

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

“FERROCARRIL OESTE SANTAFESINO”

Raúl Scalabrini Ortiz



El 20 de setiembre de 1900 el Central Argentino adquiere, por su capital, un ferrocarril secundario llamado del Oeste Santafesino. Esa línea mide 216 kilómetros de longitud y va de Rosario a Casilda y Melincué. La adquisición se realiza sin movilización de efectivos, con el habitual trastrueque de papeles financieros. La transferencia es aprobada por el Gobierno Nacional, en un decreto de esa misma fecha, sin determinar capitales ni condiciones, es decir, aprobando, implícitamente, la estratagema financiera a que dio lugar.

El capital que el Ferrocarril Oeste Santafesino se atribuye a sí mismo, en su balance del 31 de diciembre de 1897 —que sirve de base para la transferencia—, es de 11.073.445 pesos o/s, cifra que para los rudimentarios 216 kilómetros de longitud da un capital promedio de 51.265 por kilómetro, valor alejado de toda interpretación honrada. ¿Cómo se formó ese “capital británico invertido en la Argentina”? Detengámonos un momento.

El Ferrocarril del Oeste Santafesino fue concedido por la ley provincial del 17 de octubre de 1881. La Provincia garantiza una ganancia del 7% sobre un costo calculado en 15.000 pesos fuertes por kilómetro. En total los 216 kilómetros de Rosario a Casilda y Melincué requerían una inversión de 1.296.000 pesos o/s (cuyo 7% anual el gobierno provincial aseguraba). Las sumas que el ferrocarril percibiera en concepto de garantía debían ser devueltas cuando las entradas líquidas excedieran el 7% (artículo 19 de la ley provincial).

Además, la ley le regalaba al concesionario 150 leguas de tierras en la Provincia (artículo 18). Por poco que valieran, esas 375.000 hectáreas de tierra debían valer más que el ferrocarril a construirse. Sobre estas bases, el gobernador Iriondo refrenda el contrato definitivo el 12 de noviembre de 1881.

¿Los fondos necesarios para construir la línea —1.296.000 pesos o/s— fue un capital que vino del exterior? No; esos fondos fueron proveídos por el Banco de la Provincia de Santa Fe, al cual el ferrocarril adeudaba 1.134.187,87 pesos o/s y 202.037 pesos m/n, sumas que el gobierno de la Provincia tomó a su cargo, muníficamente, en 1894.

En 1894 se rescinde la garantía. Se rescinde porque el ferrocarril hubiera debido comenzar a reintegrar los fondos

recibidos de la Provincia. A cambio de la rescisión, la Provincia "renuncia para siempre y absolutamente al derecho de reembolso de las cantidades que tiene pagadas a la empresa en cuentas de garantía" (artículo 7º del contrato), y además el gobierno de la Provincia hace suya la deuda "que el Ferrocarril tiene con el Banco de la Provincia por 1.134.187,87 pesos o/s y 262.037,63 pesos m/n" (artículo 8º del contrato de rescisión, firmado el 28 de diciembre de 1894). De las 150 leguas que le han sido entregadas al Ferrocarril, con la obligación de colonizarlas y poblarlas, nadie se acuerda.

El Ferrocarril del Oeste Santafesino dio pérdidas y rendimientos despreciables, según las estadísticas oficiales:

En 1892 rindió el	2,20 %
„ 1893 „ „	2,32 „
„ 1894 „ „	2,29 „
„ 1895 „ „	2,00 „
„ 1896 „ „	2,23 „

Olvidemos que el gobierno provincial desembolsa anualmente las sumas necesarias para completar el 7% y que, por lo tanto, esas cifras son falsas, y averigüemos la forma en que ese rendimiento se computa, porque los ingresos líquidos del ferrocarril hubieran bastado para asegurarle dividendos que van del 6 al 17,80%, según se desprende del siguiente cuadro:

Años	Ingresos líquidos proporcionados por la explotación del Ferrocarril Oeste Santafesino	Rendimiento sobre el capital asignado en el contrato de 1.296.000 pesos oro sellado
1892	\$ o/s. 87.901	6.00 %
1893	„ „ 232.355	17.90 „
1894	„ „ 229.235	17.80 „
1895	„ „ 199.965	15.40 „
1896	„ „ 225.823	17.70 „

Pero el Ferrocarril Oeste Santafesino declara un capital que el 31 de diciembre de 1897 ascienden a 11.073.445,63 pesos

o/s, integrado por acciones ordinarias que suman 3.923.833,33 pesos o/s, y por obligaciones que ascienden a 1.225.576 libras, o sea 6.176.903,04 pesos o/s. El resto lo conforman compromisos varios entre los que se encuentran 669.729,24 pesos o/s de "beneficios sin liquidar". ¿En qué pudo invertirse tan grande capital, si la construcción del ferrocarril sólo requería 1.296.000 pesos o/s? El activo del balance nos muestra que esa suma está invertida en el ferrocarril, que se calcula al doble de su costo, y en las tierras que le regaló la Provincia. El ferrocarril se tasa en el activo a 3.406.935,10 pesos o/s, y las tierras que le fueron donadas a 7.354.117,80.

Reproducimos a continuación el balance del Ferrocarril Oeste Santafesino, refrendado por míster Blyth, que sirve de base a la transferencia.

**BALANCE GENERAL DEL FERROCARRIL OESTE SANTAFESINO
QUE SIRVE DE BASE EN SU VENTA AL FERROCARRIL
CENTRAL ARGENTINO**

*Según inventario practicado en 31 de diciembre de 1897; apreciadas
las cuentas de curso legal al cambio de 275 %*

ACTIVO:

Secretaría	\$ o/s.	1.468,54
Útiles, instrumentos, impresos	" "	5.241,33
Vía permanente	" "	2.176.828,11
Obras de fábrica	" "	147.732,33
Edificios	" "	299.573,89
Tren rodante	" "	626.510,25
Talleres y maquinaria	" "	44.158,35
Material fijo de la vía	" "	57.096,37
Muelles y canaletas	" "	31.855,40
Telégrafo	" "	16.470,53
Astillero	" "	2.189,50
Mobiliario	" "	4.117,73
Nueva salida de Rosario	" "	6.913,63
Provincia (cuentas a cobrar)	" "	36.965,30
Carlos Casado, cuenta especial	" "	181.818,18
Existencia en caja y bancos	" "	80.388,39
Terrenos	" "	7.354.117,30
		\$ o/s. 11.073.445,63

PASIVO:

Capital:			
5.950 acciones de \$f 100, a 3¼ oro			
33.090	„ \$ o/s. 100	.....	\$ o/s. 3.923.833,33
Obligaciones, por £ 1.225.576, a 5,04	.....	„ „	6.176.903,04
Carlos Casado	.....	„ „	135.953,94
Obligaciones de administración	.....	„ „	17.959,40
Beneficios sin liquidar	.....	„ „	669.729,24
Valores en suspenso	.....	„ „	16.542,86
Obligacionistas	.....	„ „	132.523,82
			<hr/>
			\$ o/s. 11.073.445,63

C. W. BLYTH
Presidente

Como los verdaderos fondos para construir el ferrocarril, que ascendían a 1.296.000 pesos o/s, los proporcionó el Banco de la Provincia de Santa Fe y fueron pagados por el gobierno provincial, y como las tierras, que se tasan en 7.354.117 fueron entregadas gratuitamente por la Provincia se deduce que los papeles financieros del Oeste Santafesino eran meros certificados de participación en el negocio, como los de la Western Railway o los del Central Argentine Railway Co. Este notable modelo de ferrocarril se refundió en el Central Argentino, según escritura otorgada el 19 de diciembre de 1900 y su capital de "acciones y obligaciones" está incluido en el "capital británico" invertido por el Ferrocarril Central Argentino.

• • •



Investigación:

www.capillasytemplos.com.ar

Fuentes de consulta:

Scalabrini Ortiz, Raúl: "Historia de los Ferrocarriles Argentinos" - Editorial Plus Ultra - Buenos Aires, 1940.