

ANTECEDENTES DEL FERROCARRIL NORDESTE ARGENTINO El proyecto Clark

Concluía la presidencia Roca y las vías férreas que unirían la mesopotamia continuaban siendo una utopía. El Ferrocarril Argentino del Este aún estaba detenido en Monte Caseros (Corrientes), lugar donde había quedado desde la presidencia Avellaneda. El tramo inicial Concordia-Federación, habilitado en 1874, se prolongó hasta penetrar en la provincia de Corrientes en 1875, donde alcanzó a tener setenta kilómetros de los ciento sesenta de todo su recorrido⁽¹⁾.

Mucho se había proyectado, discutido, estudiado y legislado, con respecto a este pequeño ferrocarril siempre deficitario⁽²⁾. El país florecía económicamente cuando irrumpió la etapa de las concesiones ferroviarias que crecerían incensablemente hasta llegar a un total de sesenta y siete durante el período 1887-1889⁽³⁾.

Poco antes de asumir el mando el presidente Juárez Celman, un avezado contratista, don Juan E. Clark, pidió la concesión para construir los ferrocarriles de Corrientes y Misiones⁽⁴⁾. El 10 de agosto de 1887 elevó nota al

(1) **María Amalia Duarte**, *Los Ferrocarriles de Entre Ríos durante la presidencia de Sarmiento*. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Historia. Trabajos y Comunicaciones N° XIII. Buenos Aires, 1965.

(2) *Ib.* *Los estudios para prolongar el Ferrocarril Argentino del Este en la Mesopotamia*. Trabajo presentado y aprobado, al Cuarto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina organizado por la Academia Nacional de la Historia. Mendoza-San Juan, noviembre de 1977.

(3) **Eduardo A. Zalduendo**, *Libras y Rieles*. Buenos Aires, Editorial El Coloquio, 1975.

(4) **Luis Enrique Comandi**, *Capellanía de Santos Lugares. Historia de las tierras, pueblos y ferrocarriles*. Publicaciones del Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene". Contribución a la Historia de los Pueblos de la provincia. La Plata, 1969 - N° XXXVII, pág. 11 "Digamos que fue el gran instrumentador de una de las empresas más largamente esperada en este país en el curso del siglo pasado: la construcción del ferrocarril entre Buenos Aires y Chile..."

Los chilenos Juan y Mateo Clark comienzan su odisea para construir ferrocarriles en 1872 la obra queda concluida en 1910 cuando se pone en servicio el gran túnel internacional, que une Argentina con Chile con una extensión de 3.200 metros.

Congreso para comunicarle la terminación del Ferrocarril al Pacífico, advirtiéndole que concluyó su obra un año antes del plazo fijado. Añade que posee datos de los estudios realizados por el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación sobre prolongación del Ferrocarril Argentino del Este, desde Monte Caseros a Posadas, y desde este punto hasta San Roque en Corrientes. Dichos estudios, ya concluidos, fueron presentados al Congreso y Clark solicita hacerse cargo de la construcción de esas vías férreas, asegura poder realizar la obra en el tiempo que exija el gobierno y considera, además, que esta es de vital importancia económica y política para el país.

“La primera línea arrancará de Monte Caseros, provincia de Corrientes, y terminará en Posadas, territorio de Misiones, tocando en Paso de los Libres, La Cruz, Alvear, Santo Tomé y San Carlos”.

La segunda partiendo del mismo lugar, Monte Caseros, “concluirá en San Roque, pasando por Curuzú-Cuatiá y Mercedes de la provincia de Corrientes”.

Al solicitar la concesión para construir ambas vías acompaña un proyecto de contrato y ofrece extender la línea hasta la ciudad de Corrientes al mismo precio que estableciera el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación para el tramo Monte Caseros-San Roque⁽⁵⁾.

Ferrocarriles de los países lindantes.

Clark acompañó su pedido con un mapa de la mesopotamia para señalar el recorrido de las vías proyectadas las que se extendían hasta las fronteras con Paraguay y Brasil.

El Ferrocarril Argentino del Este, en su recorrido Concordia-Monte Caseros y su pequeña prolongación hasta el Ceibo, logró salvar una extensión del río Uruguay imposible de navegar por los saltos de agua; eludidos esos obstáculos, aún en épocas de crecientes, el Alto Uruguay es navegable. Las vías férreas hacían en esta forma posible el contacto entre centros comerciales de consumo y exportación del litoral en forma ininterrumpida.

Los países lindantes, que vieron las ventajas del momento y las futuras, proyectaron y construyeron vías férreas que actuaron en forma competitiva con el trazado primigenio del Ferrocarril Argentino del Este.

Uruguay construyó su “Nord-oeste”, del Salto a Santa Rosa y hasta el Cuareim, con trocha media como la del F.A. del Este. Esta línea así como la del Midland-Uruguay y el ferrocarril Central, buscaban unirse al puerto de Montevideo para extraer en esa forma la producción nacional, argentina o brasilera⁽⁶⁾.

Desde el Cuareim hasta Uruguayana, Brasil explotaba su propia línea fé-

(5) *Ferrocarriles Central de Monte Caseros a Misiones. Antecedentes relativos a la concesión con especificación del proyecto kilométrico de ambas líneas, pliego de condiciones y descripción geográfica, política, comercial e industrial de la provincia de Corrientes y Gobernación de Misiones que aquéllos deben servir*, según recopilación de Juan E. Clark. Buenos Aires, 1887. Buenos Aires, Establecimientos tipográficos El Censor Corrientes 283, 1887.

(6) Juan José Castro, *Estudio de los ferrocarriles que ligarán en el porvenir las Repúblicas Americanas presentado al Congreso Científico Latinoamericano de Buenos Aires*, Montevideo, La Nación, 1898.

rea que al tomar contacto con la de Porto Alegre le permitiría transportar los productos propios y argentinos. La línea de Uruguayana concedida en 1873 se inauguró en 1879, la fiebre ferroviaria en Brasil alcanza su pico en el quinquenio 1881-1885⁽⁷⁾.

Por pedido especial del ministerio de guerra, Brasil decretó el establecimiento de una línea telegráfica que se extendía desde el Cuareim hasta San Borja. En esta forma, con ferrocarril y telégrafo, cubriría su frontera con nuestro país y podría emplear ambos medios con fines comerciales o bélicos⁽⁸⁾. Estas medidas explicarían, en parte, la expresión "ferrocarril estratégico", adjudicado al proyecto de extensión de nuestro Ferrocarril Argentino del Este, cuando la propuesta Clark se discute en Cámara de Diputados de la Nación.

Otro mercado importante sería Paraguay, que aunque no había resurgido con gran ímpetu comercial se preveía fomentarlo en un futuro, si su ferrocarril de Asunción a Paraguari, ya concluido y pagado hasta Villa Rica, se prolongara hasta Villa Encarnación de Itapúa, frente a Posadas, en esa forma se unía con el litoral y podría distribuir un artículo tan importante como la yerba mate en todo el ámbito de la nación argentina⁽⁹⁾.

El Ferrocarril proyectado.

Conviene examinar, a grandes rasgos, la importancia de las líneas férreas que proyectaba construir Clark, desde el punto de vista económico y estratégico. Por otro lado estos aspectos y las ventajas que solicita el concesionario plantean una serie de problemas en la Cámara de Diputados. Allí, con verdadera pasión se discute durante varias sesiones, ordinarias y de prórroga.

Para 1886 nuestro problema de límites con Brasil en la parte de Misiones estaba aún sin dilucidar, se había creado el territorio de ese nombre, existían poblaciones que prosperaban pero nada estaba definido. Brasil, en su afán de dominio instala colonias militares en zona que no le ha sido adjudicada⁽¹⁰⁾.

Clark propone construir un ferrocarril que desde Monte Caseros hasta Paso de los Libres corre paralelo, por el lado argentino del río Uruguay, al ferrocarril que desde el Cuareim Brasil extiende hasta Uruguayana.

Monte Caseros, 2.500 habitantes, situada sobre el río Uruguay, frente a Santa Rosa, población uruguaya, sería la cabeza de la red troncal desde donde se abrirían dos líneas férreas una hacia el río Paraná atravesando la provincia de Corrientes, la otra arribaría al mismo río pero en la parte más

(7) Eduardo A. Zalduendo, op. cit. pág. 213.

(8) *Proyecto de prolongación del Ferrocarril del Este-Villa Colón-Concordia-Arroyo Ceibo-Posadas. Presentado al Honorable Congreso Nacional por J. Lloyd y Cía. Buenos Aires, 1881.*

(9) *Memoria presentada por el Ministerio de Hacienda al Honorable Congreso de la Nación en su período legislativo de 1886 -Asunción 1887* (Biblioteca Banco Tornquist) Horacio Juan Cuccorese, *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires, Ediciones Macchi, 1969., pág. 109. El Ferrocarril Nordeste Argentino, que se interconecta con el Central del Paraguay.

(10) Luis Santiago Sanz, *La Historia Diplomática desde la presidencia Mitre, 1862, hasta 1930*. En *Academia Nacional de la Historia. Historia Argentina Contemporánea*. Vol. II, 1a. sección. Buenos Aires, 1964.

alta. En efecto, llegaría a Posadas después de flanquear el río Uruguay hasta Santo Tomé, 2.000 habitantes, ubicada frente a San Borja, ciudad brasilera; pasaría después por La Cruz y por otras poblaciones menores hasta tocar Monte Caseros.

En esos momentos las poblaciones antes citadas se comunicaban con el Ferrocarril Argentino del Este por una línea de vapores que llegaba hasta ellas una vez por semana y transportaba especialmente yerba mate y maderas, principales productos que mandaban para el comercio, por ese mismo medio recibían lo que compraban⁽¹¹⁾.

Al tratarse en la Cámara de Senadores el proyecto Clark se resuelve, sin discusión, que la línea no termine en San Roque sino que llegue hasta la capital de la provincia, la ciudad de Corrientes.

El senador Ortiz, en la sesión del 9 de setiembre de 1886, cuando entra a discutirse el proyecto Clark, hace referencias a lo esencial del mismo y agrega que por su riqueza y población Corrientes es muy importante pero tropieza con graves inconvenientes para el desarrollo de sus industrias, uno de esos obstáculos es la cantidad de ríos que tiene la provincia los que en época de crecientes cortan las comunicaciones. Considera que es de vital importancia que se construyan las vías propuestas por razones fundamentales como son: a) intereses locales de Corrientes y Misiones; b) posibilidad de un activo intercambio comercial con Brasil, Uruguay y Paraguay. Además, dice, "por la misma razón, estos ferrocarriles pueden decirse que serán estratégicos, porque, dado el caso, que evidentemente está muy lejano, de una guerra cualquiera con nuestros vecinos, estos territorios serían el centinela avanzado que tendríamos para la defensa de la integridad nacional".

Analiza, luego los antecedentes haciendo alusión a las leyes de 1872 y 1883. Para Misiones se han realizado dos estudios diferentes y se ha llegado a la conclusión que es muy conveniente construir la línea lo más recta posible desde Santo Tomé a Posadas, en esta forma hay menos obras de arte y se reduce el costo⁽¹²⁾.

Es en Diputados donde se recalca en forma reiterada la expresión "ferrocarril estratégico". En la sesión del 8 de octubre de 1886 el diputado Lainez opina: "Sirviendo los intereses de la provincia de Corrientes al querer dotarla de ferrocarril deseo que no sea el señor Clark el que lo haga, porque no quiero que pase con este ferrocarril y el de Misiones —porque no es un ferrocarril puramente provincial, es la única vía estratégica en la República Argentina—, porque no quiero que pase, digo, con este ferrocarril lo que pasó con el Andino que se demoró diez años para construirlo". Y más adelante "Vamos a construir la única vía que puede llevarnos a la frontera norte de la República".

Por su parte el diputado Mansilla asegura que a él no le importa que lo haga uno u otro concesionario pero que se construya y rápido por la misma razón de que es estratégico⁽¹³⁾.

(11) F. Latzina, *Geografía de la República Argentina*. Buenos Aires, Félix Lajouane, editor, 1888. (Tiene estadísticas del año 1887 y datos de ese momento).

(12) Congreso Nacional. *Cámara de Senadores*. Buenos Aires, Imprenta La Tribuna Nacional, 1887. Sesión del 9 de setiembre de 1886. pág. 324 y s.s.

(13) Congreso Nacional. *Cámara de Diputados*. Buenos Aires, 1887. Tomo segundo,

Proyecto para la construcción de los dos ferrocarriles y la garantía.

Clark fija con precisión los lugares por donde han de pasar ambas vías férreas, cuándo comenzará la construcción, lo que se haría a seis meses de suscripto el convenio y dictado el pliego de condiciones. Si había apuro la primera línea podía comenzar a construirse por sus dos extremos desde Posadas y Monte Caseros al mismo tiempo y lo mismo podría hacerse luego en la segunda, de Monte Caseros a San Roque.

Elige la misma trocha que tenía el Ferrocarril Argentino del Este, 1,435 m. Pide a la nación una garantía del 6% anual de interés para las "acciones o títulos de la empresa por el término de veinte años", "sobre el costo que determinen los presupuestos hechos por el Departamento de Ingenieros, o bien un producido líquido por kilómetro de 1874,88 centavos oro por cada sección".

Dice luego que entregará semestralmente a la nación el producto líquido de cada línea hasta reembolsarlo por completo de las cantidades que por garantía hubiese pagado, cuando ese producto líquido excediese del 6% en este caso se destinará la mitad del excedente para formar un fondo de reserva con lo que se atenderán necesidades imprevistas en cuya conservación e inversión intervendrá el Poder Ejecutivo. "Cuando las sumas destinadas a reserva hayan alcanzado a la cantidad de quinientos mil pesos nacionales percibirá la Nación el excedente íntegro hasta reembolsarse de lo que hubiese pagado por garantía".

Alude, más adelante, al momento en que se habilitarán los diferentes tramos; las tarifas, la forma como el estado podrá controlar las construcciones que se realicen, de las que no podrá cambiarse la traza sin aprobación del gobierno. Cuatro años después de comenzadas las líneas deberán estar concluidas, si se adelanta en el tiempo el gobierno le pagará una prima si se atrasa ocurrirá al revés, deberá pagar el concesionario. Las sociedades o compañías que se formen tendrán su domicilio en nuestro país y aquí se pagarán los dividendos de las acciones suscriptas en Argentina.

Este y otros aspectos estaban ya legislados y figuraban en contratos anteriores por ejemplo: la exención de impuestos para el material adquirido para los ferrocarriles, la supervisión de los trabajos por los ingenieros del Poder Ejecutivo, el traslado gratuito de las valijas de correspondencia, descuentos en los pasajes a empleados y tropas de la nación, estaban exentos del servicio militar los que trabajasen en el ferrocarril. La dirección de la compañía que se formara debía estar establecida en el país, en caso contrario residiría aquí un directorio y la contabilidad se llevaría en castellano. Serían considerados de utilidad pública aquellos terrenos de propiedad fiscal y particular necesarios para la vía, estaciones, talleres, depósitos, etc. El concesionario depositará una fianza que queda cancelada cuando ejecutó obras por ese valor⁽¹⁴⁾.

pág. 73 y s.s. Sesión de 8 de octubre de 1886. Sesiones de prórroga 13; 15; 18; 23 de octubre de 1886.

(14) *Ferrocarriles Central de Corrientes y Misiones*, op. cit.

La garantía.

Fundamentalmente el aspecto más discutido del proyecto Clark, en ambas Cámaras, es la garantía que debía dar el gobierno nacional. En Senadores, la Comisión que realiza el estudio introduce reformas porque quiere salvaguardar a la nación sin que ello implique desconfiar de la "honorabilidad del proponente", "pues es sabido que es uno de los hombres más honorables y que ha dado pruebas de saber cumplir con sus compromisos".

El artículo referente a este tema se redacta de la siguiente forma: "La nación garante un interés del 6% a las acciones o títulos de la empresa, por el término de veinte años, sobre el costo de la línea que determinen los presupuestos hechos por el Poder Ejecutivo, no pudiendo en ningún caso garantizarse un producido líquido anual que exceda de 1.874,78 centavos oro moneda nacional por (kilómetro que se fija como *maximun*". Esta última palabra es la única diferencia introducida al proyecto del contratista, para llegar a esas conclusiones se llamó al jefe del Departamento de Ingenieros quien informó cuáles eran las razones por las que diferían con el empresario.

Clark, por su parte, fundamentó sus dimensiones argumentando que el Dep. de Ingenieros sólo tenía en cuenta los elementos técnicos y no la parte financiera. Expuestos los precios que determinan las dos partes se acuerda que en todos los casos el valor kilométrico se establecería entre el Poder Ejecutivo y el concesionario, siempre con la intervención del Departamento de Ingenieros. Estos últimos precisaron, en este caso para los distintos sectores el siguiente valor:

Monte Caseros-Posadas, 422,922 km, costo medio por Km: 19.713-14.

Monte Caseros-San Roque, 240,150 Km, costo medio del Km: 26.403-69⁽¹⁶⁾.

Por su parte, el empresario, que considera imprevistos, garantía, interés para los 663,72 km, total de las dos vías, fija un valor de 33.898-36 por km.

La garantía que establece la Comisión en senadores de 1.874.78, de producto líquido por kilómetro, equivale a un 6% sobre un costo de 31.250, *maximun* de lo que puede abonarse. En esta forma consideran que han llegado a una suma justa de acuerdo a los informes de las dos partes.

Como hemos visto, el empresario quería que se formara un fondo para imprevistos y que saldados éstos, recién se reembolsaría el excedente de la garantía a la nación. Se le hicieron múltiples objeciones al respecto y él aclaró que las nuevas líneas implican gastos que no pueden incluirse en los comunes y que debe haber siempre una reserva para no paralizar luego la obra, lo mismo fue establecido en el Ferrocarril Trasandino.

Para fijar la cantidad exacta se analizan los gastos de explotación de todos los ferrocarriles del Estado y particulares lo mismo que los de algunos países extranjeros como Inglaterra.

(15) Resumen de los presupuestos para la construcción de los Ferrocarriles de Corrientes y Misiones hechos por el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación y presentados a la Comisión del Senado y de la Cámara de Diputados de la Nación en las sesiones de 1886. En *Archivo General de la Nación*. Museo Histórico Nacional. Legajo 58. Documento 9847-9850-4224.

Ante la oposición del senador Zapata en lo que respecta a los fondos de reservas para necesidades imprevistas se discute nuevamente y se modifica en la siguiente forma: "Cuando el producto líquido exceda el 6% el concesionario devolverá a la Nación el excedente íntegro hasta reembolsar por completo el valor recibido por razón de garantía".

En Diputados la ley-contrato, como la designa uno de sus miembros, se trata y analiza exhaustivamente en varias sesiones desde el 8 al 23 de octubre de 1886.

Entre las muchas disquisiciones a que llevan las extensas discusiones, extraemos sólo las que inciden fundamentalmente sobre el aspecto económico. En esta Cámara hacen un análisis del 6% de garantía durante veinte años, aceptado por Senadores, consideran un plazo excesivo, exceptuando el Ferrocarril Argentino del Este, todos los demás garantidos, después de ocho o diez años superaron la misma. E insisten especialmente sobre el valor del kilómetro de vía con la garantía correspondiente, los resultados expuestos por el Departamento de Ingenieros, y los precios fijados teniendo en cuenta los lugares donde se haría el trazado y las costosas obras de arte a construirse.

Varios diputados señalaron las razones por las cuales debía hacerse un análisis de estos precios, Lainez argumenta que: "Hay que tener en cuenta que Corrientes provee las traviesas para los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires y de Santa Fe; que produce, por consiguiente, la materia prima indispensable. No se trata, pues de construir un ferrocarril en la luna o en un punto donde hubiera que llevar de todo. Si en alguna parte la construcción de ferrocarriles tiene que ser barata es en la provincia de Corrientes. No me asustan esos guadales que se dice hay allí. El ferrocarril del sud ha sido construido pasando la vía por todos los guadales del centro y aun trayendo las traviesas de Corrientes y del Chaco, costó el km \$ 17.000 y espléndidamente hecho". Continúa Láinez, nosotros, con todos estos antecedentes a la vista, vamos a fijar treinta mil pesos en Corrientes, cuando tenemos la seguridad de que puede conseguirse los materiales, la mano de obra mucho más barato que aquí?".

Con apasionamiento discuten los diputados en largas sesiones durante el mes de octubre el proyecto Clark. Revelan en general una gran preocupación y profundo conocimiento de los diferentes aspectos tratados y que les plantea el peticionante, además, no dejan de analizar otros proyectos que podrían reportar ventajas sobre todo porque para conseguir el capital se recurriría a centros comerciales diferentes. Uno de esos proyectos, el más analizado, es el de Matthey, comerciante de Buenos Aires, que tiene como abogado a Federico Pinedo⁽¹⁶⁾.

La ley, sancionada el 30 de octubre por ambas Cámaras y promulgada luego por el Poder Ejecutivo (N° 1891) consta de veintiséis artículos.

La línea llegará hasta la ciudad de Corrientes pasando por Curuzú-Cuatiá, Mercedes, San Roque, Salada y Empedrado.

El artículo segundo establecía que "El concesionario quedará obligado a presentar estudios definitivos de la vía entre Corrientes y San Roque a los seis meses de firmado el contrato y seis meses después la construcción de las

(16) Congreso Nacional. *Cámara de Diputados*, op. cit.

dos líneas se hará simultáneamente, debiendo darse comienzo a los trabajos de la segunda desde la ciudad de Corrientes”.

La medida es de trascendental importancia para Corrientes y sólo con un dato se verifica, Ferns⁽¹⁷⁾ dice que según *South American Journal*, 27 de noviembre de 1886, las tierras aumentaron “en ciertas partes el 200% en un mes”.

La garantía se fija en el 6% sobre el costo efectivo de la línea y no podrá exceder el precio del kilómetro los 31.000 pesos oro como maximum. Por otra parte, se señala que cuando el ferrocarril produzca y exceda ese 6% se devolverá a la nación “el excedente íntegro hasta reembolsar por completo el valor recibido por razón de la garantía, más el 6% de interés”.

Para que el contrato tenga efecto las sociedades y compañías se formarán dentro de la República donde se harán efectivos los dividendos de las acciones y todo se redactará en castellano.

En noviembre de 1886 Clark solicita al ministro del interior, Dr. Eduardo Wilde copia legalizada de la ley sancionada y promulgada. Otorgado este documento fijan las fechas para las conferencias con el jefe del Departamento de Ingenieros las que tienen lugar los días 5, 6, 7 y 10 de mayo de 1887, allí se determina el precio por kilómetro para firmar el contrato de construcción de los ferrocarriles.

El informe que Guillermo Villanueva, como Jefe del Dep. de Ingenieros, dirige al ministro del interior en esta oportunidad revela que se han estudiado muy detenidamente los distintos sectores de vías, las obras de arte a construirse y se han detallado los gastos que todo ello implica⁽¹⁸⁾.

Clark acepta, finalmente, el precio máximo de 31.000 pesos moneda nacional oro, pero advierte que queda una suma sin garantía, tiene confianza en que podrá acelerar la construcción de los ferrocarriles porque en el mercado monetario europeo la República Argentina está muy bien conceptuada para la inversión de capitales para la realización de obras garantidas⁽¹⁹⁾.

Un año más tarde en mayo de 1888 el gobierno argentino aprueba la transferencia hecha por Clark a favor de la compañía Nordeste Argentino, que será la que después de varios años construirá lo que él proyectara.

María Amalia Duarte

(17) H. S. Ferns, *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires, Solar-Hachette, 1966, pág. 410, nota 22. Aunque el concesionario es el mismo equivoca la línea pero por la fecha de la fuente que utiliza se deduce que es la ley 1891.

(18) Archivo General de la Nación. *Museo Histórico Nacional*. Legajo 58 -Documento 9857, 4 folios. Guillermo Villanueva a S.E. el Sr. Ministro del Interior Doctor Eduardo Wilde. Buenos Aires, mayo de 1887.

(19) *Ferrocarriles Central de Corrientes y Misiones*, op. cit.