

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.

# **El Ferrocarril de la Compañía General. Proyecto de ferrocarril competidor, realidad de tráficos diversificados.**

Gabriel Sanchez.

Cita:

Gabriel Sanchez (2005). *El Ferrocarril de la Compañía General. Proyecto de ferrocarril competidor, realidad de tráficos diversificados. 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/000-006/829>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/e80H/wwk>

*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>.*

## X° JORNADAS INTERESCUELAS / DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Rosario, 20 al 23 de Septiembre de 2005.

**Título: El ferrocarril de la Compañía General de Buenos Aires. Proyecto de ferrocarril competidor. Realidad de tráficos diversificados**

Mesa Temática: Transportes y Servicios. El papel de los capitales privados y el Estado. (Argentina y América Latina, siglos XIX y XX). Coordinadores: Andrés Regalsky (UNTREF), y Teresita Gómez (UBA). Mesa N° 87.

Pertenencia Institucional: Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Autor: Gabriel Luis Sánchez. Alumno de la Licenciatura en Historia, de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Dirección: Esteban Bonorino 1139, depto. B, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Teléfono: 011- 4633-4155.

E-Mail: [gabrieluis@64yahoo.com.ar](mailto:gabrieluis@64yahoo.com.ar)

### Introducción:

El presente trabajo propone un estudio de caso: el del Ferrocarril de la Compañía General de Buenos Aires. La Compañía General de Buenos Aires fue una empresa integrada por capitales franceses –a los cuales se agregaron grupos inversores belgas al momento mismo de constituirse la sociedad- que a partir del año 1906 construyó y operó un sistema ferroviario de trocha angosta. El Ferrocarril de la Compañía General alcanzó los 1.268 kilómetros de extensión total, y sus vías se extendieron en el epicentro de la región pampeana húmeda. Con tres cabeceras terminales: ubicadas en las ciudades portuarias de Buenos Aires, Rosario y La Plata respectivamente, este ferrocarril llegó a convertirse en una red en forma de abanico cuyos rieles abarcaron el centro y oeste de la provincia de Buenos Aires, y accedieron a Rosario a través del sur santafesino. Alcanzó una avanzada máxima de 490 kilómetros en dirección oeste –prácticamente hasta la frontera misma de las tierras productivas- y llegó a contar con un total de 107 estaciones habilitadas<sup>1</sup>. Proyectado y ejecutado con el evidente criterio de convertirlo en un ferrocarril competidor, en una región que para comienzos del siglo XX ya estaba ampliamente dominada por las grandes compañías ferroviarias británicas, el Ferrocarril de la Compañía General tuvo empero otro destino: parcialmente accesorio al tráfico agrario dominado por las empresas británicas, y ciertamente especializado en la atención del

---

<sup>1</sup> DGF (1912), Tabla 1.

creciente mercado interno: en particular el del gran centro consumidor de la ciudad de Buenos Aires.

#### I- Los orígenes de la Compañía General.

El nacimiento de la Compañía General de Buenos Aires puede ser contemplado a la luz de por lo menos tres instancias o coyunturas propicias, presentes hacia 1903. Por un lado, el alto grado de madurez y de disponibilidad alcanzado por las entidades financieras francesas dedicadas a inversiones en la Argentina, y su demostrada capacidad para la captación de capitales en las plazas bancarias de Europa. Por otro lado, la creciente presión del sector de los terratenientes del área pampeana sobre el Gobierno para quebrar el monopolio ferroviario ejercido en la región, desde 1889, por las compañías ferroviarias británicas (que para entonces, y tras un largo proceso de fusiones y de absorciones, habían quedado nucleadas bajo la forma administrativa de cuatro grandes empresas: el Sud, el Oeste, el Central Argentino, y el Buenos Aires al Pacífico). La tercera y última instancia favorable para el arribo de la Compañía General como un nuevo competidor en la escena ferroviaria, radicaba en el propio y altamente saludable crecimiento económico y productivo manifiesto en la cuenca agroexportadora de la pampa para los primeros años del siglo XX. Colin Lewis subraya esta última circunstancia como un factor importante para la creciente afluencia de capitales registrada en el país hacia comienzos del nuevo siglo<sup>2</sup>. La enunciación de Lewis es debatida en razón del particular interés, por parte de los grupos inversores franceses, en los aspectos financieros más que en las efectivas rentabilidades de los ferrocarriles por ellos construidos o administrados<sup>3</sup>. Sin embargo, y sin negar la veracidad de estas últimas razones, es evidente que el área pampeana manifestó por entonces un crecimiento notable, basado en la expansión de la agricultura, y que continuaría potenciándose hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial<sup>4</sup>. Entre 1900 y 1903, el número conjunto de hectáreas cultivadas en Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y La Pampa pasó de los cinco a los siete millones y medio. Para 1913, esa superficie llegó a algo más de diez millones de hectáreas<sup>5</sup>.

Tanto en los años iniciales del siglo como en los dos lustros subsiguientes, los mayores porcentajes de expansión se verificaron respectivamente en la provincia de

---

<sup>2</sup> Lewis (1983), en Regalsky (2002), pp. 325-326.

<sup>3</sup> Regalsky (2002), p. 261, y pp. 336- 338.

<sup>4</sup> Girbal de Blacha (1998), pp. 18-19.

Buenos Aires –el auténtico epicentro del área agropecuaria- y en el por entonces todavía reciente territorio nacional de La Pampa: constituido este último, a la sazón, en frontera en expansión de las tierras productivas hacia el oeste y el sudoeste<sup>6</sup>. Por vez primera en la historia del período agroexportador, el monto total de las exportaciones argentinas se duplicó en un lapso de apenas cinco años: entre 1900 y 1905, sin altibajos y a razón de un 20 por ciento anual promedio, pasó de 154 millones de pesos oro a 322 millones. En 1912 ya superaba los 500 millones<sup>7</sup>. Fue en este contexto de franco crecimiento, signado por una efectiva expansión agrícola, que la red ferroviaria argentina se amplió de los 18.404 kilómetros de extensión que tenía en 1903, hasta alcanzar 35.655 kilómetros once años después, en 1914<sup>8</sup>. De estos 17.250 nuevos kilómetros de ferrocarriles, algo más de 10.000 kilómetros correspondieron a líneas construidas dentro del área pampeana, y significaron la participación de prácticamente todas las empresas ferroviarias británicas ya establecidas, amén de la llegada de cuatro nuevos ferrocarriles: el Provincial de Buenos Aires, el Midland, el Rosario-Puerto Belgrano, y el de la Compañía General. Estos cuatro nuevos competidores aportaron, entre los años 1904 y 1914, un total de 3.137 kilómetros de rieles a la estratégica cuenca agroexportadora<sup>9</sup>. Con excepción del Midland, que fue una empresa británica subsidiaria del Ferrocarril Sud, las otras tres empresas significaron el efectivo quiebre del monopolio ferroviario británico en la región.

El proyecto de la Compañía General de Buenos Aires fue indudablemente el plan ferroviario más ambicioso que se llegó a formular para el período 1900-1914<sup>10</sup>. Mediante la expresa sanción de la Ley Nacional 4417, del 26 de septiembre de 1904, el Gobierno concedió a Casimir de Bruyn y Rómulo Otamendi –representantes en la Argentina de los consorcios Banque de París et des Pays Bas y Banque de L’Union Parissienne- el derecho para la construcción y explotación de una red ferroviaria de trocha angosta de alrededor de 3.000 kilómetros de extensión<sup>11</sup>. La red proyectada y autorizada suponía la construcción de cuatro líneas principales, con cabecera en la ciudad de Buenos

---

<sup>5</sup> Sociedad Rural Argentina, Anuario 1928, pp. 120-124.

<sup>6</sup> Entre los años 1900 y 1913, la superficie cultivada de la provincia de Buenos Aires pasó de 1.835.000 hectáreas a 7.772.000. En tanto que en el territorio nacional de La Pampa creció desde una ínfima base de 42.000 hectáreas cultivadas en 1900, a 1.746.000 en 1913. Datos de Sociedad Rural Argentina, ídem.

<sup>7</sup> Sociedad Rural Argentina, ídem., p. 70, y Scobie (1968), p. 212.

<sup>8</sup> DGF (1903), pp. 214-215, ídem (1914), pp.400-401.

<sup>9</sup> DGF (1941-1942), pp. 282-283, y p.327.

<sup>10</sup> Regalsky (2002), p. 335.

<sup>11</sup> MOP (1904) Leyes, Contratos y Resoluciones., Tomo 5º, pp. 326-328. Respecto de la extensión exacta de la red concedida a de Bruyn y Otamendi, el Art. 10 de la Ley 4417 establecía que “El trazado general y los puntos de cruce que se determinan en los planos, son aproximados y se fijarán con exactitud al presentarse los estudios definitivos, con excepción de los puntos de arranque y término de cada sección”

Aires. Tres de estas líneas alcanzarían respectivamente los puertos de Rosario, La Plata y el Puerto Militar (ya por entonces identificado extraoficialmente como Puerto Belgrano)<sup>12</sup>. La cuarta línea llegaría, por su parte, hasta General Villegas, en el extremo noroeste bonaerense. Además de estas cuatro líneas, la Ley 4417 autorizaba la construcción de un ramal de 250 kilómetros de extensión, que desprendiéndose de la línea a Villegas tomaría la dirección sudoeste hasta alcanzar Salliqueló; y autorizaba también otros dieciséis ramales de extensiones menores destinados a conectar el recorrido de las líneas principales con al menos quince puntos de la provincia de Buenos Aires, todos ellos ya servidos para entonces por alguna de las compañías ferroviarias británicas<sup>13</sup>.

El 31 de marzo de 1905, el Gobierno Nacional autorizó a de Bruyn y Otamendi a transferir la concesión por ellos obtenida, a favor de la nueva sociedad creada al efecto: la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, cuyo domicilio administrativo quedaba fijado en la Capital Federal<sup>14</sup>. En la constitución de la Compañía General participaban las propias entidades financieras francesas representadas por de Bruyn y Otamendi: el Banque de París et des Pays Bas y el Banque de L'Union Parissienne, así como otros tres consorcios inversores de origen belga: la Société Générale Belge, el grupo de Edouard Bunge, y la sociedad Chemins de Fer Secondaires. Con excepción de esta última, los restantes grupos ya acumulaban diversos grados de experiencia de inversiones en la Argentina. El grupo de Edouard Bunge, con sede en Amberes, estaba asociado a la firma belga-argentina Bunge y Born; en tanto que el Banque de L'Union Parissienne, si bien había sido creado apenas un año antes, contaba con la participación de banqueros que para el decenio de 1890 habían estado agrupados en la Société Générale Belge<sup>15</sup>. Esta múltiple participación de entidades bancarias y financieras concurrentes en la Compañía General no fue propiamente una asociación. Más bien se trató de una colaboración o *entente cordiale*, análoga a la mayoría de las operaciones en que habían venido participando los grupos inversores galos en la Argentina a partir del decenio de 1880<sup>16</sup>.

El capital de la Compañía General quedó conformado, en un 26 por ciento, por acciones (cuyos poseedores fueron las propias entidades financieras constituyentes de la Compañía). El 74 por ciento restante del capital quedó conformado por las denominadas

---

<sup>12</sup> Ídem, pp. 326-328; y Brándolo de Mazeris-Zinger de Bilé, en Weinberg (1988), p. 256.

<sup>13</sup> MOP (1904), ídem, p. 327.

<sup>14</sup> DGF (1905), p.24.

<sup>15</sup> Regalsky (2002), p. 151.

<sup>16</sup> Ídem, p.154.

*obligaciones*, destinadas a ser adquiridas en las plazas bancarias de Europa por un muy numeroso público de pequeños ahorristas. Aquí conviene aclarar, someramente, en qué consisten tales *obligaciones*. Conocidas en el mundo angloparlante como *debentures*, y como *obligations* en francés, son títulos financieros, cotizables en Bolsa y por ello sujetos a los vaivenes de la misma. En condiciones normales, el precio de una obligación es sensiblemente menor al de una acción, lo cual la hace asequible para un público de pequeños o medianos ahorristas particulares<sup>17</sup>. A diferencia de las acciones, las obligaciones garantizan a su poseedor una renta fija y proporcional al valor de cotización: *obligan* en ello al banco o entidad emisora a pagar un interés. En el caso de las obligaciones de Compañía General, se fijó un interés del cuatro y medio por ciento sobre el valor de cada obligación.

El sistema de financiación mayoritaria por medio de obligaciones fue distintivo de las empresas ferroviarias francesas. Las compañías británicas, por el contrario, sólo recurrieron a la emisión de debentures para conformar partes proporcionalmente menores de sus respectivos capitales<sup>18</sup>. En su estudio sobre las inversiones francesas en la Argentina para el período 1880-1914, Regalsky señala la muy positiva recepción que este tipo de inversiones llegó a tener sobre la clase media francesa, en especial a partir del decenio de 1870<sup>19</sup>. Tanto en la financiación de empréstitos como de obras públicas, en Francia primero, luego en Europa Oriental y en países de la periferia, la red de entidades vinculada con la *haute banque* francesa se valió eficazmente de este mecanismo de captación de capitales. Las obligaciones de la Compañía General comenzaron a ser puestas en circulación para abril de 1906. El término de amortización de las mismas – verdadero cálculo de la vida útil del ferrocarril que todavía estaba por construirse– quedó previsto para el entonces muy lejano año 2001, y habla bastante a las claras de las expectativas que los grandes bancos tenían en este tipo de inversiones<sup>20</sup>.

El Ferrocarril de la Compañía General venía pues, a satisfacer al menos tres grandes grupos de demandas. Satisfacía al de las entidades financieras francesas, para quienes este nuevo proyecto, al irse trocando en realidad, representaría una nueva fuente de beneficios, sujeto igual que los ferrocarriles de Indochina, Rusia o Argelia, a una exitosa colocación de obligaciones entre un público europeo que, al otro extremo del

---

<sup>17</sup> A manera de ejemplo de la diferencia de precio entre acciones y obligaciones, a fines de 1912 cada acción del Ferrocarril Santa Fe cotizaba a 739 francos en la Bolsa de París, en tanto que cada obligación del mismo ferrocarril cotizaba a 479 francos. Datos de *L'Economiste Français*, 21 de diciembre de 1912.

<sup>18</sup> Regalsky (2002), p. 338.

<sup>19</sup> Ídem, pp. 130-131.

Mundo, acaso jamás llegaría a ver la fuente de sus prometedoras rentas. También satisfacía, o intentaba hacerlo, a la élite terrateniente pampeana, al aparecer como un nuevo -y aparentemente agresivo- competidor de los grandes ferrocarriles británicos. Finalmente, la misma expansión de los cultivos en la región podía ser por sí un factor muy importante para el desarrollo de la Compañía, aún cuando su vasto proyecto de líneas y ramales suponía incursionar en cada una de las áreas de influencia que las empresas británicas habían alcanzado a delimitar antes del final de siglo<sup>21</sup>. Se sabe que las propias entidades financieras abrigaron serias dudas acerca de la verdadera factibilidad del negocio, aún antes del inicio de obras<sup>22</sup>. De todos modos, los trabajos de construcción de la primera línea: Buenos Aires-Rosario, se iniciaron en mayo de 1906. Las obras avanzaron en simultaneidad desde ambas cabeceras. Quedaron inauguradas el 25 de enero de 1908, cumpliendo así los requisitos impuestos por la Ley 4417, que exigía la entrega al servicio público de un mínimo de 300 kilómetros anuales de vía principal<sup>23</sup>. La inauguración de esta línea hacía realidad el objetivo primario del Ferrocarril Santa Fe, dejando conectada su punta de rieles en Rosario con la estratégica área de Buenos Aires<sup>24</sup>. A sus 376 kilómetros de extensión entre las terminales de Buenos Aires y Rosario, se sumaban los 14 kilómetros del ramal que desde la vía principal conectó el puerto de Rosario con los rieles del Santa Fe, en el barrio rosarino de Ludueña; y el corto tramo de un kilómetro y medio de extensión entre la estación Buenos Aires –ubicada en el barrio porteño de Barracas- y la ribera norte del Riachuelo. Ambos ramales fueron habilitados en la misma fecha de inauguración de la línea principal<sup>25</sup>. Junto al ramal al Riachuelo, la Compañía General instaló además sus talleres centrales.

## II- Ventajas y desventajas de una llegada tardía.

La línea Buenos Aires-Rosario era un ferrocarril de llanura, sin embargo encerraba ciertas características propias de un ferrocarril de llegada tardía al escenario ferroviario de la cuenca pampeana, como de hecho lo fue la Compañía General. Emplazada sobre una topografía fácil en términos generales, con variaciones altimétricas graduales de entre cinco y setenta metros sobre el nivel del mar, su construcción planteó algunos problemas puntuales. La salida de la Capital Federal debió resolverse con un

---

<sup>20</sup> *L'Economiste Français*, 1º de junio de 1929.

<sup>21</sup> García (1997), pp. 44-47; y López (2000), pp. 665-667.

<sup>22</sup> Regalsky (2002), p.336.

<sup>23</sup> MOP (1904), p. 326.

<sup>24</sup> Marichal (1976), pp. 48-51.

tramo inicial a través del Bañado de Flores –para entonces la única área de la ciudad aún exenta de urbanización- y una subsiguiente elevación de casi quince metros en apenas dos kilómetros, para sortear la barranca que limita al bañado por el oeste<sup>26</sup>. Una diferencia altimétrica similar planteó el acceso de las vías al área portuaria de Rosario, que debió realizarse por el extremo sudeste de la ciudad, bordeando el área urbana y aprovechando la breve pero pronunciada gradiente disponible sobre la costa del Paraná. En la misma Rosario, y para conectarse con las vías del Ferrocarril Santa Fe, el ramal construido al efecto por la Compañía hubo de bordear el perímetro sur y oeste de la ciudad a lo largo de más de diez kilómetros. De haber llegado a la región varios decenios antes, la Compañía General no habría encontrado estas dificultades iniciales para acceder a dos ciudades como Rosario y Buenos Aires, que iniciado el siglo XX ya disponían únicamente de franjas marginales para la aproximación de nuevos ferrocarriles a sus enclaves citadinos y portuarios, y cuyas autoridades municipales comenzaban a mostrarse singularmente exigentes en materia de ubicación de vías ferroviarias en las áreas urbanas<sup>27</sup>. Problemas parecidos debió enfrentar, entre 1906 y 1912, el Ferrocarril Central Córdoba en sus obras de ingreso a la ciudad de Buenos Aires por la costa del Río de la Plata, tal como lo demuestra Alberto Bernades, en un trabajo a la fecha novedoso en materia de líneas ferroviarias de llegada tardía<sup>28</sup>.

El conjunto de la línea Buenos Aires-Rosario venía a desplegarse en una extensa área altamente compartida con otros ferrocarriles. Transpuesto el límite de la Capital Federal, las vías de la Compañía General trazaban un extenso arco que arrancaba en dirección al sudoeste primero, buscaba luego el rumbo noroeste, para dirigirse directamente al norte en los últimos 110 kilómetros. Sus primeros cincuenta kilómetros representaban un corredor casi paralelo al abanico de los demás ferrocarriles convergentes a Buenos Aires, pero el resto de la traza resultaba exactamente trasversal a todos ellos. A lo largo del trayecto a Rosario, la Compañía cruzaba en total con otras quince líneas ferroviarias: doce de ellas pertenecientes a las cuatro grandes empresas británicas dominantes de la región. Los tres cruces restantes eran con vías del Ferrocarril Central Córdoba, y se ubicaban en la periferia de Rosario. Del total de quince cruces con otros ferrocarriles, ocho correspondían a líneas con alta circulación de trenes, tanto de cargas como de pasajeros. La Compañía optó, en siete de esos casos, por la construcción de

---

<sup>25</sup> DGF (1908), pp. 4-5.

<sup>26</sup> Provincia de Buenos Aires, MOSP, Mapa General (1987); y Giagante de Vercesi (1979), pp. 156-157.

<sup>27</sup> Ruiz Díaz (1997), p. 53.



puentes sobre los ferrocarriles preexistentes<sup>29</sup>. La excepción fue el cruce con las vías del Central Argentino en Pergamino. En su ingreso a esa localidad, el Central Argentino salvaba un brusco cambio altimétrico mediante terraplén, el cual fue atravesado por las vías de la Compañía General mediante un cruce bajo nivel. La opción resultó acaso más económica que un puente, pero para atravesar el terraplén la Compañía tuvo que efectuar un previo desmonte en forma de trinchera, por el que hizo pasar sus rieles<sup>30</sup>. Además de Pergamino, la línea Buenos Aires-Rosario pasaba por otras tres localidades (Marcos Paz, Mercedes y Salto) ya servidas por ferrocarriles previos a la llegada de la Compañía General. Lejos de cualquier posibilidad de detentar un área exclusiva, y con unos resultados económicos muy bajos para su primer año de vida (de apenas 0,83 por ciento de ganancias netas, cuando las obligaciones debían pagar el cuatro y medio por ciento), la Compañía acaso entrevió otra buena alternativa de negocios en la creación de colonias agrícolas en la zona servida por su ferrocarril<sup>31</sup>.

La creación de una serie de centros agrícolas y urbanos sobre las líneas de la Compañía, se inició incluso con anterioridad al comienzo mismo de las obras ferroviarias. En 1905 había comenzado la subdivisión y venta de tierras en el que sería el primer centro poblado surgido a favor del nuevo ferrocarril. Ubicada sobre la vía a Rosario y a 60 kilómetros al sudoeste de Buenos Aires, la localidad pionera fue bautizada con el nombre de Villars, en homenaje a Lucien Villars, presidente por entonces del Banque de L'Union

---

<sup>28</sup> Bernades (1999), pp. 23-29.

<sup>29</sup> La Ley N° 2873, de Ferrocarriles Nacionales, estableció en su Artículo 16 que los cruces entre líneas ferroviarias podían realizarse a nivel. Según esta Ley, correspondía a “la empresa primitiva” suministrar el personal guardavía y atender el señalamiento en este tipo de cruces. Tal medida, como puede entenderse, suponía un costo adicional para la empresa primera, pero le concedía a modo de contrapartida el derecho de regular el tránsito de esa intersección. Ello explica porqué los cruces de vías a nivel fueron evitados, en bastantes casos, por las mismas empresas nuevas. Si bien seis de los cruces de la línea Buenos Aires-Rosario con otros ferrocarriles preexistentes fueron hechos originariamente a nivel, cabe aclarar que tres de ellos estaban ubicados en el ramal de vinculación al puerto de Rosario y Ludueña (utilizado de manera casi exclusiva por trenes cargueros). Otro cruce de iguales características se dio en el ramal que la Compañía habilitó a la ribera norte del Riachuelo, utilizado para servicios de carga y para acceder a los talleres centrales que allí construyó. Los dos restantes cruces a nivel, si bien estaban sobre la vía principal, correspondían a cruces de ésta con vías que los ferrocarriles previos utilizaban para la corrida de servicios de carga (uno de los cruces era con el ramal Villa Luro-Mercado de Frutos, del Ferrocarril Oeste, en la Capital Federal; y el otro con el ramal a los Mataderos y puerto de Rosario, del Central Argentino). Los trenes cargueros, por su tipo de servicio, disponían de tiempos de viaje mucho mayores que los de pasajeros, y podían, en todo caso, afrontar las demoras planteadas por cruzamientos a nivel con otros ferrocarriles. En tanto que los trenes de pasajeros, por expresas disposiciones del Reglamento General de Ferrocarriles Nacionales, sólo podían registrar demoras de hasta veinte minutos, en recorridos de entre 100 y 300 kilómetros, sobre sus horarios oficiales. Véanse Art. 42, 42A y 222 de dicho Reglamento.

<sup>30</sup> IGM (1958), Carta Topográfica de la República Argentina. Hoja 3360-32-4.

<sup>31</sup> DGF (1942-1943).

Parissienne y miembro destacado en la entente financiera de la Compañía General<sup>32</sup>. La comercialización de los terrenos en Villars estuvo a cargo de la Compañía Inmobiliaria La Franco Argentina. Esta compañía, dedicada a operaciones de crédito hipotecario, seguros e inmuebles, estaba conformada por los propios bancos que dieron vida a la Compañía General. Creada en 1896, a favor del auge crediticio e inmobiliario que se extendió en la Argentina a partir de esa época, la Franco Argentina tenía su sede central en Buenos Aires y contaba, entre otros accionistas locales, con la participación del grupo Bunge y Born<sup>33</sup>. En simultaneidad con la puesta en marcha del Ferrocarril de la Compañía General, la Franco Argentina fue la encargada de subdividir y comercializar, en 1908, las tierras de otros dos nuevos centros poblacionales creados sobre la línea a Rosario: Gouin y Tres Sargentos, al tiempo que coparticipó con el propietario de tierras Ernesto Madero en el loteo del pueblo adyacente a la estación Bulevar Circunvalación, ubicada en el límite de la Capital Federal con la provincia de Buenos Aires, y que posteriormente tomaría el nombre de Villa Madero<sup>34</sup>. La propia Compañía General actuó a su vez como fundadora y comercializadora de tierras de otra localidad: La Vanguardia, creada en 1910, dos años después de haberse habilitado la estación homónima, cincuenta kilómetros al sur de la cabecera de Rosario<sup>35</sup>.

La participación real de los grupos inversores franceses en la creación de centros urbanos y agrícolas sobre la vía a Rosario se limitó en verdad a esas cuatro fundaciones. Entre 1907 y 1910 tuvieron lugar, sobre la línea, otras dieciséis fundaciones poblacionales, que al menos en doce casos, fueron efectuadas por los mismos propietarios de las tierras que el ferrocarril atravesó y en las cuales erigió sus estaciones. De hecho, terratenientes como los Lozano, los Berdier o los Villanueva, dentro de cuyos campos vinieron a quedar las respectivas estaciones de Plomer, Berdier y Tambo Nuevo, subdividieron fracciones contiguas a las mismas, para crear en ellas colonias agrícolas<sup>36</sup>. El fraccionamiento del pueblo y colonia de la estación Arroyo Dulce, vecina a la de Tambo Nuevo, estuvo a cargo de una sociedad comercial: Cividanes Hermanos; en tanto que en la de Cañada Rica fue un grupo de agricultores italianos el que actuó como fundador de su propia colonia agrícola, apenas cuatro meses después de haberse

---

<sup>32</sup> CGBA, Anuario 1938, pp. 38-92; y Regalsky (2002), p. 152 y 336.

<sup>33</sup> Monitor de Sociedades Anónimas, Tomo VII (1909), p. 158; y Regalsky (2002), cita al pie p. 343.

<sup>34</sup> CGBA, Anuario 1938, ídem.

<sup>35</sup> Ídem, pp. 91-92; y Siri (1997), p.27.

<sup>36</sup> CGBA, Anuario 1938, pp. 26-92.

inaugurado el ferrocarril<sup>37</sup>. La puesta en marcha de las colonias buscó potenciar las utilidades no sólo de la Compañía General, sino también las de los terratenientes y contratistas de una extensa región. Al norte de Mercedes, la vía a Rosario ingresaba en la ya por entonces visiblemente delimitada cuenca maicera. En esta área, los carguíos de maíz despachados por trenes de la Compañía General crecieron satisfactoriamente desde el comienzo. Tan sólo en las nuevas colonias del corredor comprendido entre las estaciones Espora y La Carolina –de 230 kilómetros de extensión entre Mercedes y Rosario- el maíz expedido pasó de las 48.000 toneladas en 1908 a 140.000 toneladas en 1910, llegando a las 196.000 toneladas en 1912<sup>38</sup>. Hubo, según puede apreciarse, un despegue dinámico en los dos primeros años de vida del ferrocarril, y conforme fueron poniéndose en marcha las colonias. No obstante, es preciso destacar que no se partió en ningún momento de bases ínfimas en materia de cargas transportadas, y que esa notoria dinámica de crecimiento tampoco alcanzaba para convertir a la Compañía General en un competidor capaz de sustraerle tráficos significativos al sistema ferroviario ya instalado. Como nuevo emprendimiento, la Compañía General venía en todo caso a satisfacer una demanda creciente, y hasta ese momento canalizada por los demás ferrocarriles existentes. En el importante enclave agrícola de Pergamino, adonde la Compañía llegó para compartir espacio con el Central Argentino, las cargas conjuntas de maíz y lino por este ferrocarril habían venido creciendo a razón de un cinco por ciento anual entre 1903 y 1906. Dos malas campañas para el maíz: las de 1907 y 1908, provocaron una drástica baja de la carga, no alcanzada a compensar por el lino. Pero en 1910, el mismo Central Argentino lograba cargar allí 47.000 toneladas entre ambas producciones: un 20 por ciento más que en el último buen año agrícola de 1906<sup>39</sup>. Las cargas de la Compañía General, en Pergamino, para 1910 todavía estaban en un promedio de toneladas quince veces menor a las del Central Argentino<sup>40</sup>.

### III- El crecimiento hacia afuera y hacia adentro.

El emprendimiento de la Compañía General se impulsaba con una dinámica que podía ser fruto de los intereses financieros que lo sustentaban desde Europa, pero tenía que ver con el contexto de crecimiento manifiesto para la pampa y el litoral argentinos; contexto visible en múltiples y a veces heterogéneas formas. Además de la línea Buenos

---

<sup>37</sup> ídem.

<sup>38</sup> DGF (1908 a 1912), Tablas 20 y 21.

<sup>39</sup> DGF (1903, y 1905 a 1910), Tabla 21.

Aires-Rosario y los ramales inaugurados en enero de 1908, entre abril y julio de ese mismo año quedaron habilitados provisoriamente otros 112 kilómetros de vía principal, entre las estaciones Villars y Achupallas, correspondientes a la línea a Villegas<sup>41</sup>. También se inauguró, en junio, el ramal de acceso al mercado de haciendas de la Capital Federal: el primero de una corta serie de ramales menores cuya construcción no había estado contemplada por la concesión original<sup>42</sup>. Las instalaciones del mercado de haciendas capitalino, identificadas por entonces como Nuevos Mataderos, habían sido habilitadas en 1900. Estaban destinadas a reemplazar a los mataderos del Barrio Sur –o Corrales Viejos- que desde 1872 ocupaban el predio donde, tras su erradicación, la Municipalidad porteña dispuso la creación del Parque Patricios<sup>43</sup>. La ubicación elegida para los Nuevos Mataderos, en una zona próxima al límite sudoeste de la Capital Federal conocida desde finales del siglo XIX como Nueva Chicago, planteó algunos problemas iniciales<sup>44</sup>. Lo alejado del nuevo emplazamiento dificultó tanto el acceso de las reses destinadas a la faena, como el tránsito de su producción para el abastecimiento de la ciudad<sup>45</sup>. Vicente Cutolo menciona una huelga organizada por los matarifes de los Corrales Viejos, en protesta por el traslado de los mataderos a sus nuevas instalaciones, que postergó la inauguración oficial de las mismas hasta mayo de 1901<sup>46</sup>. Lo cierto es que los Nuevos Mataderos representaron una innovación bastante radical, y a la vez acorde con las demandas de una ciudad cuya población se había triplicado entre 1872 y 1895, y que volvería a duplicarse antes de 1910<sup>47</sup>. Las nuevas dependencias para la faena ganadera, se complementaron con la inauguración, en 1903, de un ramal del Ferrocarril Oeste para el acceso directo de los trenes de hacienda a los corrales internos del mercado<sup>48</sup>. La inauguración del segundo y último ramal de acceso a los Nuevos Mataderos correspondió al de la Compañía General, cinco años más tarde. Los ramales ferroviarios a los mataderos porteños representaron el principio del fin del sistema de arreos: modalidad exclusiva para el acceso de reses a los Corrales Viejos, pero ciertamente impracticable en una ciudad que se expandía progresivamente. El tráfico de haciendas transportadas por tren, y destinadas al mercado porteño, fue creciendo de modo

---

<sup>40</sup> DGF (1910), Tabla 21.

<sup>41</sup> DGF (1908), Tabla 1, pp. 4-5.

<sup>42</sup> DGF (1908 y 1909), Tabla 1.

<sup>43</sup> Llanes (1974), pp. 35-36.

<sup>44</sup> Cutolo (1988), p.1198.

<sup>45</sup> Muello (1930), en Llanes (1974), pp. 35-36.

<sup>46</sup> Cutolo (1988), p. 842.

<sup>47</sup> Censo General de la Ciudad de Buenos Aires (1910), Tomo III, pp. 302-306.

<sup>48</sup> Barrés, en *Ferrocarril* N° 19, p. 14.

notable. El tonelaje de cargas ferroviarias con destino a los Nuevos Mataderos pasó de la modesta cifra de 13 toneladas, transportadas hasta allí por el Oeste en 1904, a las 270.995 toneladas ingresadas por el mismo ramal en 1907<sup>49</sup>. En su año inaugural de 1908, los trenes de la Compañía General llevaron 1.978 toneladas a los mataderos de Buenos Aires, pero en 1910 ya lo hacían con 32.230 toneladas, y con 55.078 en 1912. Las cifras comparativas pueden ser modestas respecto del Oeste, que en el mismo 1912 llevó 482.000 toneladas al establecimiento faenador; pero muestran claramente el rápido crecimiento de un transporte exclusivamente dedicado al mercado consumidor de la Capital, en el que la Compañía General tuvo participación creciente desde el comienzo de sus actividades<sup>50</sup>.

La Compañía General, a diferencia de los ferrocarriles pioneros, buscó dotarse prácticamente desde el principio de una serie de obras de infraestructura ciertamente ambiciosas, con la intención de concretarlas en forma paralela a la construcción de la red. Sería erróneo suponer un afán meramente especulativo, por parte de la Compañía General y sus grupos allegados, en las notables obras complementarias que para entonces estudiaron llevar a la práctica: las de un túnel para el acceso al puerto de Buenos Aires, y las de los edificios de sus estaciones terminales. Por esos mismos años, las demandas de un tráfico ferroviario cada vez más grande y diversificado, destinado a los puertos pero también –de manera creciente– al mercado interno, llevaron a las grandes empresas británicas a proyectar y ejecutar obras de considerable magnitud, no sólo en extensión de líneas; también en mejoras o ampliaciones de infraestructuras que en numerosos casos, ya contaban con varios decenios de antigüedad<sup>51</sup>. La Compañía General, dada su tardía llegada al concierto ferroviario, necesitó planificar obras que no hubieran sido necesarias en 1880 ó 1890, pero sí lo eran hacia 1910. Tal fue el caso del túnel que la Compañía proyectó para acceder al puerto capitalino desde su terminal en Barracas. El proyecto ya estaba presente en la concesión acordada en 1904 por la Ley 4417: allí se menciona la

---

<sup>49</sup> DGF (1905 y 1907), Tabla 20.

<sup>50</sup> Ídem (1908 y 1910), Tabla 20.

<sup>51</sup> Durante los tres primeros lustros del siglo XX, se concretaron obras como la trinchera de cuádruple vía Once-Caballito, del Ferrocarril Oeste; los 300 kilómetros de doble vía Retiro-Rosario, del Central Argentino; y los nuevos edificios para estaciones terminales de La Plata, Bahía Blanca y Mar del Plata, del Ferrocarril Sud. Para cada uno de estos tres ejemplos de ampliación o mejoramiento de infraestructuras básicas, véase respectivamente: Ruiz Díaz (1997), p. 53; Ferrer y Fernández Priotti (2001), p. 33; y Rögind (1937), pp. 288-292, 397-398 y 488-489. Obras de este período fueron también los talleres centrales de Liniers, Pérez y Remedios de Escalada; el sistema de vías elevadas para el acceso a Retiro, en la ciudad de Buenos Aires; así como las diversas obras de ampliación que los ferrocarriles Sud y Central Argentino llevaron a cabo en sus respectivos enclaves de tráfico de Bahía Blanca y Rosario. Véase Waddell (2003), pp. 4-8; ídem (2001), pp. 24-27; y Ferrer-Fernández Priotti (2001), p. 26-30.

posibilidad de acceder a la Capital Federal mediante un túnel<sup>52</sup>. La posterior elección de la traza sobre el Bañado de Flores llevó a descartar esa posible opción original, manteniéndose empero la del acceso subterráneo que vincularía la zona de la estación Buenos Aires con el extremo sur del Puerto Madero, en un recorrido de poco más de tres kilómetros de extensión. En septiembre de 1907, el proyecto quedó aprobado por el Ministerio de Obras Públicas<sup>53</sup>. Y dos años más tarde, el Gobierno llegó incluso a rechazar una demanda presentada por la Sociedad de Beneficencia, a cuyo cargo estaba el Hospicio Nacional de Alienados, respecto de terrenos de este nosocomio que se verían afectados por las obras de acceso del túnel<sup>54</sup>. Los proyectos de accesos ferroviarios subterráneos en áreas urbanas no eran enteramente nuevos para entonces en el panorama ferroviario local, si bien uno solo de ellos había alcanzado a ser llevado a la práctica, cuando en 1886 el Central Argentino construyó su túnel de 300 metros de extensión para acceder al Muelle Nacional, en el puerto de Rosario<sup>55</sup>. Sólo finalizando el siglo XIX, y superados los amplios efectos de la Crisis del 90, volvieron a surgir proyectos de este tipo. A partir de 1906, y hasta 1913, se asistió a un verdadero auge de propuestas para obras ferroviarias bajo la superficie urbana de la Capital Federal, incluidas las de los futuros *subtes* para el transporte exclusivo de pasajeros. El túnel proyectado por la Compañía General formó parte de esta nutrida serie de planes, junto con las respectivas propuestas de los ferrocarriles Oeste, Central Argentino y Sud para hacer llegar sus vías por túneles al puerto de Buenos Aires<sup>56</sup>. A diferencia de la obra precursora concretada veinte años antes en Rosario, los proyectos de esta etapa plantearon obras de considerable extensión, y se centraron de manera excluyente en la ciudad de Buenos Aires: lo cual evidencia la primacía que el enclave porteño tuvo en este auge económico dado para el comienzo de siglo, así como las sostenidas expansiones de tráfico que registraron todas las empresas ferroviarias.

Los otros dos proyectos manejados para el mismo tiempo por la Compañía General fueron los de sus estaciones terminales de Buenos Aires y Rosario. En los dos casos, se trató de sendos edificios diseñados para albergar dependencias administrativas, parcialidades de los servicios de cargas, y el total de los servicios de pasajeros desde y hasta allí destinados. Para la estación Buenos Aires se diseñó un majestuoso edificio

---

<sup>52</sup> MOP (1904), p. 326.

<sup>53</sup> DGF (1907), Tabla 2.

<sup>54</sup> DGF (1909), Tabla 2, p.19; y Puccia (1998), p. 182, y pp. 185-186.

<sup>55</sup> Ferrer y Fernández Priotti (2001), pp. 10-11.

<sup>56</sup> Rögind (1937), p. 406, 504 y 520.

neoclásico de tres plantas, con una fachada principal de 78 metros de extensión sobre la avenida Vélez Sársfield. El conjunto estaría coronado por buhardas de pizarras, y contaría con un gran reloj a emplazarse sobre el tímpano central<sup>57</sup>. El proyecto para la terminal de Rosario, por su parte, constituía una suerte de versión menor de la terminal porteña, resuelta igualmente en estilo neoclásico y con un reloj sobre el remate de la fachada principal de la avenida San Martín<sup>58</sup>. Ambos proyectos obtuvieron la aprobación de Obras Públicas en septiembre y noviembre de 1907 respectivamente. Entretanto, otra resolución del mismo ministerio autorizó a la Compañía General a erigir una estación central provisoria en Buenos Aires<sup>59</sup>. Esta construcción, prefabricada en madera y chapa, fue instalada doscientos metros adentro de la avenida Vélez Sársfield, con la intención de desmontarla una vez que se concluyeran las obras de la gran terminal.

Las estaciones de Buenos Aires y Rosario, desde su plano aún proyectual, respondían cabalmente a un momento histórico: el de la vigencia –a nivel mundial- del concepto de la terminal ferroviaria como “templo natural” de la ya madura Revolución Industrial, capaz de conjugar belleza y funcionalidad en obras de gran porte<sup>60</sup>. Así como el proyecto del túnel resultó coetáneo a otros planes similares manejados por los demás ferrocarriles, los proyectos de las terminales compartieron un idéntico lapso cronológico con los de las grandes estaciones cabeceras del Central Argentino y del Central Córdoba en el área de Retiro –llevados efectivamente a la práctica entre 1912 y 1915- , y con la ampliación –y a la vez jerarquización arquitectónica- que el Ferrocarril Sud hizo en su terminal de Plaza Constitución durante los doce primeros años del siglo XX<sup>61</sup>. La estación Buenos Aires de la Compañía General, según testimonios de la época, contribuiría a realzar la fisonomía de aquel sector del barrio de Barracas, junto con las entonces recientes presencias del edificio del Instituto Bacteriológico y de la Basílica del Sagrado Corazón: esta última inaugurada en 1908<sup>62</sup>. A partir de 1909 existió incluso el proyecto de un ferrocarril subterráneo a construirse bajo la avenida Vélez Sársfield, destinado a vincular a Barracas con Plaza Constitución y Retiro; y dos años más tarde la Municipalidad porteña presentó a su vez el proyecto de construcción de un barrio-jardín a emplazarse sobre una superficie de trece hectáreas vecinas a la estación Buenos Aires<sup>63</sup>.

---

<sup>57</sup> Archivo AFEPRORA.

<sup>58</sup> Ferrer y Fernández Priotti (2001), p. 24.

<sup>59</sup> DGF (1907), Tabla 2.

<sup>60</sup> Ferrari (1999), p. 237.

<sup>61</sup> Rögind (1937), p. 523.

<sup>62</sup> Ídem, p. 403; y Puccia (1998), p. 194.

<sup>63</sup> Hunt (1998), p. 35; y Radovanovic (1999), pp. 213-214.

Tal cúmulo de obras, realizadas y por realizarse, muestran una faceta de lo que Radovanovic caracteriza como “la ciudad posible”, en el marco de optimismo y progreso indefinido planteado por el Estado liberal ya desde el decenio de 1880, y que cobró especial énfasis para los años inmediatamente previos al Centenario<sup>64</sup>. El extremo sudoeste de Barracas era –y siguió siéndolo tras la euforia edilicia del primer decenio del siglo XX- un área marginal de la gran urbe, asiento del llamado “Pueblo de las Ranas”: existente allí al menos desde 1885, y desalojado al parecer sólo de manera relativa por las autoridades comunales entre 1911 y 1917<sup>65</sup>. Tanto el ramal al Riachuelo como los talleres centrales de la Compañía General vinieron a quedar instalados a la inmediata vera del Pueblo de las Ranas. Existe un significativamente escaso caudal de referencias concretas sobre aquel barrio marginal, cuya población se estimaba en 3.000 almas para 1899<sup>66</sup>. Las fuentes oficiales y empresariales tampoco mencionan los posibles desalojos o desplazamientos que acaso hubieron de llevarse a cabo con motivo del ingreso del ferrocarril al sector; y la Compañía General fue la tercera empresa ferroviaria en acceder a esa zona con sus vías e instalaciones: antes ya lo habían hecho el Oeste y el Sud. Tal parquedad informativa puede vincularse con la definición que Donna Guy hace del “deseo de ocultar lo indeseable”: presente en las dirigencias de la Argentina de 1910; o al menos confinarlo a un espacio remoto, imaginariamente bien alejado de esa otra ciudad posible que sí era digna de ser mostrada<sup>67</sup>. Análogo optimismo edilicio experimentaba para entonces la ciudad de Rosario. La terminal de la Compañía General estaba destinada, en principio, a lindar con la ampliación sur de la ciudad según el plan que Rodolfo Warner y Pusso había presentado en 1890<sup>68</sup>. El Plan Warner y Pusso contemplaba un conjunto de nuevos barrios atravesados por avenidas diagonales, que se extenderían en dirección al límite natural impuesto por el arroyo Saladillo, sobre la misma área por la que las vías de la Compañía General ingresaban a la ciudad.

Si bien es cierto que el interés central de las empresas ferroviarias estuvo siempre en la vinculación de las áreas productivas agrarias con los centros urbanos y portuarios, ya para comienzos del siglo XX prácticamente ninguno de los ferrocarriles desdeñó la oportunidad de captar –e incluso de fomentar- un tráfico de pasajeros particularmente intenso como lo estaba siendo el de los muy recientes barrios y

---

<sup>64</sup> Ídem, p. 203.

<sup>65</sup> Guevara, (1999), pp. 281-293.

<sup>66</sup> Ídem, p. 290.

<sup>67</sup> Guy (1999), p.83; y Guevara (1999), p. 282.

<sup>68</sup> Martínez de San Vicente (1986), pp. 92-94.



poblaciones suburbanas. El proyecto de Warner y Pusso no llegó a concretarse, y para 1910 la Municipalidad rosarina lo reemplazó con la propuesta netamente haussmaniana del Plan Bouvard, desplazando el interés de creación planificada de nuevos barrios hacia una reconfiguración integral del espacio urbano existente<sup>69</sup>. En Rosario, fue el tranvía el que ganó para sí el mercado del tráfico de pasajeros suburbanos en la zona sur de la ciudad. De hecho, el desarrollo poblacional del área sur rosarina fue lo suficientemente acotado como para que sus demandas de transporte de pasajeros se resolvieran –al menos hasta el decenio de 1920- con los servicios de dos líneas tranviarias<sup>70</sup>. Distinto fue el caso de Buenos Aires, donde la Compañía General pudo implementar, desde el comienzo de sus actividades, un servicio de trenes locales destinados hasta las recién creadas localidades de Tapiales y González Catán, y cuyo tráfico se incrementó rápidamente, a favor tanto de su cercanía con la Capital Federal como por la ausencia de medios alternativos de transporte. Con excepción de Nueva Pompeya –barriada capitalina ya conformada hacia 1900- y Tapiales –cuyos primeros loteos se habían realizado en 1902-, las otras cinco estaciones del tramo Buenos Aires-González Catán sirvieron a la creación de respectivos centros poblacionales llevada a cabo entre 1908 y 1913, entre los cuales estuvo la antes mencionada fundación de Villa Madero<sup>71</sup>. A diferencia de las estaciones del corredor agrícola, en estos casos se alentó la creación de núcleos específicamente urbanos. Caso llamativo en este conjunto es la fundación, en 1908, de Villa Lugano. Así bautizada a pedido de José Soldati –propietario de las tierras donde se fundó la población- en homenaje a su ciudad natal suiza. La excepcional altitud del paraje, sobre la barranca que limita al Bañado de Flores, estimuló la creación de una villa de carácter residencial. Prueba de la especial jerarquía que se pensó dar al nuevo núcleo poblacional lo constituye la propia estación de la Compañía General: un edificio de techos de tejas y dos plantas, la superior resuelta en forma de pintoresco mirador hacia el lado de la barranca. Otro detalle significativo en la estación de Villa Lugano consistió en el sector destinado a vivienda del jefe: que además de contar con dos dormitorios familiares, poseyó una tercera alcoba eventualmente destinada al personal de servicio doméstico<sup>72</sup>. Por su estilo, pero también por su finalidad, la estación de Villa Lugano puede compararse con la de Villa del Parque,

---

<sup>69</sup> Bragos (1996), p. 39.

<sup>70</sup> González Podestá (1996), pp. 8-10, y p. 21; y Lanciotti (2004), pp. 34-38.

<sup>71</sup> *Caras y Caretas*, 7 de julio de 1900; y CGBA, Anuario 1938, pp. 26-38.

<sup>72</sup> Tartarini (2001), p. 129.

ubicada también dentro de la Capital Federal, y construida en 1907 por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para servir al nuevo barrio de carácter residencial allí creado<sup>73</sup>.

Entre 1909 y 1912, la Compañía General llegó a inaugurar un total de 761 kilómetros de nuevas vías<sup>74</sup>. Sumadas a los 507 kilómetros por entonces ya habilitados, conformaron un sistema ciertamente más aproximado al proyecto inicial. En esos cuatro años, se alcanzó a inaugurar la vía a General Villegas, y la vía que vinculó la estación González Catán con la ciudad y el puerto de La Plata. Se habilitaron asimismo 220 kilómetros del ramal destinado a alcanzar Salliqueló: el cual quedó, desde 1911, definitivamente detenido a escasos treinta kilómetros del punto terminal proyectado. La línea destinada a alcanzar el puerto de Bahía Blanca nunca se construyó, y un Decreto del Ministerio de Obras Públicas declaró definitivamente caducada su concesión en 1917<sup>75</sup>. Igual suerte les cupo a quince de los dieciséis ramales que la Compañía General había proyectado para vincular sus vías principales con una serie de puertos y centros agrícolas de la provincia de Buenos Aires<sup>76</sup>. El mismo Decreto de Obras Públicas estableció la caducidad de estos proyectos complementarios de la red, invocando incumplimientos por parte de la Compañía General, que no llegó a iniciar las obras correspondientes dentro de los plazos estipulados por la Ley de Concesión N° 4417<sup>77</sup>. De haberse llevado a la práctica su construcción, esos numerosos ramales hubiesen significado acaso un auténtico factor de competencia con las empresas británicas, en tanto cada uno de ellos proyectaba compartir un punto terminal –portuario o mediterráneo- ya ocupado por alguno de los cuatro grandes ferrocarriles. Lo cierto es que el único de esos dieciséis ramales que sí se alcanzó a construir fue el de Pergamino a Vedia, de 121 kilómetros de extensión y habilitado en 1910<sup>78</sup>. Significativamente, las vías de este ramal atravesaban los campos del establecimiento ganadero “Las Balas”, propiedad de Casimir de Bruyn: por entonces representante en la Argentina del directorio de la Compañía General<sup>79</sup>.

## Conclusión

Entre 1908 y 1912, el Ferrocarril de la Compañía General de Buenos Aires construyó una red ferroviaria que alcanzó a tener una extensión de 1.268 kilómetros.

---

<sup>73</sup> Ídem, p. 123.

<sup>74</sup> DGF (1909 a 1912), Tabla 1.

<sup>75</sup> DGF (1917), Tabla 2, p. 68.

<sup>76</sup> Ídem.

<sup>77</sup> MOP (1904), pp. 327-328.

<sup>78</sup> DGF (1910), Tabla 1.

<sup>79</sup> CGBA, Anuario 1938.

Proyectado como un sistema ferroviario de algo más de 3.000 kilómetros de extensión total, su efectiva concreción quedó –en la práctica- acotada a algo menos de la mitad de ese proyecto. Razones de índole múltiple tuvieron que ver en esa su frustrada expansión. Su fracaso como proyecto financiero fue, sin dudas, un factor de peso a la hora de interrumpir la expansión. De hecho, sus rendimientos estuvieron desde el comienzo muy por debajo de las expectativas originales; y fundamentalmente esos mismos rendimientos resultaron insuficientes para cubrir los pagos a los tenedores de obligaciones. La Compañía General inició su existencia aún en un marco de severas dudas por parte de sus mismos propulsores. Las perspectivas de ganancias mediante una exitosa colocación de títulos financieros fueron, en todo caso, el motor que impulsó a los miembros de la entente empresarial franco-belga a llevar el proyecto adelante.

No cabe juzgar a la Compañía General como un proyecto meramente basado en la especulación. Muy lejos de los centros de decisión de la *haute banque* liderada por el Banque de París et des Pays Bas, las perspectivas de desarrollo se mostraron verdaderamente halagüeñas. La cuenca agroexportadora pampeana experimentó un crecimiento auténtico durante los primeros tres lustros del siglo XX: crecimiento que impulsó no sólo a la Compañía General, sino a todas las demás empresas establecidas en el escenario ferroviario local, a expandir sus redes en una proporción no igualada antes ni después de ese lapso que se extendió entre 1903 y 1914. El estallido de la Primera Guerra Mundial, y el subsecuente inicio de la crisis estructural del modelo agroexportador, sumaron elementos para resentir el desarrollo ferroviario y de las inversiones extranjeras en conjunto. En ese amplio quiebre estructural, la Compañía General no fue una excepción.

En el plano de los hechos concretos, la existencia del Ferrocarril de la Compañía General sirvió para llevar adelante la creación de una serie bastante amplia de colonias agrícolas y centros poblacionales. Lugares éstos de suerte posterior tan diversa como las barriadas porteñas de Villa Soldati o Villa Lugano, o los centros agrícolas –en su momento florecientes- de Moquehuá, Arroyo Dulce o Bellocq. El Ferrocarril de la Compañía General quedó fuertemente asociado en el imaginario popular a las escenas del “tren lechero”. Económicamente, estuvo por cierto lejos de los proyectos que en principio le dieron vida. No obstante, su presencia ocupa un lugar en la historia ferroviaria de la Argentina.

### Bibliografía

Argentina. *Censo General de población, edificación, comercio e industrias de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1910, Tomo III.

Argentina. Ejército Argentino. Instituto Geográfico Militar. *Carta Topográfica de la República Argentina*. 1937-1958.

Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. *Estadísticas de los Ferrocarriles en explotación*. Buenos Aires. 1904-1915.

Argentina. Ministerio de Obras Públicas. *Leyes, Contratos y Resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías a tracción mecánica de la República Argentina*. Buenos Aires: 1904, Tomo 5°.

Argentina. Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia. *Mapa de la Provincia de Buenos Aires*. 1987.

Barrés, Francisco. “Reseña de los Ferrocarriles Argentinos: 1857-1944”, *Ferroclub*, 1994-1996, números 19-21.

Bernades, Alberto. “La Sección Local de los Ferrocarriles del Estado en el Gran Buenos Aires”. *Boletín de Historia Ferroviaria*. Fundación Museo Ferroviario, 1999, número 13, pp. 23-29.

Bragos, Oscar. “Planes urbanos, espacio público y proyectos de la ciudad. Rosario 1875-1935”. *Revista de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la UNR*. Universidad Nacional de Rosario, 1996, N° 12.

Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires. *Anuario*. Buenos Aires. 1938.

Cutolo, Vicente Osvaldo. *Buenos Aires. Historia de las calles y sus nombres*. Buenos Aires: Editorial Elche, 1988.

Ferrari, Roberto; Celia Guevara, Donna Guy y Elisa Radovanovic, en Gutman, Margarita y Thomas Reese. *Buenos Aires 1910. El imaginario para una gran capital*. Buenos Aires: Eudeba, 1999.

Ferrer. Ángel y Carlos Alberto Fernández Priotti: *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario: Asociación Rosarina Amigos del Riel, 2001.

García, Sergio: “Las estaciones del Ferrocarril Sud”. *Boletín de Historia Ferroviaria*. Fundación Museo Ferroviario, 1997, número 9, pp. 44-49.

Giagante de Vercesi, Vilma: “La Región Metropolitana, los marcos naturales”, *El país de los argentinos*, 1979, Centro Editor de América Latina, pp. 146-168.

Girbal de Blacha, Noemí: *Ayer y hoy de la Argentina rural. Gritos y susurros del poder económico (1880-1997)*. Buenos Aires: Editorial La Página. 1998.

González Podestá, Aquilino: *Los Tranvías de Rosario*. Rosario: Asociación Rosarina Amigos del Riel, 1996.

Hunt, Patricio Julio: *Historia de los Subtes de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones Mompracem, 1998.

Lanciotti, Norma S. *Mercado Inmobiliario en Rosario (1885-1914). Racionalidad empresarial y Configuración del espacio urbano*. Rosario, Tesis de Doctorado. Facultad de Humanidades y Artes. Universidad Nacional de Rosario, 2004.

Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales. Buenos Aires, Ediciones Peuser, 1925.

Llanes, Ricardo: *El Barrio de Parque de los Patricios*. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1974.

López, Mario Justo: *Ferrocarriles Deuda y Crisis. Historia de los ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 2000.

Marichal, Carlos. “Los Ferrocarriles Franceses en la Argentina”, *Todo es Historia*, 1976, N° 105, pp. 40-54.

Martínez de San Vicente, Isabel. “Planes y proyectos para Rosario, 1890-1910”. *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana*, 1986, N° 21, pp.89-95.

Puccia, Enrique. *Barracas en la Historia y en la Tradición*. Buenos Aires, Editorial Planeta, 1998.

Rögind, William. *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires, s/e, 1937.

Regalsky, Andrés. *Mercados, Inversores y Élités. Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1914*. Caseros, Editorial Universitaria de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, 2002.

Ruiz Díaz, Sergio. “Los túneles del Ferrocarril Oeste”, *Boletín de Historia Ferroviaria*. Fundación Museo Ferroviario, 1997, número 7 , pp. 53-55.

Sociedad Rural Argentina. *Anuario de la Sociedad Rural Argentina*. Buenos Aires. 1928.

Siri, Jorge Supremo. *Nuestra Trochita*. Mercedes, provincia de Buenos Aires, 1997.

Tartarini, Jorge. *Arquitectura Ferroviaria*. Buenos Aires, Ediciones Colihue, 2001.

Weinberg, Félix. *Historia del Sudoeste Bonaerense*. Buenos Aires, Plus Ultra, 1988.

Waddell, Jorge. “Mar del Plata Sud, una estación part-time”, *Todo Trenes*, 2001, N° 17, pp. 20-22.

Diarios y Revistas

*Caras y Caretas*, 7 de julio de 1900.

*L'Economiste Français*, 1º de junio de 1929.

*Monitor de Sociedades Anónimas*, Tomo VII, 1909.

Gabriel L. Sánchez  
Julio de 2005.