una fuerte intervención del Estado en la economía. En el gobierno de la Confederación este enfrentamiento se expresó fundamentalmente en la confrontación de las ideas de Juan Bautista Alberdi y de Mariano Fraguero. Los influyentes escritos de Alberdi reflejaban la destilación de algunas de las tesis centrales de la escuela de Adam Smith y sus discípulos, mientras que Fraguero se apegaba a una serie de planes saint-simonianos para permitir la monopolización del crédito por el Estado, cuya finalidad consistía aparentemente en lograr un desarrollo económico dirigido desde arriba.<sup>16</sup>

En la provincia de Buenos Aires los contrastes entre diferentes políticas no eran menos significativas, pues aún cuando las autoridades locales tendieron a favorecer el libre comercio e intentaron atraer a los capitales extranjeros, el próspero gobierno provincial dedicó una atención preferente a dos entidades económicas que fueron apoyados y luego progresivamente controlados por el Estado: el Banco de la Provincia y el Ferrocarril Oeste, ambas las primeras empresas importantes del país en los ramos de banca y transportes.<sup>17</sup>

A raíz del establecimiento del gobierno nacional en 1862, los debates legislativos pronto revelaron que existía un acuerdo tácito entre diputados y senadores para continuar con las políticas de desarrollo ensayados por los gobiernos anteriores. Las críticas anti-estadistas siguieron siendo frecuentes pero también persistía alguna conciencia que, al menos en ciertos terrenos, no podía prescindirse de la participación activa del Estado. Sin embargo, la relativa penuria fiscal no permitió avances de mucha importancia durante la administración de Mitre (1862-68) cuando las finanzas del Estado se vieron de tal manera subordinadas a las necesidades de cubrir los costos de operaciones militares (especialmente la Guerra del Paraguay) que resultó ilusorio proponer que se realizase un esfuerzo sistemático por promover un programa de obras públicas. En este terreno la función del Estado se limitó a ser garante de la inversión privada.

A partir de 1868, en cambio, la nueva administración encabezada por Sarmiento adelantó un plan para acentuar el papel económico del Estado, aún cuando simultáneamente seguía defendiendo la libre empresa. En su discurso inaugural ante el Congreso, en 1869, el nuevo presidente subrayó su deseo de dibujar un nuevo curso político y económico fundado en la promoción de una amplia gama de proyectos que incluían la construcción de ferrocarriles y telégrafos, la modernización de los puertos, el apoyo a la colonización agrícola y la celebración de una primera exposición nacional de industria y agricultura en la ciudad de Córdoba.<sup>18</sup> La elección de Córdoba resultaba sin duda significativa pues

esta ciudad era el eje principal del comercio este/oeste y norte/sur del país. Implícito en tal decisión podía vislumbrarse el deseo de impulsar un mayor grado de unidad nacional tanto en el plano mercantil como en el político/militar.

Para Vélez Sarsfield, ministro del Interior desde 1869, verdadero estratega de las políticas de desarrollo económico de la administración, los mayores enemigos del progreso los constituían “la distancia” y “el desierto”. La construcción de caminos y puentes, la extensión de los telégrafos y el fomento de los ferrocarriles se presentaban por consiguiente como los instrumentos indispensables para vencer tales obstáculos. Vélez Sarsfield afirmó en su informe al Congreso:

“Adelantos materiales: ese es en el día la política única que en el Litoral y el Interior de la República, hacen hoy tanto el Gobierno General como los Gobiernos locales”.<sup>19</sup>

Y ello se vinculaba estrechamente con los cambios que se iban produciendo en el plano político y social:

“Nuestros pueblos aprenden paulatinamente que la paz es la mejor garantía del trabajo... Ya no son ni las ambiciones ni los disturbios los que hacen la política argentina. La República se ha lanzado ansiosa de adelantos, por el camino del progreso, y hoy son la pala y el arado los que abren la tierra, donde, hasta hace poco, la pica y el sable del montonero abrían heridas en el corazón de la patria”.<sup>20</sup>

Para las autoridades nacionales, por lo tanto, la “paz”(o sea la represión de los movimientos populares regionales y disidentes) constituía un paso fundamental para abrir el camino hacia un desarrollo sostenido de tipo capitalista. Pero la realización de las metas económicas enunciadas requería además la puesta en marcha de una serie de reformas administrativas, técnicas y financieras. Más específicamente, la nueva cúpula dirigente se vio obligada a determinar con precisión cuál de los departamentos gubernamentales iba a hacerse cargo efectivo de la implementación de sus programas. Sarmiento y Vélez Sarsfield evidentemente no dudaron en elegir al Ministro del Interior como el instrumento idóneo, ampliando sus funciones de manera que se pudieran “institucionalizar” los proyectos que ya habían sido esbozados.

### **El Ministerio del Interior como “agencia del desarrollo”**

De los cinco ministerios que fueron establecidos en 1862 por el nuevo gobierno nacional, cuatro tenían funciones claramente definidas: el Ministerio de Guerra, el de Hacienda, el de Justicia, Educación y Cultos y el de Relaciones Exteriores. Pero el quinto departamento- el Ministerio del Interior- era mucho más heterogéneo desde el punto de vista funcional y administrativo.<sup>21</sup> El organigrama de su compleja estructura indica que, desde mediados de los años 60, esta institución se resonsabilizaba por la supervisión y administración de gastos de un muy variado catálogo de entidades que incluían al Congrego Nacional, la Presidencia, el sistema nacional de correos, el departamento de caminos, puentes

y obras públicas, el Archivo Nacional, las oficinas de inmigración y estadística, la policía municipal de Buenos Aires, el Consejo de Higiene de la capital, y varias otras agencias.<sup>22</sup>

El Ministerio del Interior aparecía, por consiguiente, como un “pot-pourri” administrativo, al cual eran relegadas todas aquellas actividades que no cabían estrictamente dentro de la jurisdicción de los demás ministerios. En la práctica, no obstante, esta repartición vino a asumir esencialmente dos funciones, una política y la otra económica. Siendo el único ministerio verdaderamente “político”, era lógico que se responsabilizase por el manejo y la coordinación de las complejas y cambiantes “situaciones” provinciales y municipales. En otras palabras, le incumbía la tarea de mantener el control sobre los jefes políticos regionales y locales, premiándoles por su lealtad o alternativamente castigándoles en casos de disidencia pronunciada. A ello se agregaba la función de organizar las elecciones de tal manera que el régimen en el poder pudiese esperar resultados relativamente favorables, aunque debe indicarse que en los decenios de 1860-70 la maquinaria electoral todavía no estaba suficientemente bien aceiteada para garantizar tales objetivos.<sup>23</sup>

Al mismo tiempo, el Ministerio del Interior era virtualmente la única agencia nacional dedicada a la promoción del desarrollo económico. Los dineros requeridos para tales fines naturalmente provenían de las arcas del Ministerio de Hacienda pero el de Interior era el organismo encargado de gastarlos y administrarlos. Al principio sus funciones “económicas” no estuvieron bien definidas, pero desde

fines de los años 60 y principios de los 70, los encargados de la cartera fueron ampliando los departamentos existentes y creando algunos nuevos: entre las **subreparticiones** administrativas más importantes de carácter económico pueden señalarse las Oficinas de correos y telégrafos, el Departamento de caminos, puentes y obras públicas, la Oficina nacional de ingenieros, la Inspección nacional de ferrocarriles, y el Departamento de agricultura.

Durante este período la prioridad del Ministerio consistió claramente en la modernización del sistema de comunicaciones y transportes a nivel nacional. Que así fuese no tenía nada de extraño pues este programa efectivamente unía los objetivos claves de la administración en la esfera política y económica. El establecimiento de una red más extensa y eficiente de comunicaciones, por ejemplo, facilitaba las transacciones mercantiles, pero de manera igualmente importante contribuía a la consolidación de la administración política a nivel importante contribuía a la consolidación de la administración política a nivel nacional.<sup>24</sup> De forma similar, la promoción de los ferrocarriles no sólo favorecía la expansión del comercio sino que representaba un instrumento indispensable para el rápido despliegue de las fuerzas militares donde ellas eran requeridas; por ejemplo en el caso de incursiones de diversas tribus de indios guerreros o, alternativamente, para reprimir levantamientos provinciales dirigidos en contra del gobierno central.<sup>25</sup>

El análisis detallado de la compleja relación entre la esfera económica y la político/militar, no obstante, trasciende los límites del presente ensayo. Nuestro

propósito aquí consiste en limitarnos a la revisión de las funciones del Ministerio del Interior, estrictamente en términos de los programas de desarrollo económico adoptados por los gobernantes contemporáneos, y las formas de financiamiento que utilizaron para llevarlos a cabo. Para evaluar la importancia relativa de los diferentes proyectos emprendidos nos parece esencial proceder a la delimitación de las categorías funcionales en las que se encuadraban las actividades económicas bajo la jurisdicción del Ministerio. Comenzaremos con unos breves comentarios acerca de la operación del sistema de comunicaciones (correos y telégrafos) para pasar luego al de transportes (puentes, camiones, navegación y ferrocarriles).<sup>26</sup> Este enfoque nos ayudaría a explicar por qué un campo de actividad en particular- la construcción de ferrocarriles- se convertiría en el objetivo económico primordial del gobierno nacional desde principios del decenio de 1870.

### **El Estado y la empresa privada en la organización del sistema nacional de correos**

El primer paso que emprendió la administración nacional para mejorar el sistema de comunicaciones fue el establecimiento de un servicio de correos que abarcó a las catorce provincias de la república. Para realizar esta tarea tanto el gobierno de Mitre (1862-68) como el de Sarmiento (1868-74) tuvieron la fortuna de poder construir sobre las bases que habían sentado los gobiernos anteriores. Más concretamente, durante la década 1850/60 los líderes de la Confederación ya habían formado el esqueleto de un primitivo sistema de correos al autorizar la

contratación de una serie de postas y diligencias regulares, para transportar la correspondencia entre las principales ciudades del interior y a lo largo los ríos Paraná y Uruguay.<sup>27</sup>

Estas iniciativas fueron continuadas después de 1862, y por una nueva ley de 1866 el Congreso Nacional estableció las condiciones a regir en los servicios contratados con los empresarios que se encargaban de las contadas líneas existentes. De acuerdo con esta legislación, varias diligencias de correos debían circular por las cuatro principales rutas que conectaban la ciudad de Córdoba con las de Jujuy, Catamarca, La Rioja y Mendoza, respectivamente, mientras que la correspondencia entre los pueblos secundarios de las provincias del norte y occidente se conducían mediante postas de a caballo.<sup>28</sup>

A pesar de los avances logrados a mediados de los años 60, la burocracia y las instalaciones de estos servicios seguían siendo exiguas, no ampliándose hasta unos años más tarde cuando la Administración Nacional de Correos comenzó a consolidarse. En 1869 el Congreso autorizó la construcción de edificios adecuados para las oficinas en Buenos Aires y en otras poblaciones importantes y por primera vez se delegaron una serie de inspectores para supervisar las operaciones en todas las provincias. Los contratos pronto se multiplicaron en base a negociaciones con una multitud de pequeñas compañías. El correo a remitirse por el Río Paraná, por ejemplo, fue contratado con el naviero David Bruce y el del Río Uruguay con el empresario Uladislao Baraño. En 1872 se firmaron acuerdos para el establecimiento de postas regulares entre Tucumán y San Juan y para varias rutas

en regiones del centro y oeste del país. Las comunicaciones ya existentes entre las capitales provinciales fueron complementados por una serie de correos a los pueblos rurales pequeños como podía notarse a raíz del establecimiento en 1873 de veinte líneas nuevas en la provincia de Buenos Aires y varias otras que llegaron a las colonias agrícolas recientemente fundadas en la provincia de Santa Fe.<sup>29</sup> En el año 1876 ya estaban en operación noventa y dos líneas de diligencias de correos subsidiados por el gobierno nacional y unas treinta y cinco postas a caballo que alcanzaban, en su conjunto, a la mayoría de los distritos más poblados del país.<sup>30</sup>

El sistema de correos nacionales creció con rapidez en años subsiguientes, según lo atestigua el hecho de que existiesen unas 400 oficinas postales a mediados de los años ochenta. Pero también habría que remarcar que seguía siendo un servicio manejado esencialmente por firmas privadas pues eran éstas las que efectuaban el transporte terrestre y fluvial de la correspondencia. El gobierno, por supuesto, supervisaba las operaciones pero su función fundamental consistió en apoyar a los numerosos capitalistas involucrados mediante el otorgamiento de subsidios y contratos.<sup>31</sup>

### **El sistema telegráfico: prioridades militares y mercantiles**

En contraste con los correos, la red telegráfica nacional fue controlada más directamente por el Estado. La construcción de este segundo y más moderno sistema de comunicaciones arrancó verdaderamente bajo la administración de

Sarmiento. En octubre de 1869, el Congreso Nacional creó la Inspección General de Telégrafos y a partir de entonces esta oficina inició negociaciones con una serie de compañías contratistas para el tendido de miles de kilómetros de cables hacia el norte, sur y oeste de Buenos Aires y Rosario, incluyendo una línea que llegó hasta la frontera chilena.<sup>32</sup>

El costo abultado de estos proyectos requirió nuevas formas de financiamiento. En 1869 la legislatura nacional resolvió acudir al mercado local de capitales autorizado la venta de un monto considerable de bonos estatales- llamados "acciones de caminos y puentes"- para financiar el programa de construcción de telégrafos así como algunas otras obras públicas.<sup>33</sup> De esta manera el gobierno pudo invertir unos 880,000 pesos (obtenidos en la Bolsa de Buenos Aires) para tender las largas líneas que cruzaron las provincias del interior y otras más cortas en el litoral. Para 1876 ya existían más de 8,000 kilómetros de telégrafos, de los cuales aproximadamente el 60% pertenecía al Estado.

Debe agregarse que tal empresa supuso la importancia de grandes volúmenes de materiales- especialmente cables desde Inglaterra- lo cual obligó al gobierno a abrir una cuenta especial con la casa bancaria londinense de Cristóbal Murrieta and Co. Para agilizar los pagos para el equipo contratado.<sup>34</sup>

Ello revelaba la complejidad técnica y financiera que ya comenzaban a alcanzar los planes de desarrollo económico del joven gobierno argentino.

La importancia mercantil de estos proyectos era igualada por su utilidad militar como ha demostrado Colin Lewis en sus estudios acerca de las campañas

contra los indios pampas en los años de 1870. El telégrafo ejerció un papel instrumental en las mismas, facilitando de manera inédita los movimientos coordinados de tropas a lo largo de las fronteras sur y oeste de la provincia de Buenos Aires.<sup>35</sup> Por otra parte, no hay duda que políticamente, este nuevo sistema ultra/rápido de comunicaciones facilitó el proceso de centralización administrativa que había de culminar en los años 80.<sup>36</sup>

### **La modernización del sistema tradicional de transporte: caminos y puentes**

Si bien el mejoramiento de las comunicaciones mediante el correo y los telégrafos constituyó un objetivo vital dentro de los planes de desarrollo del Ministerio del Interior, más importante aún fue la reforma de los sistemas básicos de transporte.<sup>37</sup> La tarea no resultaba fácil. A mediados del siglo XIX el vasto y poco poblado territorio argentino contaba con una red camionera rudimentaria de raigambre colonial.<sup>38</sup> En la zona pampeana los ganaderos y agricultores seguían dependiendo de las lentísimas carretas de bueyes, vehículo universal para el transporte de mercancías. A partir del decenio 1830/40, algunos ricos propietarios y comerciantes establecieron empresas de carretas que permitieron un flujo de tráfico algo más regular, pero el gran obstáculo continuaba siendo el tiempo: se requerían semanas para trasladar el crecimiento volumen de lanas, cueros y granos hasta los

puertos. Y el problema se tornaba cada vez más agudo en la medida que la frontera agrícola/ganadera se iba extendiendo hacia el sur, oeste y norte.

En las provincias del interior los arrieros, con sus largas recuas de mulas, se encargaban del transporte a través de las zonas montañosas mientras que en los valles y las estepas semidesérticas se utilizaban diversos tipos de carros y carretas que transitaban por las mismas rutas de hacía tres siglos. La urgencia de modernizar era aquí todavía más apremiante que en las regiones del litoral, pues las trayectorias de los viejos caminos no resultaban adecuados para las cambiantes necesidades de sus economías. Durante la colonia, el grueso del tráfico del interior se había dirigido hacia las zonas mineras el Alto Perú o, alternativamente, a Chile, pero desde mediados del siglo XIX el comercio se reorientaba en dirección a los dinámicos polos de crecimiento surgidos alrededor de Buenos Aires y Rosario.

A partir de la independencia y hasta los años '60 los gobiernos provinciales poco habían hecho para modificar la red tradicional de transporte, no sólo por la frecuencia de los conflictos inter-regionales sino fundamentalmente a causa de la escasez de fondos. Únicamente en la provincia de Buenos Aires podía encontrarse una tesorería lo suficientemente próspera como para pagar a las empresas contratistas encargadas de reparación y construcción de caminos. En el resto de la república, en cambio, la implementación de un programa de reformas recaería inevitablemente sobre los hombros del gobierno nacional y, más específicamente, del Ministerio del Interior.

Durante la presidencia de Mitre, no obstante, los recursos estatales disponibles para tales fines fueron tan limitados que no se logró sino la reparación de algunas viejas rutas.<sup>39</sup> Desde 1869, en cambio, se produjo un notable avance, especialmente a raíz del establecimiento de la Oficina Nacional de Ingenieros.<sup>40</sup> A pesar de ser ésta una repartición relativamente pequeña, habría de cumplir una misión fundamental en la realización del conjunto de los ambiciosos proyectos de desarrollo que se iniciaron bajo la administración de Sarmiento. Y así lo reconocieron los ministros que llegaron a ocupar la cartera del Interior en años posteriores. En 1878, por ejemplo se señalaba:

“Hasta 1869 las obras públicas se contrataron con empresas o compañías particulares sin intervención las más veces de personas competentes. . . ; creada la Oficina de Ingenieros en esa fecha, empezó a establecerse un sistema más regular en este importante servicio de la administración pública . . . Fue. . . en ese período de 1869 a 1875, que se contrataron y empezaron en su mayor parte los ferrocarriles, puentes, caminos, líneas **telegráficas**, etc., que hoy posee la Nación.”<sup>41</sup>

Ingenieros nacionales como Pompeyo Moneta, Knut Lindmark, Carlos Christernsson, Guillermo Villanueva y Julio Lacroze, entre otros, realizaron una tarea formidable, recorriendo el país para trazar los planos de los nuevos caminos, puentes y líneas ferroviarias proyectadas, publicando sus informes y efectuando la inspección de las obras en marcha.<sup>42</sup> Fue precisamente a partir de este esfuerzo que se pudo comenzar a articular un programa coherente para expandir las principales arterias del comercio, especialmente en las provincias del centro y occidente.

En algunos casos, los mismos ingenieros estatales se encargaron de la construcción de las carreteras y puentes pero en general su labor consistió en la supervisión de la ejecución de aquellos contratos negociados con diversas firmas privadas.<sup>43</sup> Es decir, el Estado proporcionaba el financiamiento y la asesoría técnica mientras que los empresarios individuales se encargaban de reunir la mano de obra y llevar a cabo parte de la construcción. Ilustrativo de tales capitalistas fue el multifacético catamarqueño, Adolfo Carranza, quien tuvo especial empeño en promover el desarrollo de las provincias del noroeste del país. Habiendo obtenido los contratos para el transporte del correo desde Tucumán a Catamarca y San Juan en los años 60, pronto captó los contratos para el tendido de líneas telegráficas a lo largo de las mismas rutas. Por ello no fue sorprendente que en 1873/74 decidiera entrar en negociaciones para la construcción de caminos entre estas ciudades ni que más tardíamente se convirtiera en activo promotor de los primeros proyectos ferroviarios en dichas regiones.<sup>44</sup>

El ejemplo de Carranza refleja con precisión de que manera los programas de modernización de los sistemas de correos, telégrafos, caminos, puentes y ferrocarriles estaban basados en una integración mutua y funcional. En este sentido el gobierno jugaba un papel regulador fundamental ya que era la única instancia con la capacidad técnica y financiera para impulsar este paquete de servicios esenciales para el incipiente desarrollo capitalista. Los resultados iniciales, en lo que se refiere al transporte terrestre tradicional, no fueron espectaculares pero sí constituyeron un avance prometedor. Entre 1870 y 1875 el gobierno

nacional financió el tendido de diez puentes importantes en las provincias de Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba la construcción de 18 nuevas carreteras en las provincias.<sup>45</sup>

### **Los puertos y la navegación fluvial: la negligencia estatal**

El mejoramiento de las instalaciones portuarias existentes y de los sistemas de navegación fluvial fueron objetivos complementarios asumidos por el Ministerio del Interior, pero en este caso, el monto de fondos efectivamente invertidas fue tan reducido que las iniciativas gubernamentales resultaron francamente decepcionantes. Es cierto, como ya se ha indicado, que las autoridades nacionales firmaron una serie de contratos con diversas compañías de navegación para transportar el correo entre los puertos fluviales durante los años de 1863-74, pero posteriormente se cancelaron la mayoría de los subsidios, dejando el fomento del tráfico fluvial y de la marina mercante enteramente en manos de empresas privadas, locales o extranjeras.<sup>46</sup>

Más sorprendente aún fue la negligencia casi total del Estado con respecto a la modernización de los puertos, cuyas instalaciones no se habían modificado sustancialmente desde la época colonial a pesar del enorme incremento en el tráfico naviero internacional realizado a través de ellos. En 1869 dos grupos de capitalistas anglo/argentinos presentaron propuestas para dragar el puerto de Buenos Aires y construir algunos muelles, lo cual hubiese permitido que los navíos de mucho calado pudieran descargar directamente sin tener que efectuar el lento y

engorroso proceso de “transbordage” como seguía siendo la práctica habitual. Pero ni la legislatura provincial ni la nacional aprobaron los proyectos a pesar de las enérgicas gestiones en su favor por parte de Sarmiento.<sup>47</sup> Por consiguiente, el mayor puerto de la república **seguiría** operando con graves deficiencias hasta fines de los años 80. De acuerdo con las Memorias del Ministerio del Interior de 1873 y 1874, las únicas obras portuarias emprendidas consistieron en el establecimiento de algunos faros, almacenes de aduanas y lazaretos (éstos últimos sirviendo como oficinas de cuarentena establecidos a raíz de la terrible epidemia de fiebre amarilla de 1871 y de los brotes de cólera (durante 1871) en Buenos Aires y Corrientes). Las sumas ridículamente exiguas gastadas durante el período claramente sugieren que las prioridades del gobierno no se orientaban a impulsar el tráfico fluvial o marítimo sino que se centraban en los requisitos del transporte terrestre y, de forma cada vez más acentuada, en la expansión de ese nuevo y revolucionario instrumento que era el ferrocarril.

### **La política ferroviaria del Ministerio del Interior**

Dentro del campo del desarrollo económico puede argumentarse que la organización de la red ferroviaria nacional representó el mayor desafío técnico, administrativo y financiero que enfrentó el Estado argentino durante la segunda mitad del siglo XIX. De hecho, la construcción de los ferrocarriles absorbió cerca del 75% del total de gastos públicos asignados para proyectos de desarrollo a lo largo de los años '60 y '70. (Véase Cuadro I). Ello ayuda a explicar por qué en el

año de 1880, el Estado ya controlaba cerca del 50% del kilometraje nacional de ferrocarriles, además de proporcionar cuantiosos subsidios para la mayoría de las líneas privadas. (Véase Cuadro II).

El repaso de los documentos contemporáneos revela, una vez más, el rol crítico de la administración de Sarmiento en la implementación de esta estrategia económica, aunque no debe hacerse caso omiso de aquellos antecedentes legislativos y prácticos que contribuyeron a la formulación paulatina de una política ferroviaria nacional.<sup>48</sup> No hay duda, por ejemplo, que el régimen anterior, encabezado por el general Mitre, había considerado que la introducción de la locomotora era un prerrequisito indispensable para el crecimiento económico. Pero es igualmente cierto que no sería hasta 1870 cuando el gobierno comenzó a determinar con precisión cual debía ser el papel del Estado en este sector.

La experiencia extranjera sugería una serie de modelos posibles, como bien lo sabían los miembros más educados de la élite argentina. En Gran Bretaña y Francia el gobierno había asumido un rol insignificante en el desarrollo ferroviario, política que podía atribuirse a la extraordinaria abundancia de capitales que existían en aquellos países y que fueron canalizados hacia este tipo de negocio. En Estados Unidos, el Estado tampoco tomó una participación directa en las compañías, pero las autoridades Federales las favorecieron ofreciéndoles una serie de atractivos incentivos en la forma de concesiones de vastas extensiones de tierras ricas en recursos naturales. En contraste, desde 1860, en Australia se produjo una situación radicalmente distinta, pues los gobiernos provinciales

sostuvieron un virtual monopolio sobre la red ferroviaria; tendencia que podía atribuirse, al menos en parte, a la falta de interés por parte de ganaderos y mineros locales en invertir sus fuentes relativamente limitadas de capitales en empresas de esta naturaleza.<sup>49</sup>

Numerosos historiadores han sugerido que en el caso argentino también existió una escasez de capital privado local, lo cual explicaría por qué se dependió alternativamente de empresas extranjeras o del mismo Estado para financiar su construcción. Esta disyuntiva, asimismo, podría considerarse como una de las causas del carácter contradictorio de las políticas adoptadas por el Estado. La primera compañía ferroviaria argentina fue estatal; las dos siguientes fueron de capital británico, y la cuarta de tipo "mixto", en la cual coparticipaban accionistas privados argentinos y británicos, juntos con el gobierno nacional.<sup>50</sup>

Al comenzar la década de 1870, sin embargo, la administración de Sarmiento resolvió imponer un programa algo más coherente para el fomento y supervisión del sector. Su innovación técnico/administrativo más destacada fue la creación de una repartición especializada llamada "Inspección Nacional de Ferrocarriles" que dependía indirectamente de la Oficina Nacional de Ingenieros. Este nuevo departamento, encabezado inicialmente por el ingeniero Pompeyo Moneta, tuvo jurisdicción sobre el diseño de todas las rutas proyectadas además de ser responsable por la implementación de las leyes sobre operación de ferrocarriles que fueron ratificadas casi simultáneamente por la legislatura nacional.

El otro paso importante que emprendió el gobierno nacional fue la planificación y construcción de un esqueleto de líneas a través de las provincias extendiendo la ruta ya existente de Rosario-Córdoba hacia el norte de Tucumán y hacia el oeste a Mendoza. Pero para realizar estas obras se requería una cantidad sin precedentes de capitales, recursos materiales y mano de obra. Para cumplir con tales necesidades, en 1870 el Congreso Nacional aprobó la emisión de un gran empréstito extranjero-conocido como el "Empréstito de Obras Públicas- que, dicho sea de paso, fue el mayor préstamo que el gobierno argentino había solicitado hasta entonces.

### **El empréstito de 1871 y la política ferroviaria**

El 16 de mayo de 1870, el presidente argentino, Domingo Sarmiento, presidió las ceremonias de inauguración del Ferrocarril Central Argentino que unía las ciudades de Rosario y Córdoba. Esta línea, iniciada cinco años antes, había sido construida con capitales ingleses y argentinos.<sup>52</sup> Para Sarmiento su terminación significaba una combinación de adelantos de carácter económico y político.

Declaró:

"El ferrocarril inaugurado será el resorte principal de unión de la República en sus intereses materiales, como conductor de sus progresos morales y como agente para la realización de sus instituciones..."<sup>53</sup>

La construcción del Central Argentino constituía, sin duda, un primer paso en esta dirección, pero además, las autoridades gubernamentales tenían muy claro que debía ser ampliado y completado con una serie de líneas troncales adicionales que alcanzaran a las demás capitales del interior. Dentro de este programa dos prioridades concretas de carácter geo/político y económico se perfilaban con nitidez: la primera consistía en la necesidad de construir una línea ferroviaria que se llamaría el Ferrocarril Central Norte desde Córdoba hasta las provincias norteañas de Tucumán, Salta y Jujuy. La segunda meta se abocaba al tendido de una vía férrea que se llamó el Ferrocarril **Andino** el oeste a San Luis, San Juan y Mendoza.

En realidad ambas trayectorias habían sido proyectadas desde hacía algunos años. La propuesta más antigua-aceptada por el gobierno de la Confederación en la década del '50-había contemplado la posibilidad de crear una ruta transcontinental desde Rosario, pasando por Córdoba y llegando eventualmente a Valparaíso en Chile, uniendo el Atlántico con el Pacífico mediante el riel. Tales esperanzas, excesivamente ambiciosas, pronto se vieron frustradas, pero a partir de principios de los años 60 numerosos legisladores nacionales volvieron a insistir en la importancia que tendría **para la formación del mercado nacional** la construcción de una línea troncal de este a oeste. El senador Vélez Sarsfield afirmó en 1862:

“El ferrocarril creará un gran centro de comercio en Córdoba, al cual concurrirán, sin duda, todos los pueblos que hoy comercian con Chile... Los pueblos que se hallan al pie de la Cordillera buscarán como más útil y más fácil, las mercaderías que vienen del Atlántico al puerto de Buenos Aires o Rosario.”<sup>54</sup>

Unos años más tarde, en noviembre de 1867, el gobierno nacional ratificó un decreto que asentaba la “urgente necesidad” de acercar las provincias de Cuyo (Mendoza San Luis y San Juan) a los mercados del litoral, y autorizaba la realización de un detallado estudio topográfico y financiero de la futura línea. Esta se llamaría “Ferrocarril Andino” y su primer tramo correría desde Villa María (la última estación del Central Argentino) hasta Río Cuarto ambas en la provincia de Córdoba.<sup>55</sup>

Por otra parte, se anunciaron planes para llevar las vías hasta Mendoza aunque tal extensión se percibía como todavía algo prematura.

La idea de construir un ferrocarril hacia el norte a la provincia de Tucumán (que pronto se convertiría en una importante región productora de azúcar) era más novedosa. Pero desde fines de los años '60, los diputados y senadores de las provincias nortenas estaban presionando con mayor ahinco aún que sus colegas de Cuyo para lograr la contratación de una ruta troncal que diese salida a los productos locales. Como señalaba el senador de Jujuy, Araóz, este proyecto era indispensable para el desarrollo regional:

“Por falta de este ferrocarril se puede decir que está muerta la producción o ahogada en todas esas provincias (Tucumán, Santiago del Estero, Jujuy y Salta)... Este será la gran arteria que lleva la sangre vivificante, la acción de los capitales, de las ideas y del progreso de Europa y especialmente del litoral y de Buenos Aires a todas estas provincias que se encuentran casi en completa inacción...”<sup>56</sup>

El problema principal que enfrentaban los legisladores de 1870 se cifraba en las formas de financiar la deseada red ferroviaria en el interior de la nación. El capital local era extremadamente escaso en estas regiones y los gobiernos provinciales no contaban con los abundantes recursos de las hermanas provincias del este. Las únicas opciones reales, por consiguiente, consistían en ofrecer concesiones a empresas extranjeras o en conseguir que el gobierno nacional asumiese esa prodigiosa tarea.

Las opiniones estaban divididas. Inicialmente se abrieron negociaciones con el empresario William Wheelwright, que estaba terminando la línea de Rosario a Córdoba. En conversaciones preliminares las autoridades estatales sugirieron que se le adjudicaría la concesión para la nueva ruta a Tucumán y Jujuy, pero paulatinamente las relaciones entre el flemático capitalista y el gobierno se enfriaron.<sup>57</sup> Que así fuese se debió, en buena parte, a la emergencia de un movimiento popular en la ciudad de Córdoba. Más concretamente, cuando los rieles del Central Argentino finalmente llegaron a Córdoba en la primavera de 1870, los habitantes de la provincia, comerciantes, ganaderos y pequeños agricultores, esperaban grandes transformaciones pero pronto fueron defraudados. Los directores británicos de la empresa inmediatamente aumentaron las tarifas sobre el transporte de pasajeros y mercancías. Por lo tanto no fue sorprendente que unas semanas después de la inauguración las protestas se multiplicasen y que se celebrasen reuniones públicas en la ciudad para protestar contra los abusos de

la compañía.<sup>58</sup> Al mismo tiempo, algunos artículos comenzaron a circular en la prensa cordobesa sugiriendo la conveniencia de nacionalizar al ferrocarril.

Estas propuestas pronto se hicieron escuchar en los salones del Congreso Nacional. Varios senadores recordaron que, tanto Mitre como Sarmiento, habían invertido cuantiosas sumas de dineros públicos en el Central Argentino desde sus inicios en 1865. De hecho, entre esa fecha y 1870, el Ministerio del Interior había desembolsado aproximadamente dos millones de pesos para adquirir acciones de la empresa, además de concederle cerca de 200,000 hectáreas en tierras públicas y otorgarle subsidios anuales que ya totalizaban un millón de pesos.<sup>59</sup> A pesar de ello, ni Wheelwright, ni los demás directores extranjeros de la firma manifestaron su disposición a rebajar las tarifas.

Cuando la administración de Sarmiento decidió hacer públicos sus proyectos ferroviarios, en junio de 1870, quedaban pocas dudas que el único camino políticamente viable consistía en el control estatal sobre los nuevos ferrocarriles a construirse. El ministro de Hacienda, Gorostiaga, hizo notar que sin estas vías resultaba dudoso que la economía argentina pudiese lograr los niveles de prosperidad de los países capitalistas más avanzados, añadiendo

“Estamos conformes en que es más conveniente que esas grandes obras se ejecuten por cuenta de la Nación y no por empresas particulares (ya) que sería necesario formarlas con fuertes garantías y con grandes recompensas...”<sup>60</sup>

La cuestión clave entonces no era el control privado o estatal- pues ya se había decidido a favor de éste último- sino específicamente cómo reunir los dineros

requeridos. En general existía consenso que sería virtualmente imposible conseguir suficientes fondos en la Bolsa de Buenos Aires. Por consiguiente, el poder ejecutivo propuso que se emitiera un gran empréstito externo por valor de 30 millones de pesos fuertes (aproximadamente 6 millones de libras esterlinas) en los mercados europeos de capital. De esta enorme suma aproximadamente 60% se destinaría a proyectos ferroviarios estatales, 20% para obras portuarias y para la cancelación de algunos créditos impagos, y, finalmente, 20% para cubrir los gastos de colaboración, comisiones de banqueros, etc. (Véase Cuadro III).

En su conjunto la propuesta de un “préstamo para el desarrollo” fue aceptada por unanimidad en las Cámaras de Diputados y Senadores, pues aún los más acerrímos opositores del gobierno, como Nicasio Oroño, senador por Santa Fé, reconocían que la nueva transacción financiera representaba una ruptura, en cierto sentido radical, con el pasado, y en particular con el endeudamiento militar que había caracterizado a la administración de Mitre. Oroño hizo notar en el reciente que:

“Es sabido que las deudas casi todas de la República Argentina han sido contraídas para sostener guerras fratricidas. Ahora (el gobierno) piensa de otro modo, piensa que debe contraer esos empréstitos para hacer ferrocarriles...”<sup>61</sup>

Y luego añadió:

“Acepto ese empréstito en las condiciones que viene porque se destina por primera vez en la República Argentina al desarrollo de los intereses materiales del país...”<sup>62</sup>

A pesar del consenso acerca de los beneficios a obtenerse mediante empréstitos para el crecimiento económico (en contraste con préstamos para la guerra) existían ciertas discrepancias con respecto al destino de los fondos que se obtuvieran. Para un grupo de senadores encabezados por Araoz de Jujuy, el dinero debía utilizarse en primer lugar para estatizar el Ferrocarril Central Argentino y luego para financiar la construcción de **las** nuevas líneas.<sup>63</sup>

Tales propuestas incitaron al ministro de Hacienda a acusar a los legisladores disidentes de estar proponiendo medidas que violarían los derechos a la propiedad privada establecidas por la Constitución de 1853. Más pertinente y convincente fue su argumento que cualquier plan de nacionalización casi seguramente haría fracasar la negociación del empréstito externo.

El ministro Gorostiaga exclamó entonces:

*“No se podría ir con esa ley, señor presidente, a los mercados europeos, y mucho menos a la gran capital de los capitales del mundo, como se ha dicho de Inglaterra, a pedir capitales para venir a expropiar una propiedad en que los súbditos ingleses son los principales accionistas”.*<sup>64</sup>

El argumento era contundente y por consiguiente los senadores decidieron retirar su propuesta aunque no sin dejar constancia de sus protestas, ya relativamente moderadas.

Por último, quedaba pendiente la cuestión del monto del préstamo y de las condiciones a exigir por los banqueros encargados de la emisión. El gabinete opinaba que la colocación de los treinta millones de pesos en bonos debía ser

negociado con una fuerte firma bancaria de Londres, pero sin anunciar públicamente cual había de ser el precio mínimo aceptable al gobierno. El responsable de Hacienda sugirió que el método más eficaz consistiría en otorgarle poderes amplios al agente oficial de Argentina (que ya estaba en camino a la capital inglesa) para que pudiese determinar cual era la mejor oferta. Por otra parte, la poderosa casa de Baring Brothers ya le había advertido al ministro de Hacienda que si las autoridades argentinas deseaban colocar los bonos exitosamente, tendrían que proceder con la máxima discreción, tanteando a los diferentes bancos, y evitando cualquier pronunciamiento público que despertara la avaricia o, alternativamente, el temor de los inversos potenciales.<sup>65</sup>

Los legisladores no se opusieron a este argumento pero algunos criticaron el gran volumen del préstamo. El senador Oroño, por ejemplo, hizo hincapié en los peligros que presentaría una operación tan cuantiosa si no se podían invertir los fondos recibidos con rapidez y en la forma previamente designada. El caso del empréstito chileno de ferrocarriles del año de 1858 era ilustrativo:

los fondos habían obtenido en Londres pero fueron rápidamente absorbidos por un grupo de capitalistas chilenos, amigos o aliados del presidente Montt. El oro extranjero había servido para estimular al comercio local pero no contribuyó de manera significativa a la construcción ferroviaria. Ahora en 1870 en Estado argentino enfrentaba una situación semejante ya que no era probable que los seis millones de libras esterlinas pudiesen ser invertidos inmediatamente en los ferrocarriles programados. El senador Oroño observó:

“La oportunidad es la más brillante para hacer el empréstito y difícilmente se podrá encontrar otra mejor por el bajo interés del dinero en Europa... Pero en esta materia...la experiencia y la historia nos aconsejan ser muy discretos”.<sup>66</sup>

La “discreción”, sin embargo, no constituía la máxima prioridad de los dirigentes políticos en esa coyuntura. Lo urgente era aprovechar la fiebre especulativa en la Bolsa de Londres para obtener el oro requerido para implementar los ambiciosos proyectos de desarrollo que habían hecho presa de la imaginación de la élite argentina.

### **El destino de los fondos del Empréstito de Obras Públicas de 1871**

Cuando el agente oficial del gobierno argentino, Mariano Varela, comenzó a negociar los términos específicos del empréstito de obras públicas en la ciudad de Londres, recibió una carta de Sarmiento en la cual se le recomendaba que abriera discusiones con la casa bancaria de Thomson, Bonar. Ello ocurría en octubre de 1870, pero pocas semanas después Varela estaba celebrando conversaciones paralelas y secretas con por lo menos dos firmas londinenses adicionales Louis Cohen and Sons y Cristóbal Murrieta and Co.<sup>67</sup> Las negociaciones continuaron hasta abril cuando el contrato definitivo fue firmado con Murrieta. La noticia causó cierta sensación entre los círculos financieros de Europa y de Buenos Aires no sólo por el desplazamiento de los dos primeros “merchant banks” mencionados, sino sobre todo porque el gobierno no había preferido buscar los servicios de la

prestigiosa banca de Baring Brothers, la firma financiera que se había encargado de los anteriores empréstitos externos de Argentina. Pero la casa de Murrieta también tenía vínculos importantes con el gobierno argentino desde hacia algún tiempo, habiendo participado en el financiamiento del Ferrocarril Oeste de la Provincia de Buenos Aires (empresa estatal) desde 1860.<sup>68</sup>

Posiblemente el hecho de que la firma de Murrieta no fuese de las primeras del mercado londinense haya sido un factor que dificultara la venta de los seis millones de libras en bonos del empréstito argentino. En todo caso, Murrieta solamente pudo colocar tres millones de libras en 1871/72, después de lo cual las ventas amainaron.<sup>69</sup> En ellos influyó la crisis financiera internacional de 1873 que provocó una baja en las actividades bursátiles. En última instancia, los banqueros se vieron obligados a vender pequeñas parcelas de bonos argentinos durante toda la década, no siendo hasta 1880 cuando se vendió el último lote de los valores de este empréstito.

En la práctica, por lo tanto, tanto la recepción de los fondos del empréstito de 1871 como su desembolso efectivo tardaron mucho más tiempo de lo que se había estimado en un principio.<sup>70</sup> Para explicar cuales fueron los métodos empleados por las autoridades hacendarias argentinas para escalonar las operaciones financieras puede resultar conveniente prestar una atención especial al "ciclo de vida" del empréstito, o sea sus distintas etapas.

En la primera etapa- correspondiente a los años de 1871 y 1872- el gobierno recibió el grueso de los fondos del empréstito. De acuerdo con los

objetivos marcados por la ley de agosto de 1870, los dineros debían destinarse para la construcción de ferrocarriles estatales, la modernización de puertos y, en menor grado, la devolución de algunas deudas pendientes. (Véase Cuadro III). Sin embargo, desde fines de 1872, apenas se habían iniciado las obras públicas proyectadas. Por lo tanto el ministro de Hacienda resolvió que se utilizaran los dineros para cancelar un viejo préstamo otorgado por el Banco de la Provincia de Buenos Aires al gobierno nacional, colocando el oro restante en cuentas abiertas con varias instituciones bancarias de la capital. De acuerdo con el informe anual de 1872 (presentado al Congreso por el Ministerio de Hacienda), la mayoría de los fondos fueron depositados en el Banco de la Provincia a una tasa de interés del 5% anual, en bancos privados a 7%, y otra porción en letras de crédito a 8%. Un año más tarde el poder ejecutivo informaba que más de ocho millones de pesos fuertes seguían en las cajas del Banco de la Provincia.<sup>71</sup> El Estado, evidentemente, estaba recibiendo intereses sobre sus depósitos pero, al mismo tiempo, tenía que efectuar todavía mayores pagos a los tenedores de los bonos.

Durante los dos primeros años de vida del empréstito, por consiguiente, el oro de Londres no fue utilizado para financiar actividades productivas, sino que fue transferido para su custodia a las arcas de diversos bancos bonaerenses. De esta manera, tales instituciones financieras recibieron una tremenda inyección de capital de corto plazo que pudieran utilizar para incrementar sus operaciones ordinarias de crédito.<sup>72</sup>

Pero, eventualmente, el gobierno sí pudo comenzar a canalizar los ingresos externos hacia las obras públicas proyectadas, lo que constituía una segunda etapa en la vida del préstamo. La mayor parte del efectivo fue utilizado para la construcción de los ferrocarriles estatales. Más concretamente, las primeras partidas se destinaron al ambicioso proyecto del tendido del Ferrocarril Andino desde la provincia de Córdoba hasta la de Mendoza. Dos millones de pesos fuertes del préstamo se gastaron entre 1872 y 1874 en la construcción del primer tramo- que cubría el trayecto de Villa María a Río Cuarto- alcanzando unos 132 kilómetros. Una extensión de Río Cuarto a Villa Mercedes en la provincia de San Luis, iniciada en 1873, absorbió otros dos millones de pesos.<sup>73</sup> (Véase Cuadro III). En su conjunto para 1875, las dos secciones del "Andino" cubrían 254 kilómetros, siendo equipadas con varias locomotoras y varias docenas de vagones de pasajeros y de carga.

De acuerdo con los planes del Ministerio del Interior la línea debía seguir avanzando hacia al oeste para dar salida a la creciente producción agrícola y frutícola de Cuyo. Pero la grave crisis fiscal que sufrió el gobierno nacional, a principios de 1876, trajo el virtual congelamiento de las obras públicas en marcha. Por ello no sería sino hasta 1880 que las autoridades pudieron reemprender e impulsar la construcción del Andino para alcanzar su meta definitiva. Con el dinero proveniente de un nuevo empréstito, negociado en 1881 con banqueros e ingleses, los ingenieros y obreros argentinos lograron colocar los rieles que llegaron hasta San Luis en 1882, La Paz en 1883, Maipú en 1884 y las capitales de Mendoza y

San Juan en 1885. Al presidir la inauguración de la línea ya completada- después de 15 años de trabajos- el presidente Roca se refirió a la ciudad de Mendoza como “la Chicago Argentina”, añadiendo que el ferrocarril permitiría un gran aumento la exportación de vinos y frutas de esa región, “nueva tierra de Canaan que se abre a la inmigración y a los capitales argentinos y extranjeros”.<sup>74</sup>

El otro gran proyecto ferroviario estatal iniciado con los fondos provenientes del empréstito de 1871 fue la construcción de la ruta denominada “Central Norte” que unió a las ciudades de Córdoba y Tucumán. Iniciada en 1872, se llevó a cabo bajo la dirección del contratista Telfener (un empresario y aristócrata de origen austriaco) cuya empresa trajo docenas de técnicos y obreros especializados de Europa para realizar los trabajos, aunque el trazado básico fue efectuado por miembros de la Oficina Nacional de Ingenieros. El gobierno financió el conjunto de las obras entregando al contratista una mitad de los fondos en efectivo y la otra mitad en bonos del empréstito.<sup>75</sup> A su vez, Telfener entregó los títulos a varias firmas financieras para que procedieran a venderlas en la Bolsa de Londres. Con ese dinero, la empresa pudo adquirir el equipo esencial que requería para la puesta en marcha del ferrocarril: rieles, materiales para puentes, locomotoras, vagones, etc. Para mediados de 1875 la vía ya había llegado a Tucumán, siendo la línea ferroviaria más larga de la nación (547 kms.).

Poco después de concluida la obra, el influyente periódico, el London Times, atacó al conde Telfener, sugiriendo que había robado ingentes cantidades de dinero merced al contrato. Esta difamación, sin embargo, no tenía fundamento

pues- como ha señalado Scalabrini Ortiz- una comisión oficial realizó una detallada investigación a raíz de las denuncias levantadas y encontró que el contratista había cumplido al pie de la letra con las estipulaciones acordadas con el gobierno.<sup>76</sup> La crítica británica parecía obedecer a los recelos de las compañías privadas ferroviarias (de capital inglés) que habían comenzado a operar en el Río de la Plata, pues temían los avances del Estado en este terreno.

No había dudas: El establecimiento de esta poderosa empresa estatal abría una parte del centro/norte del país al desarrollo capitalista. Y sobre esta línea troncal el subsiguiente régimen presidencial de 1880-86 había de construir una espesa red de ramales que alcanzarían al conjunto de los distritos más productivos de la región. Así lo había previsto el plan original de 1870 y así lo previó el presidente Avellaneda en su mensaje oficial de 1877:

“Este hecho (la inauguración del Ferrocarril Córdoba-Tucumán) es el acontecimiento capital de los últimos tiempos, por sus efectos sociales y económicos que empiezan ya a sentirse. Los habitantes del norte de la República han quedado aproximados en diez o doce días a las ciudades comerciales del litoral que proveen con las mercaderías extranjeras a la mayor parte de sus consumos, y los valiosos productos de aquella región de la República se encuentran a su vez en posesión de nuevos mercados...”<sup>77</sup>

Por último, cabe agregar que los fondos restantes del Empréstito de Obras Públicas- unos cinco millones de medio de pesos fuertes- tuvieron un destino bastante distintivo del que se ha proyectado originalmente. De acuerdo con la legislación de 1870, algo más de cuatro millones debían utilizarse para la modernización de los puertos de Buenos Aires y Rosario. En la práctica, apenas

medio millón se desembolsaron para este fin mientras que casi 4 millones se gastaron en la compra de armamento en Europa. (Véase Cuadro III). Era éste el precio que había que pagar por el progreso!

### **Reflexiones finales**

En resumidas cuentas, el Empréstito de Obras Públicas de 1871 resultó una transacción financiera cara, pero no improductiva. Sus principales defectos fueron dos. En primer lugar, el largo plazo que ocuparon tanto la recepción como la inversión de los fondos implicó fuertes gastos financieros sobre capitales que no produjeron beneficios sino hasta algunos años más tarde. En segundo lugar, el propósito original de utilizar una porción de los fondos en obras portuarias quedó desvirtuado ya que se desembolsaron principalmente para finalidades militares. Pero también fue cierto que la mayor parte del oro extranjero recibido sirvió para la realización de una serie de importantes proyectos ferroviarios bajo las administraciones de Sarmiento y Avellaneda.

El volumen de fondos invertidos en el sector ferroviario demostró con claridad que éste se había convertido en el ámbito prioritario de los programas de desarrollo económico del Estado argentino. Las cifras de inversión estatal en infraestructura económica así lo indican, aunque variaron sustancialmente de año en año; antes de 1870 no alcanzaban a 5% de los gastos totales del gobierno nacional; entre 1870 y 1875 la inversión ascendió hasta cerca de 20% de los

desembolsos globales; pero luego de la crisis internacional tendió a decaer ya que entre 1876 y 1880 bajó a poco menos de 10%.<sup>78</sup>

Sin embargo, la nueva tendencia era manifiesta: la promoción del desarrollo económico se había convertido en una de las prioridades de las funciones del Estado argentino. Tales logros, como ya se han sugerido, constituyeron precedentes fundamentales para la administración del general Roca, (1880-1886) cuyos programas de expansión económica se asentaron, por lo tanto, en bases ya sólidamente establecidas.

---

<sup>1</sup>En el caso argentino resulta curioso constatar que existe un mayor número de estudios detallados sobre las finanzas estatales de la primera mitad del siglo XIX que sobre la segunda mitad. Para el período de 1800-1850, véase por ejemplo, Miron Burgin, The Economic Aspects of Argentine Federalism, 1820-1852 (Nueva York, 1946); Tulio Halperín, Guerra y finanzas en los orígenes del Estado argentino 1791-1850, (Buenos Aires, 1982); Juan Carlos Vedoya, La verdad sobre el empréstito Baring (Bueno Aires, 1971); y Sergio Bagú, El plan económico del grupo rivadaviano (1811-1827) (Buenos Aires, 1966).

<sup>2</sup> El ejemplo más relevante posiblemente sea el reciente trabajo del sociólogo Oscar Oszlak, La formación del Estado argentino, (Buenos Aires, 1982).

<sup>3</sup> Véase, entre otros, los trabajos de Steven Topik, The Political Economy of the Brazilian State, 1889-1930, (Austin, Texas, 1987); Heraclio Bonilla, Guano y burguesía en el Perú (Lima, 1974); y Linda Alexander Rodríguez, The Search for Public Policy: Regional Politics and Government Finances in Ecuador, 1830-1840 (Los Angeles, 1986).

<sup>4</sup> Por ejemplo, Oszlak llega a afirmar en una oportunidad que el Estado argentino del siglo XIX se encargó de "crear, transformar, promover y ...ensamblar los diferentes factores de la producción, regulando sus relaciones". Ello sugiere una imagen equivocada de un Estado casi omnipotente. Oszlak, op. cit. P. 141.

<sup>5</sup> Jean Bouvier, "Histoire financière et problèmes d'analyse des dépenses publiques", Anales E.S.A. no. 2, (marzo-abril, 1978), pp. 207-215.

<sup>6</sup> Un excelente trabajo en este sentido es el de José Carlos Chiaramonte, Nacionalismo y liberalismo económicos en Argentina, 1868-1880, (Buenos Aires, 1971).

<sup>7</sup> En el caso argentino se ha prestado particular atención a la implementación de políticas monetarias: A.G. Ford, El patrón oro, 1880-1914. Inglaterra y Argentina (Buenos aires, 1966); J. H. Williams, Argentine International Trade under Inconvertible Currency, 1880-

---

1900 (Cambridge, Mass. 1920); H. Cuccorese, Historia de la conversión del papel moneda en Buenos Aires (1861-1867) (La Plata, 1959). Sobre la implementación de políticas arancelarias véase Chiaramonte, op. cit, y Carlos Díaz Alejandro, Ensayos sobre historia económica argentina (Buenos Aires, 1975).

<sup>8</sup> Sobre el tema específico del financiamiento estatal del desarrollo económico hay pocas muestras en la bibliografía histórica argentina. Para el período 1860-1890 quizá las obras más útiles sigan siendo las de Alberto Martínez, El presupuesto nacional (Buenos Aires, 1890), y la Eteocle Lorini, La República Argentina e i suoi migliori problemi di economia e di finanza, (Roma, 1902-1910).

<sup>9</sup> A fines de la década de 1890 se llevó a cabo una importante reforma administrativa a partir de la cual se desdoblaron las principales funciones económicas del Ministerio del Interior en dos nuevos ministerios: el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Agricultura y Ganadería.

<sup>10</sup> Véase Barbara Tenenbaum, "Humboldt's Heirs: Development Planning in Mexico under the Reforma and the Empire", paper presentado al X Congreso del Latin American Studies Association.

<sup>11</sup> Para el caso brasileño véase la discusión acerca de las consecuencias del decreto fundacional del 16 de febrero de 1861 en Relatorio da Reparticao dos Negocios da Agricultura, Comercio e Obras Públicas, (Río de Janeiro, 1861). En el caso venezolano véanse los comentarios acerca de la importancia del decreto del 24 de agosto de 1874 por el cual se organizó el ministerio correspondiente en Memoria del Ministerio de Fomento (Caracas, 1876). Sobre Guatemala véase la reciente monografía de David McGreery, Desarrollo económico y política nacional; el Ministerio de Fomento de Guatemala, 1871-1885 (Guatemala, 1982).

<sup>12</sup> Para información detallada sobre el caso chileno véase la "Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento del Interior presenta al Congreso Nacional" (1839) contenido en el volumen Documentos Parlamentarios, Discursos de Apertura, Memorias Ministeriales, correspondientes a la Administración Prieto (1831-1841), (Santiago de Chile, 1858), vol. I, pp. 99-100.

<sup>13</sup> Tulio Halperín Donghi, Proyecto y construcción de una nación: Argentina, 1846-1880 (Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1980) p. LXXIX.

---

<sup>14</sup> Véase, por ejemplo los textos de Mitre, Hernández y Alberdi recopilados en Halperín, op. cit. (1980).

<sup>15</sup> La preocupación central del gobierno de Rosas en la provincia de Buenos Aires fue siempre la militar como se demuestra detalladamente en Halperín, op. cit (1982).

<sup>16</sup> Curiosamente las diferencias ideológicas referidas no llevaron en la práctica a conflictos profundos en la implementación de las políticas económicas de la Confederación. Para una confrontación de las propuestas formales de reformas económicas véase Juan Bautista Alberdi, Sistema económico y rentístico de la Confederación argentina (Buenos Aires, 1985? 4) y Mariano Frangueiro, organización del crédito (Santiago de Chile, 1850), de la cual existe una reedición en Gregorio Weinberg, Marino Fragueiro, Pensador Olvidado, Buenos Aires, 1958).

<sup>17</sup> Sobre la historia temprana del Ferrocarril Oeste véase Eduardo Zalduendo, Libras y rieles (Buenos Aires, 1975) pp. 264-283. Sobre el Banco de la Provincia véase O. Garrigós, El Banco de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, 1873).

<sup>18</sup> Para el texto del discurso de Sarmiento véase los Diarios de Sesiones del Congreso, alternativamente, D.F. Sarmiento, Obras (Buenos Aires, 1920), vol. 50.

<sup>19</sup> Véase los detallados comentarios de Vélez en la Memoria del Ministerio del Interior (1869), pp. 7-14.

<sup>20</sup> Memoria del Ministerios del Interior (1871), p. XI.

<sup>21</sup> Para un muy apretado resumen de sus funciones véase Oszlak (1982), p. 159.

<sup>22</sup> Para detalles véase Memoria del Ministerio del Interior, (1863-1866) y la lista de **subreparticiones** enumeradas en las Memorias del ministerio de Hacienda de los mismo años, en las secciones de las "cuentas de inversión".

<sup>23</sup> Sobre el funcionamiento electoral en períodos posteriores véase Natalio Botana, El orden conservador, La política argentina entre 1880 y 1916 (Buenos Aires 1979).

<sup>24</sup> A título de ejemplo puede citarse la opinión del Inspector de Postas y Caminos del Oeste, Irineo Vega, quien señalaba en 1865: "aproximar la capital de la República las relaciones que hoy existen a distancias remotas es una medida política que por sí sola se recomienda, pues así

---

se hace efectiva la acción del Gobierno”, Memoria, Ministerio del Interior, (1865).

<sup>25</sup> Para una descripción de la importancia del ferrocarril y del telégrafo en la lucha contra las poblaciones indígenas véase Colin Lewis, “La consolidación de la frontera argentina a fines de la década del 70; los indios Roca y el ferrocarril” en G. Ferrari y E. Gallo eds., La Argentina del 80 al centenario, (Buenos Aires, 1980), pp. 469-496.

<sup>26</sup> No intentaremos aquí un análisis del “Departamento de Agricultura” ni del “Consejo de Inmigración” ambas de las cuales comenzaron a tener cierta efectividad desde los años de 1870 pero con presupuestos mucho más reducidos que los de las reparticiones encargadas de comunicaciones y transportes. Véase nuestro Cuadro I al respecto. Para el primer informe escrito sobre el Departamento de Agricultura puede consultarse la Memoria del Ministerio del Interior (1874), p. XLV.

<sup>27</sup> Sobre las comunicaciones en esta época véase Walter Bose, “Historia de las comunicaciones” en Academia Nacional de Historia, Historia Argentina Contemporánea, (Buenos Aires, 1966), vol. 3, pp. 575-655. Para una escueta pero detallada descripción del funcionamiento de los servicios de correos bajo la Confederación véase Moussy (1860), vol. II, pp. 569-571. Debe añadirse que la misma empresa que se había encargado de las diligencias de correo en el Interior durante la Confederación- “Las **Mensajerías** Nacionales” (establecida en 1854)- disfrutaba de esta concesión en 1864. Cinco años más tarde en 1869 el Ministro del Interior, Vélez Sarsfield informaba al Congreso que el empresario Pedro Ramayo era el encargado de administrar esta empresa. Para detalles véase Memoria del Ministerio del Interior (1864), pp. XLI-LII, (1869) pp. 11-12.

<sup>28</sup> Para el texto de la ley de Correos véase Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados (1866) p. 406. Para información detallada sobre el servicio de correos en ese año véase la Memoria del Ministerio del Interior (1866), pp. 308-380.

<sup>29</sup> Para detalles acerca de los contratos de correos durante estos años véanse Memorias del Ministerio del Interior (1873) pp. 31-38 y (1874) pp. XXV-XXXI, y el anexo “correos”, pp. 330-395.

<sup>30</sup> Para una excelente reseña estadística véase Memoria del Ministerio de Hacienda (1876) sección I, Parte I, p. XI.

---

<sup>31</sup> Durante los años de 1863-67 el promedio de las apropiaciones de fondos por el Congreso para subsidios a las compañías denominadas “**mensajerías**” alcanzaron un promedio de 30,000 pesos fuertes por año, subiendo a cerca de 60,000 pesos en 1873/74 para mayor información véase Estadística del Comercio y de la Navegación de la República Argentina, correspondiente al año de 1883 (Buenos Aires, 1884) pp. 290-97.

<sup>32</sup> La creación del puesto de Inspector General de Telégrafos fue ratificada por ley 350 del 6 de octubre de 1869 en el Senado y el 7 de octubre en la Cámara de Diputados. Para información sobre contratos aprobados inmediatamente después véase la discusión breve acerca de las leyes 353 y 359 del 7 y 9 de octubre en el Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados.

<sup>33</sup> Los bonos internos llamados “acciones de puentes y caminos” fueron autorizados por las leyes 61 y 362 de los años 1863 y 1869 respectivamente. Pero la venta de tales bonos no comenzó hasta 1869. El procedimiento normal consistió en que el Ministerio del Interior pagaba a los contratistas de telégrafos con bonos de vez de líquido. Entre estos contratistas los más destacados fueron las firmas E. A. Hopkins, Fusoni Hermanos y A.N. Rojo; ellos luego vendían los bonos a través de intermediarios financieros en las bolsas de Buenos Aires y Rosario. Para información precisa sobre las emisiones anuales de estos bonos entre 1869 y 1874 véase Memoria del Ministerio de Hacienda (1874), pp. 105-106.

<sup>34</sup> Para detalles sobre la cuenta de telégrafos abierto con Murrieta véase por ejemplo, la información en Memoria del Ministerio de Hacienda (1874) Anexo A., p. 236.

<sup>35</sup> Lewis op. cit., p. 489.

<sup>36</sup> Un testimonio elocuente de ello se encuentra en las palabras del Ministro del Interior del año de 1875: “El Gobierno encuentra en él (el telégrafo) al mismo tiempo un poderoso auxiliar del orden y la paz. La rapidez con que fue vencida la última rebelión lo prueba evidentemente, pues allí donde llega el hilo eléctrico Memoria del Ministerio del Interior (1875), p. XVII.

<sup>37</sup> El ministro del Interior, Vélez Sarsfield, sintetizaba esta aspiración en su informe de 1869 señalando: “Abrir caminos; facilitar el tráfico y la comunicación; abreviar las dificultades que la distancia, ese enemigo

---

constante del progreso, pone al desarrollo comercial e industrial de las poblaciones, ha sido el punto objetivo de mis labores..."Memoria del Ministerio del Interior, (1869, p. 8.

<sup>38</sup> Sobre el transporte en la primera mitad del siglo XIX véase Ramón Carcano, Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina, (Buenos Aires, 1893), y los interesantes comentarios del ministro Rawson del año de 1863 citados en Oszlak, op. cit. pp. 137-138.

<sup>39</sup> Memoria del Ministerio del Interior, (1864), pp. XXXII-XXXIII.

<sup>40</sup> No conocemos ningún estudio histórico de la Oficina Nacional de Ingenieros a pesar del rol clave que jugó como supervisor técnico y administrador de la mayor parte de las obras públicas de los años '70 y principios de los '80. La Oficina fue establecida por la ley 325 aprobada por la legislatura nacional en septiembre de 1869.

<sup>41</sup> Memoria del Ministerio del Interior (1878), p. 201.

<sup>42</sup> Las responsabilidades del Departamento incluían: 1) construcción y conservación de caminos; 2) supervisión de ferrocarriles nacionales; 3) telégrafos civiles estatales; 4) obras hidráulicas; 5) otras obras públicas. Memoria del Ministerio del Interior (1878), p. 201. De acuerdo con la Memoria del Ministerio de Hacienda, "Cuenta de Inversión" (1878), p. 49, el Departamento de Ingeniero contaba en ese año con 13 ingenieros y 6 ayudantes de ingenieros, cifra que aumentó en años posteriores. Entre los demás ingenieros nacionales de los años 70 pueden citarse a Dahlquist, Huber, White, Stavelius, Dumesnil, Tapia, Stabile, Bovio, Pelleschi y Castilla. Sobre su actuación consúltese la Memoria del Ministerio del Interior (1871, 72, 73, 74 y 78).

<sup>43</sup> Para información sobre contratos de caminos y puentes véase Memoria del Ministerio del Interior (1873), pp. 39-51 y (1874), pp. 33-38.

<sup>44</sup> Algunos datos sobre los contratos de Carranza pueden encontrarse en los informes anuales del Ministerio del Interior, por ejemplo en el de 1873, pp. 34, 40, 44. Para mayor información sobre el personaje véase Armando Bazan, "Reflexiones sobre la historia contemporánea de Catamarca", Boletín de la Academia Nacional de Historia, vol. XLV (Buenos Aires, 1972) y Raúl E. González, "Don Adolfo Esteban Carranza, el Wheelwright de Catamarca", en Primer Congreso de Historia de Catamarca, vol. III, (Catamarca, 1966).

---

<sup>45</sup> Memoria del Ministerio de Hacienda (1876), Parte I, pp. XI-XIII.

<sup>46</sup> Los Subsidios presupuestados para las compañías de navegación fueron los siguientes (en pesos fuertes):

1863 61,000	1868 83,000	1873 43,000
1864 61,000	1869 58,000	1874 43,000
1865 69,000	1870 45,000	1875 -
1866 57,000	1871 70,000	1876 -
1867 80,000	1872 43,000	1877 -

Fuente: Estadística del Comercio y de la Navegación de la República Argentina, correspondiente al año de 1883, (Buenos Aires, 1884), pp. 290-297.

<sup>47</sup> Sarmiento inclusive le escribió al famoso promotor del Canal de Suez, Lesseps, para obtener su opinión sobre la modernización de los puertos del Río de la Plata. Posteriormente el presidente argentino presionó para que se aprobaran los proyectos presentados por el ingeniero británico Bateman para el puerto de Buenos Aires.

<sup>48</sup> El análisis más detallado de las políticas ferroviarias iniciales se encuentra en Raúl Scalabrini Ortiz, Historia de los ferrocarriles argentinos, (Buenos Aires, 1974, 6° ed.); y en Zalduendo, op. cit.

<sup>49</sup> Sobre la inversión estatal en ferrocarriles en Australia véase Noel G. Butlin, "Colonial Socialism in Australia, 1850-1900" en Hugh Aitken, ed. The State and Economic Growth (Nueva York, 1959). Para una visión general de la política ferroviaria en varios países contemporáneos véase Henry Parry, Governments and Railways in the 19th Century (Londres, 1965).

<sup>50</sup> Nos referimos al Ferrocarril Oeste (ets. 1857) que era propiedad del gobierno de la provincia de Buenos Aires; el Ferrocarril Gran Sur (1862) y el Ferrocarril Buenos Aires-Campana (1863), ambos de propiedad británica, y el Ferrocarril Central argentino (1865), empresa mixta, en la cual participaban como accionistas el gobierno argentino y capitalistas argentinos y británicos.

<sup>51</sup> Para el texto íntegro de la ley de inspecciones de ferrocarriles véase Diario de Sesiones, Cámara de Diputados, (1872), pp. 894-899.

<sup>52</sup> Sobre el Ferrocarril Central Argentino véase Scalabrini Ortiz, op. cit., pp. 118-155; Zalduendo, op. cit. Pp. 286-302; Lewis op.cit., pp. 55-68;

---

y Alberdi, La vida y los trabajos industriales de William Wheelwright en la América del Sur, (París, 1876).

<sup>53</sup>Sarmiento, Obras, vol. 50, p. 375.

<sup>54</sup> Diario de Sesiones, Cámara de Senadores, (1862), p. 186.

<sup>55</sup> Para detalles véase Scalabrini Ortiz, op. cit., pp. 287 y ss.

<sup>56</sup> Diario de Sesiones, Cámara de Senadores, (1870), p. 40.

<sup>57</sup> Para una interpretación algo parcial de las relaciones entre Wheelwright y el gobierno véase Alberdi, op. cit., pp. 225-228.

<sup>58</sup> El senador Araoz observó que la protesta popular fue tan virulenta que eventualmente la empresa ferroviaria se vio obligada a reducir sus tarifas de 22 a 16 pesos por tonelada de mercancía transportada entre Rosario y Córdoba. Diario de Sesiones, Cámara de Senadores, (2 de junio, 1870), p. 40.

<sup>59</sup> Los datos son de Scalabrini Ortiz, op. cit., p. 149, pero deben ser comparados con la información reunida en los informes anuales del Ministerio de Hacienda.

<sup>60</sup> Diario de Sesiones, Cámara de Senadores, (1870), p. 326.

<sup>61</sup> Ibid. p. 321.

<sup>62</sup> Ibid. p. 333.

<sup>63</sup> En caso de no proceder a la nacionalización, Araoz sostuvo que: "el comercio de media República va a quedar tributario del Ferrocarril Central Argentina y sometido a sus caprichos". Diario de Sesiones, Cámara de Senadores, (1870), p. 353.

<sup>64</sup> Ibid. p. 351.

<sup>65</sup> Ibid. pp. 330-331.

<sup>66</sup> Ibid. P. 324.

<sup>67</sup> Información detallada sobre estas transacciones pueden encontrarse en "Empréstito de 1871", Carpetas no. 2095 y 2096, Archivo de la Deuda Pública Externa de Argentina (Ministerio de Economía).

<sup>68</sup> Sobre las transacciones de Murrieta con el Ferrocarril Oeste véase Zaldueño (1975), p. 285. Para otros detalles sobre sus vínculos a las finanzas provinciales véase Memoria del Departamento de Hacienda, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, (1871), pp. 204-05 y el anexo II del mismo informe titulado "Informe de la Comisión de Aguas Corrientes".

<sup>69</sup> El precio inicial de la emisión en 1871 fue de 89,5%. Después de gastos ello implicaba que el gobierno cobraría un neto de 86,5% del

---

valor nominal de los bonos. Pero después de 1873 las proporciones recaudadas se redujeron debido a la caída de los precios en la Bolsa. Véase Alberto de Guerrico, Finanzas argentinas. Estudios e ideas sobre nuestros empréstitos externos. (Buenos Aires, 1886); y H. E. Peters, The Foreign Debt of the Argentine Republic, (Baltimore, 1934).

<sup>70</sup> Para información adicional véase H.J. Cuccorese. "El empréstito inglés para obras públicas, Contribución a la historia financiera de la presidencia Sarmiento" en Humanidades, t. XXXVII, no. 2, (La Plata, 1961).

<sup>71</sup> Véase información en Memoria del Ministerio de Hacienda, (1873), pp. 24-29 y (1874), pp. 31-32 y Anexo B. También consúltese Cuccorese (1961), p. 271.

<sup>72</sup> Véase Chiaramonte, (1971), pp. 110-120.

<sup>73</sup> Sobre el financiamiento del Andino véase Memoria del Ministerio de Hacienda, (1875), p. LVII y p. 223.

<sup>74</sup> Citado en William Fleming, "Mendoza y el desarrollo de la red ferroviaria nacional entre 1854 y 1884" Investigaciones y Ensayos, no. 23, julio-diciembre, de 1977, (Buenos Aires).

<sup>75</sup> La inversión anual del Ministerio del Interior en la línea Córdoba-Tucumán fue aproximadamente la siguiente: 1872-120,000 pero fuertes; 1873-484,000; 1874-3,400,000; 1875- 3,700.000; 1876-1,300.000. Véase información en Memoria del Ministerio de Hacienda, (1872), p. 135; (1873) p. XXIX; (1874), Anexo B "Empréstito de Obras Públicas", pp. 2-3; (1875), p. LVII; (1876), V, pp. 82-83.

<sup>76</sup> Scalabrini Ortiz, op. cit., (1974), pp. 212-213.

<sup>77</sup> Citado en Scalabrini Ortiz, op. cit., (1974), pp. 211-212.

<sup>78</sup> Calculado en base a datos de las "Cuentas de Inversión" de las Memorias del Ministerio de Hacienda, (1862-1880) y en especial los excelentes resúmenes en la Memoria de 1876, Sección I, pp. LXXXV-C, y en la Memoria de 1880, pp. LXI-LXXV.