

LOS FERROCARRILES DE ENTRE RIOS DURANTE LA PRESIDENCIA SARMIENTO

ANTECEDENTES

En 1869 se presenta ante el gobierno nacional un antiguo comerciante de Buenos Aires, Pablo Montravel, proponiendo construir con capitales propios y en consorcio con otros accionistas un ferrocarril que uniría Concordia con Mercedes.

Tanto el momento político porque atravesaba la provincia como el estado y porvenir económico de la zona eran propicios para el éxito de la empresa. Concordia era uno de los principales centros de actividad comercial y allí se concentraban los productos que venían desde Corrientes para ser transportados por el Uruguay. Las estadísticas demuestran que el monto del comercio en el año 1868 ascendió a \$F 1.768.990, mientras la aduana de Gualeguaychú alcanza 1.761.068 y ambas son superadas por la de Gualeguay con \$F 2.069.964 y la capital, Uruguay, tiene 544.375 \$F. En ese mismo año llegaron de ultramar 22 buques con 4.976 toneladas y salieron 17 con 3.741 toneladas, más o menos las mismas cantidades corresponden a los años anteriores. Pero el movimiento mayor del puerto es por ese entonces de barcos de cabotaje, por ejemplo, en el año 1864 entraron a Concordia 422 embarcaciones, claro que en esa misma fecha recibe Gualeguaychú 829 y C. del Uruguay 583 y en los años subsiguientes el movimiento es más o menos uniforme. En 1868 llegaron 300 buques de cabotaje con 6.927 toneladas y salieron 319 con 6.875 (1).

Por el norte, no obstante, el comercio se efectuaba con grandes dificultades, cortadas las comunicaciones naturales por los saltos de agua del río Uruguay, que existen a la altura de Concordia. Estos saltos impedían un intercambio intenso y barato con Brasil, Paraguay, N.O. uru-

(1) Importación y exportación por las aduanas de:

<i>Gualeguay</i>	<i>Concordia</i>	<i>Gualeguaychú</i>	<i>C. del Uruguay</i>	<i>Año</i>
1.452.247 \$F	sin datos	1.828.369 \$F	932.602	1864
1.244.541 ..	2.065.358 \$F	1.293.329 ..	738.052	1865
1.450.370 ..	1.648.399 ..	2.476.513 ..	522.209	1866
1.930.464 ..	1.800.458 ..	1.567.775 ..	620.937	1867
2.069.964 ..	1.768.990 ..	1.761.068 ..	544.375	1868

Registro estadístico de la República Argentina, año 1868. Buenos Aires, 1871.

guayo y con el propio norte argentino ⁽²⁾. Quedaba así frenado el progreso de una extensa zona económicamente capaz de un inmediato y amplio adelanto. Sólo el ferrocarril podía llevar el progreso a Corrientes y en el futuro a Misiones, convirtiendo esa riquísima zona en un ente económico acorde con su posición y potencialidad natural. Las líneas férreas extenderían a la población laboriosa y a los hombres de empresa hacia el norte. Más adelante, ya realizado el proyecto que salvaría los saltos que obstaculizaban la navegación del río, otros ferrocarriles empalmarían con éste, transformando a Entre Ríos y a toda la mesopotamia en una zona excepcionalmente rica.

Antes de que se diera comienzo a la obra, en momentos en que ya era conocido el proyecto del ferrocarril del Este, no faltaron propuestas y algunos vaticinios respecto a su porvenir, elevados a los gobiernos de la nación y provincia. Uno de estos proyectos fue el presentado por la sociedad de N. Oroño y Cía. Proponían unir con vía férrea la capital con Paraná, pasando por Tala y Nogoya. Otro fue presentado al gobierno por una sociedad inglesa, pretendía unir las ciudades y poblaciones comerciales acortando las distancias entre Rosario y las localidades del litoral santafecino con las del río Uruguay; además, se proponía acercar las poblaciones del interior de la provincia uniéndolas por vías cortas con los pueblos cercanos a Buenos Aires y otras poblaciones del Río de la Plata. Completaría esta obra con algunos puentes, canalizaciones y muelles para facilitar las tareas de carga y descarga. Otra compañía, también inglesa, proponía construir un ferrocarril, pero por cuenta del gobierno de Entre Ríos ⁽³⁾.

Por su parte, el gobierno nacional demostró su interés por Misiones, zona que hasta el momento permanecía muy descuidada, y el ministro del Interior, Uladislao Frías, solicitó a Leopoldo Pellegrini, persona muy versada por sus conocimientos de esos lugares, que redactara un informe en el que expusiese lo que le había manifestado verbalmente en una audiencia que le fuera concedida, donde solicitó se prolongara la línea del ferrocarril del Este hasta Paso de los Libres. Manifiesta Pellegrini, que si el ferrocarril se hace partir de Concordia y llegar hasta Monte Caseros es, sin duda, con dos objetivos: atraer el comercio de Misiones y Corrientes hacia Concordia y hacer de este puerto otro Rosario. El tratará de demostrar que la línea férrea no logrará cumplir con este cometido si no se la extiende hasta Paso de los Libres. En efecto, desde Monte Caseros hasta este último punto existen zonas de bajantes llamadas "cachociras" donde en determinado período del año es imposible la navegación aun por barcos de muy poco calado. Desde Paso de los Libres el Uruguay vuelve a ser navegable por un trayecto de 35 leguas. De no efectuarse la prolongación solicitada, resultará imposible atraer el comercio de las Misiones argentinas y brasileñas a los puertos

(2) *Memoria del Ministerio del Interior de la República Argentina presentada al Congreso Nacional de 1864*. Buenos Aires, 1864, pág. XXVIII.

(3) *Memoria del Ministerio General de la Provincia de Entre Ríos*. Año 1871. Buenos Aires, 1872, pág. XX-XXII.

argentinos utilizando el ferrocarril del Este, por cuanto los orientales construían en ese momento, con bastante premura, un ferrocarril desde el Salto hasta Santa Rosa, población ubicada frente a Monte Caseros, lo que representaba una evidente amenaza competitiva.

Hasta ese momento las Misiones se comunican con el Plata o por la costa argentina hasta Concordia o por el lado oriental, Brasil y Uruguay, hasta el Salto. Como durante la presidencia de Mitre se construyó un buen camino desde Misiones hasta Paso de los Libres y el servicio de balsas para el cruce de los arroyos era bastante eficaz, casi todo el tráfico comercial de ambas márgenes del Uruguay se hacía por esta vía, pero en esos momentos el descuido del mismo había hecho que se desviara la ruta comercial y todos los productos circulaban por la ruta oriental. Resultaba, pues, evidente que al construirse dos vías paralelas, una argentina y otra uruguaya, el tráfico comercial no se desviaría de su antigua ruta y continuaría por la zona oriental como hasta ese momento se hacía. Sólo se salvará este inconveniente si el gobierno nacional prolonga la vía hasta Paso de los Libres, porque en esta forma, se atraería el comercio de una amplísima zona brasileña, argentina y paraguaya, abarcando el valle del río Uruguay en una superficie de tres mil leguas cuadradas y con una población de 120.000 habitantes.

Señala, además, Pellegrini la importancia de Paso de los Libres, primera población argentina en la frontera con Brasil y situada frente a un importante punto como es Uruguayana. En esos momentos el gobierno de Brasil ha comenzado los estudios para la construcción de una vía férrea y otra telegráfica que, desde Porto Alegre debe atravesar Río Grande y llegar a Uruguayana. Existía la posibilidad de que si se concluía esa línea el ferrocarril brasileño pudiera entroncarse con otra argentina en Paso de los Libres, y tener así la mesopotamia comunicación directa con el Atlántico. Agrega luego el informante,

“que causa tristeza el ver que este desgraciado territorio de Misiones tan bien dotado por la naturaleza por su situación, por su clima y su feracidad, sea tan abandonado por los hombres que mientras la República toda está cruzándose de telégrafos, de vías férreas, de puertos y de inmigrantes, sólo las Misiones yacen olvidadas, y los únicos que reconocen las inmensas ventajas que proporcionan estas tierras, son los súbditos del vecino Imperio que sin exagerar son ya dueños de una mitad de los campos de Misiones y forman una tercera parte de su población.”

Este informe pasa luego a la Oficina de Ingenieros, la que corrobora las afirmaciones del mismo, señalando especialmente la importancia de Paso de los Libres por su ubicación frente a Uruguayana, ciudad brasileña de fuerte comercio que podrá aprovechar la vía férrea argentina por medio de la cual los productos de esa nación se introducirán en la mesopotamia en intercambio con los nuestros y viceversa (4).

(4) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. (En adelante, A. G. N.) MINISTERIO DEL INTERIOR. (En adelante, M. del I.), Leg. 5, año 1872. Leopoldo Pellegrini a Uladislao Frías. Paso de los Libres, 24 de octubre de 1872. Pompeyo Moneta a Exmo. Señor. Oficina de Ingenieros. Buenos Aires, 8 de noviembre de 1872.

De singular importancia y con sólidos fundamentos es el proyecto presentado al congreso nacional por Luis D'Abreu Bulhoes y Cía. Este sugiere la construcción de un ferrocarril que deberá partir de uno de los puertos sobre el río Paraná y que atravesando Corrientes alcanzará la costa del Uruguay para proseguir cruzando Misiones desde Santo Tomé a la Candelaria, lo que a su criterio "sería la arteria constructora de la vida y la riqueza que realizaría las promesas a esa porción de nuestro país". Resultan muy interesantes las razones en las que fundamenta su proyecto Luis D'Abreu, porque la línea por él proyectada serviría para proteger la soberanía nacional en el territorio de Misiones. En forma semejante al informe de Leopoldo Pellegrini, aunque con diferente objetivo, señala la necesidad de acercar los productos argentinos de la mesopotamia a la costa limítrofe con Brasil para aprovechar la línea Porto Alegre-Uruguayana y vender los mismos al Imperio o sacarlos al exterior. Pero este proyecto tiene mayor amplitud y plantea, además, la posibilidad de acercarse al Paraguay donde mucho se estima la producción del Alto Paraná y donde también, en esos momentos, se proyecta construir un ferrocarril de Asunción a Paraguarí hasta Villa Itapúa. De construirse la línea como él propone se llevaría a los mercados en menor tiempo los productos, lo que reduciría el costo (5).

Todos estos proyectos eran factibles, e interesan porque nos ponen frente a la realidad económica de la zona mesopotámica y sus posibilidades de desarrollo que atraía en esos momentos a los argentinos y extranjeros dispuestos a explotarlos.

FERROCARRIL DEL ESTE

Concretándonos al estudio del ferrocarril del Este entrerriano podremos apreciar que, en el momento en que Pablo Montravel presenta su proyecto al gobierno nacional, era ésta una provincia sumamente próspera cuyos departamentos más densamente poblados eran: Gualaguavichú, con 18.397 habitantes; Paraná, con 17.951; Gualaguay con 15.158; Concordia, con 12.198, población superior a la de la capital Concepción del Uruguay, que en esos momentos tenía 11.307 habitantes. El total en la provincia era, en 1869, de 134.235 habitantes, y si tenemos en cuenta que en el anterior censo de la provincia, efectuado en 1861, el total probable fue de 102.631 habitantes, tendremos un aumento de 3,8 % (6).

El momento político del país influye favorablemente en el incremento de proyectos y en la posibilidad de realizarlos. El feliz acerca-

(5) Luis A. D'Abreu Bulhoes al Honorable Congreso de la Nación. Buenos Aires, junio de 1874. En su *Proyecto de un Ferrocarril en Entre Ríos, Corrientes y Misiones*. Buenos Aires, 1874.

(6) *Memoria presentada por el Ministerio de Estado en el Departamento del Interior al Honorable Congreso Nacional en las sesiones de 1870*. Buenos Aires, 1870. Informe sobre la operación y resultado del Primer Censo Argentino, pág. 41.

miento del presidente Sarmiento con el general Urquiza, contando con la eficaz colaboración del ministro del Interior, doctor Dalmacio Vélez Sarsfield, redundará en beneficio de la provincia de Entre Ríos, y así, el año 1869 será fructífero en planes constructivos que contribuirán a su prosperidad. Se contrata por quince mil pesos fuertes el muelle de Concordia, que deberá trabajar el ingeniero Beare bajo la vigilancia del general Urquiza, que encomienda esa tarea a su hijo Justo Carmelo, jefe político del lugar ⁽⁷⁾. El telégrafo, gran realidad del gobierno de Sarmiento, luego de atravesar el río Paraná cruzará toda la provincia hasta el Uruguay llegando luego hasta San José. Para la eficaz atención de estos servicios el general Urquiza enviará a Buenos Aires jóvenes de 18 a 20 años a instruirse en telegrafía ⁽⁸⁾.

El 5 de agosto de 1869, Pablo Montravel, en nota al ministro del Interior, doctor Dalmacio Vélez Sársfield, solicita contratar con el gobierno la construcción del Ferrocarril del Este que el gobierno nacional estaba autorizado a efectuar desde el 5 de octubre de 1864. La ley número 120 dictada en este año establecía determinadas bases a las que el solicitante decía haberse ajustado. No obstante, habían variado algunas cláusulas que consideraba muy beneficiosas para el gobierno. Por ejemplo, la ley reconocía como costo efectivo la suma de 13.350 £ por cada milla de vía férrea y el solicitante proyecta reducir esa suma a 10.000 £.

La ley de 1864 establecía que la vía férrea se dividiría en dos secciones o tramos, la primera desde Concordia a Monte Caseros y la segunda desde este lugar hasta Mercedes. Contemplaba que la segunda sección no debía construirse si la primera, ya librada al servicio público, no rendía un dos por ciento de interés sobre el capital empleado. Altera así el artículo 4º de la ley de 5 de octubre, que fijaba el 3 ½ por ciento sobre el capital invertido. Ante estas ventajas económicas Montravel no dudaba que el gobierno nacional aceptaría sus propuestas, pero si los cambios que solicitaba no podían concederse se sujetaría a la ley sancionada en 1864 ⁽⁹⁾.

ANÁLISIS DEL CONTRATO CON MONTRAVEL

Junto con la nota que enviara Montravel al ministro del Interior, adjuntó las bases para el contrato a firmar en caso de que su propuesta fuese aceptada. Estas bases difieren muy poco del contrato firmado el 12 de agosto de 1869 y que por disposición del presidente pasa al día

(7) La rebelión de Entre Ríos impide que en 1870 Beare pueda hacer el muelle de hierro en Concordia. Cfr. A. G. N., *M. del I.*, año 1870, Leg. Nº 3.

(8) A. G. N.: *Archivo del general Urquiza*. Dalmacio Vélez Sársfield a Urquiza. Buenos Aires, noviembre 3 de 1869. *Ib.* Urquiza a Vélez Sársfield. San José, noviembre 7 de 1869 (7-14, 6-9).

(9) A. G. N., *M. del I.*, año 1869, Leg. 1. Pablo de Montravel a Dalmacio Vélez Sársfield. Buenos Aires, 5 de agosto de 1869.

siguiente, 13 de agosto, a la Escribanía Mayor para que se reduzca a escritura pública ⁽¹⁰⁾.

a) *Traza de la línea*

Se estableció, por el artículo 1º, que Montravel se obligaba a construir la vía férrea desde Concordia, “o una legua más abajo en el lugar que el gobierno designe”, hasta el pueblo de Mercedes en Corrientes. En todo se sujetará a la traza presentada al gobierno por el ingeniero W. Mac Candlish ⁽¹¹⁾. Difiere, no obstante, de la ley de 1864, pues en ésta se establecía que el ferrocarril partiría exactamente desde Concordia y aquí se agregó lo de la legua más abajo. Pero, además, durante el largo período que media entre la firma de este tratado y la concreción del mismo se van realizando tantos cambios que de la traza de Mac Candlish no quedará nada. Ya el 18 de setiembre de 1869 Montravel se presenta al gobierno solicitándole algunas modificaciones en el trazado de la línea ya aprobada. Para ilustrarla presenta un plano donde está perfectamente señalado el cambio que solicita. Como en la parte de abajo del río se hallan saltos denominados “Corralito” y “Hervidero” y por arriba el denominado “San Pedro”, al producirse las bajantes se incomunican Monte Caseros y Concordia. Por estos años, dirá Mulhall al respecto, refiriéndose al problema de este último puerto, “los vapores sirven a un comercio bastante activo, a pesar de la restinga de Corralito que es muy peligrosa para los buques” ⁽¹²⁾.

Proyecta Montravel una prolongación de manera que quede habilitado todo el río ⁽¹³⁾. El 20 de setiembre el gobierno acepta la propuesta. En agosto de 1871, Frank Parish solicita del gobierno nacional se apruebe, entre otras cosas, el contrato que la compañía del Ferrocarril del Este ha firmado con la “Compañía constructora de Obras Públicas” de Londres (The Works Construction Company Limited) y se apruebe una completa modificación de la traza Mac Candlish por considerarla como “imposible y antieconómica”. Se comprometen a hacer un ferrocarril modelo, pero es imprescindible variar las curvas y considerar otros aspectos. Con la opinión favorable a este proyecto de parte de la Oficina de Ingenieros Nacionales se aceptan las propuestas siempre que se observen los mismos límites y curvas y el trazado de la línea no sea mayor ⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁰⁾ A. G. N., M. del I. Año 1869, Leg. 1.

⁽¹¹⁾ En 1864, los señores Smith y Knight de Londres, nombraron como representantes suyos en Buenos Aires para firmar contrato para la construcción del Ferrocarril del Este a los señores Norberto de la Riestra y D. J. H. Green. Se designó de parte de ellos al ingeniero William M. Candlish para realizar los estudios pertinentes y a ellos se refiere en estos momentos Montravel. Cfr. *Memoria del Ministerio del Interior*, etc., presentada al Congreso en 1864, op. cit., 263-65.

⁽¹²⁾ M. G. y E. T. MULHALL: *Manual de las Repúblicas del Plata*. Buenos Aires, Londres, 1876.

⁽¹³⁾ Ver plano A. G. N., M. del I. Año 1869, Leg. 1: “Prolongación del Ferrocarril del Uruguay hasta pasar el Hervidero-Contrato Montravel).

⁽¹⁴⁾ A. G. N., M. del I. Año 1871, Leg. 7.

Al revisarse los trabajos en 1873 se señaló que la traza de la línea había sido cambiada de manera que el perfil longitudinal adquiriría pendientes más favorables. La anchura de los terraplenes quedó de 4,80 m. ⁽¹⁵⁾

b) *Los materiales empleados*

El artículo 3º del contrato de 1869 correspondía al segundo de la ley de 1864 que establecía: “El camino será sólidamente construido en todos respetos adecuado para el tráfico probable” ⁽¹⁶⁾. Ya en las bases se redactó muy analíticamente. Se dejaba especificado concretamente que las vías serían del mismo ancho que las del Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, con una sola vía pero con los desvíos y vías dobles necesarios para el movimiento de los trenes. Todas las construcciones se harían de primera clase, terraplenes, acueductos, puentes, estaciones, así como todo material empleado en el tren rodante y construcciones en general. Firmado el contrato, Montravel sugiere al gobierno que las vías de riel a riel tengan 4 pies y 8 ½ pulgadas en lugar de 5 pies y 6 pulgadas como se había contratado. Enumera las ventajas que esta medida produciría, por ejemplo, reducir los gastos de explotación y consumo de carbón. Además, esto permitiría en un futuro que los ferrocarriles de Uruguay y Brasil se unieran con los de Argentina, porque las vías de esos países tendrían el mismo ancho ⁽¹⁷⁾. La propuesta es aceptada el 20 de setiembre por el gobierno nacional.

En 1871 Frank Parish, al pedir al gobierno se apruebe el contrato con “The Works Construction Company Limited”, detalla la clase de obras y calidad de materiales que se emplearán en la construcción del Ferrocarril del Este. Dice que él no trepida “en asegurar que este ferrocarril será el modelo de los construidos, no sólo en la República, sino en América”. Quieren evitar así inconvenientes porque la economía de grandes sumas “depende de la solidez y buena construcción del camino”. Luego del análisis del contrato y propuestas de la compañía constructora, la Oficina de Ingenieros aconsejó su aceptación y así se hizo. El gobierno nacional fue constatando la calidad del material a medida que se construía la línea, y en octubre de 1872 el ingeniero Guillermo Dahlquist informó al director de la Oficina de Ingenieros Nacionales que había revisado los trabajos de Concordia a Federación y se había encontrado con que el material de albañilería estaba hecho en una piedra silíceo frecuente en esa línea, de superficie tosca pero que parecía ser muy resistente. Los durmientes se han hecho con maderas de robles traídas de Europa y él aconseja se la sustituya por una de buena clase del país. Luego se refiere a la estación que se ha construido en Concordia y dice

⁽¹⁵⁾ *Memoria del Ministerio del Interior*. Presentada al Congreso Nacional en 1873. Buenos Aires, 1873.

⁽¹⁶⁾ *Registro Nacional de la República Argentina*. T. III. Año 1864. Buenos Aires, 1864.

⁽¹⁷⁾ A. G. N., *M. del I.*, año 1869, Leg. 1.

que es espaciosa y bien situada entre el pueblo y el río ⁽¹⁸⁾. Esto nos demuestra que por lo menos en el primer tramo de la construcción el trabajo fue severamente controlado y el material de calidad. Por eso suponemos que si tuvo todos los defectos que Scalabrini Ortiz señala cuando dice que “todo en ella es provisional, inconsistente. Los terraplenes sin solidez, las alcantarillas y puentes de durmientes cruzados. Las estaciones no se han erigido y no se erigirán hasta muchos años más tarde”, debió haber sido muy posteriormente que esto ocurrió. Porque además de los informes oficiales sobre la calidad de la línea, Mulhall, en su Manual de las Repúblicas del Plata, afirma, refiriéndose a Concordia, que “los edificios y muelles del ferrocarril son notables”. Las investigaciones que hemos realizado nos permiten opinar que, por lo menos en el primer tramo, el Ferrocarril del Este no fue “una pequeña vergüenza”, según opinión de Scalabrini Ortiz ⁽¹⁹⁾.

c) *Tiempo que se emplearía en el trazado de la línea*

Por el artículo 4º se fijaba el tiempo que debía tardarse hasta que se habilitaran las distintas secciones de la línea férrea. La construcción del ferrocarril debía comenzarse a los catorce meses de firmado el contrato, por lo tanto, en octubre de 1870 debía darse comienzo. En esos momentos, Entre Ríos estaba en franca lucha con el gobierno nacional debido al levantamiento que encabezara Ricardo López Jordán, lo que, lógicamente, impidió todo intento de comenzar la obra. Además, existía otro factor que incidió para su postergación: fue la guerra franco-prusiana que venía a entorpecer el necesario abastecimiento de materiales. Impedimentos que obligaron al representante de la Casa Erlanger y Cía., entonces encargada de la concesión del Ferrocarril del Este, a solicitar prórroga para iniciar la construcción, la que le fue concedida el 10 de octubre de 1870, hasta cinco meses después de terminadas dichas guerras ⁽²⁰⁾.

d) *Expropiación de tierras*

El artículo 7º se refiere a las tierras que se concederán para la instalación del ferrocarril y vía férrea. Aquí se había reproducido exactamente el artículo 5º del contrato de 1864 que dice así: “Los terrenos necesarios para la vía férrea, estaciones y demás construcciones, indispensables, serán cedidos a la empresa por el gobierno, libre de todo cargo, previa expropiación si fuere necesario, de la propiedad particular”. Montravel en las Bases no hace sino transcribirlo, pero el ministro Vélez Sársfield le suprime lo referente a la expropiación. Estaba en esos mo-

⁽¹⁸⁾ *Memoria del Ministerio del Interior*. Presentada al Congreso en 1873., op. cit.

⁽¹⁹⁾ R. SCALABRINI ORTIZ: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, 1958, pág. 349.

⁽²⁰⁾ A. G. N., *M. del I.*, año 1870, Leg. 7.

mentos el gobierno haciendo frente al pago de las expropiaciones necesarias para cumplir con el contrato de construcción del Ferrocarril Central Argentino. Con estas palabras se expresa al respecto el ministro del Interior al dirigirse a Urquiza y refiriéndose a este tema:

“Llegando este camino a Córdoba, que será en el mes de febrero, quedamos ya libres de ese peso que nos ha costado tanto dinero. Estamos pagando las últimas expropiaciones de las leguas de uno y otro lado de la vía, dadas a la empresa que nos ha llevado muchísimo dinero” (21).

Es evidente que para el año en que se firma este contrato se ha evolucionado hacia una nueva forma de pensar en cuanto a la concesión de tierras. Si comparamos estos términos con lo que manifestara Sarmiento en diferentes sesiones donde se discutían las concesiones para construcciones de ferrocarriles en el Estado de Buenos Aires resulta notable esa diferencia. En aquella oportunidad, agosto de 1857, Sarmiento sostuvo que no podía existir nación civilizada sin ferrocarriles, pero que esto exigía grandes capitales que estuvieran sin producir dos o tres años. Además, para despertar el interés y que se crearan nuevos centros económicos que produjeran lo suficiente para sostener esos ferrocarriles, había que dar y dar muchísimo. Hasta ese momento no existían productos transportables si no eran lanas, trigo, materias primas y poquísimos pasajeros, lo que reportaría muy pocos beneficios. Había que atraer a los capitales extranjeros y para ello era necesario acordarles grandes ventajas. El país poseía inmensas extensiones de tierra y “la ley fundamental del país es regalar tierras”. Las tierras en subasta pública carecían de valor; un ferrocarril en sus alrededores se los hace adquirir de inmediato.

Razonaba que nadie arriesgaría construir un camino de hierro sin lograr grandes ganancias. En nuestro país debiera decirse “se regalan trescientas leguas de tierra al que realice un ferrocarril hasta tal punto” (22).

También el general Urquiza participaba por esos años de las mismas ideas de Sarmiento, y, en 1855, cuando autorizaba a Buschental (23) para contratar en Europa la construcción de un ferrocarril desde el Paraná hasta Córdoba, siguiendo la línea marcada por Campbell, dejó establecido que el gobierno cedería a perpetuidad, previa expropiación a los particulares, veinte cuadras de fondo de tierras a cada lado del camino. Obra que sólo pudo ejecutarse durante el gobierno del general Mitre con el concesionario Guillermo Wheelwright (24).

(21) A. G. N.: *Archivo del general Urquiza* (7-14, 6-9). Vélez Sársfield a Urquiza. Buenos Aires, noviembre 3 de 1869.

(22) SARMIENTO: *Obras*. T. XVIII. Buenos Aires, 1898, págs. 45, 51.

(23) Decreto N° 3441. Ministerio del Interior. Paraná, abril de 1855, artículos 2, 3 y 4. En *Urquiza, propulsor de los ferrocarriles del país*. COMISIÓN NACIONAL D^e HOMENAJE AL CAPITÁN GENERAL JUSTO JOSÉ DE URQUIZA. Buenos Aires, 1945.

(24) DIRECCIÓN DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS: *Origen y desarrollo de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires. El Ateneo, 1946.

Conseguir capitales para ferrocarriles a cambio de tierras era corriente en esa época. Estados Unidos encontró así el modo de construir los ferrocarriles que necesitaba. Para eso interesó a los grandes capitales que estaban ávidos por emplearse en rápidas y provechosas inversiones. Desarrolla la práctica de conceder gratis grandes extensiones de tierras a compañías que pronto las revalorizarían con la construcción de ferrocarriles y que a su vez, encontraban provechoso resarcirse atrayendo a los inmigrantes europeos para que poblaran las tierras. Colonizóse gran parte del oeste norteamericano mediante esta práctica favorecidos también por la gran propaganda que efectuaban en Europa los mismos concesionarios interesados en lograr rápidas ganancias. Otros países en América emplearon también este sistema y con mayor o menor éxito trataron de conseguir ferrocarriles a cambio de tierras y otras ventajas acordadas.

Nuestro país no permaneció al margen y trató a su vez de atraer a los capitales ofreciendo tierras en lugares desiertos, de escaso o ningún valor, amenazadas todavía por indígenas belicosos y donde no se ubicaban poblaciones aunque eran terrenos fértiles ⁽²⁵⁾.

En esos momentos, las concesiones de tierras significaban entregar algo que se valorizaría con el tiempo y precisamente con el ferrocarril. Grande era el riesgo, porque si fracasaban las empresas tampoco se sabía si el país, con su inestabilidad económica, podría hacer frente a los otros compromisos que contraía en beneficio de los capitalistas.

Al respecto opina Federico Pinedo: "El establecimiento de tales líneas fue un acto de fe en el país. Fe de los gobiernos que los promovían; fe de los que invertían en ellos sumas enormes, con la escasa garantía que significaba la fianza de la República si el estado de fortuna del país no cambiaba fundamentalmente, saliendo de la indigencia de entonces" ⁽²⁶⁾.

Pero si esto ocurría antes de 1869, a partir de esta fecha sólo se entregará a las empresas interesadas en las construcciones de los ferrocarriles la franja ocupada por la vía y una extensión mínima para las estaciones.

Al firmarse el contrato con Montravel, el general Urquiza habría prometido la cesión de las tierras por donde pasara el ferrocarril. El gobierno nacional no objetó la verdad de esta promesa, considerándola posible primero, por ser obra de utilidad pública y luego por la exigüidad del terreno que debían otorgar, a saber: cuatro a seis varas para rieles y una o dos cuadras para estaciones.

Confiado en la concesión de tierras por Urquiza el gobierno nacional no recordó más el problema y cuando restablecida la paz se dieron comienzo a los trabajos, el encargado de la construcción se encontró con la oposición de los propietarios que le impedían construir los terraplenes

⁽²⁵⁾ JULIO LACROZE: *Los ferrocarriles económicos y el porvenir de la República Argentina*. Buenos Aires, 1866.

⁽²⁶⁾ *El desarrollo económico*, en LA NACIÓN. Buenos Aires, 22 de mayo de 1960.

preliminares a su tarea. El gobierno nacional se empeñó, al tener conocimiento de lo que ocurría, en dejar aclarado este problema. En nota al gobierno de la provincia le hizo presente que el general Urquiza había prometido las tierras y que si no se había resuelto nada con anterioridad, y hasta tanto se tomaran las medidas pertinentes, se tratara de salvar los obstáculos que se presentaban para la construcción del ferrocarril del Uruguay.

Con empeño hizo buscar el gobernador Leonidas Echagüe en los archivos de Entre Ríos, pero todo fue inútil. Los antecedentes del compromiso contraído por Urquiza no fueron encontrados y ante la infructuosa búsqueda recaba del ministro del Interior lo interiorice de los pormenores referentes a este problema. Pide se le informe si la promesa del general Urquiza se refiere a tierras fiscales o "a la expropiación de los particulares por el gobierno nacional, como se ha hecho en las tierras cedidas al Central Argentino". Necesita el gobernador de Entre Ríos con suma urgencia estos datos, porque la Legislatura se reunirá el 1º de enero y quiere allanar todas las dificultades para que se legisle con conocimiento y exactitud. Con ese objeto se dirigió al jefe político de Concordia para que en reunión con los propietarios de los terrenos por donde pasarían las vías del ferrocarril les hiciera presente todos los beneficios que recibirían si se realizaba la obra y les advirtiera, además, que todas las tierras se abonarían al expropiarlas (27).

Es posible que el general Urquiza ofreciera en 1869 terrenos de su propiedad particular, ya que él manifiesta en carta a Antonio Fraguero, que le tramitaba un préstamo personal en Buenos Aires, que ofrecía como garantía para el mismo sus estancias "Concordia, con 28 leguas de campo en propiedad" y "San Gregorio, con otras 28 leguas". "Ambos establecimientos quedan sobre la costa del Uruguay por donde debe pasar el ferrocarril de Concordia" (28).

Tenía el general Urquiza, y luego sus herederos, extensas propiedades que desde Concordia llegaban hasta Monte Caseros. En este lugar, según el Registro de las Propiedades de Corrientes, tenían extensiones considerables Ciriaca, José, Teresa y Dolores C. de Urquiza. Quizá fuera por la promesa de su padre que los descendientes de Urquiza cedieron los terrenos de su pertenencia por donde pasaría el ferrocarril (29).

(27) *Memoria del Ministerio General de la Provincia de Entre Ríos*. Año 1871. Buenos Aires, 1872 (Anexo 25, n.º 53; Anexo 27, p. 55). A. G. N., *M. del I.* Año 1871, Leg. 3. Dalmacio Vélez Sársfield al gobernador de Entre Ríos. Buenos Aires, noviembre 20 de 1871. Leonidas Echagüe al ministro del Interior Dr. Dalmacio Vélez Sársfield. Uruguay, diciembre 1º de 1871.

(28) A. G. N.: *Archivo del general Urquiza* (7-14. 6-9). Carta inconclusa de Urquiza a Antonio Fraguero. San José, 14 de octubre de 1869. CÉSAR BLAS PÉREZ COLMAN: *Apuntes históricos. El Noreste de Entre Ríos. Fundación de Concordia*. Paraná, 1933.

(29) FACUNDO A. ARCE: *Sarmiento y Entre Ríos*, en Humanidades. Tomo XXXVII, vol. II, p. 11. La Plata, 1961. ZACARÍAS SÁNCHEZ: *Notas descriptivas de la Provincia de Corrientes complementaria de la carta geográfica*. Con un registro general de las propiedades rurales. Bs. As., 1894.

No obraron en igual forma los demás propietarios, especialmente aquellos de Concordia cuyos terrenos estaban destinados para estación y depósito, lo que razonablemente consideraban como un despojo. Convocados a una reunión por el jefe político se ampararon en la Constitución Provincial, artículo 81, sección 13, que declaraba inviolable la propiedad, aunque era legal la expropiación si era de utilidad pública. Las resistencias que ofrecieron se debían a que no existía ley alguna que garantizara una indemnización. Permitieron se iniciaran los trabajos cuando se les hicieron ver las ventajas que reportaría a toda la población, pero por nota manifestaron sus temores al ministro del Interior y le suplicaron se tomaran medidas que les garantizaran el reintegro de su capital. Como primera medida solicitan que un representante designado por el gobierno nacional escuche los reclamos a sus derechos ⁽³⁰⁾.

La Legislatura de Entre Ríos legisló sancionando una ley que serviría para todos los ferrocarriles que solicitaran establecerse en la provincia y en el artículo 7º de dicha ley se dejó establecido que "serán donados a las Empresas los terrenos de propiedad pública, donde se establezcan las vías, y los que el Poder Ejecutivo juzgue necesarios para Estación en la época de la construcción del camino ⁽³¹⁾.

Hubo necesidad, además, de dictar otra ley, especialmente para el Ferrocarril del Este; la misma de fecha 24 de agosto de 1872 estableció: "Artículo 1º Autorízase al P. E. para efectuar la expropiación de terrenos de propiedad particular que se necesiten para la construcción de la vía y estaciones del ferrocarril de Concordia con arreglo a la ley de la materia. Artículo 2º Queda autorizado el P. E. para disponer de los fondos del Empréstito de Londres que sean necesarios para pagar los terrenos que se expropian de acuerdo con el artículo anterior" ⁽³²⁾.

En conocimiento de esta ley, el gobierno nacional dispuso que todos los reclamos elevados a su consideración con los estudios relativos a cada caso, se enviaran al gobierno de la provincia de Entre Ríos y que desde ese momento sólo ante éste se podrían hacer valer los derechos de los reclamantes ⁽³³⁾.

Después de haber quedado a cargo del gobierno de Entre Ríos todo lo referente a expropiación de tierras, éste solicita al gobierno nacional se lo informe sobre el área que debe cederse a la empresa del Ferrocarril del Este. Antes de contestar se consulta con la Oficina de Ingenieros, que se expide opinando que se debe tener en cuenta la ley de ferrocarriles sancionada recientemente. Como la misma no tiene disposición alguna al respecto, se toman como base los decretos que diera

⁽³⁰⁾ *Memoria del Ministerio General de la Provincia de Entre Ríos*. Año 1871, op. cit. Departamento de Concordia, pág. 14. A. G. N., *M. del I.*, año 1871, Leg. 3.

⁽³¹⁾ *Recopilación de leyes, decretos y acuerdos de Entre Ríos*. Tomo XII. Uruguay, 1877. Ley sancionada en Uruguay, mayo 9 de 1872, págs. 226-229.

⁽³²⁾ A. G. N., *M. del I.*, año 1872, Leg. 7.

⁽³³⁾ A. G. N., *M. del I.*, año 1872, Leg. 3. Decreto del presidente de la República, setiembre 18 de 1872.

el gobierno nacional para el ferrocarril hasta Tucumán, fijándose una anchura de 30 metros. En cuanto a la estación de Concordia, según opinión de Pompeyo Moneta, de la Oficina de Ingenieros Nacionales, debe tener como mínimo 518 metros; pero, como al limitarse la longitud surgirían muy pronto serios inconvenientes a la empresa del ferrocarril, teniendo en cuenta la importancia de la línea y el futuro de la misma, cree que setecientos metros sería lo más oportuno. El ancho debería ser de 120 metros y alrededor de la estación aconseja se haga una calle de 20 metros de ancho ⁽³⁴⁾.

En cambio, en los pueblos de Federación y Monte Caseros el terreno cedido a las estaciones deberá ser menor, 4,80 de largo por 80 metros de ancho, que es considerada cantidad suficiente. En los demás lugares se acordará sólo $\frac{1}{4}$ de cuadra.

La expropiación de tierras a particulares por parte del gobierno de Entre Ríos que ahora se hacía en una franja mínima de terrenos, 30 metros de ancho para las vías, es característico de esta etapa del gobierno del presidente Sarmiento, quien traspasa a los gobiernos provinciales la solución de las implicancias locales que se presentaban y que, si bien resolverlas eran de máxima importancia para la nación, consideraba que cada provincia podía solucionarlas por sí misma. En Tucumán, que va a recibir el beneficio de la línea del Ferrocarril Central Argentino que partirá desde Córdoba, la legislatura provincial, en setiembre de 1872, declara como de utilidad pública los terrenos de propiedad particular en el trayecto del camino a Guacra. Cuando la línea del Ferrocarril del Este está ya próxima al límite con Corrientes el gobierno nacional le plantea al gobierno de esta provincia la conveniencia de hacerse cargo de las expropiaciones de los terrenos para vía y estaciones; y para evitar los inconvenientes surgidos en Entre Ríos le sugiere que obre antes de que empiecen las tareas del ferrocarril. La Legislatura correntina autoriza al Ejecutivo para la expropiación y concluyen así los problemas referentes a las tierras necesarias para la construcción del Ferrocarril del Este ⁽³⁵⁾.

e) *La garantía del 7 %*

En el contrato se aceptó exactamente lo que establece Montravel en el artículo 5º de las Bases incorporándose a aquél como artículo 6º. Uno de los requisitos contractuales fue la garantía del 7 % anual sobre el costo del camino abonándole lo que faltara anualmente de sus ganancias líquidas de acuerdo al valor reconocido del mismo. En ningún caso se reconocería un costo mayor de diez mil £ por milla y no podría pagar el gobierno suma superior a setecientas libras esterlinas por milla. Los excedentes sobre dicho 7 % deberán ser entregados por la empresa

⁽³⁴⁾ Ib. Año 1872, Leg. 7, setiembre 26 de 1872. *Ministerio del Interior. Memoria presentada al Congreso Nacional en 1873.* Pompeyo Moneta a Exmo. Señor. Buenos Aires, 11 de diciembre de 1872.

⁽³⁵⁾ A. G. N., *M. del I.*, año 1872, Leg. 3, 4 y 7. *Registro Nacional de la República Argentina.* Tomo XI. Buenos Aires, 1872.

al gobierno hasta reembolsarle los adelantos que por la misma hubiese efectuado.

Si bien en la ley de 1864 estaba también la garantía del 7 % con limitaciones semejantes a las señaladas en este artículo 6º, se establecía en cambio que el costo por milla no excedería de 13.353 £, y si pasase esa suma el gobierno no reconocería la diferencia.

El costo se establecería teniendo en cuenta el gasto efectivo de las obras, materiales empleados, comisiones e interés del capital mientras estuviese en construcción el camino. Como se recordará fue el mismo Montravel, en la carta en que acompañaba el contrato, quien propuso al gobierno un costo de 10.000 £ por milla pensando que con estas ventajas el gobierno nacional aceptaría más fácilmente su propuesta. Antes de un año de la firma del contrato se presenta Montravel, como concesionario del Ferrocarril del Este, planteando un problema referente al costo establecido por cada milla. Hace referencia, en nota al gobierno nacional, a la ley que sancionara el Congreso en 1864 en la que se fijaba como máximo del costo de cada milla para la construcción del ferrocarril, la suma de 13.700 £. Para tomar esta determinación se había designado a dos ingenieros que realizaron estudios sobre el terreno, Rumball por el gobierno argentino y Mac Candlish por una compañía inglesa interesada en ese momento en el Ferrocarril del Este. En el contrato de 1869 se fijó 10.000 £ por milla como máximo, pero en esos momentos era necesario establecer exactamente el costo para que el empresario del ferrocarril pudiera dar garantías a los accionistas sobre bases firmes, "y también porque en Francia y en Inglaterra los reglamentos de las Cámaras Comerciales prohíben el establecimiento de Sociedad alguna Mercantil sin que precisamente esté fijado de una manera cierta la suma que debe ser garantida a los Accionistas por los empresarios de toda obra". Montravel señala que también en la República Argentina existen precedentes de leyes que han establecido la suma fija por milla y como ejemplo transcribe parte de la ley de 25 de marzo de 1862 para el ferrocarril Sud en la provincia.

Para que sea posible fijar la suma exacta del costo de la milla, para la construcción del Ferrocarril del Este, ha hecho levantar planos que presenta en esos momentos y sacar el costo por dos ingenieros, quienes, al igual que los anteriores, informan que la suma es de más de 10.000 £ por milla. Incluye, además del plano, detalles de la clase de trabajos que se realizarán: estaciones, terraplenes y la forma como será librado el camino al público. Sugiere Montravel se haga revisar su solicitud por la Oficina de Ingenieros y en conocimiento preciso del valor de lo que propone se fije exactamente qué suma determinan por milla para poder poner esto en conocimiento de los accionistas. El Informe del Departamento Nacional de Ingenieros Civiles es favorable al pedido presentado por el contratista y encuentran muy justas las causas en que se fundamenta el mismo, pues consideran que resulta

"en extremo embarazoso para una sociedad que se debe formar sobre la base de un capital garantido cuando este mismo capital que se reúne

por la emisión de acciones, como es el sistema generalmente seguido, no está todavía determinado.”

Se puede aceptar el presupuesto que presenta la empresa y ello no resultaría oneroso para el gobierno. Cualquier concesión hecha en este caso no anula las obligaciones contraídas por la empresa respecto a la clase de obra que se va a realizar.

De acuerdo con este informe el presidente de la Nación decreta el 27 de julio de 1870:

“reconocer la garantía del 7 % sobre la suma de 10.000 £ por milla incluyendo en ella las estaciones talleres y todos los trabajos que se hagan en la parte contratada del Ferrocarril del Este” (36).

La garantía no se haría efectiva hasta que no se habilitaran al público las distintas secciones de la vía férrea, sólo se abonaría lo relativo a la primera sección.

Previamente el gobierno haría revisar la obra y si ella no reuniera las condiciones correctas para seguridad no abonaría la garantía y no se libraría para el funcionamiento hasta que no estuviese reparada (37).

A fin de cada año se liquidará la garantía establecida, que se hará sobre lo que se considere lícito o indispensable, pero jamás sobre cantidades que la empresa haya tomado a crédito para ser invertida sobre el camino fuera del límite de las 10.000 £ por milla. Subsistirá dicha garantía por cuarenta años, desde el momento en que empieza el funcionamiento, pero si la línea deja de funcionar por culpa de la empresa el gobierno no abonará (38). Aquí se repiten los conceptos de la ley de 1864 aunque en términos diferentes.

f) *Ventajas concedidas a los contratistas y al gobierno*

Como la mayoría del material, especialmente maquinarias debían adquirirse en el extranjero se estableció que todo lo que fuera exclusivamente para el ferrocarril estaría libre de derechos por el término de cuarenta años, tiempo durante el cual duraba la garantía. Por este lapso tampoco abonarían contribuciones o impuestos.

Sin que el gobierno garantizara interés alguno la empresa podría disponer la construcción de ramales a la vía férrea o alguna obra adicional que fuera conveniente.

(36) A. G. N., *M. del I.*, año 1869, Leg. 1. Solicitud de Pablo Montravei, Concesionario del Ferrocarril del Este en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, pidiendo la fijación de la garantía. Buenos Aires, 19 de julio de 1870. RAÚL SCALABRINI ORTIZ: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, op. cit., pág. 347. Considera este autor como “una exageración” el pedido hecho por Montravei.

(37) Corresponde al artículo 9º de la Ley de 1864, 7º de las Bases y 8º del Contrato. Con el agregado en estos últimos de que no tendrá autorización para funcionar si no está en condiciones la vía férrea.

(38) Artículo 10 de la Ley de 1864, 9º de las Bases y 10 del Contrato.

Se exceptuaba del servicio militar a todos los empleados que se ocuparan no sólo de la construcción, sino también de la explotación de la vía férrea ⁽³⁹⁾.

Por su parte el gobierno se reserva las siguientes ventajas: intervendrá para fijar las tarifas en aquellos casos en que la misma exceda el 15 % sobre el capital.

Las correspondencias oficiales se transportarían gratis. Pagando las dos terceras partes de las tarifas se transportarán tropas y efectivos militares ⁽⁴⁰⁾.

g) *El depósito que hace el concesionario*

Al presentar Montravel las Bases hizo algunos agregados a la ley de 1864, entre ellos ofreció hacer un depósito, a la orden del gobierno, consistente en 20.000 pesos fuertes, como garantía de que la obra se realizaría en un lapso de tiempo establecido de antemano. El concesionario podría disponer de los intereses de dicho depósito.

No sabemos si de inmediato se hizo este depósito. EL RÍO DE LA PLATA, en un pequeñísimo suelto que publicara el 1º de octubre de 1869, alude al mismo manifestando que sienten especial curiosidad por saber si el contratista "ha depositado los veinte mil pesos fuertes, en que consiste la garantía del contrato" ⁽⁴¹⁾. Pero lo cierto es que se realizó en la Caja de Crédito Hipotecario, porque en mayo de 1871 al firmarse la escritura de transferencia de la concesión entre Pablo Montravel y la compañía del Ferrocarril del Este argentino se deja constancia de que el vendedor ha depositado veinte mil duros en oro en una oficina designada por el gobierno y que dicha suma es transferida a la compañía ⁽⁴²⁾.

A solicitud del representante de la compañía el gobierno dispone el traspaso de los 20.000 \$F del depósito a nombre de la misma, el 24 de diciembre de 1872 ⁽⁴³⁾.

h) *El lugar de residencia de la compañía*

En el artículo 16 de la ley de 1864 se establecía: "La Empresa podrá constituirse en sociedad anónima con responsabilidad limitada, debiendo someter sus Estatutos a la aprobación del gobierno y teniendo necesariamente la Compañía su domicilio legal en la República". Más o menos en la misma forma quedó el artículo 18 del contrato de 1869.

Veamos ahora cómo se va a dar cumplimiento a este artículo. En 1869, después de firmado el contrato con el gobierno nacional, Pablo

⁽³⁹⁾ Corresponde al artículo 6º y 14-15 de la Ley de 1864; 10-11 y 13 de las Bases y 11-12 y 14 del Contrato.

⁽⁴⁰⁾ Corresponde al artículo 7-13 de la Ley de 1864, 12-14 de las Bases, 13-15 del Contrato.

⁽⁴¹⁾ Pág. 2, col. 6.

⁽⁴²⁾ A.G.N., *M. del I.* Año 1873, Leg. 3.

⁽⁴³⁾ *Registro Nacional.* Tomo XI. Año 1872.

Montravel se traslada a Entre Ríos a entrevistarse con el general Urquiza. Llevaba una carta de recomendación de Mariano Díaz de Vivar, quien le había confirmado que su proyecto sólo podría realizarse si contaba con este poderoso apoyo ⁽⁴⁴⁾.

Parte luego el contratista a Europa, y en el mes de febrero transfiere la concesión al barón Emilio de Erlanger, banquero de París. El ministro Mariano Balcarce considera este paso de gran importancia, porque hasta ese momento sólo capitalistas ingleses estaban actuando en la República Argentina ⁽⁴⁵⁾.

Esta operación no parece haberse concretado porque el 10 de mayo de 1871 Pablo Montravel, residente en Londres, transfiere mediante escritura pública sus derechos a la Compañía del Ferrocarril del Este Argentino, intitulada "The East Argentine Railway Company Limited". En dicha escritura se dejan consignados todos los decretos adicionales que ha ido acordando el gobierno al contratista y el depósito de ley con los intereses vencidos, todo lo que adquiere la compañía por compra. La nueva compañía anónima se sujetará a las leyes de la República Argentina. El vendedor hace una amplia transferencia de sus derechos, por sí y sus sucesores, a la compañía compradora, y cuando ésta quede aprobada y se hallen suscritas las dos terceras partes del capital en acciones y ellas distribuidas se le abonará 4.000 £ , valor de los 20.000 \$F del depósito. Además, la compañía cuando tenga el capital para la segunda sección del ferrocarril, tramo Monte Caseros - Mercedes, entregará al vendedor títulos por un valor de 27.000 £ , con la garantía del 7 % dada por el gobierno en esa sección. Si dentro de los seis meses no se hacía efectivo el pago, los derechos volvían a Montravel ⁽⁴⁶⁾.

Para legalizar la transferencia y cumplir con los requisitos necesarios en la República Argentina se presentó, en octubre de 1871, Frank Parish, cónsul de Inglaterra en Buenos Aires y apoderado de la compañía del Ferrocarril del Este. Este agente pide al gobierno nacional reconozca la transferencia que ha hecho Montravel a favor de la compañía, le dé una constancia de que se han aprobado los Estatutos de dicha compañía y el contrato de construcción con algunas modificaciones; pasos necesarios para hacer la correspondiente inscripción en el Registro Público y cumplir así con las leyes argentinas. Acompaña su solicitud con una copia de la escritura que se ha hecho en Londres al realizarse la operación comercial. Reunida toda la documentación se envía al Procurador de la Nación para que determine sobre ello. Francisco Pico responde el 4 de noviembre de 1871, expresando que al analizar la transferencia hecha por Montravel observa que se le paga 36.000 £. Esta suma figura entre el capital de la compañía como parte de los

⁽⁴⁴⁾ A. G. N.: *Archivo del general Urquiza* (7-14, 6-8). Díaz de Vivar a Urquiza. Buenos Aires, agosto 27 de 1869.

⁽⁴⁵⁾ Mariano Balcarce a Dalmacio Vélez Sársfield. París, febrero 22 de 1870. EL URUGUAY, C. del Uruguay, 28 de marzo de 1869, pág. 2, col. 3.

⁽⁴⁶⁾ Traducción del inglés de la escritura firmada en Londres en A. G. N., *M. del I.*, año 1873, Leg. 3.

gastos del camino, pero ello no tiene que incidir en la garantía que ha ofrecido el gobierno por lo que no debe reconocerse este gasto. Además, la transferencia cambia el primitivo aspecto de la concesión. En efecto, cuando se hizo el contrato con Montravel en 1869, éste residía en Buenos Aires, en cambio ahora la empresa anónima lo hará en Londres con un directorio cuyos miembros se asignan grandes sueldos, la contabilidad se llevará en libras esterlinas y deberá pagarse al gobierno inglés el impuesto sobre la renta (income-tax), siendo que el camino estará situado en la Argentina. El directorio en Londres nada podrá dirigir por estar a tan gran distancia que impide pueda hacerlo. Los descuentos y gastos de remisión insumirán una suma de dinero que absorberá gran parte de lo producido por el camino y el gobierno deberá subsanar esto con la garantía.

Se haría también muy difícil la situación de los argentinos que quisiesen comprar acciones en la empresa.

Un problema similar, de por sí bastante serio, existió con la compañía del Central Argentino a la que se le exigía domicilio jurídico en la Argentina. Esto se había convenido desde que se formó la misma para evitar una serie de inconvenientes. El problema se actualizó en diciembre de 1870, cuando se comunicó a Thomas Armstrong, director residente de dicha compañía, que el Poder Ejecutivo estaba desconforme de que se le exigiera el pago de impuesto a la renta de las 17.500 acciones del Ferrocarril Central Argentino que este gobierno poseía. Por tanto resuelven no pagar el "income-tax" que se les cobra y manifiestan que la compañía tiene el deber de establecer sus oficinas en la República Argentina llevando la contabilidad en nuestro país en pesos fuertes. En extenso y detallado escrito va fundamentando Thomas Armstrong las razones que impiden cumplir con esta medida.

Señala entre otras cosas que: esto es contrario a los estatutos aprobados por el gobierno argentino; la Sociedad del Ferrocarril Central Argentino se ha formado en Inglaterra y está sujeta a las leyes de este país; no pueden sacar los libros de contabilidad de Londres porque allí se ha formado la sociedad y en él están consignados todos los propietarios de las acciones, y si allí no estuviera no se podrían transferir las acciones y ellas carecerían de valor alguno; los capitalistas ingleses jamás consentirían en entregar sus capitales para que fuesen administrados fuera de su control y por personas desconocidas; como Londres es un mercado muy activo las acciones han aumentado su valor y esto no hubiese ocurrido si estuvieran en Buenos Aires; si la Compañía del Ferrocarril Central Argentino reside en Londres es porque así lo establece el estatuto y él no puede ser desobedecido; tampoco pueden acordarse los dividendos sino en Londres, porque así lo establece el mismo estatuto; como en el contrato que se hizo con la compañía, el valor de cada milla se consigna en libras esterlinas y esto está garantido por el gobierno nacional, y, además, también en esta moneda está asignado el valor de las acciones, y es ella la moneda legal de Inglaterra donde reside la compañía no ve la posibilidad de liquidar los dividendos en pesos fuertes; tampoco

puede ubicarse la compañía en la República Argentina por las mismas causas que planteara anteriormente, sólo puede tener dos domicilios y así lo han hecho, uno en Londres y otro en la Argentina, donde él la representa como director residente y para ello ha constituido domicilio en Buenos Aires desde agosto de 1864; no pueden hacerse los dividendos en Buenos Aires porque para ello deben estar reunidos todos los accionistas que son quienes deben declararlos y ellos están todos en Londres, pero sí puede hacerse el pago de los dividendos de los accionistas argentinos en Buenos Aires porque una vez declarados pueden abonarse fácilmente; el gobierno nacional no debe ir contra los estatutos que fueron aprobados por él mismo y por lo tanto no puede tomar las determinaciones que le ha transmitido; si el gobierno argentino no quiere pagar el "income-tax" debe reclamar al gobierno inglés que es el que obliga a pagarlo y no a los directores de la compañía. Concluye observando que de las 80.000 acciones que tiene por capital el Ferrocarril Central Argentino, fuera de las 2.000 del gobierno, sólo se han registrado en la Argentina 4.099 y que antes de tomar una resolución él consultará con el directorio de Londres (47).

Este enojoso asunto con el Ferrocarril Central Argentino influye en el dictamen del procurador Nacional Francisco Pico para la Compañía del Ferrocarril del Este que expresa que al formarse la primera compañía se quisieron evitar los inconvenientes que traería su ubicación en Londres, pero

"está visto que los ingleses no lo entienden del mismo modo, y todo lo que han hecho es nombrar un agente que los represente en Buenos Aires, será, pues, necesario hablar con claridad y antes de que se perfeccione la transferencia hecha por Montravel tomar las precauciones necesarias para proteger los derechos fiscales y la buena administración del camino proyectado."

Por consiguiente aconseja al gobierno que deje bien claro que la garantía que el gobierno acuerda en el contrato de 1869 no alcanza al precio que han pagado por la concesión, que el directorio tiene que residir en el país y la contabilidad hacerse en pesos fuertes y distribuir los dividendos.

Acorde con este dictamen el gobierno nacional resuelve, el 10 de noviembre de 1871, aceptar la transferencia que hace Montravel, pero con algunas limitaciones. Son ellas: no se aceptará el precio en que ha sido vendida la concesión ni para el pago de la garantía por parte del gobierno ni para un supuesto caso de expropiación; el directorio deberá residir en la Argentina y la contabilidad se hará en moneda del país y acá se distribuirán los dividendos, a razón de 16 pesos fuerte por onza. Si estas condiciones son aceptadas por el apoderado de la compañía se reconoce de hecho la transferencia y se extenderá la correspondiente escritura.

(47) Ib. Año 1871, Leg. 6-7.

El apoderado de la Compañía del Ferrocarril del Este, en conocimiento del decreto recaído en su solicitud del 30 de octubre, presenta varias objeciones al mismo y pide aclaraciones. Tiene dudas entre este decreto último y el del 4 de agosto por el que se aprobaron los estatutos de la compañía por parecerle que no hay relación entre ellos. Pide por lo tanto que se expidan expresando si se altera o no el último decreto de 4 de agosto de ese año, porque allí, en su "Título I, artículo 1º, establecen

"que para los propósitos del domicilio legal y la determinación de las cuestiones nacidas en la República Argentina el domicilio legal de la compañía es Buenos Aires, y que la compañía está obligada a mantener en Buenos Aires un representante o representantes autorizados para los propósitos del domicilio legal."

En esto están conformes con lo establecido en el Código de Comercio argentino, artículo 40-43 y 672. Solicita, además, se aclare si se altera lo referente a los dividendos variando lo establecido en los estatutos, dejando bien aclarado que las cuentas a presentarse al gobierno para solicitar la garantía se harán en pesos fuertes de 16 por onza y en castellano. Señala también, que ya en el estatuto aprobado por el gobierno se dejaba constancia de que se pagarían los dividendos en la Argentina si alguno de los accionistas residiese acá.

El gobierno, el 30 de noviembre, aclara por decreto los interrogantes presentados por Frank Parish estableciendo que: Quedan en vigencia los estatutos aprobados el 4 de agosto, y, respecto al directorio de la compañía,

"debe entenderse que en esta ciudad existirá un directorio de la compañía de una o más personas con quien únicamente debe entenderse el gobierno nacional y el director o directores que existan en esta ciudad."

Que las cuentas presentadas al gobierno para el pago de "la garantía serán en idioma castellano en pesos fuertes de 16 por onza. Y que si hubiese accionistas en nuestro país los dividendos se pagarán en Buenos Aires. Que no puede aumentarse la garantía del 7 % sobre 10.000 £ por milla y tampoco aumenta ésta por la transferencia de la concesión.

El apoderado de la compañía del Ferrocarril del Este, en conocimiento del decreto de 30 de noviembre, manifestó su conformidad y al firmar se concretó la transferencia hecha por Montravel (48).

i) *Derechos del gobierno*

Se establece en el contrato, ya en los artículos finales, 19 y 20, que el gobierno podrá intervenir en las operaciones de la empresa o nombrar inspectores para que constaten si está todo lo que se realiza en el camino de acuerdo a lo estipulado. Tres años después al dictarse la ley sobre

(48) Ib. Año 1871, Leg. 3. Año 1872, Leg. 1. Año 1873, Leg. 3. Memoria del Ministerio del Interior presentada al Congreso Nacional en 1872. Buenos Aires, 1872.

administración y dirección de los ferrocarriles en la República, ley número 531 del 18 de setiembre de 1872, se establece en el artículo 1º:

“Todos los ferrocarriles nacionales ya existentes y que en adelante se construyan en la República, estarán sujetos a la inmediata inspección y vigilancia de las autoridades de la Nación, y sus empresas, administraciones o direcciones, al cumplimiento de la presente ley y de las que en lo sucesivo sancionare el Congreso.”

Por el artículo 2º de la misma ley se establece cuáles son los ferrocarriles nacionales, y en la cláusula 3 se señala como tales a los que tengan garantía de parte del gobierno nacional (49).

EL FERROCARRIL “PRIMER ENTRERRIANO”

Durante la presidencia Sarmiento, se presenta en Entre Ríos otro problema referente a ferrocarriles. Existía allí desde 1866 un ferrocarril denominado “Primer Entrerriano”, que recorría una pequeña extensión entre Puerto Ruíz y Gualeguay. La obra había sido propiciada por el general Urquiza, “a cuya construcción había contribuido entusiastamente, hasta dando su fianza personal para garantizar algunas partidas de gastos” (50).

Gualeguay era en estos momentos uno de los departamentos más ricos de la provincia y contaba con la principal aduana. Grandes estancias, con ricos campos de pastoreo y saladeros donde se faenaban 10.000 cabezas de ganado por año, graserías, leña, postes de ñandubay, hacían de esta población un centro comercial muy activo (51). El “Primer Entrerriano era indispensable para la economía de la zona porque al salvar los inconvenientes naturales, saltos y bañados que cortaban las comunicaciones, permitía la entrada y salida de los productos de la campaña y de los efectos extranjeros.

La compañía que había llevado a cabo esta obra se había formado con accionistas del lugar, se destacan entre ellos dos estancieros, miembros del directorio, Jacinto Calderón y Francisco Crespo. Ya en 1867 las finanzas de esta sociedad empiezan a tener dificultades y para salvarlas los miembros del directorio antes citados y los otros que lo componían, Cayetano Mariñay de la Fuente y José M. Pagola, pidieron un préstamo de 25.000 pesos fuertes al Banco J. Benítez e Hijo, de Gualeguaychú. Reunidos en los salones del club “Sociedad Garay”, en asamblea general, con un total de 1421 acciones aprobaron los accionistas lo efectuado por el directorio y se hicieron cargo de la deuda que éstos habían tomado bajo su sola garantía (52).

(49) *Acta de las Sesiones de la Cámara de Senadores período de 1872*. Buenos Aires, 1894, pág. 391.

(50) LEONCIO GIANELLO: *Historia de Entre Ríos (1520-1910)*. Paraná, 1951, pág. 433.

(51) M. G. y E. T. MULHALL: *Manual de las Repúblicas del Plata*, op. cit., pág. 209.

(52) A. G. N., *M. del I. Copias de Actas “Ferrocarril Primer Entrerriano”*. Gualeguay, año 1872, Leg. 3.

No mejoró en absoluto la situación financiera al año siguiente, 1868, y los fondos no alcanzaron ni para pagar la cuota correspondiente al Banco Benítez. El apoderado del mismo amenazó entonces con rescindir el contrato y para ello se presentó ante el juzgado de la 2ª sección. El directorio, ante la imposibilidad de hacer frente a sus compromisos y para no dejar abandonada obra tan necesaria, recurre al gobierno nacional. Se traslada a Buenos Aires uno de sus miembros, Cayetano Mariñay de la Fuente, donde se entrevista con el ministro doctor Dalmacio Vélez Sársfield. Aunque el gobierno estaba especialmente empeñado en ayudar al progreso de los pueblos, el ministro del Interior manifiesta que en este caso le parece imposible su intervención, porque no veía la posibilidad de ayudar a una empresa particular. Mariñay de la Fuente no se desanima. A su pedido los accionistas redactan dos solicitudes, una para el ministro y otra para el Congreso Nacional, pidiendo la ayuda anhelada. Recurre también al general Urquiza, rogándole le preste su "valiosa influencia": "dirigiéndome aquellas recomendaciones que V. E. viese pueden convenir para el mejor éxito de nuestro ferrocarril «Primer Entrerriano»" (53).

Exponen los accionistas al ministro, en nota colectiva, las razones por las cuales se han visto perjudicados. Son ellas, la enorme epidemia que afecta al ganado y ha asolado al departamento con repercusión en la ciudad de Gualeguay y disminución del tráfico; además, una gran creciente, que, al desbordar el río, ha inutilizado la vía férrea, que daba tanta vida a esta población (54).

En noviembre de 1869, reunidos como siempre en el club "Sociedad Garay", los accionistas del ferrocarril reciben al ingeniero J. J. Huber, quien les hace proposiciones a nombre del gobierno nacional. Pide que transfieran, mediante nota, al gobierno nacional, la dirección y administración del ferrocarril y que renuncien a todos los dividendos de sus acciones hasta que el gobierno nacional se haya cobrado todos los gastos y desembolsos y abonado la deuda al Banco Benítez. Aprobadas las proposiciones del ingeniero Huber los accionistas solicitan, a cambio de la entrega del ferrocarril con todo lo que posee el pago de las deudas del mismo, que ascienden a 36.000 \$F. El gobierno nacional devolverá todas las instalaciones cuando se haya saldado la suma total de lo que ha invertido. Considera Huber razonable esta petición porque el dinero invertido por el gobierno pronto será reembolsado y si estos beneficios no se logran por parte del gobierno, podría arrendarse la línea por un tiempo a una empresa particular (55).

Jacinto Calderón es comisionado por el directorio para entrevistarse con el ministro del Interior con el objeto de solicitarle que salde el go-

(53) A. G. N.: *Archivo del general Urquiza* (7-14, 6-7). Cayetano Mariñay de la Fuente a Urquiza. Buenos Aires, junio de 1869.

(54) A. G. N., *M. del I.*, año 1869. Leg. 1. Los accionistas del "Primer Entrerriano" a D. Vélez Sársfield. Gualeguay, octubre 26 de 1869.

(55) *Ib.* Actas del Ferrocarril "Primer Entrerriano". *Ib.* J. J. Huber a D. Vélez Sársfield. Buenos Aires, noviembre 29 de 1869. Año 1869, Leg. 2.

bierno nacional todas las deudas del "Primer Entrerriano". Enterado Vélez Sársfield de este problema, responde que el gobierno tiene el mayor interés en satisfacer las demandas del directorio y arreglar el ferrocarril, por ser de gran interés para Gualeguay, pero que el Congreso Nacional sólo ha votado una partida de 40.000 pesos fuertes para realizar las refeciones y no ha tenido en cuenta las deudas contraídas. Por eso sugiere se deje comenzar la tarea al ingeniero y que lo que reste de los 40.000 pesos sea para cubrir parte de las deudas hasta tanto el Congreso otorgue otra suma destinada a ello (56).

En enero de 1870, el directorio, que ya ha accedido a lo que sugirió el ministro del Interior, hace entrega por inventario de las existencias del "Primer Entrerriano" al ingeniero Huber. Consta en el inventario que se entregó: la estación del pueblo formada por edificio de boletería en dos piezas, dos solares, depósito de agua, etc. Otra estación en Puerto Ruiz: boletería, edificio maestranza, depósito. Otros artefactos: muelle de madera, guinches, etc. Tres rodante: una locomotora "General Urquiza" y otra igual "Garay", ambas de dos cilindros. "Un salón americano para sesenta personas con treinta sillones de esterilla, veintiséis perchas, dos lámparas para kerosene y dos puertas con cerradura". Otro coche similar para veinte personas, en mal estado. Objetos de maestranzas, etc. (57).

En momentos en que se acordaba la cantidad necesaria para comenzar los trabajos destinados a reorganizar y reacondicionar este ferrocarril estalló la revolución de Entre Ríos, abril de 1870, encabezada por Ricardo López Jordán. La obra quedó paralizada y los soldados de ambos lados utilizaron su tráfico o sus materiales causando muchos perjuicios (58). Tuvieron, también, en el transcurso de un año, acumulado en Buenos Aires el material necesario para los arreglos; que pagar almacenaje para varios de ellos, porque no podían remitirse a Entre Ríos ya que sus puertos estaban cerrados. Estos inconvenientes hicieron que el presupuesto que el ingeniero Huber presentara al gobierno el 4 de abril de 1870, tuviera un aumento de 5.000 pesos fuertes. La suma total varió de 79.961,91 a 85.000 \$\$\$. Hasta julio de 1871 el gobierno nacional había entregado al ingeniero Huber 40.000 \$F y ya en estos momentos los gastos habían excedido esta suma (59).

Restablecida la paz en el año 1871 se dio comienzo a las tareas de reconstrucción del "Primer Entrerriano", previéndose que podría en-

(56) Ib. Vélez Sársfield al director del Ferrocarril de Gualeguay. Buenos Aires, diciembre 17 de 1869.

(57) Actas del "Primer Entrerriano", cit.

(58) Ib. Año 1872, Leg. 5. R. Hirnschros al ministro del Interior Uladislao Frías. Buenos Aires, diciembre 16 de 1872. Se ha encontrado material robado durante la revolución y se podría hacer pagar al reo los perjuicios causados y devolver lo robado al ferrocarril.

(59) Ib. Año 1871, Leg. 5. J. J. Huber a Dalmacio Vélez Sársfield. Buenos Aires, julio 10 de 1871.

trar muy pronto en circulación “en actitud de servir a los grandes intereses de aquel rico departamento” (60).

En la Memoria que el Ministerio del Interior presenta al Congreso Nacional se considera como “difícil compromiso” el contraído con el directorio del “Primer Entrerriano”, porque encuentra que el costo es cada vez mayor, y dejar inconclusa la obra sería perder todo lo ya comenzado, de manera que es imprescindible concluir la obra. Mientras se va realizando la refección de la línea, el gobierno nacional encomienda la vigilancia del material empleado y trabajos realizados a Rafael Furque, a los vecinos de Gualeguay miembros del directorio de la empresa Jacinto G. Calderón y Francisco Crespo, quienes deberán, además, auxiliar al ingeniero encargado de la obra. Aceptada esta comisión por los mismos, su eficaz cooperación y vigilancia se manifiesta en correspondencia asidua con el ministro del Interior a quien tienen al tanto de la marcha de los trabajos y de los informes presentados por el ingeniero Hirschrot, quien, después de visitar el pueblo, revisa los trabajos de remodelación y colocación de rieles a cargo del Sor. Steenhager, e informa que estaban hechos “con solidez e inteligencia” (61).

Entretanto, el gobierno nacional no descuida el proveer a los gastos imprescindibles, y ya acuerda seis mil pesos fuertes al ingeniero Huber para aumentar el número de trabajadores, o manda comprar, para hacer posible la explotación de la línea férrea, las locomotoras y vagones necesarios. El 27 de noviembre de 1872, el presidente decreta, que: para la construcción del “Primer Entrerriano”, a cargo del ingeniero Huber, se le dé la compensación del ocho por ciento sobre el importe de los trabajos del ferrocarril y 4 % sobre el tren rodante. Todo esto será inspeccionado por la Oficina de Ingenieros.

El celo y la vigilancia del gobierno nacional se ponen en evidencia en cada una de las circunstancias que se presentan. Pero donde no transige el Ejecutivo es ante el problema que se presenta para saldar las deudas que el directorio del “Primer Entrerriano” había contraído antes de que se hiciera la transferencia del mismo. Analizaremos brevemente este asunto que dio lugar a un frondoso expediente formado en varios años con numerosas notas. En agosto de 1872, don Jacinto Calderón, como presidente del directorio que existió del “Primer Entrerriano”, solicita se encargue al gobierno del pago de 29.519,44 \$F, parte de la deuda aún no saldada de un préstamo que había obtenido aquel ferrocarril cuando aún pertenecía a los accionistas. Fundamenta su solicitud diciendo que si cedieron todo al gobierno fue con esa condición, que era ésa una deuda garantida personalmente por el directorio, y porque consi-

(60) *Memoria del Ministerio General de la Provincia de Entre Ríos*. Año 1871, op. cit., pág. XXIII.

(61) A. G. N., *M. del I.*, año 1871, Leg. 8; año 1872, Leg. 5. Rafael Furque al *M. del I.* Gualeguay, febrero 27 de 1872. Jacinto G. Calderón al *M. del I.* Gualeguay, marzo 12 de 1872. La comisión del ferrocarril “Primer Entrerriano” para examinar el material informa al *M. del I.* Gualeguay, marzo 22 de 1872.

deraron que el valor de lo que entregaban era de más de cien mil pesos fuertes, según constancia existente en el Ministerio del Interior. El gobierno abonó a Apolinario Benítez la suma de veinte mil pesos fuertes de esa deuda, pero el resto, los veintinueve mil pesos, no han sido aún saldados y para no tener que recurrir a su peculio particular solicitan del gobierno los haga efectivos. Considera que con esta medida el gobierno no se verá perjudicado por los grandes valores que le fueron entregados. Pasa luego a detallar los mismos: importantes edificios de estaciones, tren rodante, muebles, durmientes, terraplenes, útiles de mastranza. Todo esto importa mucho más que la deuda y ésta fue contraída sólo para invertir el dinero en la empresa. Además, esos valores pueden deducirse de la explotación de la línea y el gobierno puede hacer mayor uso de ella hasta cubrirlos por estar establecido que no sería devuelta la empresa hasta que él mismo no se haya cobrado los gastos. Jacinto Calderón se había entendido perfectamente en todos los aspectos referentes a la transacción con el ministro Vélez Sársfield, pero el cambio del ministerio con la designación del doctor Uladislao Frías no lo favoreció. En efecto, éste desconocía los pormenores de la operación de la cual algunos aspectos no habían quedado legalmente concretados en 1869 y que por los inconvenientes surgidos por la revolución de Entre Ríos quedaron relegados por un tiempo. Uladislao Frías requirió, en esta oportunidad, el asesoramiento de la contaduría general, la que en el mismo mes de agosto informa detalladamente de las sumas entregadas al ingeniero Huber y de los veinte mil pesos fuertes entregados a Apolinario Benítez, pero manifiesta su ineficacia para expedirse en lo referente a la solicitud de Jacinto Calderón, porque carece de los datos necesarios. Aunque el reclamante ha presentado copia de las actas de la empresa "Primer Entrerriano" y de las condiciones de las transacciones realizadas en 1869, la contaduría no puede aceptarlas porque ellas no están debidamente legalizadas. Hace referencia, luego, a la nota de diciembre de 1869 a que ya aludimos anteriormente, y en la que Vélez Sársfield propone que se de comienzo a la tarea de refección de la obra con los 40.000 pesos acordados por el Congreso; que se abone, con lo que reste de esta suma, parte de la deuda y se solicite del Congreso acuerde la partida que falte, a cuyo objeto el ministro ofrecía su apoyo. Es decir, que en esa oportunidad se dio una solución transitoria, esperándose los resultados de la gestión para hacerlo definitivo. Además, la deuda ha aumentado con los años y aunque la empresa no da detalles, supone la contaduría que ello corresponde a los intereses. Considera también esta repartición, "que este asunto es muy importante y que por lo mismo debe llenar de atenciones V. E., pues parece ser de suma importancia, atento los gastos que ya ha hecho el Tesoro Nacional y los que en adelante se puedan hacer, que se proceda a un arreglo serio con los que representan a los accionistas, en virtud del cual quedan bien aclarados los derechos del gobierno y los de los accionistas y que se proceda por uno de los ingenieros del gobierno a la tasación de todo lo recibido perteneciente al ferrocarril". Por su parte, la contaduría requirió informes del ingeniero Monetta, quien

desconoce los hechos y las instrucciones impartidas al ingeniero Huber, pero señala que el ingeniero Dahlquist ha sido comisionado para inspeccionar los trabajos y debe informar sobre ello. Con estos antecedentes y similares opiniones del procurador nacional, el presidente de la Nación no autoriza el pago de lo que solicita el señor Jacinto Calderón y por consiguiente la deuda deberá ser saldada personalmente por los miembros que constituyeran el directorio del "Primer Entrerriano".

Aunque excedemos el período de la presidencia Sarmiento, debemos agregar que los deudores no quedaron satisfechos, como lógico es suponer, con el decreto de Sarmiento. Recurrieron a la Cámara de Diputados de la Nación, en setiembre de 1874, y ya, durante el Ministerio de Simón de Iriondo, y previo informe del procurador del Tesoro, doctor Victorino de la Plaza, elevan su reclamo al Congreso. Vuelve, pues, el problema a aquel momento de diciembre de 1869 cuando lo planteó Vélez Sársfield que opinó que sólo esta alta institución podía solucionar lo cuestionado ⁽⁶³⁾.

En el Congreso se trató el pedido de los accionistas en largas y acaloradas sesiones donde se expusieron todos los antecedentes del caso y los aportes que había hecho hasta ese momento del gobierno nacional sin obtener ninguna ganancia. En diputados defendieron a los peticionantes Malarín y Ruiz Moreno y se acepta la propuesta que enviara el Senado con fecha 12 de junio. Como resultado final de estas discusiones se da una ley autorizando al Poder Ejecutivo para que se entregue a la sociedad del "Primer Entrerriano" 30.000 pesos fuertes en fondos públicos para el pago de las deudas, poniendo como condición que los accionistas hicieran cesión de todos sus derechos y acciones y fuera todo lo del ferrocarril de propiedad exclusiva del gobierno nacional ⁽⁶⁴⁾.

MARÍA AMALIA DUARTE

⁽⁶²⁾ Ib. Año 1872, Leg. 2. El ingeniero Huber al ministro del Interior. Febrero 20 de 1872. Idem, abril 18 de 1872. *Memoria del Ministerio del Interior*. Presentada al Congreso Nacional en 1873. Buenos Aires, 1873, páginas 15 y 31.

⁽⁶³⁾ Ib. Año 1872, Leg. 3. Expediente caratulado "Ferrocarril Primer Entrerriano".

⁽⁶⁴⁾ *Diarios de Sesiones. Congreso Nacional. Cámara de Senadores*. Sesión de 1877. Buenos Aires, 1877. Ib. *Cámara de Diputados*. Buenos Aires, 1877. *Registro Nacional de la República Argentina*. Tomo VII, pág. 624. Buenos Aires, 1895.