

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

La influencia ferroviaria en el desarrollo económico de la Mesopotamia. (1874-1906).

Fernando Ortega.

Cita:

Fernando Ortega (2005). *La influencia ferroviaria en el desarrollo económico de la Mesopotamia. (1874-1906)*. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/827>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Mesa Temática nº 87: Transportes y servicios. El papel de los capitales privados y el Estado. (Argentina y América Latina, siglos XIX y XX)

LA INFLUENCIA FERROVIARIA EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE LA MESOPOTAMIA (1874-1906)

FERNANDO ARIEL ORTEGA
Facultad de Filosofía y Letras / C.E.E.E.D. UBA
Ferortega73@yahoo.com.ar

I) INTRODUCCION

El proceso de expansión económica Argentina iniciado a mediados del siglo XIX, conjuntamente con la consolidación del Estado Nacional tuvo en el desarrollo de los ferrocarriles un aliado fundamental.

Sin embargo este proceso de transformaciones económicas, políticas y sociales estuvo lejos de ser homogéneo. Si bien durante largo tiempo el modelo de expansión ferroviaria estuvo vinculado predominantemente con la constitución de una economía agroexportadora, un análisis más riguroso demuestra también la importancia que tuvo en la creación o restauración de mercados a nivel regional.

Este trabajo se propone analizar la influencia que tuvo el ferrocarril en el desarrollo económico de uno de estos mercados particulares: el de la Mesopotamia argentina.

Una región de una importante riqueza potencial, que ya había sido puesta de manifiesto desde tiempos del Virreinato del Río de la Plata, pero por diversas razones que intentaremos develar tuvo dificultades para alcanzar durante el resto del siglo XIX el nivel de desarrollo de otras regiones del país en apariencia menos favorecidas por sus recursos naturales.

Para ello, se analizará el desempeño realizado por las dos principales empresas inglesas que se instalaron en ese territorio, el Ferrocarril Argentino del Este, inaugurado en 1874 y el Ferrocarril del Nordeste Argentino, prolongación del anterior, puesto en funcionamiento en 1890.

La elección de esta región para su estudio no es arbitraria, ya que a su original geografía hay que sumarle características económicas, culturales y

políticas que permitieron a este territorio construir desde la época de la independencia nacional una fuerte imagen de autonomía respecto del resto del país.

Por sus particulares características que serán motivo de análisis, el desarrollo ferroviario en la Mesopotamia no escapó a esta impronta histórica: desde la elección de la trocha media, utilizada exclusivamente en el país en esta región ; a la presencia de ferrocarriles extranjeros, cuyo tráfico mayoritario no puede vincularse a priori con el mercado externo europeo; desmitificando así una imagen construida durante décadas por el nacionalismo, que veía en los ferrocarriles un instrumento de dominación que el capital británico utilizó para impedir el adecuado desarrollo de la economía nacional.

Asimismo, puede verse a ferrocarriles cuyas dificultades económicas de financiamiento y rentabilidad sumadas a irregularidades cometidas, motivaron una activa intervención estatal inédita hasta ese momento, mostrando en toda su complejidad los matices y vaivenes que tuvo el Estado Nacional en relación con las empresas de transporte extranjeras.

Por último, el trabajo intentará analizar las complicaciones que caracterizaron el negocio ferroviario en la zona y la incidencia que estas pudieron tener en las características del desarrollo regional alcanzado.

II) PANORAMA ECONOMICO DE LA MESOPOTAMIA ANTES DEL FERROCARRIL

Desde tiempos del Virreinato del Río de la Plata y durante buena parte del siglo XIX, la Mesopotamia (aunque es más preciso hablar de Entre Ríos y Corrientes, ya que Misiones constituía un territorio de frontera, poco explorado y cuyos límites aún no estaban definidos) formaba parte junto a Santa Fe de la región argentina conocida como el Litoral.

Zona cuya principal actividad era la ganadería que se realizaba de manera extensiva, a “campo abierto” y sin grandes innovaciones tecnológicas. La actividad manufacturera estaba limitada fundamentalmente al saladero y la preparación de tasajo, aunque hay que destacar en el caso de Corrientes, la presencia de dos industrias de cierta magnitud para el período: la de las curtiembres y la producción maderera y de construcción naval.

El litoral conformaba un activo mercado regional de estrecha vinculación comercial con los países vecinos de Uruguay, Brasil y en menor medida Paraguay. No obstante, hay que aclarar que las características económicas de las tres provincias que lo componían distaban de ser homogéneas. En el caso de Santa Fe, las secuelas de las guerras civiles que azotaron a nuestro país durante la primera mitad del siglo XIX se hicieron sentir con mayor intensidad que en la Mesopotamia. El campo sufrió despoblación y una merma sustancial de sus “stocks” ganaderos lo que se tradujo en un empobrecimiento de sus propietarios, quienes carecieron de capitales para lograr la reactivación económica. Paradójicamente, esta situación negativa le brindará a la provincia una oportunidad para realizar un proceso de modernización económica y transformación de sus estructuras productivas, con un aumento de los centros urbanos y una tendencia a la redistribución de la tierra, a manos de pequeños y medianos productores. Entre Ríos, por el contrario, mantendrá durante gran parte del siglo XIX la pujanza de su ganadería vacuna y ovina que consolidará una clase de fuertes y prósperos productores, cuyo ejemplo más representativo está dado por el general Justo José de Urquiza, acentuando las estructuras tradicionales y la explotación latifundista de la tierra. A pesar de contar con una magnitud económica menor que su vecina, Corrientes también consolida sus estructuras ganaderas tradicionales, aunque dada las características de su geografía, los beneficios económicos se distribuirán con un distinto grado de incidencia dentro de la provincia. En la región del Este, su cercanía con los mercados uruguayos y brasileros le permitirá constituir el sector más beneficiado; la zona del Paraná en cambio se encontrará habitualmente bajo la influencia y la “sombra” de los saladeros entrerrianos; finalmente la región central rodeada por impenetrables bañados será el sector más pobre y atrasado con pequeñas parcelas dedicadas a quintas, huertas y frutales.

Un dato a destacar para ambas provincias mesopotámicas y que tendrá una importante influencia en las características de su posterior desarrollo, será la gran independencia comercial de sus productores respecto a Buenos Aires dada las facilidades para comerciar directamente con brasileros y uruguayos.

A nivel ferroviario, la Mesopotamia contaría originalmente con cuatro empresas, de las cuales este estudio analizará las dos compuestas de capitales íntegramente británicos: el Ferrocarril Argentino del Este (FCAE),

inaugurado en 1874 y el Ferrocarril Nordeste Argentino (FCNEA), prolongación del anterior, inaugurado en 1890. Ambas empresas terminaran fusionándose en 1906, fecha en que ponemos fin a esta etapa de nuestra investigación.

Las dos empresas restantes (que no serán analizadas aquí por no ser enteramente extranjeras) son: el Ferrocarril Primer Entrerriano (FCPER), inaugurado en 1866 de apenas 10 kilómetros de extensión, que ostenta el mérito de haber sido la primer línea férrea levantada por capitales privados exclusivamente nacionales y el Ferrocarril Central de Entre Ríos (FCER), red transversal construida con capitales de la provincia en 1887 y transferido a los británicos en 1893.

Otra de las particularidades de todas las compañías ferroviarias mesopotámicas mencionadas, es que a pesar de cierta rivalidad inicial, coincidieron en el hecho de compartir el mismo ancho de vía (la trocha media de 1, 435 metros), como también en la necesidad de complementarse con el transporte fluvial, ya que únicamente a través del río Uruguay y en menor medida el Paraná, podían obtener la salida de sus cargas hacia el estuario del Plata o a los territorios brasileros. Estos factores serán decisivos para que hacia 1915, época caracterizada por las fusiones ferroviarias a nivel nacional, se produjera la unión de toda la red de vías férreas de la Mesopotamia.

III) ANTECEDENTES DEL FERROCARRIL ARGENTINO DEL ESTE.

No es propósito de este trabajo realizar una exhaustiva historia de la formación del ferrocarril Argentina del Este, sino simplemente destacar los aspectos más relevantes relacionados con el objetivo de esta investigación.

El proyecto de construcción del ferrocarril Argentino del Este empieza a concretarse en 1869, cuando un empresario de Buenos Aires, Pablo de Montravel, propone construir un ferrocarril que uniría las ciudades de Concordia en la provincia de Entre Ríos, con la localidad de Mercedes en la provincia de Corrientes. La principal razón del trazado de esta línea era evitar los saltos del río Uruguay que interrumpían la navegación cerca de dicha ciudad entrerriana, tercer puerto en importancia tras Buenos Aires y Rosario, donde se concentraban los productos provenientes de Corrientes y el norte del

litoral para ser transportados vía marítima por el Uruguay, generando un comercio ininterrumpido tanto hacia Buenos Aires como al exterior.

La construcción de la línea férrea constaría según el proyecto de dos tramos, el primero iría de Concordia a Monte Caseros (Corrientes), y el segundo desde esta última ciudad hasta Mercedes. Este último tramo sólo podría empezar a construirse cuando el primero produjera un beneficio del 3,5 % sobre los capitales invertidos.

La idea del Ferrocarril del Este no era nueva, desde el gobierno de Bartolomé Mitre (1862-1868) por razones políticas y estratégicas (el temor de un conflicto con Brasil) más que económicas, se buscó un concesionario para construirlo. En 1863 el ingeniero inglés William Mc Candlish fue quien realizó el estudio original de los terrenos por donde atravesaría el ferrocarril una década más tarde. En aquél entonces el costo por milla de construcción se presupuestaba en 13.350 libras esterlinas y el gobierno garantizaba un beneficio anual del 7 % sobre el costo efectivo de la construcción hasta el máximo establecido. Sin embargo, la irrupción de la Guerra del Paraguay (1865-1870) que tuvo como uno de sus escenarios la provincia de Corrientes hizo que el proyecto originario quedara trunco.

Recién en el año 1869, el empresario Montravel solicita hacerse cargo de la antigua concesión, resaltando en la presentación de su oferta que el costo máximo de la milla se reduciría a £ 10.000. En Agosto de ese año, el Gobierno Nacional acepta la propuesta y se suscribe el contrato respectivo. En dicho convenio se establece que la trocha de la vía sería la ancha (1,676 m) igual a la utilizada por el Ferrocarril del Oeste o el Ferrocarril Central Argentino. Sin embargo, tan solo un mes después de firmado contrato, el Gobierno acepta sin analizar demasiado las consecuencias posteriores algunas modificaciones solicitadas por Montravel referidas a la traza y especialmente el cambio de la trocha del ferrocarril que pasa de la trocha ancha a la trocha media (1,435 m), medida estándar europea, pero no utilizada hasta entonces en nuestro país.

Al poco tiempo Montravel parte hacia Europa con el objetivo de adquirir los materiales para la construcción del ferrocarril, pero sugestivamente no duda ante la primera oportunidad que se le presenta en Mayo de 1871¹, en vender

¹ En primera instancia Montravel intentó transferir la concesión a capitales franceses encabezados por el barón Emilio de Erlanger, pero la operación no prosperó.

la concesión a una empresa de Londres, sociedad que tomará como nombre “Compañía del Ferrocarril Argentino del Este Limitada” (“The East Argentine Railway Company Limited”), designación original de la vía férrea, que también se conocerá popularmente como “Ferrocarril del Este” o “Ferrocarril del Este Argentino”.

Antes de proseguir con el desarrollo de la empresa, resulta conveniente realizar una breve apreciación acerca de la actuación del concesionario Pablo de Montravel. En primer término, el hecho de que el empresario bajara el costo máximo de la milla de vía a 10.000 libras cuando estudios posteriores presentados por él mismo en 1870 indicaban que el costo sería mayor, permiten suponer que Montravel deseaba obtener, sin haber evaluado en demasía las implicancias técnicas, la concesión a toda costa para asegurarse un buen negocio. El que parece haberse concretado si uno analiza los beneficios que obtuvo al transferir la concesión a los ingleses; ya que el contratista obtuvo por la venta £ 8.000 en efectivo y £ 28.000 en acciones, habiendo invertido solamente £ 4.000 en concepto de depósito de garantía para asegurarse la concesión frente al Gobierno Nacional. Más sugestivo aún resulta el pedido de cambio de trochas, realizado a tan sólo un mes de firmada la concesión. Según Montravel, la trocha media permitiría reducir los gastos de explotación y consumo de carbón, sin embargo en los presupuestos presentados esa reducción de costos de construcción no se reflejaban, ya que se mantenían las 10.000 libras por milla e inclusive, hubo un intento de aumentarlas que el gobierno rechazó cuando el concesionario solicitó que el precio máximo por milla volviera a los 13.353 £ del proyecto presentado en 1864. Asimismo, el otro argumento para justificar dicho cambio era que en el futuro los ferrocarriles de Brasil y Uruguay se unirían con los de Argentina porque las vías de esos países tendrían el mismo ancho. Argumentación en parte falaz, no sólo porque esta supuesta unión jamás ocurrió, hecho que sería perdonable teniendo en cuenta que la mayoría de los proyectos ferroviarios de la época tenían pretensiones exageradas, sino porque ninguno de los ferrocarriles de Brasil (si los de Uruguay) utilizaron la trocha media del Argentino del Este.

Para algunos autores como Raúl Scalabrini Ortiz este cambio en las trochas es la primera muestra de las múltiples irregularidades que se cometerán en el

Ferrocarril Argentino del Este, puesto que la reducción de la trocha implicaba una sensible disminución de costos para el constructor, que no obstante a fin de cobrar la garantía mantenía el precio máximo de 10.000 libras por milla. Para Scalabrini Ortiz, la cifra de construcción “real” por kilómetro del ferrocarril no superaba las 5000 libras. Si bien los datos de dicho autor no están fundamentados, estudios posteriores estiman que la construcción de la línea no pudo haber superado las 8000 libras, por lo que efectivamente puede concluirse que el costo del ferrocarril Argentino del Este estuvo sobrevaluado.²

Se puede inferir, a partir de estas consideraciones que la implementación de la trocha media en los ferrocarriles que atravesaron la región mesopotámica se debió más a un resultado del azar o quizás de una maniobra especulativa, que a una consideración de carácter técnico. Paradójicamente, se repitió una historia similar a la ocurrida con la trocha ancha, cuyo uso se generalizó en las principales líneas férreas de nuestro país, tras su implementación en el Ferrocarril del Oeste (primero en construirse en el ámbito nacional). Sin embargo, la adopción de dicha trocha se cree no fue por alguna opción tecnológica de carácter racional, sino simplemente porque el primer material rodante adquirido para dicha línea, la hoy legendaria locomotora “La Porteña”, era de trocha ancha y el sistema ferroviario local decidió mantener en sus principales líneas dicho standard. Hay que destacar que la diferencia de trochas fue un importante factor que obstaculizó la unidad y eficiencia del sistema ferroviario argentino.

Por los puntos hasta aquí expuestos, Montravel parece reflejar el desempeño común en dicha época de los denominados gestores o intermediarios: individuos cuyo fin último más que la construcción en sí de vías férreas, era aprovechar las oportunidades que brindaba la naciente industria ferroviaria para obtener rápidas rentabilidades ya sea a través de la compra-venta de concesiones, o la especulación con terrenos por donde atravesase el ferrocarril, etc. Fenómeno que alcanzará su cenit en 1890 con la llamada “manía ferroviaria”.

Continuando con la historia del Ferrocarril Argentino del Este, al presentar el cónsul de Inglaterra y apoderado de la empresa en Buenos Aires, Frank Parish,

² Ver Mario Justo López (1994): Historia de los ferrocarriles nacionales (1866-1886). Cáp.VI

en octubre de 1871 los documentos necesarios para legalizar en Argentina los estatutos de la nueva compañía surgieron las primeras dificultades con los británicos. En la transferencia se modificaba un aspecto sustancial de la concesión al cambiarse el lugar de residencia de la empresa, que se radicaba en Londres, cuando por contrato debía de residir en Buenos Aires. La objeción gubernamental no carecía de fundamentos, un problema similar (no solucionado por entonces) se le había presentado con el ferrocarril Central Argentino y no había margen para volver a cometer el mismo error. La cuestión no era menor, implicaba que la contabilidad se llevase en libras esterlinas y estuviera sujeto al pago del impuesto sobre las rentas al gobierno inglés (income-tax) cuando el ferrocarril estaba situado en Argentina. A su vez el directorio, cuyos miembros se asignaban grandes sueldos, también estaría en Inglaterra lejos de donde debería estar para dirigir adecuadamente la vía férrea. La situación planteaba un problema que afectaba los intereses de ambas partes; para el gobierno argentino todos estos grandes gastos no sólo absorberían gran parte de lo producido por el ferrocarril sino que deberían ser pagados a través de la garantía. Para los británicos, administrar sus capitales lejos de Londres, en un mercado pequeño como el de Buenos Aires significaba un riesgo que no estaban dispuestos a asumir. Finalmente y gracias a la enérgica tarea del procurador de la Nación, Francisco Pico, quien defendió al máximo los intereses argentinos, la empresa debió aceptar los términos de la concesión que impuso el gobierno. La firma del decreto de noviembre de 1871 que aprobó la transferencia del Ferrocarril Argentino del Este a la compañía británica, establecía que la contabilidad y los libros fuesen llevados en castellano y expresadas las cantidades en pesos fuertes; que los dividendos fuesen abonados en el país, sin estar sometidos a impuestos del gobierno británico. Respecto del directorio se estableció que al menos una o más personas del mismo debían residir efectivamente en el país y el gobierno nacional se entendería exclusivamente con ellos, no pudiendo las autoridades de Londres revocar lo que se acordase entre ambos.

Una vez solucionado este inconveniente, la construcción del ferrocarril Argentino del Este comenzó a tomar forma pese a que las obras se realizaron muy lentamente. A las dificultades naturales del terreno (quebrado, tortuoso, plagado de arroyos y riachos) se les sumo la rebelión política del caudillo

entrerriano Ricardo López Jordán, la guerra Franco-Prusiana que según el concesionario dificultó el suministro de materiales y la escasez de mano de obra calificada. Finalmente, en Marzo de 1874, se inauguró el primer tramo de Concordia a Federación (54 Km.) y en Abril de 1875, la línea llega a Monte Caseros, totalizando 155 kilómetros.

Un tema de fuerte controversia entre los autores que han analizado la historia del Argentino del Este es la calidad de construcción del ferrocarril. Algunos, entre los que se destaca Scalabrini Ortiz son tajantes: *“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 mas tarde. El material rodante y de tracción es inferior en número y calidad a las previsiones del contrato y del presupuesto anexo”*³.

Otros, resaltan que tanto el material rodante como el utilizado en la construcción era de primera calidad (roble traído de Europa), subrayando el hecho que el gobierno efectuó un seguimiento de la obra a medida que se realizaba⁴. Es probable que Scalabrini haya utilizado para su argumentación los documentos de las primeras inspecciones a la línea realizada por el ingeniero del gobierno, Ignacio Firmat, donde éste destacaba en el momento de la inauguración que faltaban algunas obras en las vías y detalles de terminación que no obstante no impedían abrir la línea para su explotación.

IV) LOS RESULTADOS ECONOMICOS DEL FERROCARRIL DEL ESTE.

Desde sus comienzos el ferrocarril Argentino del Este presento múltiples inconvenientes, y estos quedan reflejados al estudiar los resultados de su explotación que indican que la línea no obtuvo nunca buenos rendimientos.

Hay diversas razones que permiten explicar esta cuestión. Tal vez la más importante sea el escaso tráfico originado por el ferrocarril y un nivel de gastos proporcionalmente muy alto.

³ Raúl Scalabrini Ortiz (1995): Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Pág. 375.

⁴ Ver Maria Amalia Duarte (1965): “Los ferrocarriles de Entre Ríos durante la presidencia de Sarmiento”
y Mario Justo López (h) (1994): Op.Cit. Cáp.VI

CUADRO A: PRINCIPALES DATOS ECONOMICOS DEL FERROCARRIL ARGENTINO DEL ESTE (1874-1906)

Año	Pasajeros	Carga (Tn)	Producto(\$oro)	Gastos(\$oro)	Ganancia(\$oro)	Rendimiento (%)
1874	13.522	20.621	63.558	58.895	4.663	0.09
1875	9.198	9.053	86.648	82.634	4.014	0.08
1876	9.903	15.292	93.986	136.670	-42.684	-0.85
1877	8.545	19.207	84.158	129.253	-45.095	-0.90
1878	10.197	21.733	95.970	120.254	-24.284	-0.48
1879	14.221	23.211	129.548	123.508	6.040	0.12
1880	16.201	38.815	177.573	134.946	42.627	0.87
1881	16.172	45.506	179.703	154.641	25.062	0.51
1882	18.782	48.474	205.397	155.822	49.575	1.00
1883	18.854	44.689	202.630	159.763	42.867	0.86
1884	18.905	51.687	255.263	158.117	97.146	1.96
1885	17.735	47.669	209.071	132.633	76.438	1.54
1886	19.842	49.851	232.624	154.261	78.363	1.57
1887	17.130	53.320	199.924	165.606	34.318	0.69
1888	21.119	62.840	208.604	190.695	17.909	0.36
1889	26.271	71.362	194.388	178.232	16.156	0.32
1890	27.424	84.272	124.008	122.868	1.140	0.02
1891	19.175	44.985	43.595	47.838	-4.243	-0.18
1892	17.306	52.664	152.063	125.429	26.634	0.51
1893	22.228	58.537	158.999	137.075	21.924	0.43
1894	20.711	64.809	168.532	137.857	30.675	0.60
1895	23.120	71.381	192.848	138.243	54.605	1.06
1896	22.995	73.343	204.409	159.834	44.575	0.87
1897	21.289	60.105	187.752	153.614	34.138	0.66
1898	22.348	69.225	186.256	170.396	15.860	0.31
1899	22.558	61.793	199.035	157.349	41.686	0.81
1900	21.094	47.589	196.780	159.388	37.392	0.67
1901	20.707	51.796	201.794	164.750	37.044	0.66
1902	20.018	67.697	217.488	161.593	55.895	1.00
1903	25.701	76.875	236.197	172.356	63.841	1.15
1904	30.222	91.347	291.673	182.478	109.195	1.96
1905	27.663	101.219	310.369	179.908	130.461	2.33
1906	30.176	109.310	369.272	227.835	141.437	2.53

Fuente: Cuadro de elaboración propia en base a los datos extraídos de la Estadística de los Ferrocarriles en Explotación (Tomo XVII, año 1908)

Analizando el cuadro A , puede verse que el movimiento de pasajeros fue virtualmente insignificante, dado que recién pudo alcanzar un promedio de

20.000 pasajeros anuales hacia fines de la década del 80, superando únicamente a los modestos ferrocarriles Primer Entrerriano y Argentino del Norte, línea de propiedad estatal ubicada en las provincias de La Rioja y Catamarca. En cuanto a las cargas estas fueron incrementándose con el correr de los años alcanzándose un pico de 80.000 toneladas en 1890, para luego de un abrupto descenso durante el resto de dicha década llegar a las 100.000 toneladas en 1905 y 1906, últimos años del ferrocarril antes de su fusión con el Nordeste Argentino.

El gran problema de la línea del Este parece haber sido que más allá que el tonelaje transportado aumentara o disminuyera, el nivel de gastos se mantenía siempre muy elevado. Este hecho se reflejó en los míseros rendimientos que alcanzó el ferrocarril que solamente alcanzó o pudo superar el 2 % anual en 4 de sus 32 años de historia (1884, 1904, 1905, 1906) y estos constituyen la excepción. En la mayoría de los otros (20 años), las ganancias no alcanzaron el 1 % sobre el capital invertido y apenas alcanzaron para pagar los gastos de explotación. Un caso ejemplar que es representativo de la historia del Ferrocarril del Este lo constituye el año 1890, donde pese a haber superado las 80.000 toneladas de carga, su rendimiento alcanzó apenas un 0,02 % debido a sus altísimos gastos fijos. Es posible que el elevado nivel de gastos este relacionado con un excesivo capital invertido desproporcionado para el tráfico real o potencial de la zona, que a su vez dada la naturaleza de su terreno obligaba a una constante reconstrucción de puentes y otras obras agravando así los problemas económicos de la línea férrea. En cambio, Scalabrini Ortiz sostiene que gran parte de las sumas contabilizadas como gastos no eran reales y figuraban en los balances únicamente para acrecentar lo que el Gobierno argentino debía reembolsar a la empresa en concepto de la garantía del 7 %.⁵ Otros autores como Justo López, hacen hincapié en el efecto negativo que las sucesivas desvalorizaciones del papel moneda frente al oro de fines de la década del 80 y la crisis de los 90 pudieron haber tenido en la contabilidad de la empresa, aunque pese a esas circunstancias no podía calificarse al Ferrocarril Argentino del Este como “eficiente”⁶

⁵ Para conocer las irregularidades del Ferrocarril del Este, desde una visión nacionalista, ver Scalabrini Ortiz, Op. Cit Pág. 371-384.

⁶ Para mas detalles ver Justo López (1994): Op. Cit. Cáp. VI.

Una de las soluciones utilizadas por la mayoría de las empresas ferroviarias de la época para mejorar sus rendimientos en zonas donde los mercados aún no habían “madurado”, era prolongar las vías en busca de atraer una mayor cantidad de tráfico. El ferrocarril del Este no utilizó esta opción, aunque por concesión debía extenderse hasta Mercedes en Corrientes. De hecho en sus tres décadas de historia únicamente construyó el modesto ramal de Monte Caseros al puerto de El Ceibo de tan sólo cinco kilómetros de longitud⁷. Las razones esgrimidas por la empresa para la prolongación de las vías a este punto eran variadas. Por un lado, debido a que el puerto de Monte Caseros era inaccesible durante las dos terceras partes del año para los buques que venían del norte por el obstáculo que significaban las cachueras (pequeñas cascadas) de Santa Rosa en las inmediaciones del pueblo y esto dificultaba el traslado de la carga que tenía como destino Brasil, que en muchos casos superaba más de la mitad total del tonelaje transportado. Por otro, y tal vez la más significativa, para evitar la desviación del tráfico comercial argentino-brasileño hacia el F.C. Noroeste de Uruguay todavía en construcción que restaría carga no sólo al ferrocarril argentino, sino también a los vapores que salían de El Ceibo hacia el norte y eran propiedad de la empresa ferroviaria del Este. El ramal (que también contaba con la garantía del 7 %) es puesto en servicio en 1882 pese al rechazo de numerosos vecinos de Monte Caseros que veían afectada su principal fuente de trabajo como lo era el traslado de carga de la estación al puerto por carretillas⁸.

A los problemas económicos del FCAE se le sumó la competencia de un ferrocarril paralelo del lado oriental, el mencionado Ferrocarril Noroeste de Uruguay que iba de Salto (frente a Concordia) a Santa Rosa (frente a Monte Caseros)(inaugurado en 1885). Los resultados de este camino de fierro

⁷ Para más detalles ver Maria Amalia Duarte (1977): “Los estudios para prolongar el ferrocarril Argentino del Este en la Mesopotamia (1880-1886)”

⁸ Ricardo Sagarzazu (1998): La Fundación de Monte Caseros y otros estudios. Pág. 88y 89 transcribe un acta de funcionarios y vecinos de Monte Caseros de noviembre de 1879 donde estos dicen: “El proyectado ramal implica una completa ruina para la propiedad urbana de este pueblo a la vez que para muchos proletarios que actualmente se ocupan de la carga y descarga sus brazos quedan sin ocupación”... “Esta obra es sólo complementaria y no obedece a otro móvil sino a la especulación de emplear capitales improductivos de parte de los empresarios...”

tampoco fueron satisfactorios, lo que implicaría que la competencia entre ambos termino siendo perjudicial para las dos empresas.⁹

En referencia a lo transportado por el ferrocarril hay que decir que hasta la década del 90, únicamente se conocen los tonelajes totales, pero estos no están discriminados por mercaderías. Sin embargo, a través del análisis de las fuentes podremos brindar un acotado panorama para este período. Uno de los principales defensores argentinos que tuvo la línea fue el ex gobernador y senador por Corrientes, Santiago Baibiene quien opinaba al respecto: *“el ferrocarril del Este es el anillo de unión, por decirlo así, del tráfico del bajo Uruguay con el alto Uruguay. Por allí van todos los troperos que compran ganados, en una gran parte de las provincias de Entre Ríos y Corrientes y por allí vuelven también. Por allí van las mercaderías de retorno compradas con el valor de esos ganados para las provincias de Río Grande del Sur, Entre Ríos y Corrientes”*.¹⁰

Otra de las transformaciones económicas impulsadas por el ferrocarril, fueron la instalación de fábricas de aceite de tártago, palmera y otras oleaginosas en Concordia, Chajarí y Paso de los Libres que abastecieron de lubricantes a locomotoras y vagones de la línea férrea. El punto negativo es que una de ellas era propiedad del administrador de la empresa, Oliver Budge, quien aprovechando las ventajas de su cargo podía imponer precios sobrevaluados a las ventas del suministro que le realizaba al ferrocarril.

El Cuadro B, que sigue a continuación, es una descripción más detallada de los productos transportados por los Ferrocarriles Argentino del Este y Nordeste Argentino. Se han seleccionado tres años diferentes para apreciar mejor las variaciones: 1893, por ser el primer año en que figuran en las estadísticas las cargas de manera discriminada. 1901 por ser año de tonelaje promedio para ambas líneas. 1905 por ser el último en que ambos ferrocarriles se encontrarán contablemente separados.

⁹ En La Nación del 3/10/1888 se hace mención a una guerra de tarifas desatada entre ambas empresas para ver quien se quedaba con el comercio de tránsito para Brasil. También se destaca la mayor eficiencia del ferrocarril uruguayo que con un recorrido kilométrico similar tiene un nivel de gastos inferior a la mitad del FCAE.

¹⁰ Maria Amelia Duarte: “Los Estudios para prolongar el ferrocarril Argentino del Este en la Mesopotamia (1880-1886)” Pág. 372.

CUADRO B: DETALLE DE CARGAS TRANSPORTADAS POR LOS FERROCARRILES ARGENTINO DEL ESTE (FCAE) Y NORDESTE ARGENTINO (FCNEA) EN LOS AÑOS (1893 – 1901 – 1905)

	1893		1901		1905	
	<u>FCAE</u>	<u>FCNEA</u>	<u>FCAE</u>	<u>FCNEA</u>	<u>FCAE</u>	<u>FCNEA</u>
TONELADAS						
Trigo	8	s/d	75	s/d	173	s/d
Maiz	1249	316	1406	3540	4915	6074
Lino	**	**	972	s/d	245	s/d
Otros cereales(maní)	**	**	**	**	817	27
Harina	**	**	**	**	7553	8727
Leña	(a)	(a)	6.726	2206	4711	6032
Maderas/postes/durmientes	16.276	14.428	7.032	15.209	12.716	25.916
Azucar	530 (b)	138 (b)	922	s/d	1506	s/d
Vino	s/d	s/d	650	s/d	1194	s/d
Alcohol	s/d	s/d	160	s/d	42	s/d
Uva y demás frutas	1616	s/d	s/d	s/d	912	s/d
Lana	1911	843	3576	3387	2791	2130
Cueros vacunos	2505	602	1489	1092	1658	2043
Cueros lanares	258	130	423	368	297	256
Grasa,sebo,huesos	2325	4	**	**	709	457
Pasto seco y alfalfa	222	55	284	485	816	1230
Cerda	222	71	**	**	140	168
Cal	**	**	**	**	377	1285
Piedra	s/d	1616	**	**	2576	4792
Ladrillos	s/d	122	**	**	**	**
Carbon de leña	**	**	**	**	518	28
Mercancias varias	s/d	10.970	28.084	52.509	56.553	84.175
TOTALES GENERALES	58.537	29.430	51.796	78.796	101.219	143.340
GANADO (Nº Cabezas)						
Ovino	s/d	47	2400	2286	22.364	9.374
Caballar	s/d	43	92	283	2443	2925
Vacuno	s/d	48	13555	7592	60.604	65.847
Porcino	510	26	**	**	s/d	453

(a) esta incluido en maderas

(b) incluye Tabaco

s/d sin datos

** categoría no incluida ese año

Fuente: Cuadro de elaboración propia en base a los datos extraídos de la Estadística de los Ferrocarriles en Explotación (años, 1893, 1901,1905)

Examinando el cuadro B, puede verse que el principal producto transportado por el ferrocarril del Este durante sus primeros años fue la madera. Durante su

historia el FCAE ocupó un rol destacado como el principal conductor de postes y durmientes de ñandubay que eran utilizados en el alambrado de campos y por distintos ferrocarriles de Buenos Aires y Brasil como por ejemplo el Gran Sud, quien utilizó la línea para transportar los materiales para su construcción y le permitió obtener a la empresa del Este las mejores utilidades que tuvo a lo largo del siglo XIX. En un segundo término surgen los productos derivados de la ganadería: cueros, lana, grasa y sebo etc. A modo de ejemplo, la colonia de Mocoretá (primera parada del ferrocarril en la provincia de Corrientes) contaba con un importante saladero que se había beneficiado con la llegada de las vías férreas.

Hay que destacar que el ganado en pie, uno de los principales recursos económicos de la Mesopotamia, no fue transportado por ferrocarril hasta 1877 (en Buenos Aires) y su traslado por ese medio se generalizó muchos años más tarde debido a los altos costos que generaba en la adaptación del material rodante.

V) EL PROBLEMA DE LA GARANTIA.

A su escasa relevancia económica, el ferrocarril Argentino del Este debió sumarle las graves disputas que tuvo con el gobierno nacional por el monto a pagar de las garantías del contrato de concesión.

El sistema de garantías ferroviarias, consistente en asegurar una tasa de interés anual predeterminada sobre los capitales invertidos, formaba parte de una serie de políticas impulsadas por el gobierno nacional desde mediados del siglo XIX con el fin de atraer capitales externos necesarios para la impulsar la construcción de ferrocarriles. Asegurando por parte del estado un rendimiento anual a los inversores se buscaba fomentar un negocio que al principio podía resultar difícil, pero que debía ser rentable con el correr del tiempo. Hecho que como se está analizando no ocurría con el Ferrocarril del Este.

Tanto la opinión pública como las clases gobernantes de la época, coincidían en afirmar que la causa principal de deficiencia del Ferrocarril Argentino del Este era el “desinterés” de la empresa concesionaria por mejorar su administración y aumentar el rendimiento a través de la expansión de la red

para captar mayor tráfico, debido a su exclusivo interés de remunerar el capital invertido a los accionistas únicamente en base a la garantía del 7 % que le pagaba el gobierno nacional. El presidente de la Nación, Julio A. Roca opinaba al respecto en Mayo de 1882: *“El ferrocarril del Este es el más oneroso para el tesoro público, y continuará siéndolo si la empresa no disminuye los gastos y procura por medios prudentes aumentar los resultados del tráfico”*.¹¹

Con el paso de los años las críticas y acusaciones del gobierno a la empresa fueron haciéndose cada vez más virulentas. A las deficiencias operativas que presentaba el servicio, cuyo material rodante escaso y falta de mantenimiento provocaba un tráfico irregular, se sumaba la negativa sistemática de la empresa a exhibir sus libros a las inspecciones gubernamentales, intentando ocultar las graves irregularidades en la administración y los excesivos sueldos cobrados por los directores de la compañía que vivían en Londres.

El punto máximo de tensión se produjo en octubre de 1883 cuando, en un hecho inédito hasta entonces, por la ley 1381 el gobierno ordenaba la expropiación del ferrocarril del Este y los estudios para prolongar las vías hacia el norte de Corrientes.

Sin dudas, uno de los puntos más oscuros en la historia del Argentino del Este y que hasta el momento las fuentes disponibles no nos permiten develar satisfactoriamente, es que sucesos en la época intervinieron para que la medida de expropiación finalmente nunca fuera llevada a cabo. Algunos hechos permiten suponer que la amenaza del gobierno fue tomada en serio por el concesionario. Casualmente, o no, durante los años que duró el conflicto de 1882 a 1886 la empresa declaró un aumento en sus ganancias que disminuyeron el monto que el gobierno debía pagar en concepto de garantías ; aunque también esos años coincidieron con el mencionado transporte de materiales para el ferrocarril Gran Sud de Brasil que finalizó justamente en 1886.

Para los nacionalistas, el fracaso gubernamental en lograr la expropiación fue otra clara muestra del dominio y la presión ejercida por el capital británico sobre las esferas dirigentes nacionales para continuar con las maniobras abusivas de los ferrocarriles ingleses. Otras posturas menos “politizadas”, ven

¹¹ María Amalia Duarte (1977): Op. Cit. Pág. 370.

en la actitud y en los esfuerzos de control realizados por el estado cierta influencia que las empresas no podían desdeñar.

La compañía del Este siempre tuvo excusas a mano para justificar sus pobres rendimientos: desde el atraso gubernamental en pagar los montos anuales de garantía, al fracaso estatal de establecer una serie de colonias agrícolas en la región para crear nuevos mercados. Asimismo, consideraba que la compañía de navegación fluvial que había fundado para remontar el río Uruguay mediante vapores y combinarla con el ferrocarril del Este era una muestra de su esfuerzo por atraer tráfico y obtener mejores utilidades.¹²

La crisis de 1890 significó un duro golpe para todos los ferrocarriles que gozaban del sistema de garantías ante la imposibilidad del gobierno de pagarlas. Hacia fines de dicha década, el estado nacional logró la rescisión del contrato de garantías con el ferrocarril Argentino del Este, que en 1906 terminaría fusionándose con el ferrocarril Nordeste Argentino que analizaremos a continuación .

VI) EL FERROCARRIL NORDESTE ARGENTINO.

El gobierno Nacional ante las claras muestras del directorio del Ferrocarril Argentino del Este de no tener intenciones de extender la línea que había quedado paralizada en Monte Caseros, decidió su expropiación (1883) conjuntamente con los estudios para prolongarla a través de dos vías férreas. Ambas líneas partirían desde Monte Caseros, una en dirección a la ciudad de Corrientes, pasando por Curuzú Cuatiá , Mercedes, Bella Vista y otros pueblos del centro y noroeste de la provincia; y la otra continuaría paralela al río Uruguay tocando Paso de los Libres, Santo Tomé entre otras localidades para finalizar en Posadas, Misiones.

Varios proyectos fueron presentados al Congreso, siendo aprobado en octubre de 1886 el presentado por el experimentado contratista Juan E. Clark.¹³

¹² La compañía omitía que muchos de los gastos generados en su empresa fluvial, eran contabilizados en los balances del ferrocarril provocando que el gobierno debiera a través del pago de las garantías hacerse cargo de ellos, aumentando así las utilidades “limpias” para la empresa.

¹³ Juan E. Clark junto con su hermano Mateo fueron unos de los más activos promotores de la construcción ferroviaria desde mediados del siglo XIX. Habían intervenido en la construcción de

La trocha elegida era la media, igual a la del Ferrocarril Argentino del Este con el que se proyectaba unirlo. No sin largas discusiones, debido a la mala experiencia vivida con el ferrocarril del Este, el gobierno le otorga al concesionario una garantía del 6 % por 20 años sobre un capital máximo que no podrá exceder los 31.000 pesos oro por kilómetro.¹⁴ En 1887, los hermanos Clark parten a Londres donde transfieren la concesión a la empresa que tomaría como nombre: Ferrocarril del Nord-Este Argentino (Argentine North-Eastern Railway Company Ltd.) quien se encargaría de la construcción y explotación de la línea férrea.

Las consideraciones económicas para la línea del Nordeste eran similares a las que se habían proyectado para el Ferrocarril del Este. Se buscaba unir los centros comerciales de la Mesopotamia acercando las producciones a Buenos Aires y a los mercados exteriores de Uruguay y Brasil. Con la construcción del ferrocarril Nordeste, los vecinos de Corrientes buscaban solucionar los obstáculos en las comunicaciones con el centro de la provincia, causados por los numerosos ríos que atravesaban la región. A ello había que sumarle el carácter estratégico que le otorgaban las clases dirigentes al nuevo ferrocarril, pues al llegar a la provincia de Misiones (cuyos límites con Brasil estaban aún sin dilucidar) tendría un rol fundamental en la defensa de la integridad nacional en la frontera noreste de la República.

La construcción del Ferrocarril Nordeste tampoco estuvo exenta de dificultades debido a los problemas de financiamiento de los constructores, con motivo de la caída de la casa Baring de Londres uno de los desencadenantes de la crisis de 1890. Ese año se inauguró la sección Monte Caseros – Curuzú Cuatiá (64 Km.), en 1891 Curuzú Cuatiá-Mercedes (74 Km.) y Corrientes – Saladas (99 Km.). Tras estas inauguraciones la empresa ingresó en cesación de pagos y surgieron los primeros problemas con el gobierno respecto al pago de garantías, las cuales serían rescindidas en 1896. Por esta razón la culminación de los distintos tramos que aún restaban ser construidos se prolongará bastante tiempo. El ramal Monte Caseros – Paso de los Libres (90

varias líneas en Chile y Argentina (ramales de los ferrocarriles Andino y Buenos Aires al Pacífico)

¹⁴ Para más datos ver: María Amalia Duarte (1978): “Antecedentes del Ferrocarril Nordeste Argentino”.

Km.) será habilitado en 1894, el tramo Mercedes-Saladas (136 Km.) que unificaba el ramal Corrientes- Monte Caseros en 1898, y finalmente la línea llegaría a Posadas en la provincia de Misiones recién en 1912.

Los problemas económicos de la empresa Nordeste Argentino, agravados por una red con secciones incomunicadas entre sí, repercutieron negativamente en el rendimiento del ferrocarril (ver cuadro C) que durante su primera década de existencia producirá únicamente pérdidas, siendo los resultados de su explotación aún peores que los del propio ferrocarril Argentino del Este.

CUADRO C: PRINCIPALES DATOS ECONOMICOS DEL FERROCARRIL NORDESTE ARGENTINO (1890 -1906)

Año	Pasajeros	Carga (Tn)	Producto(\$oro)	Gastos(\$oro)	Ganancia(\$oro)	Rendimiento(%)
1890	5.860	14.448	30.420	67.332	-36.912	-1.23
1891	15.312	27.340	57.958	121.814	-63.856	-2.13
1892	20.580	32.818	54.718	130.986	-76.268	-2.54
1893	28.817	29.430	71.220	131.770	-60.550	-2.63
1894	26.093	48.145	77.727	128.358	-50.731	-2.11
1895	28.179	51.170	93.419	128.754	-35.335	-1.47
1896	29.713	61.340	113.439	158.532	-45.093	-1.87
1897	27.858	51.792	104.439	144.650	-40.211	-1.67
1898	33.502	71.522	152.758	179.897	-27.139	-1.13
1899	44.050	89.774	232.183	244.372	-12.189	-0.51
1900	48.291	83.168	248.031	243.593	4.438	0.02
1901	54.666	78.796	275.269	260.884	14.385	0.05
1902	48.759	89.183	266.991	269.829	-2.838	-0.11
1903	55.250	99.763	295.442	270.826	24.616	0.11
1904	70.490	107.392	349.149	283.350	65.799	0.30
1905	83.986	143.340	441.215	314.103	127.112	0.73
1906	97.134	137.318	485.489	329.942	155.547	0.89

Fuente: Cuadro de elaboración propia en base a los datos extraídos de la Estadística de los Ferrocarriles en Explotación (Tomo XVII, año 1908)

En cuanto a los productos transportados no difieren en demasía de los de la línea del Este como se había visto en el cuadro B. El tráfico principal estaba compuesto por producción maderera, (postes, durmientes, leña) derivados de la ganadería (lana, cueros,) y desde comienzos de siglo se consolida en la

línea el traslado de ganado en pie, que en el caso del vacuno presenta un notable aumento de 7.592 cabezas en 1901 a más de 65.000 en 1905. En cuanto al tráfico de productos agrícolas únicamente puede destacarse el maíz. Otros dos productos característicos de la región como los cítricos y la yerba mate se encuentran ausentes en las estadísticas de carga ferroviaria. Si bien la explotación de yerba mate en nuestro territorio alcanzará gran magnitud recién en el siglo XX, era uno de los principales productos que se importaban de Paraguay y Brasil; aunque es probable que este producto, junto con otros que también se cultivaban en la zona como maní, caña de azúcar y mandioca, utilizaran el transporte por vía férrea en escaso volumen, de allí que cabe la posibilidad que ingresaran en los registros bajo la categoría de “mercaderías varias”. Lo que si parece más claro, es la existencia de estos productos en la región en el período analizado como lo reflejan numerosos testimonios escritos. Una de ellos es el relato de Alejo Peyret , uno de los principales cronistas de la geografía mesopotámica de la época, quien describió recorriendo las costas del río Uruguay rumbo a Misiones: “ *los productos que pueden sembrarse son variados: maní, sorgo, tabaco y especialmente naranjas, que se producen en cantidad y podrían reportar grandes beneficios si llegara hasta allí el ferrocarril [...]. Las poblaciones se comunican con el Ferrocarril Argentino del Este por una línea de vapores que transportaba especialmente yerba mate y madera, principales productos que mandaban para el comercio.*”¹⁵

VII) CONCLUSIONES

Muchas de las transformaciones económicas producidas a nivel nacional gracias al avance del ferrocarril desde mediados del siglo XIX como: cambios en las estructuras productivas, incorporación de tierras ociosas a la producción, creación y aumento de mercados interregionales y exteriores, crecimiento demográfico etc.; parecen haber tenido en la Mesopotamia un carácter menos pronunciado.

Tanto Entre Ríos como Corrientes mantuvieron su posición como zonas de producción predominantemente ganadera hasta el fin del período analizado en

¹⁵ Para una descripción detallada ver: Alejo Peyret (1885): Una visita a las colonias de la República Argentina

este trabajo. Hay que destacar que gran parte de dicha producción, esencialmente tasajo, tenía como destino final el comercio interno o los mercados uruguayos y brasileros, más pequeños y menos exigentes en lo cualitativo que el mercado europeo. Este hecho, sumado a una menor dependencia de los vaivenes de precios internacionales, motivó la ausencia en los productores mesopotámicos de los incentivos que tuvieron sus pares de la pampa húmeda para modernizar y diversificar sus estructuras productivas, aumentando en alto grado su especialización. También es cierto que las posibilidades de agricultura a escala son más limitadas. Corrientes, por ejemplo, cuenta con sólo un 10 % del territorio apto para ser cultivable. A su vez, la ampliación de nuevas zonas productivas se dará en la región más por una explotación de campos ya existentes dentro de la estructura de latifundio, que por una expansión de las fronteras (la ocupación masiva del espacio misionero data del siglo XX).

La pervivencia de la estructura latifundista de la tierra en la Mesopotamia, permite explicar el fracaso relativo de la instalación de colonias agrícolas en la región. Aquellas tierras productivamente propicias para la llegada de colonos, ya no estaban disponibles por estar ocupadas por los grandes propietarios dedicados principalmente a la ganadería¹⁶. Hay que recordar que gran parte del impulso económico que trajo el ferrocarril en provincias como Santa Fe o el sur del Córdoba estuvo dado gracias al éxito en la implementación simultánea de esas colonias.

En el aspecto demográfico tanto Entre Ríos como Corrientes no escaparon al gran crecimiento general que se dio en nuestro país en la última mitad del siglo XIX. En Entre Ríos la población total pasó de 134.000 habitantes en 1869 a 292.000 en 1895 y en Corrientes en el mismo período de 129.000 a 239.000.¹⁷ Sin embargo, la incidencia de los ferrocarriles en el crecimiento

¹⁶ En La Nación del 26/12/1888 hay un interesante informe del inspector de ferrocarriles, Hernán Pinto, sobre el Ferrocarril Argentino del Este donde dice: "... mientras más conozco este ferrocarril, más se arraiga en mí el convencimiento de que si no se fundan colonias en toda la vía, él será siempre un elefante blanco." En la misma nota refiriéndose a la estación de Naranjito en Corrientes opina que: "Acudirían a establecerse allí un gran número de colonos, comerciantes, capataces, si no tropezaran con el grave inconveniente que los propietarios de esas tierras (los testamentarios del general Urquiza) se niegan a vender una sola vara de tierra... Si el gobierno se decidiera a expropiar 3 o 4 leguas de tierras, allí se podría fundar una colonia y pueblo y de esa manera quedaría asegurado el porvenir de Naranjito."

¹⁷ Según el censo nacional de 1869, la población total argentina era de 1.877.490 habitantes y para el segundo censo de 1895 era de 4.100.000 habitantes. El crecimiento de la Mesopotamia

demográfico de ambas provincias parece haber sido relativa. Muchos de los pueblos por los que atravesó el ferrocarril se vieron beneficiados por un aumento de población como el caso de Concordia, Monte Caseros, Mercedes, Paso de los Libres y Corrientes ; para otros como Saladas y San Roque, la llegada del ferrocarril no sólo no trajo aumentos sino motivó una disminución bastante marcada de sus habitantes. Otro dato que permite relativizar el factor poblador del ferrocarril en la región, lo constituyen tres localidades de importante crecimiento en el período: Bella Vista, Goya y Esquina, ninguna de las cuales contó con servicios ferroviarios.¹⁸

En el caso mesopotámico tampoco encontramos en la actuación de los ferrocarriles Argentino del Este y Nordeste Argentino, elementos que permitan mostrarlos como un ejemplo de la dominación que utilizó el imperialismo británico para “sofocar” el desarrollo de economías regionales. Puede decirse que el modelo administrativo adoptado por ambas empresas, esencialmente especulativo y rentista, poco ayudó a fomentar un crecimiento económico más diversificado en la región; pero tampoco hay evidencias que estos ferrocarriles hayan “ahogado” a aquellas industrias previamente instaladas antes de su llegada.

Podemos concluir que el inconveniente principal en el desarrollo económico de la Mesopotamia era que muchas de las riquezas de la zona estaban en sus primeros pasos (yerba mate, tabaco, cítricos) y otras eran únicamente potenciales (forestación, etc.). A diferencia de otras regiones donde el ferrocarril intervino de manera más decisiva para el progreso y la modernización, en la Mesopotamia ni el Ferrocarril Argentino del Este ni el Ferrocarril Nordeste Argentino tuvieron, en el período que abarca nuestra investigación, la eficiencia empresarial suficiente para la explotación que la región potencialmente requería.

FERNANDO ARIEL ORTEGA

en el período es “moderado” si se la compara con la otra provincia del litoral como Santa Fe que pasa de 90.000 habitantes en 1869 a cerca de 400.000 en 1895.

¹⁸ Para un análisis detallado ver: María Emilia Pérez (1984): La red vial y las comunicaciones terrestres en Corrientes. Origen y Evolución (1588-1898). Pág. 152-160.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA

CHIARAMONTE, José Carlos (1991): Mercaderes del Litoral, *Economía y Sociedad en la provincia de Corrientes, 1ª mitad del siglo XIX*. Buenos Aires. FCE

DUARTE, María Amalia (1965): “Los Ferrocarriles de Entre Ríos durante la presidencia de Sarmiento” en Trabajos y Comunicaciones nº XIII. La Plata. Universidad Nacional de La Plata

DUARTE, María Amalia (1977): “Los Estudios para prolongar el Ferrocarril Argentino del Este en la Mesopotamia (1880-1886)” en IV Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina. (Mendoza y San Juan). Buenos Aires. Academia Nacional de la Historia.

DUARTE, María Amalia (1978): “Antecedentes del Ferrocarril Nordeste Argentino. El proyecto Clark” en Trabajos y Comunicaciones nº XXIII. La Plata. Universidad Nacional de La Plata.

DUARTE, María Amalia (1981): “El Ferrocarril Nordeste Argentino: Aspectos Históricos” en V Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina. (Resistencia y Corrientes). Buenos Aires. Academia Nacional de la Historia

LOPEZ (h), Mario Justo (1994): Historia de los Ferrocarriles Nacionales (1866-1886). Buenos Aires. Lumiere

LOPEZ (h), Mario Justo (2000): Ferrocarriles. Deuda y Crisis. Buenos Aires. Editorial de Belgrano.

LOPEZ DEL AMO, Fernando (1990): Ferrocarril, Ideología y Política ferroviaria en el proyecto Liberal Argentino. (1852-1916). Madrid. Cedeal.

ORTEGA, Fernando Ariel (2004): “El Desarrollo Ferroviario en Argentina (1857-1916): Interpretaciones historiográficas” en 1er Congreso Regional de Historia e Historiografía. Santa Fe. Universidad Nacional del Litoral.

PEREZ, Maria Emilia (1984): “La Red Vial y las Comunicaciones Terrestres en Corrientes: Origen y Evolución. 1588-1898” en Cuadernos de Geohistoria Regional nº 10. Resistencia. Instituto de Investigaciones Geohistóricas

SAGARZAZU, Ricardo (1998): La Fundación de Monte Caseros y otros estudios. Rosario. Ovejero Martín Editores.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1995): Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Buenos Aires. Plus Ultra, 10 Edición (primera Ed. 1940).

SONZOGNI, Cristina (1983): "Evolución de la Actividad Tabacalera en Corrientes y Misiones (1870-1940)" en Cuadernos de Geohistoria Regional nº 8. Corrientes. Instituto de Investigaciones Neohistóricas.

ZALDUENDO, Eduardo (1975): Libras y rieles. Buenos Aires. El Coloquio.

FUENTES

CLARK, Juan E. (1887): Ferrocarril Central de Corrientes y Monte Caseros a Misiones: Antecedentes Relativos a su concesión. Buenos Aires.
Establecimiento El Censor

Estadística de los Ferrocarriles en explotación. (Años 1893 - 1908). Buenos Aires. Dirección general de los ferrocarriles.