



Inversiones francesas

1880-1920

Autor:

Fernández, María Inés

Tutor:

1989

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Historia.

Grado



Edición original

FACULTAD de FILOSOFIA y LETRAS	
N° 2508	MESA
10 FEB. 1939 DE	
Agr.	ENTRADAS

INDICE

Prólogo	2
I. Introducción	7
II. Los primeros franceses en la Argentina. Relato de los viajeros	10
Notas	19
III. La emigración francesa a la Argentina	21
1. Situación interna en Francia	21
2. Origen, cantidad y distribución de los migrantes	25
3. Situación demográfica de la comunidad	29
Consideraciones finales	33
Notas: 1	35
2.	38
3.	41
IV. Inversiones francesas en nuestro país	44
Notas	72
Conclusiones generales	74
Anexo biográfico. Los viajeros	78
Comerciantes e industriales franceses	81
Firmas no francesas vinculadas con actividades económicas francesas	86
Anexo cartográfico	91
1. Los ferrocarriles de Santa Fe antes de la entrada del grupo francés	91
2. Los ferrocarriles franceses hacia 1893	93
3. Compañía General Francesa de ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires	94
4. Ferrocarriles franceses de la Provincia de Santa Fe	95
5. Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano	96
1. Bibliografía general	97
Diccionarios	97
2. Bibliografía especial	98
2.1. Fuentes. Documentación oficial	98
2.2. Censos	98
2.3. Revistas	99
2.4. Diarios	99
2.5. Libros	99
2.6. Viajeros consultados	101

PROLOGO

La Argentina contemporánea no podría ser comprendida sin un análisis detenido de la inmigración masiva.

Las estadísticas nos muestran entre los años 1880 y 1914 la presencia y acción de italianos, españoles e ingleses que contribuyeron a la modernización del país.

Pero el presente trabajo tiene por objeto mostrar la incidencia de los inmigrantes franceses, grupo poco conocido.

Si bien el período en sí, en cuanto a cronología se refiere, está muy estudiado es bueno saber que fueron los viajeros franceses los primeros en mostrarnos una visión de la ciudad de Buenos Aires, sus cambios y desarrollo como así también de algunos pueblos del interior en los que ellos se asentaron.

Unos fundaron colonias y pudieron invertir sus capitales, otros sólo intentaron un "progreso económico" que no fue definitivo y volvieron a su país de origen. Pero en ambos casos los franceses impusieron "su sello personal": en las actividades, en las formas de pensar, de actuar, en el hablar, en la moda y en la cultura en general.

Es de destacar que la presencia francesa en Argentina no fue pareja o regular, y podríamos distinguir algunos períodos de su existencia en los que ellos realizaron sus inversiones en nuestro país; de esto es poco lo investigado y por eso me propongo mostrar algunas características de las inversiones francesas.

Los datos existentes muestran la procedencia, los asentamientos y la cantidad de inmigrantes franceses que se instalaron en Argentina, como así también rastreando un poco más profundamente podemos saber de qué regiones provenían, la ubicación jerárquica social que lograron ocupar como así también las profesiones que cumplieron, en una palabra lograr conocer su perfil socio-cultural en el período citado puesto que las fuentes y la bibliografía respectiva así lo demuestran.

Pero mi análisis quiere ser más profundo y de un cierto interés, desde un marco teórico general y otro interno o individual, es decir, pretendo analizar la inserción de Argentina en una nueva política económica mundial. Y a la vez la relación que tuvieron los distintos sectores sociales de nuestro país y los estratos sociales inmigrantes; y comprobar el juego de alianzas e intereses que tenían ambos en la inversión de capitales en determinados rubros de nuestra economía nacional.

Por lo tanto sería interesante puntualizar y sintetizar los trabajos de investigación que se han realizado sobre el tema en nuestro país hasta el presente, y es allí donde se presentan diversos obstáculos en cuanto a la obtención de las fuentes apropiadas. Se carece de los archivos de las empresas, porque han dejado de funcionar o porque sus casas matrices estaban fuera del país, a excepción del Banco Francés del Río de la Plata, que conserva algunos materiales del período tratado. Es un caso muy particular por ser una institución creada por la colectividad francesa de Buenos Aires con variable participación de capitales metropolitanos.

De la bibliografía utilizada se desprenden dos tipos de literatura: una, anecdótica y paisajista, como es el relato de viajeros franceses que muestran una visión cotidiana desde la época colonial rioplatense hasta el primer cuarto del siglo XX, y que ayudan a conocer la idiosincrasia de este pueblo; y otra, de tipo histórico, donde se desarrolla un análisis socio-económico. De esta manera, la búsqueda se ha orientado hacia la información existente en publicaciones periódicas. Hasta el presente se ha efectuado el relevamiento que ha servido de base para este trabajo:

- 1) Anuarios de sociedades anónimas: *Anuario Pillado* (1900) y *Argentine Year Book* (1902-1913). Aparecen datos sobre la sede del directorio, composición del mismo, capital de las empresas, fechas de fundación, el objeto de actividad y a veces una reseña histórica.
- 2) *Boletín de la Cámara Francesa de Comercio en Buenos Aires* (1892-1914). Incluye algunos datos periodísticos sobre la constitución de las empresas, inversiones efectuadas por las mismas, reparto de dividendos y en forma ocasional las memorias presentadas a las asambleas de accionistas.
- 3) *Tercer Censo Nacional*: Comprende estadísticas sobre evolución de los ferrocarriles entre 1900 y 1914 y sobre los valores mobiliarios de sociedades anónimas inscriptas en el Registro de Comercio.
- 4) Artículos de Francisco Barrés, que aparecieron publicados en la *Revista del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, donde se enumeran las leyes y los decretos relativos al desenvolvimiento de algunas empresas ferroviarias, trazándose un cuadro cronológico con los resultados de la explotación.

Debo agregar también los aportes de "Los ferrocarriles franceses en la Argentina" de Carlos Marichal, que apareció en un número de la revista *Todo es Historia*, en 1976, donde trata de demostrar que no fueron los ingleses los únicos extranjeros que tuvieron empresas ferroviarias en la Argentina hasta 1945; destacando que tres empresas francesas importantes también funciona-

ron entre 1890 y 1945. El autor nos dice que es tan poco lo escrito, que hasta se ha llegado a olvidar el papel que cumplió el capital francés en la historia económica de la Argentina moderna. Si bien es conocido que fueron los ingleses con su “imperio” los que introdujeron y movieron enormes capitales, no se tiene en cuenta la expansión comercial y financiera de otros países industrializados en el desarrollo económico de la Argentina entre 1890 y 1945 debiendo señalar en particular el rol de las *inversiones francesas*, alemanas y norteamericanas.

Carlos Marichal, en su artículo, resume algunos aspectos de las inversiones francesas en la Argentina de ese período, en el campo de los ferrocarriles, bancos y puertos incluyendo un análisis pormenorizado de los grupos financieros que intervienen en las compañías ferroviarias de capital francés. Concluye afirmando que hasta 1940 eran muy sustanciales los capitales franceses invertidos en la Argentina, aunque comprende que no hay datos muy fidedignos ni muy completos al respecto, y que es a partir de 1946, con la asunción del gobierno peronista, que esas empresas pasarán a manos del Estado nacional.

En *La formación de la Argentina moderna*, de Roberto Cortés Conde y Ezequiel Gallo, en el capítulo “Dinámica de crecimiento”, se hace referencia a las inversiones extranjeras, destacando la presencia francesa en un segundo lugar, aunque bastante apartado del primero que ocupaban sin lugar a dudas los capitales ingleses. Ubican los autores la presencia de ferrocarriles franceses entre 1880 y 1914 en zonas donde el diagrama inglés no había planificado llegar por tratarse de tierras de bajo rendimiento.

Guy Bourdé, en su obra titulada *Buenos Aires, urbanización e inmigración*, nos muestra desde el punto de vista inmigratorio cómo el grupo de franceses ocupó un lugar cualitativamente importante en nuestro país contribuyendo a conformar el aspecto socio-económico debido a las actividades que ellos desempeñaron. Abundante en cuadros comparativos y estadísticas censales se puede reconstruir el crecimiento migratorio y la presencia francesa en distintas regiones de nuestro país en el período comprendido entre los años 1880 y 1930.

Algunos testimonios fragmentarios aportan nueva luz sobre las relaciones entre nacionalidad y profesión, concluyendo con una evolución espontánea que se corrige a través de la extrema movilidad geográfica y profesional de los inmigrantes. *Les aveyronnais dans la Pampa*, de Romain Gaignard y otros, es el resultado paciente y sistemático de un grupo de alumnos y profesores de la Universidad de Toulouse, que decidieron trasladarse a Pigüé, colonia fundada en 1884 por centenares de averoneses venidos directamente de sus montañas, mesetas y valles, a quienes pronto se les reunieron sus parientes, amigos y relaciones. Por lo tanto, el tema de investigación estaba planteado: la aventura de un grupo humano empujado a la emigración lejana por con-

diciones de vida demasiado mediocres trasplantado en tierra austral, con sus tradiciones, su lengua, sus canciones, su amor por la tierra y sus técnicas agrarias. Un sacerdote, una maestra y muchos niños. Con un coraje, un caudal de resistencia y de hábito a los trabajos duros, además de su acostumbramiento a los terribles inviernos y a las plagas que allí encontraron. Este trabajo demuestra que no todos los franceses se instalaron en la ciudad-puerto de Buenos Aires, sino que conformaron algunos núcleos de importancia en el interior del país.

Un ensayo que nos muestra la integración y movilidad de la Argentina en una provincia del interior del país es el escrito por Mark D. Szuchman, titulado *Mobility and Integration in Urban Argentina (Córdoba in the Liberal Era)*. Este autor refleja la presencia de un grupo de inmigrantes franceses en el período liberal de nuestra historia, que se asienta en la provincia de Córdoba. Hace un análisis profundo de su conformación social, planteando la situación de la sociedad francesa que se integra y desintegra según su actividad, ocupación y profesión, suscitándose un racismo y una diferenciación social bastante importante.

En *La inmigración en la Argentina* del profesor Raúl Dargoltz (Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras) se encuentra el trabajo “La inmigración industrial francesa en Santiago del Estero”, donde nos relata el esfuerzo, tesón y dedicación de los *pioners* franceses que en muchos casos fueron factores primordiales del nacimiento y posterior desarrollo de la industria nacional.

Pero su tema es específicamente la presencia y aporte de capital francés en Santiago del Estero para incrementar la industria azucarera en el país, señalando el aporte cultural francés a través del gran industrial don Pedro San Germes en esa provincia. El mismo autor, en su libro *La alianza anglo-argentina* se refiere a las múltiples relaciones que tuvieron los Tornquist con los capitales franceses y belgas, en el tema de la industria azucarera y el tanino. Agregando un análisis sobre La Forestal y su influencia monopolista en la industria del quebracho y del tanino.

El autor trata de unir con un hilo conductor el papel que jugaron en primer lugar los ferrocarriles franceses y en segundo lugar los ingenios azucareros de Tucumán y la casa Enrique Tornsquist y Cía.: luego de la famosa Compañía La Forestal del Chaco S.A. y el sindicato de capitalistas para la adquisición de las tierras en Santiago del Estero, vale decir la oligarquía del puerto de Buenos Aires.

Cada uno de estos puntos se interrelacionan, se unen y complementan como los vasos comunicantes de una misma trama.

Debo destacar el aporte valioso de Naún Minsburg, con su libro *Capitales extranjeros y grupos dominantes argentinos*. Este trabajo tiene dos partes: en una se considera la trama y en la otra los personajes. La primera parte presenta una documentada visión del proceso de inversiones

extranjeras en América Latina y en la Argentina, la política de nacionalizaciones, la orientación del capital internacional y la posguerra y sus repercusiones en la economía argentina.

Minsburg tiene en cuenta en un enfoque de mediano y largo plazo que las inversiones extranjeras son sólo un instrumento dentro de una política global, nacional e internacional y que la actitud que se adopte con respecto a ellas no depende tanto de las consideraciones de necesidad económica o de eficiencia, sino del tipo de sociedad al que se quiere llegar.

El autor, en la segunda parte de este libro, analiza las actividades y composición de los principales grupos económicos que actúan en la Argentina, detallando su constitución, su historia, sus actividades y sus vinculaciones. Este libro presenta piezas que son fundamentales para armar el rompecabezas de la alianza entre el capital extranjero y la clase dominante argentina.

Un trabajo que también contiene datos de interés y que contribuye como un aporte más para el tema de investigación es el de Andrés Regalsky, *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)*, donde ofrece un amplio apéndice documental sobre la evolución de los principales sectores: inversión en ferrocarriles, inversión en empréstitos y por último, inversión en sectores financieros. Este análisis se complementa con la dinámica específica de las ramas y esferas económicas en donde se implementaron. El mismo autor, en el artículo “Inversiones francesas en ferrocarriles argentinos” muestra la actividad llevada a cabo por las empresas de capital francés durante el período 1880-1930, demostrando la conformación del grupo francés y el origen de sus inversiones. Son analizados también los resultados de las inversiones y la marcha de la explotación con sus consecuencias finales.

I. INTRODUCCION

Argentina en los años 80 se convertía en el primer exportador mundial de cereales y carnes; y en la evolución de la nueva actividad exportadora y sus consecuencias, hubo factores exógenos y endógenos que promovieron su desarrollo.

Nuestro intercambio comercial con Francia fue variando, puesto que hasta 1880 la demanda de confecciones y tejidos franceses se mantuvo estable, porque se “seguía la moda”.

El auge se nota en la segunda mitad del siglo XIX cuando ese país se convierte en el principal comprador de lana que representaba más del 50% de las exportaciones de lanas argentinas.

Por otra parte los mayores ingresos de la población acrecentaron la demanda de artículos de consumo de origen francés, vinos, tejidos y confecciones.

Francia era el primer cliente de Argentina y el segundo proveedor detrás de Inglaterra, pero cuando se produce la crisis de 1890 en Argentina, habrá repercusión en la balanza de pagos y ello acarreará un retroceso en las posiciones alcanzadas por Francia. A partir de esta circunstancia este país será superado por Inglaterra y Alemania.

Al finalizar el período estudiado, en el año 1913, las inversiones extranjeras equivalían al 20% del producto bruto interno y las importaciones francesas ocupaban el segundo lugar después de Inglaterra y delante de Alemania, Italia y Estados Unidos, por su volumen.

Los principales agentes de esta transformación fueron: la inmigración de mano de obra y capital que sirvió para explotar tierras ricas desocupadas y desaprovechadas. Por el período a investigar Argentina ofrecía a los inmigrantes europeos desde el punto de vista político un país organizado constitucional e institucionalmente.

Desde el punto de vista económico con la “Conquista del Desierto” se consolida su frontera económica; y desde el punto de vista social se afirma la oligarquía hegemónica de la Pampa húmeda.

La mentalidad liberal incorpora el país al mundo, encajando este proceso casi perfectamente con el sistema de división internacional del trabajo vigente, cuyo polo es Gran Bretaña, que actúa como primera potencia industrial, con el mayor imperio colonial marítimo mundial y que tiene por centro financiero a Londres.

Por su parte, la particular contribución del ingreso del capital extranjero consistió en la creación y expansión de servicios y de transportes que la incrementada producción de materias

primas pudiera llegar a bajos costos a los mercados. El factor dominante en este rubro era el *ferrocarril* y el foco de los intereses extranjeros.

De ahí que la inserción de Argentina obedezca a una coyuntura mundial y este esquema respondería a una de las preguntas formuladas: ¿qué era lo que Argentina les ofrecía a los inmigrantes franceses?

Otro de los interrogantes que nos interesa saber es: ¿dónde se instalaron y qué actividades realizaron?

Esto lo podemos estudiar a través de las memorias y los informes consulares, que nos indican que los franceses formaron una colectividad importante en Argentina y que no fue sólo su punto de asentamiento la Capital y zonas de la provincia de Buenos Aires, sino también las provincias de Córdoba, Mendoza, Santa Fe y Tucumán.

Las motivaciones a que obedecen tanto los viajeros franceses como los británicos son de carácter económico o técnico profesional y están relacionadas con la explotación pecuaria, el comercio, la inmigración y la colonización, la administración de ferrocarriles, las obras portuarias o sanitarias, y una prueba de ello son los relatos que nos han dejado los viajeros franceses.

“... Tierra, inmigrantes y colonias, fueron términos obligados en las infinitas aventuras económicas emprendidas, por argentinos y extranjeros en nuestro suelo; términos para la especulación, el abuso, el favoritismo, la explotación de desvalidos y también para el trabajo honrado, el negocio limpio, la prosperidad y la conquista de la propiedad en una sinfonía de cosas claras y de cosas turbias que hicieron el progreso de la nación, cuando era progreso llegar a tener 22.000.000 de hectáreas cultivadas...” (1)

NOTA

(1) Gori, Gastón, *Inmigración y colonización en la Argentina*, EUDEBA, Buenos Aires, 1977, pág. 101.

II. LOS PRIMEROS FRANCESES VISTOS POR LOS VIAJEROS

El país había estado casi cerrado para el inmigrante europeo que no viniera para ocuparse en el mercado o en el servicio doméstico osando transportarse en los buques de vela, de lenta y peligrosa navegación. A partir de 1857 comenzaron a aparecer en número apreciable inmigrantes capaces de labrar y sembrar la tierra y dedicarse a diversas industrias modestas, que en breves años se harían considerables. Esos sembradores originaron la primera exportación de trigo; y los artesanos e industriales presentaron establecimientos con fuerte capital, creados con su labor y economía. Una prueba de ello son los relatos que nos han dejado los viajeros franceses. Godofredo Daireaux nos dice que: "... el 25 de enero de 1866, con destino a Buenos Aires, iba un joven, Andrés Sterner, 20 años de edad; su padre comerciante, satisfecho de ver a su hijo tan emprendedor y dispuesto, vaciló poco en poner a su disposición un capital de 8.000 pesos, en mercaderías de exportación consideradas como de venta fácil en cualquiera de esos países sin industria que todo lo tenían que recibir de Europa..." (1)

También nos cuenta Eugenio Terrasón, francés potentado, en San Nicolás, dueño de mataderos y barracas en gran escala —"... mi padre, fuerte exportador de lanas para las grandes hilanderías del Norte de Francia y de corambres lanares para Castres y Mazamet del Sur, realiza compras de estos productos no solamente en los mercados del Once y Constitución, sino también en gran escala en las barracas de la zona de estos dos mercados y en las importantes de Barracas..." (2)

Emilio Delpech, nos dice con respecto a la explotación pecuaria: —"... que se exportó lana desde el año 1869 hasta 1885, en que se dejó este trabajo de las lanas para pasar a las finanzas y a las grandes colocaciones de los capitales europeos de las casas laneras del Norte de Francia hasta 1890, en que sobrevino la crisis ..." (3)

De esta manera comprobamos que se efectuaba este importante comercio entre Argentina y Francia puesto que: —"... la compra de lana efectuada en Argentina era remitida a Francia para las fábricas laneras de Roubaix y Tourcoing, disponiendo de grandes capitales con cartas de crédito en blanco para las mencionadas compras ..." (4)

Algunos son jóvenes aventureros en busca de fortuna; otros hombres de negocios, ingenieros, geógrafos o viajeros ocasionales. Jules Huret nos relata la llegada de los inmigrantes franceses al Río de la Plata de la siguiente manera: —"... se cuentan en Buenos Aires 35.000 franceses.

Francia se coloca en el tercer lugar después de Italia y España entre los países inmigratorios en Argentina. Después de la caída de Rosas, Urquiza propicia la llegada de franceses a nuestro territorio: Larroque, Amédee Jacques, Martín de Moussy. En Entre Ríos creaba Urquiza hacia 1854, con agricultores franceses la primera colonia agrícola de la República. Primero sólo fueron vascos, y después de 1880: saboyanos, auvernianos, limosinos, que se dedicaron con ahínco al comercio al por menor, y a la pequeña industria, fábricas de harinas, de aceite de lino, de olivas, cervecería (Quilmes). En la agricultura los franceses estuvieron en el Sur de la provincia de Buenos Aires, en Entre Ríos, en Tucumán y en Mendoza. Y en cuanto a la ganadería mejoraron la raza criolla con la rambouillets, y los vascos-franceses fueron los primeros que emprendieron el comercio de cueros y el transporte de las carnes frigorificadas...” (5)

Por otra parte, el francés ha salido siempre muy poco de su tierra y solamente los bearneses y otras poblaciones del sur de Francia han seguido el ejemplo de los buenos vascos, eximios pobladores de nuestros campos y por ese motivo se dedicaron algunos a la compra de campos: “... los compatriotas del Norte de Francia, se dedicarían a comprar campos y ello facilitaría la formación de una poderosa sociedad colonizadora y ganadera...” (6)

Buenos Aires crece, y toma tal envergadura que se la empieza a comparar con las grandes ciudades europeas de Londres o París. Pedro Lamas nos dirá sobre Argentina que —“... por su posición excepcionalmente aventajada, es como Nación digna de atraer la atención de los capitalistas, de los trabajadores, de los políticos y científicos europeos (...). Es, en 1888 una gran Nación con un excelente clima generalmente buena temperatura sin grandes epidemias como en Europa, extraordinaria fertilidad del suelo, grandes vías fluviales, país de elevada cultura, país del vino, de la caña de azúcar, de minas de hierro, plomo, plata, carbón de tierra, que son explotados y los surcos de petróleo que sirven para la industria. Se pueden utilizar todos los productos y las materias primas de la tierra...” (7)

Y en cuanto a la organización social y política Lamas nos dice que: “... en ningún otro país como éste se siente el hombre aún libre, la acción material está separada de la intelectual, está amparado por la ley; va y viene, trabaja, se puede enriquecer, estudia y goza de todas las garantías posibles para su honor, sus bienes y su vida (...). De la conjunción de las riquezas naturales y todo el quehacer del hombre, más de la necesidad de un país que necesita y vive en la paz, depende la riqueza de la República Argentina, mencionando sólo los simples síntomas precursores de una prosperidad sin precedentes...” (8)

Otro factor de suma importancia para nuestro país fue la Exposición de París de 1889, de

la que Carlos D'Amico destaca que: "... puso a la moda en Europa a la República Argentina tantas riquezas exhibió en hermosísimo palacio levantado a fuerza de millones por los mejores artistas de la ostentosa ciudad francesa..." (9). Esto se produce en la segunda mitad de la década de 1880, cuando los viajeros europeos vienen más que nada por curiosidad y muchos están impresionados por lo visto al visitar el Pabellón argentino de Exposición de París.

Al finalizar la década, la llegada de inmigrantes franceses disminuye y esto se relaciona con la tremenda crisis del 90, que frenaría también el progreso del país. Los efectos de la crisis fueron terribles: "... una crisis espantosa la de moda en 1890 tantas riquezas despilfarró, tantos millones de papel emitió, tanto oro sellado exportó para Europa en pago de lujos inauditos, tanto se depreciaron los innumerables millones de sus papeles, que llegado el momento álgido se temió que perdieran su fuerza cancelatoria, como los "asignados franceses de la gran revolución..." (10).

También por esos años Daireaux nos cuenta el derroche desmedido, de la siguiente manera: "... en la Bolsa de Comercio hervían en avispero los valores de todas clases... En el año 87, habían nacido más de 50 sociedades anónimas con 80 millones de capital: entre otras el Mercado de Frutos, el Banco Popular, el Teatro Colón, el Banco Francés, el Banco Alemán, la Fábrica Nacional de Calzado, el Teléfono y muchas otras (...) y siguieron los años de especulación, locura (...). Un derroche desmedido, el lujo se había apoderado de gobernantes y particulares (...), de París, maestros, albañiles, constructores, tapiceros, para embellecer Buenos Aires, los palacetes, los coches, joyeros, costureros, no daban a tiempo con los pedidos de Buenos Aires, el comercio de artículos de lujo estaba en su apogeo (...). Las obras edilicias seguían adelante, el puerto y dependencias..." (11)

Por otra parte él mismo nos dice que sólo la tierra enriquece "... la tierra había dado todo lo que el comercio y la especulación habían negado; las fortunas naciendo de las tierras, de su propiedad y multiplicándose como espigas del suelo sembrado; una lotería en la cual son tantos los premiados que hasta sobre los pobres cae un granizo de plata (...) por eso la inmigración acude en tropel, se beneficia y ayuda al progreso de Argentina..." (12)

Delpech nos relata que pese a esta crítica situación algunos salieron ilesos: "... pocos fueron los que se salvaron de esta espantosa crisis financiera y poquísimos los que pudieron aprovecharla y merecen mencionarse a Hueyo (alemán) y a Lernoud (francés) que adquirieron entre ambos el control del Mercado Central de Frutos a precio de quiebra, realizando una gran fortuna..." (13). Y por otra parte Daireaux nos cuenta que muchas casas francesas se fueron: "... casas importadoras que han liquidado: Regnier que introducía vinos se fue a Argelia; Deville cuya especia-

lidad eran los sombreros se fundió; Desmoulins, el armero está haciendo fortuna en Francia, vendiendo cocinas económicas; Lemoine tuvo la suerte de dejar su negocio de barraquero, el día que le ofrecieron más plata (...). En definitiva sólo la tierra enriquece...” (14)

Finalmente, para la década del Centenario el relato de los viajeros franceses se centra en lo económico y social sin descuidar dentro de este último aspecto el cultural: “... los franceses residentes en esa República, más por el prestigio intelectual y material, que les facilita la predisposición favorable de su diplomacia comercial, de libertad y democracia y la importancia de los capitales franceses aquí colocados, que por su número ocupan lugar prominente en los progresos argentinos (...) agréguese su idioma, el buen nivel intelectual y profesional de que vienen provistos en su mayoría (...). Así se explica que Francia, habiendo enviado a este país, muchos menos inmigrantes que Italia y España, y disponiendo de menos transportes marítimos que Italia, mantenga un intercambio intelectual moral y comercial con nosotros superior al de estas dos naciones (...). El francés Cartier fue el primer fundador de Colonias en América...” (15)

Resumiendo, podemos decir que los viajeros franceses nos relatan su estadía en Argentina en distintas etapas: en la primera se ocuparon del aspecto comercial y sin duda Once y Constitución eran los grandes mercados donde llegaban las carretas de bueyes que traían frutos del país y se iban con los fletes de retorno “... al mercado de Once llegaba la lana del Norte y del Oeste y al de Constitución las grandes carretas de bueyes con techo de cinc hacia los confines de la República” (16). Para este trabajo de lanas y cueros y sus productos, contaban con algunos depósitos en cuyos alrededores empezaba la región de las barracas, de enfardar lanas “... en Barracas trabajaban los saladeros y existían en la costa del riachuelo barracas para depósitos de lana y corambre...” (17)

No debe olvidarse que no sólo Buenos Aires era el centro de la compra de lanas sino toda la provincia de Buenos Aires, y así nos lo relata Delpech: “... puedo decir que en los seis años que he recorrido la parte de la provincia de Buenos Aires, interesante para la compra de lanas que efectuaba mi padre, he conocido detalladamente toda la zona comprendida entre Dolores, Tandil, Juárez y campos de afuera, hasta el Arroyo Indio Rico, ubicado a 15 leguas del partido que hoy se denomina Coronel Pringles hasta la costa del Océano, de un lado partiendo del otro, desde el Azul, por Olavarría, Coronel Pringles, hasta Bahía Blanca...” (18)

El trabajo de las lanas parecía ser para los franceses, el más redituable por allá en las décadas del 70, ocupando La Pampa y el Litoral: “... desde el año 1879 que empecé las compras en Dolores, todas la fábricas francesas que recibían esas lanas las tenían cotizadas tan altas que recomendaban siempre que las remesas se efectuaran con preferencia de las zonas donde me mandaba

mi padre. Los estancieros Areco, Ezeiza, Barbosa, Teodoro Serantes y otros, habían entrado en negocios conmigo...” (19)

También Delpech en memorias nos relata: “... me mandó mi padre a Entre Ríos para inspeccionar las lanas de los establecimientos de Duportal y Robson, ubicados a una docena de leguas de Gualeguay...” (20)

Evidentemente en la década del 80, se mantenía el comercio de las lanas porque los viajeros nos cuentan: “... el año 1881 mi padre tenía comprada toda la lana de las ovejas que Leonardo Pereyra tenía en sus establecimientos de la provincia de Buenos Aires, y mi amigo Alfonso Ayerza, joven de confianza de Don Leonardo, vino a cobrar el importe de todos ellos...” (21)

Y Emilio Delpech nos dice que en la misma década ya el puerto de Bahía Blanca, se destacaba en las importaciones y exportaciones: “... en 1883 el puerto de Bahía Blanca comenzaba a convertirse en centro de exportación e importación (...) era ésta una ciudad donde se reunían ricos comerciantes franceses...” (22)

Hacia la última etapa el mismo Delpech nos relata: “... en 1900 me hice tambero, sobre la base de una fábrica elaboradora de leche (...). Tenía 25.000 vacunos, de los cuales en 4 años logré hacer 5.000 lecherías necesitando cada vaca 5 m. de sogas para ello (...). Y en Pigüé colonos franceses, agricultores óptimos...” (23)

La colectividad francesa en Argentina se registra desde fines del siglo XVIII de la siguiente manera, según lo mencionado en el diario *La Epoca* y el relato de viaje de Huret: “... el descubrimiento de un francés Charles Tellier y gracias a industriales franceses como Julien Carré, que en un barco construido expresamente transportaron en depósitos frigoríficos un cargamento de 15.000 carneros que llegaron a Europa en perfecto estado y demostraron la posibilidad de esos transportes (...). La primera Sociedad que se decidió a hacerlo fue creada en 1882 por un vasco francés, el señor Sansinema, quien legó su nombre a una de las entidades más prósperas de la Argentina (...). La más importante es la compañía de carnes congeladas Sansinema en Buenos Aires; en San Nicolás la de Eugenio Terrason, realizándose poco después con todo éxito importantes remesas de carnes a Europa, donde el señor Sansinema estableció en combinación otro establecimiento de esta clase y carnicerías en el Havre, París, Londres, Liverpool y Glasgow...” (24)

El mismo diario *La Epoca* nos cuenta que se distinguieron algunos comerciantes franceses, como: “... Portalis, Lanusse, Rigolleau, Dreyfus, Baron, Soullignac, Breyer, Bousson, Pradere, y una de las primeras Cámaras de Comercio, extranjeras que se instalaron en Buenos Aires, fue la francesa en 1884...” (25). De esta manera pude seguir el rastro de algunos de ellos que se instalaron

en Buenos Aires, dando origen a importantes centros, luego ciudades y más aún a algunos que llegaron a otras provincias argentinas e hicieron prosperar sus tierras. Según el relato de Huret, aproximadamente entre 1886 y 1889: "... en otro tiempo había muchos millares de franceses en la provincia de Córdoba. Hoy quedan unos mil. En otra época los franceses eran los fondistas, panaderos y sastres. Algunas personalidades se crearon una posición en la Capital. Uno de nuestros distinguidos compatriotas, el señor d'Abbadie d'Arrast, dirige la gran empresa de la distribución de fuerza y luz... (...). Otros se dedicaron a las empresas de ingeniería y la presa de San Roque en Córdoba, es una hermosa obra ejecutada por dos ingenieros franceses, los señores Casafonsté y Dumesnil en la época de "las locuras de Juárez Celman", antiguo presidente de la República, que había sido anterior gobernador de Córdoba..." (26)

Hubo más franceses en Córdoba a juzgar por los relatos del mencionado viajero: "... la escuela de Agricultura de la provincia fue fundada en 1889 por un francés, el señor Blaque Bellaire. Allí se encontraba el gran señor comerciante de pieles Garlot entre otros... (...). Un detalle interesante es que los habitantes más antiguos de Río Cuarto son franceses. He olvidado algunos nombres y sólo recuerdo los de Jean Gardey, Lacase y Molenzum. En Bell-Ville me hablan de varios compatriotas que se han establecido recientemente en la localidad como Pierre de Belloye, que cría ganados en magníficos alfalfares asociado con M. Grand d'Estrion, hijo de un general francés. Hay otros varios entre ellos un señor llamado Goulu, que llegó al país a la edad de 7 años y hoy es Coronel en el Chaco..." (27)

Y como estos relatos, otros que nos cuentan cómo llegaron los primeros franceses a Mendoza "... Mendoza fue la que en el pasado proveyó de vino al resto de la República. Ese tráfico recibió un golpe violento cuando Francia en primer término, después España e Italia, empezaron a mandar sus vinos a Buenos Aires (...). Entre 1890 y 91 se sustituyeron las viñas criollas con viñas francesas, se llevaron de Francia y de Italia los obreros vitivinicultores, y en menos de diez años, y gracias al desenvolvimiento de Mendoza, la Argentina llegó a ser la primera nación vitícola de ambas Américas (...) las vides francesas de Malbec, Cabernet, Pinot y Merlot, reemplazaron a las criollas..." (28). Y prosiguiendo su relato Huret nos dice que: "... en otra época ocupaba Francia el primer lugar entre los países que exportaban vinos a la Argentina, pero Italia y España le arrebataron ese privilegio. Ahora ocupa Francia el tercer puesto con una importación de 11 millones de francos. Va a la cabeza Italia y el segundo lugar lo ocupa España..." (29)

El viajero Huret nos habla de dos colonias de franceses, una en Pigüé y otra en Dolores: "... finalmente una colonia de aveyroneses ocupó en 1884 otra parte del dominio agrícola en

Pigüé, una extensión de 25.000 ha. Hoy posee 50.000...” (30). Y más tarde dice: “... es un pueblo casi francés (...) encuentro aquí casas de campo a la francesa, edificadas con piedras del país (...) en los almacenes se leen nombres en francés como Bonet, Caussade, Vigoroux, Roumieux, Fawre, ...” (31). Sobre la otra dice: “... en Dolores, población de unos 5.000 habitantes nos alojamos en un hotel bastante confortable, atendido por un francés donde había una excelente cena y buena cama (...). En Tandil, había un hotel francés con fama de ser el mejor de la localidad ...” (32)

Godofredo Daireaux relata que algunos franceses se ocuparon no sólo de la compra y venta de lanas sino también de comprar tierras, no para especular con ellas sino para poblarlas: “... compraba lanas y cueros en grande escala (...) compró Andrés Sterner por su cuenta dos cargamentos de cueros salados del saladero de Carbó en el Paraná (...). Pudo cargar, despachar y vender a entregar en Europa el primer cargamento con una utilidad de 25%(...). El pueblo de Azul, le produjo buena impresión y se sintió reconfortado del todo al ver que vivían en él muchos franceses: Lacoste, Dhers, Rivière y otros muchos que no tardaron en ofrecérsele para lo que pudiese necesitar, cuando se reunieron por la noche en el hotel donde había bajado, para hacer su habitual partido de billar (...) y luego pasó a su establecimiento “La Josefina” ... (33)

Y también los franceses estuvieron en la delimitación de la defensa contra los indios ideada por Alsina: “... la famosa zanja rápidamente cavada ya, de Trenque-Lauquen a Guaminí, bajo la dirección del ingeniero francés y distinguido escritor, tanto en castellano como en su idioma materno, Alfredo Ebelot, había desconcertado bastante a los salvajes (...) quien procedió a hacer trabajos topográficos a fin de completar la carta de la zona (...). Otros franceses y alemanes medirían la región de Bahía Blanca, que fuera de muy pocos lotes Burmeister y Sourdeaux...” (34). Agregando también el autor que muchos de ellos se habían enriquecido por esos años con los lotes de tierra; porque eran tenderos, comerciantes, que nunca han salido más allá de Morón...” (35)

Por lo tanto, en cuanto a las actividades que realizaron, fueron de las más variadas, presentando rasgos bastante específicos: alto porcentaje de agricultores y colonos, a lo que se suma una alta proporción de menores que indicaría una composición familiar en algunos sectores de la inmigración. La más alta proporción de artesanos y una de las más elevada de comerciantes, al mismo tiempo que una de las bajas de obreros no calificados.

En lo referente a comerciantes vale decir que consultando el diario *La Epoca*, de 1918, en sus páginas se distinguen los nombres de importantes franceses que se dedicaron al comercio en Buenos Aires: los señores Portalis, Lanusse, Dreyfus, Pradere, así los inmigrantes aprovecharon la

experiencia adquirida en el comercio y a veces el apoyo de sus connacionales; tuvieron facilidades para empezar sin riesgos, ni grandes capitales, ni el conocimiento de lo que era un proceso inflacionario.

En cuanto al análisis de cuáles eran sus ocupaciones y a qué estrato social pertenecían, se desprende que en los distintos períodos de su arribo a nuestro país predominaron los comerciantes, colonos, obreros calificados y hombres de empresas que formaron industrias de las más variadas, algunas con su sede central en Francia y otras con asiento en la Capital y sus sucursales en las provincias argentinas. Socialmente pertenecían a una clase alta, media acomodada y media en la mayoría de los casos con recursos suficientes como para empezar negocios, instalar empresas o abrir industrias. En ciertos casos la fortuna la habían amasado los padres, y los hijos al heredarla la invirtieron en distintos rubros.

Por eso, desde comienzos del siglo XIX numerosos franceses radicados en el Río de la Plata se destacaron en el negocio de las lanas. Otros se especializaron en el comercio, vale decir en la exportación de lanas y la importación de productos manufacturados de Francia; algunos se dedicaron directamente a la cría de ovinos y se convirtieron en estancieros, tal es el caso de un primer grupo de vascos-franceses, que se instaló en Tandil donde fundó estancias de ovinos en el partido.

Entre 1900 y 1914 hubo una gran ola de inversiones francesas en toda América Latina, particularmente fuerte en la Argentina. Ellas se dirigieron con preferencia al desarrollo de ferrocarriles, puertos, obras de ingeniería y bancos. Además de la inversión directa había también una gran cantidad invertida en bonos del Estado, en cédulas hipotecarias. Es bueno también investigar quiénes fueron los directores de los principales bancos y con qué grupos internos y externos relacionados con el comercio y la industria se conectaron y después de una investigación bastante exhaustiva me encuentro con que favorecían la canalización de grandes cantidades de capital francés hacia la construcción de ferrocarriles y puertos en Rusia, Austria, Italia, China, Argentina y Brasil, ampliando de esta manera los mercados internacionales. (36)

En el caso de Argentina, los financistas europeos promovieron la construcción de los ferrocarriles, en gran medida para facilitar la exportación de carnes, lanas y granos y como la mayoría de las grandes casas de exportación de granos eran francesas o belgas, los financistas franceses estaban más inmediatamente interesados que los ingleses en el fomento de la agricultura argentina. (37)

Los financistas estaban muy ligados a los banqueros y también relacionados con las compañías ferroviarias, por lo tanto de toda la estrategia de los bancos, puertos y ferrocarriles se des-

prende que Rosario hasta cierto punto era rival de Buenos Aires, puesto que en la primera localidad se manejaban los franceses, aunque había algunos ingleses, mientras que en Buenos Aires los ingleses manejaban las empresas ferroviarias y esto nos demuestra una competencia intensa entre los capitales franceses e ingleses entre los años 1900 y 1914.

Todo lo transcripto nos lleva a hacer un profundo análisis de las distintas casas financieras francesas, como así también de los empresarios, industriales y banqueros franceses radicados en Argentina o que desde Francia manejaban sus propios intereses, algunos bien determinados en los transportes y la banca.

NOTAS

- (1) Daireaux, G. *Las dos patrias*, págs. 5-6.
- (2) Delpech, E. *Una vida en la Gran Argentina desde 1869 hasta 1944*, págs. 63-64.
- (3) Delpech, E. *opus cit.* págs. 33-8.
- (4) Delpech, E. *ibidem.* págs. 73, 80.
- (5) Huret, J. *La Argentina. De Buenos Aires al Gran Chaco. Del Plata a la Cordillera de los Andes.* págs. 487-496.
- (6) Delpech, E. *opus cit.* pág. 117.
- (7) Lamas Pedro, S. *Exposé sommaire*, pág. 29.
- (8) Lamas, Pedro S. *opus cit.* págs. 30-1.
- (9) D'Amico, Carlos, *Buenos Aires, sus hombres, su política 1860-1890*, págs. 133-4.
- (10) D'Amico, C. *opus cit.* págs. 134-5.
- (11) Daireaux, G. *opus cit.* págs. 237-248.
- (12) Daireaux, G. *ibidem.* págs. 303-315.
- (13) Delpech, E. *opus cit.* pág. 137.
- (14) Daireaux, G. *opus cit.* págs. 272-295.
- (15) Diario *La Epoca*, 13 de julio, sábado, de 1918.
- (16) García, Rebok y otros, *Imagen de Buenos Aires*, pág. 48.

- (17) Delpesch, E. *opus cit.* pág. 20.
- (18) Delpesch, E. *ibidem.* págs. 86-7.
- (19) Delpesch, E. *ibidem.* pág. 102-3.
- (20) Delpesch, E. *ibidem.* págs. 100-1.
- (21) Delpesch, E. *ibidem.* pág. 112.
- (22) Delpesch, E. *ibidem.* pág. 115-6.
- (23) Delpesch, E. *ibidem.* pág. 118-20.
- (24) Diario *La Epoca*, 1918. Cfr. Huret, J. *opus cit.* pág. 500.
- (25) Diario *La Epoca*, 1918.
- (26) Huret, J. *opus cit.* pág. 71-72.
- (27) Huret, J. *ibidem.* pág. 77-78.
- (28) Huret, J. *ibidem.* pág. 96-98.
- (29) Huret, J. *ibidem.* pág. 98-99.
- (30) Huret, J. *opus cit.* pág. 120.
- (31) Huret, J. *opus cit.* pág. 121.
- (32) Huret, J. *opus cit.* pág. 122.
- (33) Daireaux, G. *opus cit.* págs. 142-3.
- (34) Daireaux, G. *opus cit.* pág. 208.
- (35) Daireaux, G. *opus cit.* pág. 211-2.
- (36) Marichal, Carlos, “Los ferrocarriles franceses en la Argentina” en Revista *Todo es Historia* N° 105. Año 1976. pág. 44.
- (37) Marichal, Carlos, *opus cit.* pág. 44.

III. LA EMIGRACION FRANCESA A LA ARGENTINA

1. Situación interna en Francia

Nos preguntamos ¿cuál era la situación interna de Francia hacia la década de 1880?, y para eso debemos estudiar los antecedentes que hacen a la problemática de ese país alrededor de los años setenta.

Comenzado el año 1870, aún no se habían logrado en Europa las unidades de Italia y Alemania, ambas en cierta forma relacionadas con Francia. Ese año constituyó una especie de divisoria de aguas que separó a la nueva Europa de la antigua.

Una revolución técnica estaba reformando los fundamentos económicos de la sociedad europea y norteamericana. La industria reemplazó a la agricultura, en calidad de principal actividad económica del mundo occidental. El nuevo industrialismo dio impulso al imperialismo y en todos los niveles de la sociedad occidental, la prosperidad material fue aceptada como “la vara para medir el progreso”.

La guerra franco-prusiana comenzó como la última guerra dinástica, pero antes de que hubiera terminado se había convertido en la primera de las guerras de masas; todos los estados de Europa se declararon neutrales y los Alemanes del Sur se aliaron y estuvieron unidos contra Francia. Este país contaba con dos cuencas metalíferas: Alsacia y Lorena, muy ricas, de las que se apoderó el ejército prusiano.

Pero mientras se desarrollaban estos acontecimientos, estallaba en París la revolución más radical hasta entonces conocida y que llevaba por nombre *La Comuna* que era la antítesis directa del Imperio. (1)

Para Francia, la consolidación de Italia y Alemania en 1871, constituyó un grave riesgo, pues significaba que en lo sucesivo dos potencias de primera clase harían presión sobre sus fronteras, allí donde antes habían existido estados de importancia secundaria.

El hecho saliente de la nueva configuración internacional fue la ascensión de Alemania. A lo largo de la primera mitad del siglo XIX cuatro grandes potencias: Austria, Rusia, Prusia y Francia habían dominado el continente, mientras Gran Bretaña se había mantenido aparte.

Pero, ¿qué era Francia en 1871? ¿Un imperio sin emperador, una monarquía sin rey, una república sin presidente o constitución? Francia se encontraba ante un vacío constitucional. El

imperio había llegado a su fin. Por consiguiente, eran inevitables algunos cambios y los cambios fueron bastante reales.

El Ministro del Interior y de Guerra, León Gambetta, con un ingeniero civil y profesional, Charles de Freycinet, inició un vasto plan de obras públicas, conocido como “Programa Freycinet”, que significó inversiones en gran escala durante varios años en el sector de las comunicaciones, consagrando grandes créditos, a partir de 1879, para el arreglo de las vías de comunicación, para crear un vasto mercado nacional. (2)

La industrialización no se realizó en Francia a la vertiginosa velocidad que se había realizado en Inglaterra y Bélgica mucho antes, ni a la de Alemania en las décadas del 50 y 70. Entre 1870 y la primera guerra mundial tanto el gobierno como los sectores industriales de Francia siguieron una política cauta y conservadora, por lo que este país no participó en el auge cíclico, pero tampoco sufrió la caída que tuvieron otros países. (3)

A Francia le costó por lo menos una década superar las consecuencias de su derrota por Prusia. (4)

La economía francesa casi no fue afectada por la tormentosa crisis de 1873, que tan gravemente hirió a Alemania y Austria, así como a la Gran Bretaña. (5)

En cuanto a la agricultura, la depresión agrícola francesa empezó en 1875 y duró hasta 1896. La agricultura francesa intentó una solución triple para la crisis que destruía su tranquilidad. Primero buscó protección, luego se orientó hacia la cooperación y por último buscó el medio de adaptarse a la nueva situación. Después de 1880 ganó terreno el proteccionismo y se prestó especial atención a la agricultura, que se salvó a expensas del elevado costo de los alimentos, de la reducción de las exportaciones, y del mantenimiento de métodos agrícolas ineficaces. Los precios altos de los productos agrícolas eran especialmente ventajosos para los grandes propietarios, porque estaban más vinculados al mercado; el pequeño propietario que consumía gran parte de su producción en el hogar, se beneficiaba mucho menos. La agricultura siguió siendo el sector decisivo de la economía francesa, ocupando el segundo lugar la industria. (6)

Las dos características principales del período entre los años 1870-1914 fueron el paso de la política comercial liberal al proteccionismo, y las rivalidades nacientes a nivel internacional. Durante más de un siglo los productores ingleses habían gozado del monopolio del comercio mundial en artículos manufacturados. La invasión de las zonas inglesas por empresas alemanas, francesas y belgas se produjo como un golpe inesperado. (7)

Gradualmente se fue iniciando una política proteccionista estrechamente relacionada con

la reforma de las finanzas públicas y dependientes de ella. Pueden distinguirse cuatro etapas diferentes en esa política. Primero hubo un período de transición, para ajustar las relaciones comerciales franco-alemanas. La segunda etapa comprende los años 1881 a 1892, cuya finalidad era mejorar el aspecto técnico del Tratado de Francfort (Alemania-Francia en 1860) y conseguir para Francia una situación más ventajosa en las discusiones. La tercera etapa se extendió de 1892 a 1910. La *Tarifa Méline* de 1892, sustituyó a las viejas regulaciones; e iba encaminada especialmente a proteger al sector agrario, que había sido duramente afectado. (8) La cuarta etapa se extendió de 1910 a 1914 y en ella se añadió a la protección de las viejas industrias y de la agricultura, la protección de las nuevas industrias. Las dos tarifas (la mínima y la usual) que se habían aplicado hasta entonces, resultaron insatisfactorias. En los treinta y cuatro años que siguieron a la crisis agrícola que comenzó en el decenio de los años 1870, Francia sólo tuvo en doce años excedente de exportaciones y el excedente de importaciones ascendió a 1.500.000.000 de francos en 1880 y a 500.000.000 en 1900. En los años en que su balanza de pagos mostraba un déficit en el comercio de mercaderías, éste se compensaba habitualmente con los ingresos del turismo y especialmente de las inversiones en el extranjero. (9)

Pero, ¿por qué Europa se vio obligada a volver al proteccionismo económico? En contradicción con los principios universalistas liberales, Europa se vio obligada a volver al proteccionismo económico, por los problemas que se le plantearon a su agricultura y a su ganadería cuando comenzaron a llegar a sus mercados los cereales producidos en cantidades inmensas en las llanuras norteamericanas, en Ucrania y en Rumania, y poco después, las carnes de Argentina y Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda gracias a los métodos de refrigeración recientemente inventados. Como los países europeos a excepción de Gran Bretaña eran a finales del siglo XIX aún predominantemente agrícolas, los gobiernos conservadores que prevalecieron por esos años se decidieron por una política proteccionista para su economía. Por lo tanto se mostró una actitud anti-liberal a partir de la cual se construiría el nuevo mercantilismo, neo-proteccionismo o nacionalismo económico. (10)

Sin embargo, puede decirse que todo el proceso económico que se desarrolló en las décadas inmediatas a 1900 supuso la agudización de las contradicciones internas del liberalismo. Debido, posiblemente, a que aunque se sustituyó el método, no cambió el fin. La economía mundial siguió siendo una economía capitalista, por lo mismo que el capitalismo es, más que un modo de producir, una forma de ser, no es sólo un fenómeno económico, sino un tipo de sociedad. El mundo se fraccionó en una serie de unidades nacionales con sus derechos y deseos de defender-

los con “barreras arancelarias”; pero el mundo, por lo menos las principales naciones, siguió siendo un mundo liberal y la aparición del neoproteccionismo permitió ver que el liberalismo económico no era el fin al que hubiera que subordinar todo sino que era un simple instrumento al servicio del hombre y por lo tanto modificable.

Las consecuencias del neoproteccionismo:

- en el orden práctico impulsó la industrialización dentro de cada país.
- intentó mantener un equilibrio entre las nuevas fuentes de creación de riqueza y las clásicas: como la agricultura.
- se reflejó un mejor nivel de vida de los sectores más débiles de la población, al permitir un mejor control de salarios y precios dentro de cada país.
- también las llamadas “guerras arancelarias”, donde imperó en muchos países el doble arancel como el caso de Francia en 1892, debido a la protección del mercado propio y a la apertura de los mercados ajenos.
- procuró la total transformación de la sociedad y de su estructura productiva y de hecho impuso el intervencionismo estatal.

Junto con estas medidas, empleó otras para asegurar el nacionalismo económico. (11)

Sin embargo hay que apuntar que el creciente intervencionismo estatal propiciado por el neoproteccionismo no supuso nada contra el predominio de la ideología liberal-progresista en el ámbito individual privado (12) en Francia.

A modo de conclusión podemos decir que el estancamiento económico en Francia podría explicarse por diversas causas:

- la población francesa no aumenta casi, el exceso de nacimientos sobre las defunciones es menor en Francia que en los otros países. Disminuye más de prisa, aunque gradualmente, y permanece casi estacionaria.
- Francia tendría falta de brazos si no acudieran obreros de países más poblados y más pobres (la mayor parte italianos y belgas). Francia casi no tiene emigrantes para sus colonias.
- Francia no tiene bastantes viajantes de comercio para los países que le compran.
- Francia no es un país de grandes capitalistas emprendedores, la masa de la nación se compone de aldeanos, pequeños propietarios y colonos. Gran parte de los habitantes urbanos proceden del campo y conservan intereses en el campo hacia 1900, por lo tanto la riqueza acumulada en Francia se compone principalmente de una cantidad de pequeñas economías individuales.

Al término del período analizado eran ya patentes las consecuencias del nuevo modelo de

sociedad. La población se encontraba en clara declinación. Se buscaba el confort y la facilidad de vida, en detrimento de la fuerza y riqueza nacionales. Francia era un país de rentistas. En consecuencia no se explotaba toda la riqueza agrícola e industrial y lo más grave: no se era consciente de estos peligros. En 1815, Francia tenía 28 millones de habitantes y Alemania 22 millones; en 1914 Alemania 66 millones frente a 39 millones de franceses.

2. Origen, cantidad y distribución de los migrantes

Tal como hemos planteado la situación interna de Francia, debemos subrayar la fuerte base agrícola de la economía y el moderado ritmo del desarrollo industrial, coincidente con el estancamiento de la población, lo que produjo en el comercio exterior y en otros aspectos, más estabilidad y menos cambios bruscos. (1)

Se suele decir que el siglo XIX es el apogeo de Europa. Desde 1815 a 1914 hay un aumento demográfico que lleva la población de 190 a 400 millones de habitantes. A estas cifras hay que agregar un considerable número de europeos que emigran. Este considerable incremento de la población europea es producto de un conjunto amplio de factores: intelectuales, religiosos, políticos, financieros, comerciales. Sin embargo se da la paradoja de que Europa retrocede del 30% al 25% de la población total. Un hecho es que se formaron “nuevas Europas”, territorios nacionales o no, que pasan a recibir contingentes de europeos a consecuencia del excedente de población del Viejo Continente, de las mejores condiciones de trabajo, de la facilidad de transportes.

El aumento de la población en la Europa del siglo XIX presenta un cierto paralelismo con el incremento del poder político. Se sitúa en los años previos a 1870, en el período de prosperidad económica que se desarrolló de 1850 a 1873, el primer momento de la revolución demográfica. (2)

El considerable incremento de la población europea produjo vacilaciones y dudas en los gobernantes que oscilaron entre un populacionismo, que significaba una voluntad de poder y el impulso de un control de natalidad (malthusianismo) que saneaba las finanzas y la economía; entre una política que facilitara la migración y otra de fijación de los nacionales a través del impulso de nuevas fuentes de riquezas. Las causas del retroceso de la mortalidad se vinculan habitualmente a la mejora del nivel de vida y a los progresos registrados en higiene y medicina. Pero quizás el prototipo de la revolución en la población lo fue aún más Francia que Gran Bretaña. En

el tercio final del siglo, la natalidad se hundió en Francia. De forma paralela también cayó el índice de mortalidad por causas similares a las británicas. El país comenzó a experimentar un envejecimiento general. Y si no se produjo un hundimiento rápido de la población fue en razón del mismo envejecimiento aludido y de la inmigración extranjera. El tono vital vino dado por la burocracia. (3)

Si la revolución al admitir el control de nacimientos estaba poniendo las bases de una disminución futura y voluntaria de la población, en un primer momento contribuyó a que las cifras se dispararan, y nos podríamos preguntar: ¿dónde fue a parar este tan notable incremento de población? Así el 1/7 del crecimiento de la población permaneció en el campo, otro 1/7 emigró; los 5/7 restantes se trasladaron a las ciudades. El fenómeno de la urbanización, del crecimiento de las ciudades fue uno de los más característicos dentro del período 1870-1913. En cuanto a la migración se calcula que entre 1840 y 1940 salieron de Europa 60 millones de habitantes, de los cuales regresaron aproximadamente 12 millones (1/5). Sus *objetivos* bien claros fueron: América y Siberia. Las *razones* podríamos puntualizarlas en: —aumento de población; —buena acogida que las nuevas naciones dispensaron a los inmigrantes; —mejora en las comunicaciones; —deseo de escapar al servicio militar obligatorio; —persecuciones religiosas y raciales, como también políticas; —el fuerte *liberalismo*: nunca se había sentido la gente tan libre para moverse. Europa equipó a sus futuros competidores: América, África, Australia, Nueva Zelandia, en Extremo Oriente y Occidente, la expansión europea comenzó a descubrir sus límites. Europa resultaba atacada por las mismas armas que hasta el momento ella había empleado casi exclusivamente: *su propia ideología y su propia técnica*.

Por lo tanto para atraer a los inmigrantes hacia un país lejano, hay que prometerles condiciones de vida mejores que las de su patria, para que acepten el desarraigo. En el siglo XIX, para la masa de campesinos pobres europeos, ninguna motivación fue más poderosa que “el acceso a la tierra”. Los dirigentes argentinos inician este proceso ofreciendo tierras, el movimiento toma impulso en el año 1860 y continúa atrayendo inmigrantes reclutados en Alemania, Suiza, Francia, Italia e incluso Rusia hasta el año 1890. Así, hasta la crisis de ese año, la oferta de tierras públicas argentinas sirve de cebo para atraer campesinos europeos. Un folleto de información difundido en Europa termina con este tentador llamado: “... por medio de fáciles economías, el trabajador europeo adquiere en la República Argentina la propiedad de la tierra que cultiva, cambiando así su suerte de obrero sin voluntad propia, por la de propietario independiente...”. (4) En la época que se publica este folleto, el acceso a la propiedad de la tierra ya está bloqueado.

Francisco Latzina, un oficial responsable, explica así el mecanismo sin tomar partido político. (5)

Desde finales del siglo XIX, los campesinos inmigrados se encuentran reducidos al rango de arrendatarios, aparceros o asalariados agrícolas. Decepcionados, algunos dejan los campos, y van a las ciudades o se embarcan rumbo a Europa. A partir del año 1890, la mayor parte de la inmigración europea se dirige a Argentina, pero se orienta más hacia las ciudades que al campo, más hacia el comercio y la industria que hacia la agricultura y la ganadería. Y esto se debe indudablemente a que Buenos Aires, crece: se construyen los ferrocarriles, los diques del puerto, las líneas de los tranvías, las cloacas, la pavimentación, los hospitales, las casas ofrecen empleos a los inmigrantes. Las grandes obras de la capital comienzan hacia 1885-1890 en el momento mismo en que se cierra el acceso a la tierra. Así, la mayoría de las obras urbanas permanecen abiertas y sustituyen a las actividades agrícolas. Los trabajadores extranjeros también son atraídos hacia las nuevas industrias: alimentación, frigoríficos y textiles, que se desarrollan entre 1890 y 1930. (6)

Los dirigentes argentinos abren en grande todas las puertas del país sin restricciones jurídicas, étnicas, profesionales o religiosas. No obstante se esfuerzan por medio de contratos y subvenciones a través de las agencias de reclutamiento, en orientar la inmigración. (7)

La elección de la administración argentina es clara: consiste en estimular la inmigración de agricultores y obreros calificados del No. de Europa y frenar la corriente proveniente de las regiones retrasadas de la Cuenca Mediterránea y los Balcanes.

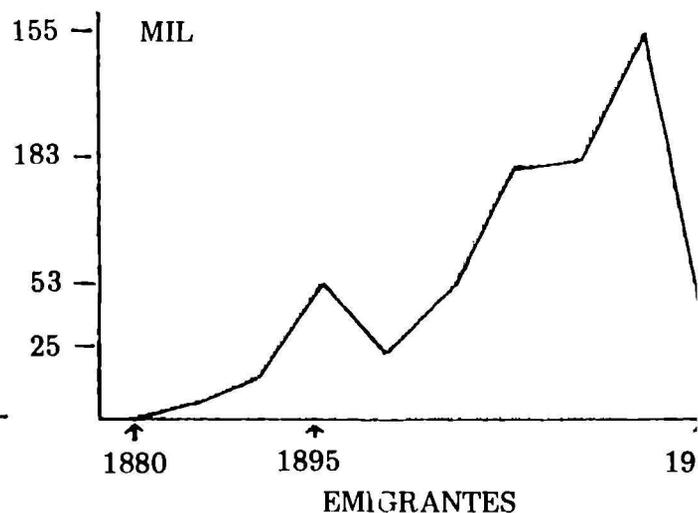
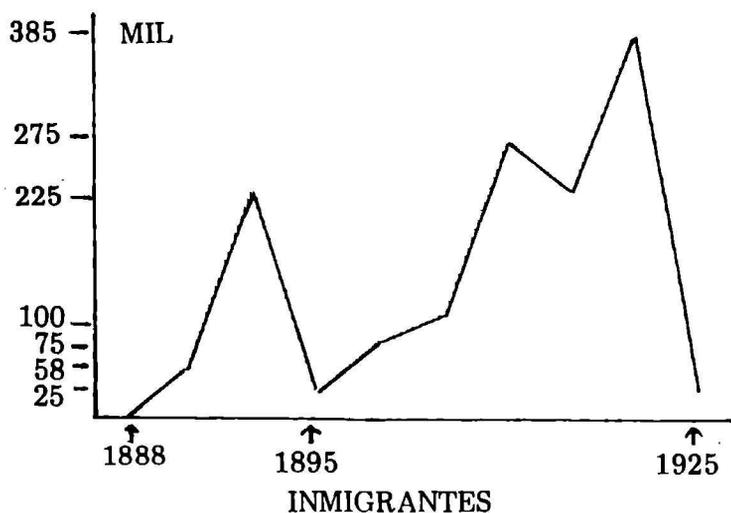
Por lo tanto es bueno que precisemos ¿de dónde partían los franceses? En 1890, los puertos de embarque hacia la Argentina eran: Burdeos, Le Havre, Marsella, Boulogne, ocupando el segundo lugar con el 33,3% del total. El primer lugar lo ocupaba Génova con el 43,6%. Pero a finales del siglo XIX el papel del puerto de Génova y los puertos franceses del Atlántico parece decisivo. Hacia 1913 el fenómeno migratorio cambia de escala, los inmigrantes son cuatro veces más numerosos, y la distribución de los puertos es diferente: Italia reúne el 37,7% y España totaliza el 38% de los embarques. (8)

La coyuntura próspera de los años 1880 atrae una oleada de inmigrantes que dejan su país por los efectos directos o indirectos de la revolución industrial. En nuestro país encuentran trabajo en las obras de ferrocarriles, puertos y equipamiento urbano. Su número pasa de 31.000 en 1881 a 65.000 en 1886, y luego aumenta rápidamente a 218.000 gracias a la subvención de pasajes. La violenta crisis económica de 1890 quiebra la evolución y precipita la miseria, el hambre, la desocupación y la masa de inmigrantes recién llegados regresan o previenen a familiares y amigos en Europa para que no cometan la misma aventura que ellos. Así se puede decir que en

dos años el número de inmigrantes cae de 218.000 a 28.000. Luego entre 1892 y 1902 se recupera tibiamente siendo el volumen anual de 80.000 inmigrantes aproximadamente.

Entre 1903 y 1913, en la época conocida mundialmente como *La belle époque*, la economía se mostró floreciente y la inmigración alzó un vuelo frenético. El número de inmigrantes alcanzó un volumen desconocido hasta ese momento.

De 75.000 en 1903 se elevó a 252.000 en 1906 y continuó aumentando lentamente, para culminar en 1912 con un total de 323.000. Luego, la Primera Guerra Mundial trae dificultades en los embarques, transportes y en la economía; el número de inmigrantes cae a 45.000 en 1915 y a 13.000 en 1918 (siendo el volumen inferior al de los años '70). (9)



De 1860 a 1889 se puede comprobar que el número de regresos a Europa es bajo: oscila entre 10.000 y 20.000 por año. Es bueno destacar que en ese período los inmigrantes tienen acceso a la propiedad de la tierra: se establecen y no piensan en regresar a sus países de origen. Pero según algunos autores entre 1890 y 1930 los inmigrantes dejan Argentina en número mayor, de-

bido en una parte, porque ya no pueden convertirse en propietarios, y por otra, a que la oligarquía confiscó sus dominios y ya no tienen demasiado interés en aceptar a los inmigrantes como peones o aparceros. (10)

Por lo tanto podemos decir que la evolución del saldo migratorio se caracteriza por una sucesión de tiempos fuertes y débiles y que el resultado es significativo entre 1871 y 1930. (11)

Argentina es un país nuevo, dotado de recursos naturales, por lo tanto capta una parte de los inmigrantes que huye de Europa para probar suerte “en las Américas”. En cierto modo, podríamos decir que las corrientes migratorias hacia los Estados Unidos y hacia Argentina obedecen a los mismos ritmos:

- crecimiento en los años de 1880.
- disminución en los años de 1890.
- vasta expansión de 1900 a 1914.
- caída durante la guerra mundial.
- recuperación a comienzos de los años 1920.

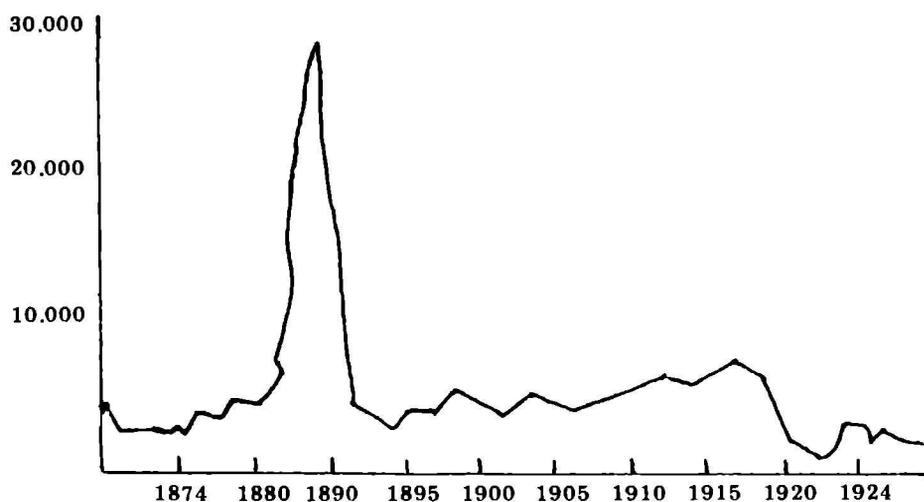
Pero también es bueno destacar que la inmigración hacia Argentina no alcanza las dimensiones del flujo orientado hacia los Estados Unidos y también es más tardía. En la primera mitad del siglo XIX, cuando los anglosajones, los irlandeses y los alemanes, sentaban las bases de la sociedad norteamericana, Argentina vivía envuelta y teñida por las guerras civiles y el país no estaba abierto a la “gran inmigración”.

3. Situación demográfica de la comunidad

Por otra parte, si bien las inmigraciones italiana y española constituyen fenómenos de masas, entre 45% y 35% del saldo global respectivamente, la inmigración francesa (como la alemana, suiza o belga) es numéricamente débil, lo cual no afecta el papel económico desempeñado. Los individuos venidos del NO. de Europa disponen a menudo de calificación profesional, cierto grado de instrucción y, a veces, capital. Se podría decir que representan los “ejecutivos” del movimiento migratorio.

En una primera etapa la inmigración francesa se pareció a la de los catalanes o vascos españoles, o a la de los italianos de la llanura del Po. Los franceses vienen de las ciudades de la región parisina y sobre todo de las regiones rurales del sudoeste, en particular del país Vasco y del Béarn.

En una segunda etapa, de 1890 a 1914, la inmigración francesa se parece a la inglesa o alemana, siendo los volúmenes anuales, bastante reducidos: alrededor de 3.000 inmigrantes entre 1895 y 1905 y luego aumentan hasta 5.000 en 1913. (1)



Por último, nos correspondería analizar dónde se distribuyeron los inmigrantes franceses. Por lo tanto debemos comparar el fenómeno de Buenos Aires, como capital, que aglutina, que atrae, frente al interior, que no brinda las mismas oportunidades. A mediados del siglo XIX, Buenos Aires tiene entre 75.000 y 100.000 habitantes. La apertura de Argentina a la inmigración y a la economía primaria de exportación le otorga otras perspectivas. (2) La velocidad del crecimiento es verdaderamente excepcional. Sólo las provincias de Buenos Aires y Santa Fe crecen como la Capital, las otras regiones de La Pampa, del Chaco, la vertiente de los Andes y La Patagonia se pueblan lentamente. A partir de 1914, la ciudad de Buenos Aires disminuye su crecimiento y se ubica en el nivel medio de la región litoral. (3)

A modo de conclusión podemos inferir con los datos obtenidos que: entre 1869 y 1895 se establece una corriente migratoria de Buenos Aires hacia las regiones recién valorizadas de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Este movimiento es superior a la corriente en sentido inverso, del interior hacia Buenos Aires. Entre 1895 y 1914, la migración de Buenos Aires hacia las pro-

vincias subsiste, y hasta aumenta en número, pero comparativamente, se debilita frente al desplazamiento de argentinos del interior hacia la Capital. Pero a comienzos del siglo XX se invierte la tendencia: entre 1914 y 1929, y en los años '30 el movimiento proveniente del campo y de las pequeñas ciudades se acentúa, y reemplaza a la inmigración europea en el crecimiento de Buenos Aires. La imposibilidad de acceder a la "tierra" desde fines del siglo XIX podría explicar que los inmigrantes no hayan querido alejarse de la Capital. También explica el éxodo rural de los argentinos criollos o los hijos de inmigrantes que desde comienzos del siglo XX abandonan el interior para encontrar trabajo en Buenos Aires.

— Los franceses, tan numerosos como los españoles al principio—7,5% de la población total y 15,3% de la población extranjera en 1869, pierden progresivamente su importancia hasta representar, en 1914, sólo 1,7% de la población total y 3,4% de la población extranjera. "...los franceses constituyen en un décimo la gran masa de inmigrantes establecidos en la Capital..."(4)

— Los censos de 1904, 1909 y 1914 distinguen la estructura por edad de los argentinos, de los extranjeros, y nosotros tomaremos como punto de referencia: los franceses establecidos en Buenos Aires. Aunque es bastante complicado la construcción de pirámides por edades por la falta de datos exactos, es conveniente considerar *los perfiles*; por lo tanto el análisis de la pirámide de los franceses resulta: las clases de edad más ancianas y más jóvenes tienen pocos individuos, pero el centro está ensanchado a la inhabitual altura de 45-55 años y de 25-35 años, la base se reduce en el nivel de los 25 años. Estos son los índices de envejecimiento de la población francesa. La comunidad francesa es uno de los excepcionales grupos extranjeros donde entre 20 y 40 años la balanza se inclina a favor de las mujeres. (5)

Los franceses forman una población ya envejecida a comienzos del siglo XX porque se renuevan poco y conservan los comportamientos malthusianos de su país de origen.

— En un análisis del censo de 1895 el demógrafo J. L. Somoza (6) nos dice que: "...entre los inmigrantes, la fecundidad más débil es la de los franceses; las mujeres francesas practican un estricto control de la natalidad, por lo tanto las familias francesas son relativamente chicas (en cuanto al número de hijos)...".

Por último, corresponde analizar a modo de síntesis la distribución que adoptaron los franceses en Buenos Aires y contando con los censos de 1887, 1895 y 1909 podemos decir que la distribución de los franceses recuerda con algunas diferencias a la de los ingleses y los alemanes porque en 1887 se encuentran en el sur y norte de la ciudad; en 1895, en el centro y en Belgrano, pero en 1909 agrupados sobre todo en Belgrano y en Socorro. La población francesa está

compuesta de dos elementos distintos: por un lado, los “ejecutivos” que adoptan los comportamientos de sus colegas ingleses y alemanes, viviendo cerca del centro y en los barrios elegantes de Belgrano; por el otro, los comerciantes, los hoteleros, las costureras y las cocineras que se alojan en los barrios franceses cercanos a la Plaza San Martín.

A modo de ejemplo, me referiré a un caso específico de asentamiento de franceses. Hemos ya dicho que fue la provincia de Buenos Aires la que concentró un apreciable porcentaje de colonos franceses, siendo quizás el principal foco de atracción la localidad de *Pigüé*, colonia francesa que por el año 1884 un grupo “aveyronés”, dirigido por Clément Cabanettes, fundaba en una región virgen, casi desierta.

La formación de *Pigüé* respondió a una política imperante por esos años, inspirada en la fórmula alberdiana “gobernar es poblar”. Muy pronto, el gobierno quiso asegurar el servicio de ventas y deseó vender rápidamente las tierras conquistadas, ya fuesen capitalistas argentinos o extranjeros, manteniendo sólo como cláusulas de venta “la obligación de explotar el suelo bajo diversos aspectos, ya sea por poblamiento o por la cría de ganado”.

Es entonces cuando interviene Clément Cabanettes quien, no ajeno al movimiento de colonización, tiene un proyecto de crear una “colonia averonesa” de población en la zona de “frontera” que él había visitado, para lo cual forma una sociedad con sus amigos argentinos para comprar al gobierno los lotes de tierra de una vieja reserva indígena en Puán. (7)

Después de sortear algunas dificultades, Cabanettes adquirió diez leguas cuadradas, o sea 27.000 hectáreas, a 40 pesos la hectárea, comprometiéndose a pagar en cuotas anuales a medida que tuviera entradas de dinero, obtenidas mediante los pagos de los colonos.(8)

Varios artículos de prensa, aparecidos tanto en la República Argentina como en Francia, difundieron la aventura extraordinaria que fue, en 1884, la emigración aveyronesa a la Argentina.(9) Los aveyroneses llegaron a *Pigüé* el 4 de diciembre de 1884. A pesar de su rápida adaptación al país, la colonia sufrió en poco tiempo algunos problemas propios de la situación de inmigración. Los comienzos de la colonización fueron particularmente duros y penosos; circunstancias climáticas pusieron a prueba a estos colonos, puesto que las cosechas del año 1885 fueron mediocres y las del año 1886 arruinadas por una sequía en todo el país.(10)

Sin embargo, estos aveyroneses tenaces ensayaron todo y al cabo de algunos años se orientaron hacia la práctica de un barbecho bienal: casi la mitad de la tierra estaba dedicada al trigo, mientras que el ganado pastaba en los rastrojos. El estiércol servía, a la vez, de abono natural y de combustible. Así eligieron una agricultura diversificada, capaz de asegurarles la subsistencia. Es durante estos primeros años de vicisitudes que se formó verdaderamente la población de *Pigüé*, y si bien sabemos que esta sociedad, como muchas otras, se construyó alrededor de una es-

cuela, una iglesia y algunas asociaciones múltiples, es bueno analizar cómo estaba formada la población inmigrante para poder entender su composición posterior. (11)

El material analizado permite afirmar que la pequeña colonia aveyronesa no era una sociedad igualitaria. Si bien no había "ricos", estaban los propietarios desahogados, con peculio, capaces de comprar lotes de tierra y de efectuar inversiones en ganado o en material. También había propietarios con su fuerza de trabajo que habían hecho el viaje como domésticos al servicio de alguna familia. Otros aparecen desde los comienzos como pequeños capitalistas; pero la mayoría no se libró de sus deudas hasta el año 1914. En los primeros años costó mucho hacerse de lotes de tierras, pero en la segunda oleada los recién venidos, que habían hecho sus bienes en Francia, accedieron a la propiedad de las tierras.

Entre 1900 y 1914 vemos a Pigüé afirmar poco a poco su personalidad, con bastante timidez al principio, luego con más seguridad; siendo una muestra de ello la fundación del primer molino harinero, la Sociedad de Socorros Mutos, la Cooperativa de Seguros, el Banco de Pigüé, una cooperativa agrícola, la Sociedad de Beneficencia, la Biblioteca Popular y las sociedades cooperativas números 1, 2 y 3, con capitales de colonos franceses en el país y en algunos casos con la intervención del Estado. (12)

CONSIDERACIONES FINALES

De este análisis se deduce:

- 1) Que los franceses que llegaron entre 1880 y 1914 a nuestro país lo hicieron en un porcentaje considerable: menor que italianos y españoles, pero mayor que alemanes, rusos, suizos o belgas, es decir, aproximadamente 15 por ciento del total de extranjeros.
- 2) Que poblaron la Capital y la provincia de Buenos Aires, pero se extendieron en busca de tierras y trabajo, hacia las provincias de Santa Fe, Córdoba, Mendoza y Tucumán.
- 3) Que se dedicaron fundamentalmente a las tareas agrícolas, aunque probaron todo tipo de actividades para abrirse camino en estas nuevas tierras.
- 4) Que Pigüé fue sin lugar a dudas el foco de este asentamiento en la provincia de Buenos Aires.
- 5) Que si bien hubo varios puertos y lugares de Francia de donde se embarcaron para nues-

tro país, fue el Aveyron el lugar de mayor “expulsión”.

- 6) Los inmigrantes tendían a estructurarse en una escala jerárquica, aunque relativamente móvil: la de los franceses parece ubicarse en los escalones más elevados de la “escala”, aunque también se presenta como una inmigración “intermedia”, es decir, entre dos polos: uno, la *inglesa*, selecta, minoritaria, individual, de “ejecutivos”, y otro polo, la *italiana*, en el siglo XIX, y luego italianos del sur, rusos, suizos, etcétera.
- 7) Que la inmigración francesa en la Argentina presenta rasgos bastante específicos en comparación con otras nacionalidades de la inmigración:
 - a. Altos porcentajes de agricultores y colonos.
 - b. Alta proporción de menores, lo cual indicaría una composición familiar.
 - c. Pocas mujeres solas, más jóvenes que los hombres.
 - d. La más alta proporción de artesanos, y una de las más elevadas de comerciantes.
 - e. Una de las más bajas de obreros no calificados.
 - f. La sociedad aveyronesa en Pigüé no fue igualitaria. Pero la mayoría de los colonos en el año 1914 eran propietarios de sus tierras.

NOTAS

1. Situación interna en Francia

1) Ejercida a la vez por el Consejo General y el Comité Central sus partidarios se llamaban “federados” (miembros de la federación de los guardias nacionales), pero se los trató en Francia como malhechores. Thiers vuelve a sitiar París por segunda vez por los desmanes que se cometen. Los sucesos que se desarrollaron después son conocidos como la guerra más sangrienta en Francia; perecieron más de 17.000 hombres. El fracaso de la Comuna marcó también el final de la tradición revolucionaria de París. Ver: Heers, Marie Louise, *El mundo contemporáneo (1848-1914)*. Cfr. Bourdé, G., *Buenos Aires: urbanización e inmigración*, pág. 219.

2) Charles de Freycinet (1828-1923) fue una de las personalidades más destacadas de la época: era ingeniero y ya siendo estudiante de la famosa Escuela Politécnica de París dio muestras de notables talentos como organizador durante la revolución de 1848. Entre 1878 y los años 80 proyectó y dirigió el plan de obras públicas que contribuyó muchísimo a estabilizar la economía francesa en el crítico período de post-guerra. Hasta 1882 se gastó la cantidad de 1.367.000.000 de francos en obras públicas; se construyeron 5.141 km de líneas férreas de ancho normal y unos 300 de vías angostas. La industria pesada participó con un programa de expansión debido a su propia iniciativa, el que fue ayudado por instituciones financieras de especulación. Ver: Friedlander y Oser, *Historia económica moderna*, pág. 271.

3) Los movimientos cíclicos y las crisis ocupan un espacio importante en la teoría económica y las controversias surgidas alrededor de estos temas no están completamente acalladas. Si se estudia el crecimiento global, de período en período, se pueden descubrir ciertas variaciones en el ritmo de crecimiento, pero la tendencia general (*trend*) se mantiene en alza desde los inicios del capitalismo. Las dificultades surgen tanto por la multiplicidad de las variables observables como por la multiplicidad de los “ciclos” registrados por los diferentes autores. Además, la teoría nos enseña que existen varias categorías de ciclos y a pesar de las incertidumbres teóricas debemos aceptar “que el desarrollo del capitalismo industrial ha venido acompañado por una gran inestabilidad”. A los períodos de prosperidad y de expansión de la producción han sucedido períodos de depresión y de paro. A muy largo plazo, la tendencia de la producción (*trend*) se ha mantenido en alza, mientras que el trend de los precios ha pasado por puntos de inversión de la tendencia. A corto y a medio plazo, las variables precios-cantidades han oscilado, según un ritmo cíclico, alrededor de los trends. Clément Juglar jugó un papel de pionero al descubrir, en 1860, el movi-

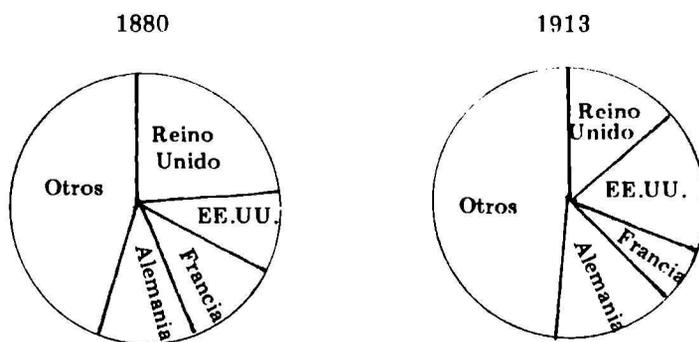
miento cíclico propiamente dicho. Según su hipótesis, los períodos de prosperidad estarían automáticamente seguidos por períodos de “liquidación” de los fenómenos ligados a la prosperidad. Las crisis ocuparían los puntos de inversión de la tendencia, en una serie de oleadas sucesivas de expansión y de depresión. Los ciclos Juglar son conocidos como ciclos mayores. Ver: Niveau, Maurice, *Historia de los hechos económicos contemporáneos*, págs. 125-8.

4) La segregación de Alsacia y Lorena significó la pérdida de casi todos los yacimientos de mineral de hierro situados a lo largo de la frontera Lorena-Luxemburgo. Ver: Friedlander y Oser, *opus cit.*, pág. 270.

5) Luego sobrevino un retroceso menos grave que en Alemania, por lo cual se dijo: “... Francia, al igual que Inglaterra y a diferencia de Alemania, pasó sin gran distorsión de la actividad de los negocios a la liquidación de los negocios...” Ver Friedlander y Oser, *opus cit.*, pág. 271. Cfr. Niveau, Maurice, *Historia de los hechos económicos contemporáneos*, pág. 154.

6) Friedlander y Oser, *opus cit.*, págs. 250-2. Cfr. Ribard, A., *Historia de Francia*, págs. 285-8.

7) Friedlander y Oser, *opus cit.*, pág. 304.



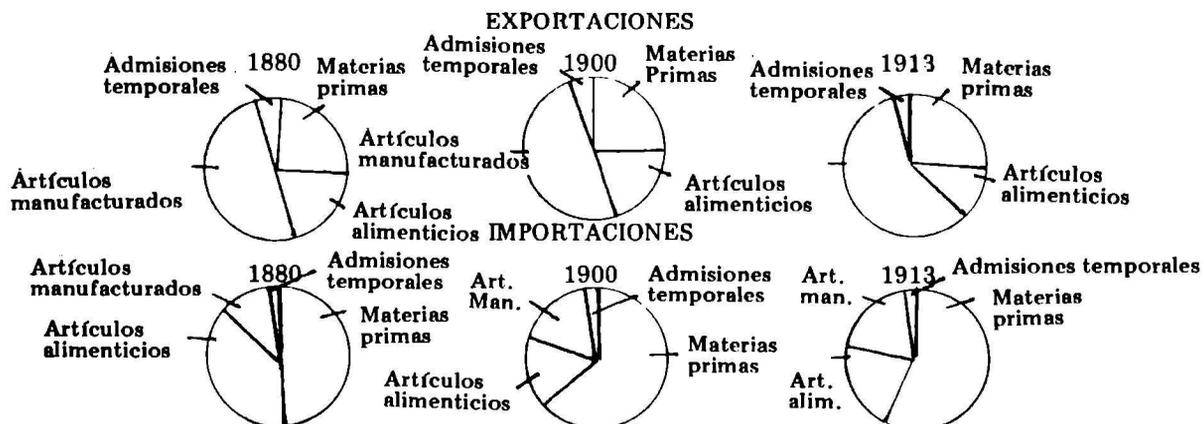
Volumen mundial del comercio internacional y participación de los principales países (1880-1913). De Encyclopedia of the Social Sciences, Vol. VIII, pág. 194.

El gráfico nos muestra la expansión del comercio mundial total desde 1880 hasta 1913, y el crecimiento relativo del comercio alemán y estadounidense a expensas de Inglaterra y de Francia.

8) Durante los años 1880 y 1890 hubo una creciente baja de los precios, en Francia como en todas partes, especialmente en la agricultura. Esto sucedía después de una invasión al grano y al ganado vacuno extranjeros, por la terrible filoxera que destruyó los viñedos.

La década del 80 presenció un notable desplazamiento hacia el proteccionismo. Francia y Austria impusieron nuevas contribuciones a los artículos importados en 1881. Después de 1885, una nueva ola de tendencia proteccionista barrió Europa, y Francia no tardó en adoptar una política general. La agricultura en general demanda protección. La vitivinicultura del Sur abandona sus tradiciones librecambistas y reclama la protección de sus tarifas y Francia decide un cierto equilibrio entre sus diversas actividades: entre la agricultura y la industria. En 1892, la Tarifa Méline (por ley del 11/6/1892) se adopta una doble tarifa: máxima aplicable a los países que ofrecen sus ventajas correspondientes, en particular al tratamiento de Nación más favorecida. Se deben establecer los precios suficientemente compensados para que la producción francesa pueda resistir la competencia extranjera. Ver: Lacour-Gayet J., *Historia del comercio*, págs. 187-193. Cfr. Bruun, G., *La Europa del siglo XIX*, págs. 170-1. Cfr. Friedlander y Oser, *opus cit.*, págs. 316-8.

9) El gráfico muestra el desarrollo y las características del comercio francés:



Exportaciones e importaciones de mercancías: 1880-1900-1913. (White, Harry D., The French International Accounts, Cambridge, Harvard University Press, 1933, págs. 44-5.)

10) El nuevo mercantilismo tuvo a su favor el llamado argumento de la industria naciente: era preciso proteger de forma temporal los productos que pudieran ser capaces de entrar en la competencia internacional. Pero sería erróneo, sin embargo, entender que el neoproteccionismo se

implantó tan sólo por argumentos económicos. Si éstos no faltaron, al neoproteccionismo se llegó también a causa del afianzamiento del nacionalismo (...) Fueron las rivalidades políticas que hicieron que el nacionalismo triunfara sobre el liberalismo económico (...) Si se quería evitar la agresión exterior era preciso que cada país tuviera la capacidad de producir alimentos y materias primas precisas. Era necesario que cada país tuviera dinero. Se precisaban fuertes aranceles, pero precisos los aranceles proteccionistas en beneficio de la industria naciente y la agricultura nacional. Ver: Redondo, G., *Historia universal*, págs. 272-3.

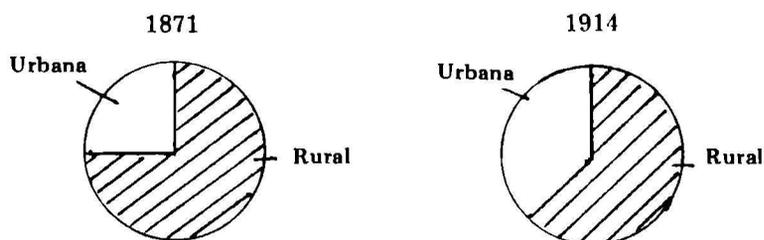
11) Los embargos sanitarios, mediante los que se bloqueaba temporalmente la importación de determinados productos extranjeros; los subsidios a la exportación; las subvenciones a la marina mercante; o las tarifas ferroviarias preferentes para los productos nacionales. Ver: Redondo, G., *opus cit.*, pág. 277.

12) El proceso desarrollado por la ideología liberal-progresista fue deliberadamente querido por una minoría que se empeñó en introducir una variación esencial en la sociedad a partir de su idea bien determinada de lo que era el hombre. (...) En el ámbito público fue donde el individuo se vio en peligro y acudió al proteccionismo. Pero la ideología predominante resultó inalterada en lo fundamental. Ver: Redondo, G., *opus cit.*, pág. 269.

2. Origen, cantidad y distribución de los migrantes

1) Cuando en Inglaterra y Alemania la población aumentaba, los elementos dinámicos de la economía francesa iban perdiendo fuerza gradualmente y el aumento de la población se hacía menor. El índice de natalidad ya había disminuido después de 1815, lo que se atribuyó a las guerras napoleónicas, pero la tendencia continuó después de transcurridos algunos años de paz. Después de 1850 pudo apreciarse que grandes sectores de la burguesía, los campesinos y hasta la población trabajadora, evidentemente querían conseguir para ellos mismos y sus hijos un nivel de vida más alto y situaciones sociales más elevadas.

POBLACION



NACIMIENTOS

1861-70	26,3%
1881-90	23,9
1891-1900	22,2

MUERTES

1861-70	23,6%
1881-90	22,1
1891-1900	21,5

Ver: Friedlander y Oser, *opus cit.*, págs. 225-6.

2) Europa Occidental en el tercio final del siglo XIX se encaminaba ya al segundo momento de la revolución demográfica, a la vez que el resto de los países europeos comenzaban a percibir los beneficios del primer momento. “El primer momento de la revolución demográfica se caracterizó grosso modo por la elevación de la esperanza de vida al nacer. Fue en el *segundo momento de dicha revolución*, 1870, al menos en los países más desarrollados, cuando comenzó a introducirse un control voluntario de la reproducción humana (resultó inevitable a partir de la concepción individualista y materialista del liberalismo). No fueron los estratos populares en los que se conservaba el sentido religioso de la existencia los que impusieron el *birth-control*, sino los niveles sociales más elevados en que ya había arraigado el liberalismo progresista. Luego, a medida que la democratización social fue imponiendo como pautas de comportamiento la permisividad y el hedonismo, llegaría el aborto...” Ver: Redondo, G., *Historia universal*, Tomo XII, pág. 112.

3) La burguesía que propagó el gusto por el ahorro, el deseo de ascenso social y el freno de la natalidad a fin de consolidar las posiciones adquiridas. Conforme mejoró la condición de vida burguesa, en especial en lo que respecta a la disminución de la natalidad. La causa profunda de este declinar fue la voluntad expresa de los franceses de tener menos hijos. Muchos impulsos confluyeron en eso: el incremento del fermento individualista, el restablecimiento del divorcio, el auge del feminismo y el aburguesamiento con su paralelo deseo de ascenso social. También la universalización de la instrucción: los hijos tardaban más en aportar salarios complementarios y eran durante más tiempo fuente de gastos. Esta actitud tuvo como fondo un incremento continuo de la productividad y una correspondiente alza en la calidad de vida, produjóse una correla-

ción entre más ingresos y menos hijos. Ver: Redondo, G., *opus cit.*, 114.

4) *Notice de propagande argentine sur les formalités de l'inmigratio*, B.N. París, pág. 9, en Redondo, G., *opus cit.*, pág. 116.

5) "...Después de las guerras de independencia y durante el largo período de las guerras civiles, fue posible 'empujar' la frontera de Buenos Aires, en dirección del Oeste, y entrar en posesión de tierras cada vez más vastas a medida que los indios se retiraban hacia los Andes y el Río Negro. Pero en lugar de reservar esas tierras para instalar a los inmigrantes a quienes no se sabía dónde ubicar, se distribuyeron inmensas superficies a las personas cercanas al poder político, gratuitamente o a precios irrisorios, en calidad de regalo... Hoy (1914), nos encontramos sin tierras públicas para los inmigrantes. Siempre es fácil, como antes, comprar mil hectáreas, pero prácticamente imposible comprar cuatro o cinco hectáreas. Esta es nuestra maldición..." Latzina, F., *Censo nacional de 1914*, Tomo IV, págs. 514-15.

6) Se distinguen dos fases dentro del movimiento migratorio: de 1860 a 1890 predomina el pasaje del campo europeo al argentino; de 1890 a 1930, se impone el éxodo del campo europeo hacia las ciudades argentinas y sobre todo hacia la Capital. Ver: Bourdó, G., *Buenos Aires: Urbanización e Inmigración*, Cap. VIII, pág. 124.

7) Hacia 1873, el gobierno trata de estimular la inmigración proveniente del noroeste de Europa abriendo oficinas en Alemania, Dinamarca, Suecia, Escocia. Hacia 1894, el Departamento de Inmigración confecciona una lista de las regiones donde la Argentina tiene interés en reclutar: en Italia (Piamonte, Lombardía, Emilia y Toscana), en España (provincias vascas), en Austria (Tirol y Croacia), en Alemania, Suiza y Dinamarca. Ver: Guevara, J.C., *L'inmigratio italiana en Argentine*, Tesis, Frigurgo, 1914, págs. 56-6, en Redondo, G., *opus cit.* pág. 120.

8) Llegados a Génova, a Vigo o a Hamburgo, los inmigrantes suben a bordo de los transatlánticos que hacen la travesía en tres o cuatro semanas bordeando Marruecos y Senegal y después de atravesar el Océano, las costas del Brasil hasta el Río de la Plata. Las compañías, gracias a las subvenciones del gobierno argentino, facilitan precios extremadamente bajos. Los costos de transporte son bajos, ya que hacia 1900, un obrero agrícola, inmigrante por una cosecha, puede reembolsar en dos semanas de trabajo el precio de su viaje. Para recuperar los gastos las compañías amontonan a los inmigrantes en sus naves sin respetar demasiado los reglamentos sanitarios. Ver: *Memoria de la inmigración*, 1908, pág. 14.

9) El movimiento de la inmigración revela un aspecto importante del éxodo de los pueblos

de un continente al otro. Si la falta de tierras, la pobreza y los trastornos de la revolución industrial vacían los campos europeos y originan la corriente migratoria transoceánica, en cambio, la coyuntura económica argentina impone el ritmo del movimiento. Las fases de expansión de 1860 a 1873, de 1880 a 1889, de 1903 a 1913, de 1919 a 1929, coinciden con los períodos de afluencia masiva de inmigrantes. Inversamente, las crisis cíclicas de 1873, 1880, 1890, 1896, 1901, 1913, las prolongadas recesiones de 1890 a 1902, de 1929 a 1939, las dos guerras mundiales, interrumpen o reducen la corriente. La oferta de empleos en el país receptor determina directamente el flujo de inmigrantes. Ver: gráfico Movimiento Migratorio (1880-1930), según Ferenczi, I. Willcox F., *International Migrations*, 1929, Vol. 1, Tomo XIV (datos tomados del Departamento de Inmigración).

10) Además, la evolución de las estructuras rurales desarrolla el fenómeno de la migración golondrina. Las vueltas aumentan de 20.000 a 1895 a 40.000 en 1900, a 90.000 en 1907 y a 156.000 en 1913. La inmigración golondrina cesa después de la guerra mundial. Sin embargo, en los años 1920, los regresos representan todavía unos 50.000 emigrantes anuales. Ver: *Extracto estadístico de 1915*, pág. 589.

11) Las llegadas se concentran en tres períodos relativamente cortos: de 1880 a 1889, un 20% del saldo migratorio global; de 1903 a 1913, alrededor de 40% ; de 1919 a 1929, un poco más del 20% . Ferenczi, I. Willcox, F., *opus cit.*, págs. 543-46.

3. Situación demográfica de la comunidad

1) Los numerosos regresos, más de la mitad de los arribos, reducen los saldos migratorios. Entre 1895 y 1905, los franceses no constituyen más que el 2,5% del saldo total, y menos de 1% entre 1905 y 1914. Durante y después de la guerra mundial, los saldos migratorios se hacen deficitarios. En el período 1857-1924: 226.000 franceses ingresaron a la Argentina y menos de la mitad, 120.000, retornaron a Francia; los 106.000 inmigrantes que tuvieron descendencia no representan en definitiva más que el 3% del saldo global. Ferenczi-Willcox, *opus cit.*, pág. 543.

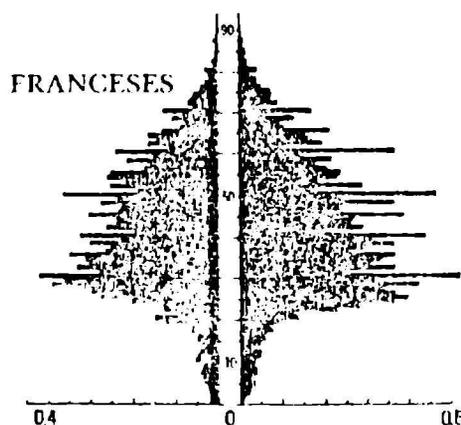
2) La evolución en los años 1870 es bastante lenta; el crecimiento se acelera en los años 1880, se interrumpe durante la crisis de 1890, crece regularmente de 1895 a 1904, y aumenta nuevamente su ritmo de 1904 a 1914. Se estabiliza durante la primera guerra mundial y toma impulso entre 1919 y 1929. Estas variaciones reproducen indirectamente las fluctuaciones de la inmigración. Por lo tanto podemos afirmar que Buenos Aires en la época de la inmigración masiva

duplica su población cada quince años. Ver: *Censo Nacional de 1914*, tomo I.V, pág. 501-05.

3) La Capital aumenta su peso demográfico con respecto al resto del país. Concentra 10% de la población argentina en 1869, 16% en 1895, 20% en 1914 (25% con los suburbios). Buenos Aires y su hinterland, es decir la región litoral, concentran 48% de la población total en 1869, 63% en 1895 y 67% en 1914. La concentración de los inmigrantes en la zona de influencia de Buenos Aires provoca el desfasaje del equipamiento interregional argentino. Ferrer A. *La economía argentina*, págs. 146-7.

4) Ver censos nacionales 1887, 1895, 1904, 1914.

5) Esas mujeres son esposas que acompañan a sus maridos, gobernantas o costureras y cocineras. Ver Pirámides por edades según censo nacional de 1914, págs. 10-12.



La tasa media de masculinidad en 1887 llega a 125, en 1895 a equilibrarse 101 y luego se invierte 85 en 1914. Ver Tasa de masculinidad en Buenos Aires (1887-1936) según censos de 1887, 1895 y 1914, págs. 36; 6 y 14; 3, 21.

6) Somoza J. L. *Nivel y diferencias de fecundidad en la Argentina en el siglo XIX*. Documento de Trabajo Nro. 45. Inst. Torcuato Di Tella, 1967, pág. 11. Cfr. Redondo G. *opus cit.* pág. 161: "... el freno a la natalidad jugó también en esta sociedad. El freno progresivo y voluntario que impuso a la natalidad una sociedad en la que habían arraigado los ideales liberales e individualistas. Francia en 1850 suponía el 14% de la población europea continental, en 1914 sólo el 9%. Su tasa de crecimiento anual durante este mismo período fue del 12% frente al 78%

de Gran Bretaña, el 57 por ciento de Alemania, el 56 por ciento de Bélgica o el 54 por ciento de los Países Bajos (sociedades similares a la francesa)...”

7) Andreau, Jean y otros, *Los averoneses en La Pampa*, Buenos Aires, 1986, p. 18. Préstamo de 700.000 pesos acordado por el Banco Hipotecario de Buenos Aires.

8) Idem, p. 19. “Había tenido problemas con los pagos de los colonos. La colonia francesa de Pigüé le permitiría cumplir sus compromisos, puesto que él obtenía por adelantado la creación de un establecimiento piemontés en Arroyo Corto y dos colonias alemanas del Volga en Sauce Corto.”

9) Morini Comby, Jean, *Traité d'économie politique*, Dalloz, 1953, pp. 604-4. “El 4 de diciembre de 1884, alrededor de la vía férrea, una colonia estaba fundada, diez años más tarde sería una ciudad...”

10) Cabanettes, Emile; Cabanettes, Clemente, Pigüé, 1974, pp. 60-1.

11) Andreau, Jean, y otros, *opus cit.*, p. 36. “Al primer contingente de alrededor de 150 aveyroneses se agregaron otras familias, cerca de cuarenta, que dejaron Rouergue en 1888, llegando a 117 el número de familias que instaladas algunas en Pigüé (otras en las vecinas zonas de Coronel Suárez y Arroyo Corto) formaron la colonia francesa y aveyronesa en la Argentina. Pigüé nació de una inmigración ruergana, en su mayoría hombres solteros en busca de una posible fortuna, maduros y robustos, dispuestos a asumir una vida ruda hecha de trabajo y sacrificios.”

12) Monferran Monferran, Ernesto Eugenio, suboficial de la Armada (R), Archivo Monferran Monferran, La Plata, 15-12-1958, pp. 29-32.

IV. INVERSIONES FRANCESAS EN NUESTRO PAIS

Es necesario realizar un examen con mayor claridad conceptual de la distinción entre inversiones directas y de cartera, entre operaciones de corto, mediano y largo plazo; entre proyectos promovidos por capitalistas individuales; firmas bancarias o empresas constituidas y que proyectaban sus actividades en el mercado internacional. Ante la imposibilidad de emprender la conquista física de América Latina, las potencias imperialistas vislumbran la posibilidad de aprovechar las riquezas de las regiones subdesarrolladas mediante los más diversos proyectos económicos materializados especialmente con las inversiones de capital.

Las inversiones en el exterior respondían a la necesidad de canalizar el excedente relativo de ahorro de los países hegemónicos hacia otros países, con el objetivo de obtener materias primas y alimentos baratos, con lo cual poder expandir la producción de las empresas capitalistas, pagando menores salarios a los obreros, tratando de obtener la máxima plusvalía posible. Además, había que crear las condiciones necesarias para que las naciones receptoras de la inversión se constituyeran en mercados crecientes para los artículos manufacturados exportados por las naciones más industrializadas.(1) Las inversiones que en total alcanzaron en 1902 los 3.253 millones de francos, equivalentes a casi 650 millones de dólares de ese entonces pasan en 1913 a los 8.375 millones de francos que representaban alrededor de 1.650 millones de dólares.(2) Los capitalistas franceses evidenciaron un interés creciente por América Latina y desde 1890 cuando gran parte de los valores extranjeros emitidos en La Bolsa de París, el 46,4 por ciento del total provenía de dicha región. Entre 1910-1913 aproximadamente, el 70 por ciento de los valores privados extranjeros emitidos en Francia fueron colocados por firmas que operaban en Latinoamérica.(3) La industria ferroviaria a fines de 1913 había recibido el 26,3 por ciento del total del capital francés invertido en América Latina (ver cuadro A).

La llegada en forma de inversiones directas recién se registraría de manera significativa a partir de la década del 80.

CUADRO A (ARGENTINA)

<i>Total</i>	<i>Valores públicos</i>	<i>Ferrocarriles</i>	<i>Otras inversiones</i>
(1902-1913)	(1902-1913)	(1902-1913)	(1902-1913)
923-2.000	310- 640	100- 601	513- 759

(Francia: Inversiones en la Argentina 1902-1913 (millones de francos). Fuente: *El financiamiento externo de América Latina*, Naciones Unidas, Nueva York, 1964, p. 3).

La distribución según destino de dichos capitales fue la siguiente: Valores públicos, Ferrocarriles, Industria y Actividades diversas. También fueron importantes las inversiones realizadas en compañías de tierras y para la iniciación de las manufacturas de los frigoríficos. Posteriormente los capitales extranjeros incursionaron en el comercio, las finanzas, la banca y el comercio exterior. El primer rubro al que se destinan las inversiones son los ferrocarriles, inmediatamente continúan por su valor los empréstitos varios y los títulos emitidos por el gobierno.

Nótese que las compañías de tierras e hipotecas, las inmobiliarias y las comerciales y de crédito, reciben aportes de suma importancia. Ello tiene su explicación en la especulación efectuada con tierras y la propiedad inmobiliaria. Para visualizar mejor y ejemplificar en particular sobre los rubros de la economía hacia donde se dirigieron con preferencia las inversiones extranjeras: ferrocarriles y frigoríficos. -

El tema de los ferrocarriles es un tema tratado extensamente y por lo tanto conocido, pero es bueno recordar que, ante todo, los primeros ferrocarriles fueron construidos con capitales argentinos.

Sin embargo, el gobierno nacional desatendiendo las posibilidades que brindaba la excepcional coyuntura, comienza a otorgar concesiones a inversores extranjeros para construir nuevas líneas ferroviarias y a inducir a los empresarios locales a vender sus intereses a los capitalistas foráneos.

El trazado de las líneas férreas fue efectuado siguiendo las conveniencias inglesas y de los burgueses y terratenientes de la provincia de Buenos Aires, ya que contribuía a transformar el puerto de Buenos Aires en el principal intermediario entre las producciones del interior, que debían converger hacia allí para lograr su salida al exterior. Los productos importados también pasaban por la Aduana de Buenos Aires y posteriormente eran distribuidos por todo el país.

Los inversores que complementaban con sus capitales aquellos sectores que *no resultaban interesantes* para la clase dominante local, tenían abierta la válvula de las importaciones de su amplia línea de manufacturas que, compitiendo cómodamente con determinadas producciones locales las condenaba a su extinción.

Un elemento complementario, pero importante, fue el manejo de la *tarifa ferroviaria*, que estimularía o impediría la existencia de ciertas producciones y que éstas pudieran acceder a Buenos Aires y contar con dicho mercado o ser exportadas.

Podemos decir que el ferrocarril fue un factor de progreso pero no de desarrollo armónico y contribuyó singularmente al enriquecimiento de la oligarquía local y de sus aliados, los capitalistas ingleses y franceses, contribuyendo además a establecer el dominio del puerto de Buenos Aires y la concentración económica y demográfica en torno a su zona de influencia.

En cuanto el tema de los frigoríficos, no creo que sea necesario tratarlo puesto que los capitales que rivalizaron en este rubro fueron ingleses y norteamericanos.

Entre los años 1880 y 1914 la Argentina se transformó en uno de los principales exportadores de materia prima. La producción de cereales, carnes y cueros aumentó rápidamente así como la importación de productos manufacturados y combustibles, mientras la exportación de lanas, después de una expansión inicial, decayó a principios del siglo XX. Del mismo modo, las exportaciones ganaderas dieron paso a las agrícolas. Entre las exportaciones ganaderas cuéntese (lanas, cueros y carnes congeladas). Así, las exportaciones agrícolas se elevaron desde una proporción del 7 por ciento (de las exportaciones totales) en 1881-4 al 53 por ciento en 1910-4; mientras que la proporción de las exportaciones ganaderas decayó del 71 por ciento al 33 por ciento en período mencionado.

Los principales agentes de esta transformación fueron: la inmigración de mano de obra y capital que sirvió para explotar tierras ricas desocupadas y desaprovechadas. La particular contribución del ingreso del capital extranjero consistió en la creación y expansión de servicios de transportes que permitió que la producción de materias primas (incrementada) pudiera llegar a bajos costos a los mercados.

El factor dominante en este rubro era el ferrocarril y el foco de los intereses extranjeros; pero era necesario encontrar ricos mercados extranjeros donde colocar tanto los cereales como los productos ganaderos. Esto ocasionó que un gran porcentaje de la producción fuera exportado y se enquistara la producción local, pasando así la Argentina a depender más de Europa, no sólo para la venta de sus productos, sino también para proveerse de productos manufacturados, químicos y combustibles.

Pero dentro de este extenso período nos toca analizar aquí el papel que desempeñaron las inversiones en la década del 90.

La entrada de capitales externos al Plata, no mantuvo un ritmo constante, a saber: "... fue relativamente poco cuantiosa entre 1874 y 1880, en parte como consecuencia de la política deflacionista de la administración de Avellaneda, aumentó considerablemente durante el gobierno de Roca (1880-1885) y alcanzó niveles espectaculares con Juárez Celman (1886-1890). Por eso podemos afirmar que desde 1880 hasta 1889 el ritmo de entrada de capitales foráneos fue ascendente, con la excepción del 84-85 (cuando se detuvo brevemente) como consecuencia de la crisis financiera...". (4)

También podemos afirmar que no solamente el volumen de los préstamos varió de modo significativo, sino también su destino sufrió importantes cambios. Los préstamos fueron destinados en primer lugar a las inversiones ferroviarias, particularmente significativas en 1888; y en menor proporción se destinaron para respaldar el sistema monetario y financiar grandes obras públicas (como la Ciudad de La Plata, puertos, obras de salubridad, etcétera). Es de destacar que entre los años 1887-1890 las cédulas hipotecarias absorbieron una proporción muy significativa de los préstamos. Y finalmente debemos mencionar una "... serie de inversiones privadas destinadas a telégrafos, teléfonos, tranvías, compañías de tierras y seguros, bancos, etcétera..."(5)

Pero desde cualquier ángulo que se analice la época mencionada, los niveles elevados que alcanzó el intercambio estuvieron vinculados muy estrechamente con un movimiento de capitales y mano de obra desde los países europeos.

Sabido es, que los capitales llegaron principalmente de Gran Bretaña, siendo a principios de siglo el 81% de todos los capitales extranjeros invertidos aquí. En cambio la gran inmigración vino de Europa meridional y luego central.

Las inversiones británicas, especialmente los créditos que con los ferrocarriles constituyeron su parte más significativa, gravitaron sobre las importaciones argentinas, de Gran Bretaña, de modo que como lo observa Ford: "... se dio la misma tendencia en las curvas de créditos británicos a la Argentina y en las exportaciones a nuestro país..." (6) Sabido es también que los flujos de capital británico tendieron a concretarse en fondos públicos, transportes, (ferrocarriles) y cédulas hipotecarias y por eso es bueno recordar que entre los años 1885 y 1890, una de las épocas de mayor inversión de capitales externos en el país: el 35% de las inversiones británicas fueron a *préstamos para el gobierno*, el 32% a *ferrocarriles* y el 24% a cédulas hipotecarias.

El gobierno optó por una política de claro contenido expansionista, y el ingreso masivo de préstamos externos tuvo un efecto inmediato sobre el nivel de las importaciones. Se estimula-

ba las inversiones de bienes de capital ligadas a la política de expansión (equipo y maquinaria ferroviaria), y por otra parte al aumentar los ingresos de la población también *aumentó la demanda de bienes de consumo*. Según Cutolo "... De tal manera sólo un escaso número de bienes que poseía el país y producía en exceso pasó a constituir la fuente de recursos fundamentales utilizada para adquirir en el exterior *toda la gama de artículos necesarios para cubrir las exigencias del mercado interno...*". (7)

El impulso que imprimieron las inversiones extranjeras a las *importaciones* duplicó el valor de las importaciones *per cápita* entre 1880 y 1899. También las exportaciones recibieron el estímulo de las inversiones extranjeras aunque por medio de un mecanismo indirecto: a medida que se fue extendiendo por la zona fértil, inexplorada hasta entonces, un eficiente sistema de transportes que redujo los fletes, la explotación agrícola se pudo encarar con buenos rendimientos y la Argentina ingresó rápidamente al mundo de los países exportadores de cereales. También se vieron incrementadas aunque en menor grado las exportaciones de lanas y cueros.

En 1884 la interrupción del flujo de capitales produjo una crisis cuyas consecuencias pesaron durante poco tiempo, salvo en lo que se refiere a la convertibilidad monetaria suspendida como consecuencia de la crisis, pero a los pocos meses, el flujo de capitales se reanudó e incluso se acentuó. Sin embargo en el bienio 1889-90 la interrupción fue de consecuencias más profundas puesto que coincidió con una brusca baja de precios de los productos argentinos y una declinación mucho menos acentuada de los productos de importación; esta tendencia se mantuvo hasta 1895 y podemos afirmar que desde 1890 las relaciones de intercambio se mantuvieron desfavorables para el país, prácticamente por una década.

Durante los años de gobierno del Dr. Luis S. Peña (1892-1895) las exportaciones superaron por poco a las importaciones, especialmente en el año 1894 (92 millones de \$ oro contra 101 millones de \$ oro) por lo que la balanza comercial dejó un margen favorable al país.

A este fenómeno dicen Di Tella y Zymelman: "... que, mientras los precios de exportación fueron bajos y los de importación bajaban más lentamente que los primeros, toda la economía de la República siguió sumida en la depresión...". (8)

La falta de crédito y el estancamiento de las industrias continuó en los dos primeros años del gobierno del Dr. José E. Uriburu (1895-1898), pero comenzó a insinuarse una leve mejoría debido a la recuperación de la economía mundial. Las exportaciones siguieron aumentando pero no fue correlativo el aumento de las importaciones, las que se mantuvieron a niveles más o menos estables durante la depresión 1890-5, y alcanzaron un nivel también estable, pero algo superior al anterior, entre 1896 y 1903.

La razón de la estabilidad de las importaciones a niveles restringidos, quizás esté dada por la fuerte reducción de las inversiones en ferrocarriles.

La reducción de las importaciones frente a las exportaciones trajo como consecuencia *balanzas comerciales constantemente favorables*. Pero como la corriente de ingreso de capitales para inversiones y capital financiero a corto y mediano plazo, es casi ininterrumpida hasta 1914, el país tiende a proteger a los tenedores en el exterior de acciones ferroviarias y cédulas hipotecarias y en lo interno se produce un constante aumento del costo de vida.

Si bien la crisis de 1890 trajo una sustancial disminución en el flujo de capitales el *interés británico* todavía se centraba en los ferrocarriles y servicios públicos mientras comenzaban a tomar importancia los frigoríficos, inmuebles, compañías de tierras y bancos.

A fines de siglo los préstamos públicos fueron declinando. Si en 1890 las inversiones británicas llegaban a 174 millones de libras esterlinas, en 1900 alcanzaron 190 millones y en 1913 ascienden a 1.555 millones de dólares.

En este proceso se advierte que entre 1890 y 1900 la inversión en ferrocarriles disminuye paralelamente con las inversiones extranjeras. Sin embargo, el área sembrada se sigue extendiendo y también acelérase el ritmo de mejoramiento de los campos y mestización de los ganados. La expansión de líneas férreas fue un elemento fundamental para eliminar el secular aislamiento regional existente en el país y en la integración de un vasto mercado nacional. En cambio, no hubo inversiones en explotaciones agropecuarias; a los ingleses no les preocupaba el mercado interno. Casi un 10% se canalizó en actividades industriales, complementarias del agro. El ritmo creciente de las *inversiones agropecuarias* se sostiene hasta 1910, y desde entonces se nivelan constituyendo fundamentalmente en equipos y maquinarias para la tecnificación de la agricultura.

La inversión en los frigoríficos asegura la especialización del producto de acuerdo a lo que ellos necesitan, controlándose la materia prima desde la fuente de producción.

La construcción de ferrocarriles cuyo ritmo había disminuído volvió a adquirir gran fuerza entre 1904-05 y 1913, y en ese lapso se cubre la parte más importante de las instalaciones y el material rodante argentino. En lo que se refiere a comunicaciones, electricidad y servicios públicos, las inversiones son sensiblemente menores que para transportes, y sólo en 1910 alcanzan cifras de importancia que disminuyen con la Primera Guerra Mundial.

En síntesis: las citadas inversiones produjeron grandes beneficios a Inglaterra. Según los cálculos que se han hecho en 1900 las ganancias eran del 40% y en 1910 del 50%, lo que nos da una imagen “de país económicamente dependiente”.

Durante la guerra, las condiciones del mercado europeo de dinero indujeron al gobierno argentino a buscar auxilio financiero en los EE.UU., con lo cual comenzaron a establecerse relaciones económicas mucho más estrechas entre ambos países.

Si observamos la evolución de las inversiones extranjeras, podremos determinar claramente dos fases de auge y dos de receso. Las primeras se registran entre 1880-1889 y 1900-1913, mientras que las segundas se registran entre 1890-1899 y 1914-1922 siendo consecuencia, en un primer caso la crisis de 1890, y en el segundo caso, el impacto de la Primera Guerra Mundial.

Me propongo en este trabajo mostrar la actividad llevada a cabo por empresas de *capital francés* durante el período mencionado, y analizar su impacto en la economía argentina, ya que Francia es otro país que invirtió capitales en el nuestro y por estar poco investigado no se conocen demasiados datos.

Flujo de inversión extranjera por el período 1880-1922

Años	Millones de \$ oro (invers. extranjera)	(%) (Invers. bruta anual)	(%) (Ppal. país de origen)
80-89	805	s/datos	R.U. 90
90-99	240	s/datos	R.U. 30
1900-09	1.095	38	R.U. 45
1910-13	995	51	R.U. 47
1914-22	50	—	—

Fuente: Vernon S. Phelps, *The economic position of Argentina*, Philadelphia, 1938. p. 99. (9)

Este cuadro informativo nos permite comprobar que el período 1900-1914 es el que registra un mayor volumen de inversión, y que si bien Gran Bretaña mantiene su liderazgo, es menos acentuado que en el primer período (1880-1889). Además los siguientes datos nos permiten establecer una jerarquización de las inversiones según su procedencia.

Capital invertido por país de origen

<i>País de origen</i>	<i>Año 1910</i>		<i>Año 1913</i>	
	<i>% millones de \$ oro</i>		<i>% millones de \$ oro</i>	
<i>Gran Bretaña</i>	1.475	— 65%	1.928	59%
<i>Francia</i>	410	18%	475	15%
<i>Alemania</i>	200	9%	250	8%
<i>Otros países</i>	150	7%	557	17%

Fuente: Vernon S. Phelps, *The economic position of Argentina*, Philadelphia, 1938. p. 99. (10)

De estos datos podemos observar que las inversiones francesas ocupan un buen segundo lugar. No es demasiado material con el que contamos, pero a partir del *Tercer Censo Nacional* se puede trazar una imagen aproximada de la distribución sectorial de las inversiones francesas en Argentina.

Distribución sectorial del capital francés (1914)

<i>Rubros más importantes</i>	<i>Capital emitido en Francia (\$ oro)</i>	<i>Capital poseído por residentes en Francia (\$ oro)</i>
Sociedades de préstamos y construcciones	62.500.000	6.600.000
Ferrocarriles	37.500.000	1.750.000
Bancos	14.000.000	11.000.000
Seguros	7.000.000	2.500.000
Cervecerías	5.400.000	2.100.000
Electricidad	5.900.000	7.000.000

Fuente: República Argentina, *Tercer Censo Nacional*, Buenos Aires, 1917. Valores Mobiliarios.

Existen notables omisiones, particularmente en cuanto al lugar de residencia de los poseedores del capital, pero dejando de lado la inversión en títulos públicos, las empresas que absorbían mayor capital pueden agruparse, *según su importancia*, en los siguientes sectores:

1. Ferrocarriles y Puertos
2. Compañías de Tierras y Préstamos Hipotecarios
3. Bancos.

El capital de los Bancos se manejaba a través de dos entidades nacionales: el *Banco Francés del Río de la Plata* y el *Banco Español del Río de la Plata*. Recién a partir de 1912, con la creación del *Banque Française et Italienne pour l'Amérique du Sud*, comienza la inversión directa.

Se detalla a continuación la nómina de empresas argentinas con capital francés confeccionada por J. F. Ripppy.

Grandes empresas en las cuales fue invertido capital francés

1880-1914 (son empresas cuyos títulos estaban inscriptos en la Bolsa de París)

1. Ferrocarriles y puertos

- 1) Compagnie Générale des Chemins de Fer dans la Province de Santa Fe.
- 2) Compagnie Générale des Chemins de Fer dans la Province de Buenos Ayres.
- 3) Compagnie du Chemin de Fer Rosario a Puerto Belgrano.
- 4) Argentine Railway Company Limited.
- 5) Compagnie du Port de Rosario.
- 6) Puerto Comercial de Bahía Blanca.

2. Bancos

- 1) Banco Francés del Río de la Plata.
- 2) Banco Español del Río de la Plata.
- 3) Banco Popular Argentino.
- 4) Banco de El Hogar Argentino.
- 5) Banque Française et Italienne pour l'Amérique du Sud.

3. Compañías de Préstamos Hipotecarios

- 1) Banque Hypothécaire Franco-Argentine.
- 2) Caisse Hypothécaire Sud-Américaine.
- 3) Crédit Foncier Argentine.
- 4) Crédit Foncier de Buenos Ayres.
- 5) Crédit Foncier de Santa Fe.

- 6) Crédit Foncier du Nord Argentine.
- 7) Crédit Mutuelle Hypothécaire Sud-Américaine.
- 8) Crédit Territorial Sud-Américaine.

4. Otras Inversiones

- 1) Brasserie Argentine de Quilmes (cervecería).
- 2) Forestal Land, Timber and Railway Company Limited (quebrachales).
- 3) Hileret Compañía (azucarera).
- 4) Compañía de Gas de Rosario (aparentemente controlada por capital argentino).
- 5) Mines de Cuivre de Famatina.
- 6) Société anonyme de Terres et Domaines “La Patagonia”.

Fuente: J. Fred Rippy, “French Investment in Argentina and Brazil”, en *Political Science Quarterly*, volumen LXIV, december 1949, págs. 562-64.

Inversiones francesas en transportes

Las empresas que actuaban en el sector transportes son las que aparentemente absorbían mayor capital de origen francés. En este sector tan controlado por los capitales británicos, las empresas francesas eran las únicas entidades privadas de otro origen que tenían cierta importancia.

De las empresas antes mencionadas cuatro son ferroviarias y dos portuarias. Y por el momento podemos descartar de nuestro análisis el *Argentine Railway Company*, por ser un *holding* de corta duración, entonces nos quedan tres empresas ferroviarias todas conectadas con el puerto de Rosario, y el *Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano*, conectada también con Bahía Blanca.

En tales circunstancias las penurias financieras del Estado, a nivel nacional y provincial, favorecieron las iniciativas para enajenar las empresas ferroviarias estatales al sector privado (por ej., la provincia de Santa Fe hizo lo propio con los denominados “ferrocarriles a las colonias”).

Se llamó “ferrocarriles a las colonias” a la importante red que la provincia de Santa Fe había construido en su provincia y que desde allí se extendió hacia el Centro, el Oeste y el Norte de la misma. El contratista para la construcción fue la empresa de J. Meiggs y la casa Murrieta de Londres actúa como financista e intermediaria en el mercado colocando *bonos de deuda* provincial por un monto de & 3,2 millones entre 1882-1887. Cuando el gobierno de Santa Fe decidió la venta de sus ferrocarriles en 1888 la parte compradora fue la empresa *Compagnie Française des Chemins de Fer Argentines*. “... en su contrato la empresa se comprometió a rescatar a la par las emisiones en circulación y además adquirió la concesión que tenía la firma Portalis,

Carbonnier et Cie. para construir un ferrocarril entre San Cristóbal y Tucumán.(11) Asimismo, consiguió que el gobierno provincial le garantiza un rendimiento del 5 por ciento sobre el capital de \$oro 18.500 por un plazo de 55 años...” (12)

En 1890 la casa Murrieta quiebra en Londres y los derechos de la firma Portalis por una parte y de Fives-Lille, para la construcción y explotación de quebrachales del Norte de Santa Fe, se transfieren al Banque de Paris et Pays Bas y a la Banque de L'Union Parisienne, que emprendieron una importante expansión de la red.

En la provincia de Santa Fe, la zona de influencia de estos ferrocarriles fue eminentemente agrícola y debe tenerse presente que la consolidación de las colonias santafecinas permitió que la provincia fuera ya en 1895 la primera productora de cereales y lino, que su área sembrada fuera del 40% del total nacional y que el 50% del área sembrada con trigo estuviera localizada en Santa Fe. Cabe destacar que las inversiones francesas se extendieron junto con otras de origen alemán, belga y británico, a la Compañía de Tierras, Maderas y Ferrocarriles “La Forestal”, empresa constituida sobre la base de las tierras que había recibido Murrieta y que posteriormente habían pasado a la Sta. Fe Land, Co., también existieron estrechas vinculaciones con las firmas exportadoras Bunge y Born, Louis Dreyfus, Weil Hnos., la Compañía del Puerto de Rosario, del Banco Tornquist, las casas financieras privadas de Otto Bemberg, Benard y la Refinería Argentina de Azúcar. Estas empresas eran importantes clientes de los ferrocarriles de capital francés y los directores de las empresas ferroviarias integraron ya entre 1900-1914 los directorios de los bancos franceses mencionados.

De lo expuesto hasta aquí, llegamos a un primer interrogante, que me propongo resolver, y es si estas empresas estaban controladas por un mismo grupo o conjunto de grupos financieros. Del análisis profundo de la composición de los respectivos directorios comprobamos la presencia de directivos del Banque de Paris et des Pays Bas y del Banque de l'Union Parisienne en dos empresas: la Compagnie Française des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe y la Compagnie Générale des Chemins de Fer dans la Province de Buenos Ayres. En la primera prevalecen los representantes del Banque de Paris et des Pays Bas y en la segunda los de la Union Parisienne. Los comités locales de ambas compañías están integradas por Casimires de Bruyn y Rómulo Otamendi. En 1914 se incorpora al de la Compagnie Française des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe, el señor Henry Py, presidente del Banco Francés del Río de la Plata.

Por otra parte, en la Compagnie du Port de Rosario aparecen directores de dos firmas industriales: Jean y Georges Hersent (construcción) y Schneider (siderurgia del Creusot). Y la financiación se efectúa por intermedio del *Crédit Mobilier*.

Asimismo, la Compagnie de Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano aparece encabe-

zada por un directivo del Banque de Paris et Pays Bas y por Diego de Alvear, beneficiario original de la concesión y promotor de la sociedad. Como vocales figuran dos representantes de la Compagnie du Port de Rosario y otros dos importantes financistas, Otto Bemberg y Jarislowsky (de Bernard y Jarislowsky, París).

Mientras tanto la concesión del Puerto Comercial de Bahía Blanca fue adjudicada a Abel Pagnard, ex director de obras de la Compagnie du Port de Rosario, el que poco antes de morir la transfiere a la Régie Générale des Chemins de Fer et des Travaux Publics, firma que había construido ferrocarriles en China y puertos en Turquía.

Después de esta exposición surge evidente la existencia de lazos financieros entre todas estas empresas, bastante estrechos en algunos casos y más lejanos en otros.

Un segundo interrogante será el funcionamiento de conjunto para precisar qué clase de grupo formaban. Y para ello es necesario tener en cuenta la cronología con que se van incorporando a las operaciones:

Compagnie Française des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe: 1888

Compagnie Générale des Chemins de Fer dans la Province de Buenos Ayres: 1907-8

Compagnie de Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano: 1910-1912

Compagnie du Port de Rosario: 1903

Puerto Comercial de Bahía Blanca: 1914

Estas empresas utilizan vías de trocha angosta, mientras que la Compagnie de Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano usa de trocha ancha, con la expresa finalidad de empalmar con las líneas británicas que atravesaban la Provincia de Buenos Aires de este a oeste. El diseño de la línea se había hecho de tal manera que cualquier punto que atravesaba quedaba más cerca de Rosario o Bahía Blanca que de Buenos Aires, hacia donde confluían las líneas británicas. Allí radicaba su rol competitivo con dichas líneas y también, las causas de su fracaso. Resulta clara entonces su conexión con la Compagnie du Port de Rosario, que se veía beneficiada con un mayor aporte de cargas. En el otro extremo la Compagnie de Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano disponía de un puerto propio, que competía con el futuro Puerto Comercial de Bahía Blanca, ya proyectado pero aún sin construir. Cuando al poco tiempo ceda sus muelles al Estado nacional, va a prolongar sus líneas hasta el puerto Ingeniero White (británico) y no hacia el Puerto Comercial de Bahía Blanca.

En cuanto a la Compagnie Française des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe, disponía de un puerto propio cerca de Santa Fe, y durante mucho tiempo derivó tanta o más carga hacia él mismo que hacia el de Rosario.

La Compagnie Générale des Chemins de Fer dans la Province de Buenos Ayres, utilizó el

puerto de Rosario para su primera salida, pero al poco tiempo tuvo otras salidas alternativas por el Puerto de Madero y el Puerto de la Plata, además de sus puertos propios de San Pedro y Riachuelo. Más adelante, en 1913, se verificó un intento de asociación formal que involucraba a dos de estas empresas a través de un *holding* denominado Argentine Railway Company Limited, con sede en Maine, EE.UU. En este holding participan grupos de diverso origen: financieros de origen norteamericano: Ruhn, Loeb & Co.; de origen francés: Banque de Paris et des Pays Bas y Société Générale; de origen británico: Speyer Brothers y Schorieder & Co. y de origen belga: Staellerts y Lowenstein, de Bruselas.

El objetivo principal de esta sociedad era el de reunir bajo una misma dirección un conjunto de líneas situadas principalmente en el Norte, asegurando a la red una penetración efectiva en Buenos Aires, y ligarla a las otras líneas que el grupo controla o puede llegar a controlar en Paraguay, Uruguay y Brasil. En este último país funcionaba una empresa similar con participación francesa, el Brazil Railway Company. Lo integraban dos compañías francesas y cuatro británicas. Y ya en 1896 se había propuesto un proyecto similar, preparado por Fives, Lille et Compagnie y el Ferrocarril Central Córdoba, cuyo objetivo era unificar todas las líneas de traza angosta, inclusive las del Estado, reservándose para el Gobierno nacional una participación accionaria del 25% y la presidencia del directorio. Este proyecto fue rechazado en las cámaras legislativas.

El Argentine Railway Company Limited, tampoco tuvo buena suerte, porque ante el impacto de la Primera Guerra Mundial se disolvió antes de empezar a operar; pero aceleró la fusión del Ferrocarril Córdoba y Rosario con el Ferrocarril Central Córdoba. Provocó una petición del Ferrocarril Central Argentino al Gobierno para comprar las líneas al norte de Tucumán, ante el temor de que lo hiciera antes el Argentine Railway Company Limited. En realidad, los integrantes de este *holding* eran de empresas británicas, o francesas, de mediano o pequeño tamaño, que operaban en regiones relativamente marginales y pugnaban por tener una mayor participación en el negocio de los ferrocarriles.

Y la distribución del negocio ferroviario entre los distintos grupos de empresas queda de manifiesto de acuerdo a los siguientes datos:

EXTENSION APROXIMADA DE LAS VIAS FERREAS

— 1914 —

<i>Empresas</i>	<i>Extensión (km)</i>	<i>Participación (%)</i>
F.C. Central Argentino, F.C. Buenos Aires al Pacífico, F.C. Oeste y F.C. Gran Sud	20.500	62
Demás empresas británicas	4.000	12
Empresas francesas	4.000	12
Empresas estatales	4.500	14

Fuente: Ricardo M. Ortiz, *Historia económica de la Argentina*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1974, págs. 603-606.

Las cuatro empresas del primer grupo controlaban más del 70% de la extensión correspondiente a los ferrocarriles privados, el 75% del capital, el 70,5% del tráfico de pasajeros y el 71,5% del tráfico de cargas.

Consultando nuevamente el Tercer Censo Nacional, podemos apreciar que dentro del grupo de empresas francesas la magnitud y la rentabilidad eran distintas:

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS FRANCESAS

— 1913 —

	<i>Empresas</i>		
	<i>CFSF</i>	<i>CGBA</i>	<i>CRPB</i>
Longitud (km)	1.920	1.267	798
Locomotoras (unidades)	160	104	45
Vagones (unidades)	5.604	2.556	1.000
Coches (unidades)	147	98	50
Producto bruto (miles de \$oro)	6.104	3.287	1.068
Producto neto (miles de \$oro)	2.427	862	252
Capital (miles de \$oro)	59.241	45.000	37.500

Fuente: República Argentina, Tercer Censo Nacional, Ferrocarriles, Buenos Aires, 1917.

Queda demostrado con estos datos la preponderancia alcanzada por la CFSF, como

también el pobre desempeño de la CRPB.

Trataré de analizar con un poco más de profundidad el desempeño de la *Compagnie Française des Chemins de la Province de Santa Fe*.

Es la empresa francesa más antigua en la Argentina. Se introduce en un sector donde las únicas compañías extranjeras eran de capitales británicos.

Su origen se remonta a una ley de la provincia de Santa Fe sancionada el 3/11/1882, que autorizaba al Gobierno a contratar por su cuenta un ferrocarril que, partiendo del puerto de Santa Fe, se dirigiera hacia el norte, pasando por las colonias principales, de trocha angosta igual que el Central Norte, con el fin de establecer empalmes.

Según Ortiz, este ferrocarril era necesario para resolver los problemas de comunicación fluvial existentes al norte de Rosario, por el hecho de que “el cauce principal del Paraná se aleja decididamente de la costa occidental y se apoya sobre la de Entre Ríos y Corrientes. Se trataría de brindar una salida a la producción de la zona centro y norte de la provincia, ya que la única comunicada con Rosario hasta ese momento era la zona sur. Sin embargo, los primeros tramos del ferrocarril no se destinaron a enlazar aquellas zonas con Rosario sino a unir la ciudad de Santa Fe con su *hinterland* de colonias agrícolas, establecidas desde hacía ya muchos años. (13)

La concesión original fue otorgada por el Gobierno en 1882 a John Meiggs e Hijos, de Londres; y la explotación quedó a cargo de la Provincia. Esta fue la primera de una serie que requirió la construcción de 508 millas (815 km) de vías. En esta primera etapa quedan definidas dos direcciones: una hasta San Cristóbal en el centro-norte de la provincia, desde donde se apuntaba a la comunicación con Santiago del Estero; y otra a Gálvez, donde se empalmaba con el Ferrocarril Central Argentino, que a su vez cubría el tráfico del sur santafecino.

El 31/5/1887 se firma un convenio con Portalis, Carbonnier Fils et Compagnie para transferirles el denominado Ferrocarril de Santa Fe a las Colonias. La concesión fue adquirida en 1888 por una compañía francesa conocida como Compagnie Fives-Lille, que la transfirió a la empresa que construyó la línea más tarde en el mismo año. El sistema se amplió y llevó al distrito una gran población inmigrante.(14)

Un sistema de 164 millas de longitud bajo el nombre de Ferrocarril de Santa Fe y Colonias incluiría líneas entre Santa Fe y San Cristóbal, Santa Fe y San Carlos Sur, y Santa Fe y Colastiné. Otro tendría 345 millas de longitud, incluyendo las colonias del Oeste y las centrales del Ferrocarril de Santa Fe y el Ferrocarril de Santa Fe a Reconquista, quedando habilitadas nuevas secciones que permitían definir una línea principal, de norte a sur, paralela al río Paraná (Rosario-Santa Fe-Colonia San Justo) y el ramal que llegaba a San Francisco, en la frontera

con Córdoba.

Antes de la terminación de estas líneas, el gobernador de Santa Fe, por contrato concertado el 12/10/1888, otorgó a la Compagnie Fives Lille, por un período de 55 años, el derecho de explotar las 508 millas de ferrocarriles, de las cuales 306 estaban ya en funcionamiento, y el resto incluyendo las líneas de Colastiné a Rincón y de Santa Fe a Reconquista (unas 200 millas) estaban en construcción; la terminación de las mismas se dejó a cargo de la Provincia.

La Compagnie Fives-Lille acordó con el Gobierno provincial tender una nueva línea de 310 millas, pero este contrato fue transferido el mismo año a la Compagnie Française des Chemins de Fer de la provincia de Santa Fe. La construcción, sin embargo, fue realizada por la Compagnie Fives-Lille bajo contrato con la nueva empresa. En 1892 la nueva línea queda abierta al tráfico. Pero esta etapa expansiva se interrumpe ese mismo año, debido a la crisis financiera que desde 1890 asolaba al país. La compañía pasó varios años de dificultades financieras agravadas por la imposibilidad de recibir del Gobierno provincial las garantías por intereses; y con el Gobierno nacional, porque mientras la empresa reclamaba el pago de las garantías previstas por el contrato, que se habían dejado de abonar por el impacto de la crisis, la parte oficial deseaba rescindir dicha cláusula cuanto antes, política que venía siguiendo con todos los ferrocarriles privados. La solución arbitraria mediante el convenio del 18/1.1896 con el Gobierno provincial, disponía el cese de la garantía y la transferencia en propiedad de las líneas explotadas hasta el momento en arriendo; asimismo, la empresa ferroviaria obtenía en propiedad el puerto de Colastiné, comprometiéndose a efectuar trabajos de ampliación de sus muelles e instalaciones. Dichas obras se concluyeron hacia fin de siglo.

Como el Estado nacional se hizo cargo de todas las deudas provinciales, dicho convenio debía ser ratificado para su puesta en vigencia, lo que se hizo en 1900. Hasta ese momento la longitud de las líneas tan sólo había aumentado 5 km (de 1.306 km en 1893 a 1.311 km en 1899) y el capital se había mantenido en \$oro 29.250.720. La rentabilidad se mantenía inferior al 1% lo cual, al menos en parte, se podría atribuir a la crisis que se desata en la agricultura de Santa Fe en aquellos años, por su repercusión en el tráfico.

A partir de 1900 comienza un proceso de expansión ininterrumpida hasta 1914.(15) Por eso una negociación solucionó todas estas dificultades en 1900 y la Compañía pudo recobrar y acometer nuevas extensiones y mejoras. Además de su sistema del puerto de San Pedro y de varios depósitos, la Compañía poseía un bosque en el Chaco, de 62.500 ha., adquirido a un costo de 1.196.000 francos, del cual se obtenían todos los durmientes de quebracho necesarios para sus líneas. Los cereales y el quebracho, que eran transportados a los puertos de embarque, y en particular a Colastiné, procedían en su mayor parte de las regiones servidas por las líneas de la

compañía. El puerto de Colastiné, sobre el río Paraná, estaba en posesión de la empresa ferroviaria. Las exportaciones por el puerto de Colastiné eran crecientes. La Asamblea de accionistas en 1900 decide ampliar el capital con una emisión de obligaciones por \$ oro 9.170.000 al 3% de interés. En agosto de 1901 se solicita autorización para construir tres nuevos ramales, de los cuales se van a efectivizar finalmente dos, ambos fuera de territorio santafecino.

Las dársenas del puerto de Colastiné estaban protegidas y podían acomodar a 15 grandes buques a la vez y la estación marítima abarcaba 10 millas de líneas. La compañía construyó en sus vecindades un depósito con capacidad para unos 26.000 pies cúbicos y una superficie de alrededor de 165.000 pies cuadrados, que estaba a disposición de los embarcadores para almacenar troncos de quebrachos. Las grandes firmas exportadoras de cereales habían establecido también allí grandes depósitos. Desde el primer establecimiento de la compañía hasta el 30.6.1910, las cuentas mostraron un gasto de dólares 7.764.480. Las acciones se cotizaban en la Bolsa de París, y los bonos con intereses del 3 y 4 1/2% anual se cotizaban en París y Londres.

A comienzos de siglo uno de los principales emprendimientos fue el ramal de Villa María. Allí empalmaría con las vías del Ferrocarril Andino (estatal) y canalizaría su tráfico hacia los puertos de Santa Fe y Rosario. Así mismo captaría la producción de una importante región cerealera. En 1904 se autoriza su prolongación hasta la ciudad de Córdoba, pasando por la Villa del Rosario. En 1906 la Compañía anuncia su inminente construcción y en esas circunstancias obtiene del gobierno provincial una eximición del pago de impuestos de contribución directa por quince años. Dada la congestión de líneas férreas en las proximidades de la capital cordobesa la referida prolongación nunca se terminó; sólo se construye una sección, de Pozos del Molle a Carrilobo.

El otro gran emprendimiento fue el ramal al Chaco. Era en realidad una prolongación de la línea principal que llegaba entonces hasta la localidad de La Sabana. En 1904 se autoriza su continuación hasta el puerto de Barranqueras a los efectos de canalizar por el mismo la producción azucarera y forestal que se desarrollaba en la región. La inauguración se efectúa en una ceremonia el 19.5.1907 con asistencia de los gobernadores de la provincia de Santa Fe y Chaco, del Ministro de Obras Públicas de la Nación y de un representante de la Compagnie Générale des Chemins de Fer dans la Province de Buenos Ayres. Se pone de relieve el considerable ahorro de tiempo que significaría este servicio, cubriendo en 33 horas una distancia que demoraba 5 ó 6 días por vía fluvial. En 1910 se decide desprender dos ramales de esta línea: uno desde la localidad de Charadai, en el sur del Chaco hacia el oeste; y otro desde General Obligado hasta un punto sobre el río Pilcomayo, frente a la ciudad de Asunción. Este último nunca se llegó a emprender. La

construcción de líneas alcanza su mayor intensidad entre 1902 y 1907, en que pasa de 1.311 a 1.752 km. En este lapso el capital invertido crece de \$ oro 31.738.624 a 39.726.829, para continuar aumentando en los años subsiguientes. La rentabilidad mejora considerablemente hasta alcanzar su máximo en 1910, con el 5,79% luego de lo cual se estabiliza. Examinando los resultados de la explotación se observan bajas en la rentabilidad para los años 1905, 1907, 1912, que se deberían a un incremento de gastos más que a una disminución del tráfico. Este incremento de gastos coincide con las fechas de habilitación de importantes tramos. El aumento de tráfico que éstos proporcionaban no compensaban, por lo menos inicialmente, los costos de la operación que acarrearán. el aumento de gastos no se debería atribuir solamente a problemas organizativos, sino también a factores de índole climática, tanto más importantes a medida que las líneas se internaban en el Chaco.

En el siguiente cuadro se tratará de resumir *los resultados de la explotación*:

<i>Año</i>	<i>Long. Km.</i>	<i>Prod. bruto</i> <i>(\$ oro)</i>	<i>Gastos</i> <i>(\$ oro)</i>	<i>Utilidades</i> <i>(\$ oro)</i>	<i>Capit. Invertido</i> <i>(\$ oro)</i>
1.893	1.306	847.547	771.463	76.463	29.250.720
1.899	1.311	1.898.799	1.447.453	451.346	29.250.720
1.901	1.311	2.226.407	1.243.672	982.735	29.250.720
1.903	1.311	2.693.498	1.405.238	1.288.260	31.868.605
1.904	1.502	3.389.535	1.798.392	1.591.143	31.868.605
1.905	1.502	3.606.932	2.069.171	1.537.761	34.666.829
1.907	1.752	4.399.566	3.207.751	1.191.815	39.726.829
1.909	1.752	5.584.342	3.593.055	1.991.287	37.438.532
1.910	1.752	5.696.028	3.436.341	2.259.687	39.043.818
1.911	1.752	5.958.493	3.593.012	2.365.481	41.014.482
1.912	1.880	5.972.039	3.919.469	2.052.570	44.619.386
1.913	1.920	6.204.324	3.777.174	2.427.150	48.340.879
1.914	1.947	4.666.113	3.198.728	1.467.385	51.254.238

Fuente: Francisco Barrés, "Historia del Ferrocarril de Santa Fe", en *Revista del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, Buenos Aires, julio-diciembre de 1942.

Es bueno también analizar las relaciones mantenidas por la Compagnie Française des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe con las autoridades públicas. Y es de remarcar una contraposición de las posiciones adoptadas por dicha Compañía y por las autoridades públicas.

Ya anunciamos la concesión de 1888 y su renegociación en 1896 y 1900, debemos precisar algunas consideraciones más.

La construcción del ferrocarril bajo administración estatal se había financiado mediante la emisión de títulos en Londres, colocados por la casa Murrieta de la siguiente manera:

Financiación del ferrocarril de Santa Fe a las colonias:

<i>Objeto de la emisión</i>	<i>Año de la emis.</i>	<i>Interés (%)</i>	<i>Tipo de emis. (%)</i>	<i>Monto de las obligaciones (dólares)</i>
Colonias al Norte	1884	5	80 1/2	385.000
Colonias al Norte (ext.)	1885	5	81 1/2	694.000
Colonias al Centro y Oeste	1887	5	84 1/2	929.400
Ramal a Reconquista	1887	5	86	1.261.700
Total				3.270.000

Fuente: Eduardo Zalduendo, *Libras y Rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles*, Buenos Aires, El Coloquio, 1975, pág. 411.

Por el contrato del 19.9. 1888, la Compañía se hacía cargo del servicio de esta deuda, comprometiéndose a rescatar los dos primeros empréstitos (dólares 1.079.500) en cuatro meses y los restantes en un año. Cuando se efectúa la primera renegociación (1896) acababa de rescatarse la primera parte. El resto se negocia con los tenedores británicos mediante el concordato del 30.6.1892, que establece que el servicio del 5% anual sería reemplazado por un porcentaje de los beneficios resultantes en cada ejercicio. No obstante el incumplimiento de los compromisos financieros estipulados originariamente, el Estado concluye un acuerdo favorable para la Compañía, no sólo por la entrega en propiedad de las líneas arrendadas, sino por la entrega de \$ oro 4.874.6000 en títulos públicos.

En 1902, el gobernador de Santa Fe presenta en la Legislatura un proyecto para construir y explotar por cuenta del Estado, un puerto comercial en Santa Fe, a un costo de \$ oro 5.000.000. Esto ocasionaría un serio perjuicio a la Compagnie de Chemins de Santa Fe, que operaba su puerto propio en Colastiné, a 12 km. de distancia. Hasta ese momento Santa Fe sólo disponía de “un

pequeño embarcadero para pasajeros de Paraná y embarcaciones de vela, que practicaban comercio de frutos”. En cuanto al puerto de Colastiné, “estaba emplazado sobre terrenos fangosos e inundables.” Durante las crecidas periódicas del río Paraná, el acceso quedaba interrumpido, incluso para su línea férrea; era preciso suspender las actividades precisamente en una época del año en que adquirirían la mayor intensidad. Las operaciones se realizaban en la forma más rudimentaria, ocasionando deterioros a las mercaderías, constituídas particularmente por cereales y rollizos.

Ya había habido un intento de construir un puerto de ultramar en Santa Fe a fines de la década de 1880, pero no pudo realizarse por la crisis de 1890.

Al presentarse este nuevo proyecto, la Compagnie de Chemins de Fer de Santa Fe intenta anularlo oponiéndole otro para ampliar el puerto de Colastiné a un costo de \$ oro 500.000. A continuación se inician las negociaciones, con participación del gobierno nacional, que desembocan en un acuerdo provisorio en diciembre de 1902, cuyas condiciones favorecían a la Compagnie de Chemins de Fer de Santa Fe:

1. La construcción del nuevo puerto de Santa Fe y la ampliación del de Colastiné quedaban a cargo de la Compagnie de Chemins de Fer de Santa Fe.
2. La administración de ambos puertos quedaba también en manos de la compañía.
3. Los gastos se repartirían entre el gobierno nacional (25%), el gobierno provincial (25%) y la compañía mencionada (50%).
4. Los beneficios se distribuirían en la misma proporción que los gastos.

Este acuerdo es remitido al gobierno nacional, donde recibe fuertes críticas y queda postergado para el siguiente período de sesiones. Las esperanzas de obtener su aprobación se diluyen y nuevamente el gobierno provincial emprende la iniciativa. En setiembre de 1903 reanuda las gestiones ante el Ministerio de Obras Públicas y en noviembre del mismo año obtiene la autorización para construir y explotar el puerto de Santa Fe, siempre que sus tarifas no excedieran a las del puerto de Rosario. El gobierno nacional concede un préstamo de \$ oro. 500.000 y compromete una participación en los costos de hasta \$ oro 2.500.000.

Otra cuestión que se plantea por la misma época se refiere a la decisión del Ferrocarril Central Norte (estatal) de extender sus líneas desde San Cristóbal a Santa Fe. Esta decisión perjudicaba a la Compagnie de Fer de Santa Fe, por cuanto hasta ese momento la línea de Tucumán-San Cristóbal debía desembocar necesariamente en las de la primera para tener acceso a los puertos fluviales. Ante esta situación, la compagnie de Santa Fe ofrece en venta el ramal Gálvez-Lehmann-San Cristóbal. De esta manera se desprendía de una línea poco rentable y llevaba al

Ferrocarril Central Norte a dar un enorme rodeo para acceder a Santa Fe, mientras que la Compagnie mantendría para sí la línea Santa Fe-Nelson-San Cristóbal, más directa y competitiva. Incluso esto llevaría el tráfico del Ferrocarril Central Norte a desviarse hacia Rosario por las vías de la Compagnie de Santa Fe.

Finalmente la propuesta fue rechazada aduciéndose que su formulación fue tardía y que resultaba poco ventajosa por el elevado precio que se pedía. No obstante el mismo, resultaba notablemente inferior al fijado por el Estado en 1888 para la determinación de los dividendos garantidos.

Como podemos apreciar por los resultados de la explotación, el cobro de las garantías asumía para los inversores una importancia vital a los efectos de mantener en pie el esquema financiero sobre el que habían montado sus negocios. Sin embargo, la crisis de 1890, al colocar a los gobiernos nacional y provinciales en un estado de completa insolvencia, impidió que los inversores pudieran recurrir a este mecanismo. Esto dio lugar a un complejo proceso de negociaciones, en que las distintas partes involucradas en las inversiones intentaron liquidar sus pérdidas al menor costo posible.

Ante esta situación, y el fracaso de su intento de obtener un lote adicional de títulos, los inversores adoptaron la decisión de suspender los servicios financieros afectados a la garantía. Como esto involucraba a los empréstitos provinciales de *Murrieta* aún en circulación, se llegó a una situación muy compleja en la que los inversores franceses reclamaban al gobierno el pago de la garantía, el gobierno reclamaba a los inversores el pago del servicio de los empréstitos provinciales, y los tenedores ingleses de esos títulos demandaban a ambos por los intereses caídos. Además, como el crédito exterior del gobierno provincial había virtualmente desaparecido, no se podía recurrir al expediente de una nueva emisión que saldara los intereses de las anteriores.

La situación pareció destrabarse en 1892 cuando el gobierno nacional decidió concurrir en apoyo del de Santa Fe, y los franceses accedieron a hacerse cargo del arreglo con los tenedores ingleses. Por el contrato del 29 de septiembre el grupo francés obtenía la propiedad “absoluta y definitiva” de toda la red, incluso de la parte hipotecada por los empréstitos ingleses, a cambio de su renuncia a las garantías y su compromiso de reembolsar los empréstitos pendientes. En realidad, esta última condición ya figuraba en el contrato de concesión, según el cual los inversores debían haber completado el rescate de los títulos en octubre de 1891. Por su parte el gobierno

nacional aportaba al grupo francés \$ 3.000.000 de títulos 6% del empréstito Morgan (con garantía de las aduanas nacionales) en reemplazo de los títulos provinciales recibidos en 1890. (16)

Las condiciones no fueron muy bien recibidas en la legislatura cuando se debatió el contrato, y si bien éste fue aprobado, se incluyó una cláusula para el caso de que fracasara, que propiciaba como alternativa la retención de las líneas en manos de la provincia y la entrega a los inversores franceses de una cantidad menor de títulos. Sin duda los terratenientes santafecinos veían esfumarse con esta operación el proyecto de una red de transportes con tarifas de fomento, más bajas que las de las líneas particulares.

De todos modos, el convenio quedó en suspenso porque el grupo francés no logró el consentimiento de los tenedores ingleses, que se negaron a cancelar sus títulos contra la transferencia de los bonos nacionales. En esos momentos las cotizaciones de los títulos santafecinos en Londres llegaban a su mínima expresión, por debajo del 20% de su valor nominal. Desde principios de 1892, en que se produjo la quiebra de Murrieta, registraban una continua caída, mientras los demás valores argentinos evidenciaban una tímida recuperación. El grupo francés seguramente entendía que esta circunstancia debía llevar a sus tenedores a reducir el nivel de aspiraciones.

Al tiempo los inversores franceses reanudaron sus negociaciones con los tenedores ingleses para regularizar la situación del *FCSF*. En enero de 1896 lograron ratificar el convenio de 1892 con el consentimiento de los tenedores ingleses. Sin embargo, su ejecución quedó bloqueada por la negativa del gobierno nacional a aportar los títulos Morgan originalmente convenidos. Debían transcurrir más de tres años para que reviera su posición, lo que se produjo tras el ascenso de la administración Roca, que procuraba concluir con todas las cuestiones pendientes para estimular una nueva oleada de inversiones extranjeras. En 1899 el *FCSF* era una de las pocas compañías cuya situación seguía sin regularizar. Por entonces, también debieron haber incidido en favor de una rápida solución las presiones del gobierno provincial, que se veía comprometido por un fallo desfavorable en el litigio entablado en 1894 por los tenedores ingleses. Igualmente interesado estaba el grupo francés, que deseaba llegar a un arreglo para poner en marcha nuevos planes de inversión, en vista de la favorable evolución de la compañía en los últimos años.

En efecto, en el período 1897/99 los resultados de la explotación fueron notoriamente superiores a los años anteriores. El promedio de los ingresos brutos fue un 62% superior al del período 1893-95 y el aumento fue aún mayor en el caso de los beneficios, del 127,3%. En materia de tráfico, la red del *FCSF* consolidó en esos años sus caracteres definitivos: el tráfico forestal siguió creciendo, hasta constituirse en el principal componente de la carga total, con el 45,8% .

Quizás lo más significativo fue que los progresos más grandes correspondieron a las líneas más nuevas y distantes de la cabecera, tanto en el área forestal como en la cerealera. Esto era un índice elocuente de que el desarrollo del tráfico podía deparar todavía mejores resultados de explotación. Por otra parte, esas líneas, que en un caso se extendían hasta la frontera con el territorio nacional del Chaco y en otro hasta la frontera con Córdoba, tenían por delante grandes áreas sin explotar que podían constituir el objetivo de futuras ampliaciones de la red. (17)

El desarrollo del tráfico contribuyó asimismo a reducir la incidencia de los gastos de explotación, cuyo coeficiente bajó a un promedio del 80,3% para el trienio, y 75,5% para 1899. Este descenso fue más marcado en los rubros de movimiento de trenes y dirección, lo que significa que se pudo atender el mayor tráfico con un mejor aprovechamiento de la misma estructura administrativa y operativa. A su vez, este menor coeficiente de gastos operativos permitió a los inversores incrementar fuertemente los gastos de mantenimiento de vías y del tren rodante, que venían siendo postergados desde hacía varios años por la escasez de recursos.

Este mayor interés de los inversores por la mejora del estado de la red se advierte también en su política de distribución de beneficios. En el período 1897-99, en que los beneficios de la explotación acumulados representaron un 5,6% del capital en obligaciones, los inversores repartieron sólo un 30% de los mismos a sus tenedores. Con los beneficios reinvertidos emprendieron diversas obras de mejora, la ampliación del puerto propio de Colastiné y la adquisición de nuevo material rodante.

El contrato con Santa Fe tenía las mismas características que el de 1892. Los inversores recibían en propiedad perpetua la totalidad de las líneas y tomaban a su cargo el rescate de los empréstitos en poder de los tenedores ingleses. Asimismo, recibían del gobierno nacional unos \$ 4.875.000 oro en títulos de 4% , en vez de los \$3.000.000 en bonos de 6% que se habían convenido en 1892. Por el contrato con los tenedores ingleses les transferían esos títulos nacionales junto con otros \$ 3.170.000 en nuevas obligaciones de 3% de la compañía francesa. De tal manera, los tenedores ingleses recibían en total nuevos títulos por el 74% del valor de los empréstitos que tenían en cartera, aunque en términos de intereses esos nuevos títulos les reportaban sólo el 53% de lo que percibían antiguamente.

Este arreglo puede calificarse como satisfactorio para los tenedores ingleses, si tenemos en cuenta la debilidad de su posición. Los empréstitos que mantenían en cartera tenían una muy baja cotización (en enero de 1899 era del 34% y un año antes, del 22%). La antigua casa emisora (*Murrieta*) había quebrado y no jugaba ya ningún papel en la captación de capitales para la Ar-

gentina que hubiera permitido exigir un tratamiento especial. Finalmente, las líneas hipotecadas contra los empréstitos eran meros retazos de la red principal, y su posesión no ofrecía otra ventaja que la de ser una herramienta de presión sobre el grupo francés.

Más satisfactorio resultaba el arreglo para el grupo francés, que obtenía la propiedad perpetua de toda la red, aunque sólo había aportado el 60% del capital invertido en la misma. Además concretaba el retiro de los tenedores ingleses utilizando mayormente títulos del gobierno nacional. De tal manera, la operación implicaba un gravamen equivalente al 22% de los beneficios de la compañía en 1899, y con perspectivas de reducirse a medida que los resultados de la explotación continuaran mejorando. Por otra parte el retiro de los títulos ingleses implicaba una verdadera deflación del capital, que quedaba reducida a una cifra más cercana a la efectivamente gastada en obras, y más adecuada para obtener una rentabilidad atractiva en un plazo más corto.

Entre 1900 y 1914 tuvo lugar el período de mayor desarrollo de la red ferroviaria argentina. Las nuevas construcciones ascendieron a unos 17.000 kilómetros, superando las de la década de 1880, y se localizaron ante todo en la región pampeana, especialmente en la provincia de Buenos Aires. Este crecimiento, que se verificó en su mayor parte entre 1907 y 1914, ha sido explicado en la interpretación clásica de Ricardo Ortíz como una consecuencia global de la ley Emilio Mitre, sancionada en el primero de los años citados. Dicha ley, al modificar las normas vigentes en un sentido favorable a los grupos extranjeros, habría desencadenado el auge de las inversiones, que estuvo protagonizado por los grupos británicos establecidos en la provincia de Buenos Aires.

En el presente trabajo se plantea la necesidad de revisar esta hipótesis, profundizando en las peculiaridades que presentó el proceso. Por un lado, no se puede omitir la incidencia del rápido desarrollo agrícola de principios de siglo, como uno de los factores que estimularon a los grupos inversores a tomar sus decisiones. Por lo que concierne a la Ley Mitre, su papel debe reconsiderarse a la luz de ciertos elementos hasta ahora insuficientemente valorados: la puja entre la elite terrateniente y las grandes compañías británicas, y la competencia que éstas afrontaron por parte de nuevos grupos inversores.

En efecto, uno de los aspectos más novedosos y menos estudiados ha sido la introducción en la región pampeana de diversos grupos, principalmente de origen francés, que intentaron disputar a los británicos sus más importantes zonas de influencia. La expansión de estos grupos franceses, en su aspecto más general, puede entenderse en el contexto de la notable ampliación de operaciones que se venía registrando en el mercado financiero de París, potenciado por la disponibi-

lidad de fondos a más bajo costo que los de Londres. Sin embargo, su orientación hacia el sector ferroviario y a la región pampeana en particular solo se puede comprender en relación con los graves conflictos que enfrentaron a la élite local con las grandes compañías británicas.

Estos conflictos, centrados en torno a las tarifas ferroviarias, se agudizaron a raíz del proceso de fusión de las compañías, que implicaba el alza de los fletes en aquellas áreas hasta entonces beneficiadas por la competencia. El caso más importante ocurrió en 1902, por la fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, realizada con el objeto de eludir el vencimiento de las franquicias aduaneras. Las respuestas de las autoridades, además de bloquear legalmente la operación, se orientó a reintroducir la competencia, favoreciendo la entrada de nuevos grupos que construyeran las denominadas “líneas económicas” de trocha angosta.

Al igual que en el ciclo 1881-1900, los grupos franceses que intervinieron estuvieron conformados por una alianza entre importantes bancos de París y grandes firmas metalúrgicas dedicadas a la fabricación de material ferroviario. Uno de ellos, constituido por el banco de negocios *Paribas* y la metalúrgica *Fives Lille*, controlaba la única compañía francesa sobreviviente de la crisis de 1890: el Ferrocarril Provincial de Santa Fe (FCPSF). Su estrategia se basó en la prolongación de sus líneas más rentables, entre las cuales la de San Francisco a Villa María constituyó la primera de las nuevas inversiones francesas en la región pampeana. Al irrumpir en una zona carente de ferrocarriles, pero situada en el radio de proyección del Central Argentino, el proyecto encontró rápida aceptación en las autoridades locales.

El segundo grupo, conformado por otro importante banco de negocios *Union parisienne*, la metalúrgica *Batignolles* e intereses argentino-belgas (como Bunge y Born), constituyó a principios de 1905 la Compañía General de Ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires (FCGBA). Fue el proyecto más ambicioso, pues comprendía la construcción de una red de 3.000 kilómetros que uniría Buenos Aires con Rosario, Bahía Blanca y el centro y oeste bonaerenses, penetrando en las áreas de influencia de las compañías británicas del Central Argentino, Oeste y Sud.

El tercer grupo, que constituyó a fines de 1906 la compañía del Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano (FCRPB), configuraba una alianza más heterogénea. Incluía a Diego de Alvear, titular de la concesión obtenida en 1903, Bemberg, Dreyfus, la constructora *Hersent* (concesionaria del puerto de Rosario) y sus socios, los banqueros *Bénard & Jarislowsky*, así como la metalúrgica *Batignolles* y el propio banco *Paribas*. El proyecto era el más riesgoso: buscaba sustraer a las compañías británicas el tráfico del oeste y sur bonaerenses, mediante una línea norte sur de 800 kilómetros con terminales en Rosario y Bahía Blanca, situados a menor distancia que Buenos

Aires.

Los grupos franceses basaron la financiación de sus inversiones en la colocación de obligaciones entre el público ahorrista. Estos títulos, de interés fijo y sin derecho a voto, les brindaban la posibilidad de asegurarse el control accionario de las compañías con un mínimo de fondos propios. Así se lanzaron 25 millones de pesos oro en obligaciones del *FCRPB*, 35 millones del *FCG-BA* y casi 40 millones del *FCPSF*, en tanto el monto efectivamente integrado de las acciones fue inferior a los dos millones. Más tarde, sin embargo, los grupos del *FCRPB* y *FCG-BA* debieron recurrir a una mayor inmovilización de sus propios recursos, ante la insuficiencia del producto de la explotación en relación al servicio demandado por las obligaciones. El capital accionario llegó así a los 7.5 y 10 millones, respectivamente.

La colocación de las obligaciones constituyó la principal fuente de beneficios de los banqueros participantes en los grupos inversores, que obtuvieron un margen de ganancias variable de acuerdo al precio en que las lograron colocar: inferior al 5% en el caso del grupo *Union Parisienne*, que no logró remontar la cotización de las obligaciones más allá del 90% de su valor nominal, y superior en los otros dos, que lograron cotizarlas casi a la par. Esto se debió a que las del *FCRPB* pagaban un interés más alto (5% en vez de 4 1/2 anual) y a que las del *FCPSF* se consideraban mejor garantidas por los altos rendimientos de la explotación.

A su vez, las sumas invertidas en materiales proporcionaron la principal fuente de beneficios de las firmas industriales participantes. Se puede estimar que esas sumas representaron el 50% de la inversión efectiva (15.5 millones de pesos oro en el *FCG-BA* y 12.5 millones en el *FCRPB*) y constituyeron un mercado casi totalmente reservado a la industria francesa. Además *Hersent* tuvo a su cargo las obras de Puerto Belgrano, por otros 3.15 millones.

La primera inversión en llevarse a cabo fue del pequeño ramal del *FCPSF* a Villa María (163 kilómetros). También en el caso del *FCRPB*, cuyas obras se inauguraron en 1907, la fase de terminación adoleció de gran lentitud y la apertura oficial se demoró hasta 1912.

La desaceleración de estas dos últimas inversiones estuvo vinculada con el cambio de las condiciones iniciales en que se había gestado, que significó una merma en las áreas de influencias proyectadas y, consecuentemente, en los resultados de la explotación.

Hacia fines de 1907 las fracciones más influyentes de la élite, satisfechas con la competencia introducida por las nuevas compañías, buscaron un acuerdo con los grupos británicos más poderosos que permitiera alentar al máximo el ingreso de capitales extranjeros en el sector. Como parte de ese acuerdo el gobierno sancionó la ley Mitre, que concedía una prórroga generalizada de

las franquicias aduaneras, y se bloqueó la situación de los “ferrocarriles fusionados”. Subsecuentemente transfirió a ese grupo la única línea estatal que penetraba en su zona de influencia (el Ferrocarril Andino) y autorizó a éste y otros grupos británicos un gran número de ramales, que les permitieron responder a la intrusión de las compañías rivales.

En el caso de FCGBA, los nuevos ramales del Ferrocarril Oeste así como proyectos inicialmente competitivos con los grandes grupos (ferrocarriles Midland y La Plata-Meridiano V), redujeron sensiblemente la zona de influencia de sus líneas del oeste (a Villegas y Soliqueló). Asimismo, los nuevos ramales del Ferrocarril Sud obstruyeron el acceso a su línea proyectada hacia Azul y Bahía Blanca. Sólo la de Rosario llegó a tener hacia 1912/13 un rendimiento elevado (6.200 pesos oro por kilómetro), que le permitió ocupar el segundo puesto en el tráfico nacional maicero. De todos modos, el producto neto total resultó insuficiente para atender el servicio de las obligaciones, que se debieron abonar en su mayor parte con los fondos destinados a la construcción.

Más dramático fue sin duda el fracaso del FCRPB. La intención de captar el tráfico de las líneas que cruzaba transversalmente se reveló impracticable, por la implantación de tarifas de competencia por parte de las compañías rivales. Por el contrario, la multiplicación de los cruces redujo la zona de influencia propia a la cuarta parte de lo previsto. A esto se agregó el bajo rendimiento de la región, con un escaso desarrollo agrícola. De ahí que el tráfico fuera muy exiguo y sólo alcanzara a cubrir el 60% de los gastos de explotación. Al igual que en el caso anterior, los inversores recurrieron a los fondos de construcción, con los que también atendieron el servicio íntegro de las obligaciones.

Estos rubros, junto a los gastos de constitución de las sociedades, las comisiones de los productores y las primas de los banqueros para la colocación de las obligaciones, implicaron un recargo notable sobre los costos de construcción: del 31,8% en el caso de FCRPB y del 33,8% en el FCGBA. Los costos totales fueron entonces mucho más altos que lo que hacía prever su condición de “líneas económicas”: 38.836 y 33.219 pesos oro por kilómetro, respectivamente. La situación deficitaria persistió tras el período de construcción y obligó a los inversores a inmovilizar nuevas sumas a través de créditos y aportes accionarios. Finalmente, el estallido de la Primera Guerra Mundial brindó una ocasión propicia para que ambos grupos declararan a las compañías en situación de moratoria, evitando que continuara el drenaje de fondos propios.

Distinto fue el caso del FCPSF, cuyo ramal a Villa María dio muy buenos rendimientos por su temprana inserción en una zona de rápido desarrollo agrícola. Los ingresos totales de la

red aumentaron continuamente, y permitieron no sólo atender el servicio de las obligaciones, sino también proporcionar dividendos a los inversores (7,5 a 8% en 1911/13, además de los “tantiémes”). Sin embargo, la participación de los ramales de la región pampeana en estos resultados fue pequeña. Las nuevas líneas que emprendió el Central Argentino en el perímetro Las Rosas-Villa María-Villa Rosario obstruyeron la expansión del grupo Paribas en ese área. Fue en cambio el tráfico de la región forestal chaqueña hacia donde se orientaron la mayoría de los nuevos ramales, el que más aportó a las cargas totales (osciló en torno al 50% entre 1908 y 1912), posibilitando los altos rendimientos de la explotación.

NOTAS

1) Furtado Celso ha efectuado una conocida caracterización de las naciones de América Latina en función de su producción y de su inserción en la división internacional del trabajo que comenzaba a estructurarse en aquel entonces, correspondiendo a nuestro país la calificación de *Países exportadores de productos de clima templado*: constituidos especialmente por la Argentina y el Uruguay, con una producción basada en la utilización extensiva de la tierra, para lo cual las inversiones de capital se dirigieron a organizar una infraestructura adecuada a los intereses agroexportadores (ferrocarriles, frigoríficos, puertos, etc.). Cfr. Giménez Zapiola, Marcos, *En torno a la formación del régimen oligárquico*, introducción, p. 9.

(2) La evolución del capital extranjero total invertido en la Argentina durante el período 1910-1934, así como las variaciones por país de origen, se resumen en el siguiente cuadro:

	1910	1913	1917	1920	1923	1927	1931	1934
Gran Bretaña	1.475	1.928	1.950	1.825	1.975	2.075	2.100	2.285
Estados Unidos	20	40	85	75	200	505	807	590
Alemania	200	250	275	265	285	285	300	315
Francia	410	475	465	410	415	415	425	450
Otros	150	557	575	575	325	320	468	660
Total	2.255	3.250	3.350	3.150	3.200	3.600	4.100	4.300

Cfr. Giménez Zapiola, Marcos (comp.), *El régimen oligárquico*, Buenos Aires, Amorroutu, 1975, p. 333.

3) Minsburg, Naúm, *Capitales extranjeros y grupos dominantes argentinos*, p. 18.

4) Ford, A.G., *External Trade and Capital Imports. 1880-1914* (comercio exterior e inversiones extranjeras), 3a. sección: "Economía y sociedad", traducción al castellano por Gustavo Ferrari, Ezequiel Gallo (comps.), en *La Argentina del 80 al Centenario*, p. 497.

5) *Ibidem*, p. 511.

6) Zalduendo, E.A., *Aspectos económicos del sistema de transportes de la Argentina (1880-1914)*, en *La Argentina del 80 al Centenario*, de Gustavo Ferrari y Ezequiel Gallo (comps.), p. 450.

7) Cutolo, V.O., *Manual de historia económica*, p. 311.

- 8) Di Tella, G. y Zymelman, M., *Etapas del desarrollo económico argentino*, en *Argentina, sociedad de masas*, pp. 177-195.
- 9) Phelps, Vernon S., *The economic position of Argentine*, p. 99, en revista *Todo es Historia*, Nro. 105, año 1976, p. 54.
- 10) Idem.
- 11) Cfr. Santamaría, Daniel J., *Azúcar y sociedad en el Noroeste argentino*, pp. 9-29. En este libro se enfocan ciertos aspectos de la evolución industrial azucarera, de modo particular en Tucumán, y se ha investigado la configuración de una élite agroindustrial y el flujo de capital extranjero y del crédito oficial que permitió un crecimiento acelerado introduciendo modificaciones en la estructura social del Noroeste argentino. Cfr. Gaignard, Romain, *Azúcar y clases sociales en Tucumán*, pp. 82, 84 y 93. Cfr. Guy, Donna J., *La política azucarera tucumana y la generación del ochenta*, pp. 520-522. Cfr. Giménez Zapiola, Marcos, *El interior argentino y el "desarrollo hacia afuera": el caso de Tucumán*, pp. 94-112.
- 12) Zalduendo, E.A., *opus cit.*, p. 411.
- 13) Ortiz, Ricardo M., *Historia económica de la Argentina*, p. 263.
- 14) Guy, Donna J., *La política azucarera tucumana y la generación del ochenta*, pp. 505-6. Este estudio intenta examinar la generación del 80 y su plan, para incentivar el cultivo de la caña de azúcar en Tucumán y en otras provincias del Noroeste. Desde el principio, la emergente industria azucarera fue parte de una política económica regional destinada a fortalecer zonas de la República que se hallaban lejos de Buenos Aires, para mantenerlas leales y dependientes del gobierno nacional. Fueron tantos los grupos que compartieron el poder político y económico en dicha industria que el control de la política azucarera comenzó a fragmentarse, se volvió caótico y finalmente fue arrancado de Tucumán y llevado a Buenos Aires.
- 15) Luna, Félix, *Soy Roca*, "... la red ferroviaria ya contaba entre 1906 y 1910 con más de 27.000 km y era la más extensa de América del Sur, en abril de 1910 habría de hacerse realidad mi viejo sueño cuyano, el Ferrocarril Trasandino, que une Buenos Aires con Santiago, cómodamente, en poco más de un día...", p. 416.
- 17) Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de Ferrocarriles en explotación (1892-1899)*, Provincia de Santa Fe.

CONCLUSIONES GENERALES

Las grandes oleadas de inmigrantes europeos que llegaron a las costas del Río de la Plata entre los años 1880 y 1914 fueron un factor fundamental para atraer capitales de algunos países europeos: *tal es el caso francés*.

Fue en el breve período de 1888-1892 que la inmigración francesa llegó a su apogeo como así lo demuestran las estadísticas citadas, y ya hacia 1911 estaba asentada en nuestro país la comunidad francesa, cuya base económica fue desde sus comienzos el intercambio comercial entre ambos países.

La mayoría de los inmigrantes franceses que llegaron entre 1880 y 1910 eran agricultores que se dirigieron a las zonas cerealeras para probar su suerte como pequeños propietarios o arrendatarios.

El *boom* cerealero implicó un nuevo viraje en el comercio internacional argentino. A partir de 1890 se comenzaron a exportar más cereales y menos lanas, por lo tanto los comerciantes franceses de Buenos Aires y Rosario empezaron a dedicarse al rubro de las exportaciones de trigo y maíz, siendo la casa francesa más poderosa en el comercio de granos la de Louis Dreyfus y sus sucursales.

Ello implicó que el eje de los intereses franceses en Argentina comenzara a girar cada vez más alrededor de Rosario, puerto exportador de granos de toda la zona cerealera de la provincia de Santa Fe y del Norte de la provincia de Buenos Aires. Esta era la zona por la que estaban destinados a pasar los ferrocarriles franceses.

Como ya señalara: a comienzos del siglo XX había una importante comunidad francesa en la Argentina con fuertes intereses económicos y lazos con poderosas firmas industriales y financieras de Francia. Por lo tanto, la colonia francesa en nuestro país estaba dividida en dos sectores: los comerciantes e industriales de Buenos Aires, Rosario y Tucumán, por un lado, y por el otro los colonos agricultores, situados principalmente en las zonas cerealeras de Santa Fe y del Norte de la provincia de Buenos Aires.

Entre los pioneros de la industria argentina podemos mencionar a Sansinema que, en 1883, estableció uno de los primeros frigoríficos de Buenos Aires; este emprendedor industrial organizó un establecimiento parecido en Francia y llegó entre los años 1883-85 a controlar una red de carnicerías en Le Havre, París, Londres, Liverpool y Glasgow, como ya lo señalara en el comienzo de este trabajo.

La expansión de la economía argentina había atraído sustanciales inversiones de capital

francés al país, que se traducían, como ya dijimos, en la industria azucarera, del tanino, de la lana, en bancos y casas de comercio y, sobre todo, en cédulas hipotecarias y en bonos nacionales, provinciales y municipales, colocando a los capitalistas franceses, después de los ingleses, como los mayores acreedores del Estado argentino y de los gobiernos provinciales.

Es bueno destacar que la ofensiva de los capitales franceses entre 1880 y 1914 venía dirigida y canalizada por tres de los más poderosos bancos de inversión franceses: Banque de Paris, Banque de L'Union Parisienne y Banque du Credit Mobilier, líderes de la expansión del capitalismo francés en el exterior, y se puede afirmar que desde 1890 los banqueros franceses se interesaron en los negocios relacionados con la exportación de granos de la Argentina. Esto les llevó a construir ferrocarriles en las zonas cerealeras, primero en la provincia de Santa Fe y luego en la de Buenos Aires. Las empresas ferroviarias fomentaban la expansión agrícola en dos formas: primero a través de proyectos de colonización y segundo ofreciendo maneras más rápidas y económicas de transportar los granos desde las colonias hasta los puertos, desde donde se enviaban a Europa.

Los ferrocarriles comenzaron pues a delinear su zona de explotación partiendo de tres puntos: Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca. Sin perjuicio de posteriores modificaciones en sus trazados y en sus objetivos, a fines del siglo pasado los límites de esa zona estaban ya completamente fijados. Comienza entonces un paciente relleno por medio de ramales y líneas de interconexión que delimitan primero la zona de cada grupo de capital y concluyen por precipitar en el más vasto monopolio. Aquella multiplicidad de los puntos de arranque de la red ferroviaria era consecuencia o factor de la diversificación que caracterizaba entonces a la economía agropecuaria argentina.

Rosario era un puerto cerealero en concordancia con las actividades exclusivamente agrícolas que se practicaban en el sur de Santa Fe y de Córdoba, en tanto que Buenos Aires y Bahía Blanca recibían en sus muelles destinados al embarque el tasajo, los cueros y las lanas. Fue suficiente, sin embargo, que llegara *el frigorífico* y con él la necesidad de la mestización para que los ganaderos dedicados exclusivamente al tasajo y la lana, viraran hacia los campos alfalfados y en general hacia las forrajeras.

Los ferrocarriles, mediante un conjunto de detalles técnicos: cruces impracticables, diferencias de trochas, puertos propios, tarifas, habían delimitado no ya la propia extensión de la zona del litoral, sino que habían fijado dentro de ella la correspondiente a cada empresa o grupo de empresas.

Debemos mencionar que en el período estudiado, buena parte de los granos se exportaba

a Inglaterra, pero como la mayoría de las grandes firmas de exportación de granos eran francesas o belgas, los financistas franceses estaban más inmediatamente interesados que los ingleses en el fomento de la agricultura argentina.

La construcción de los ferrocarriles requirió el apoyo de poderosos bancos a los que estaban ligados importantes industriales: Dreyfus y Cía., Bunge y Born y Cía., Portalis y Cía., y Otto Bemberg y Cía. De los bancos de inversión, el *Banque de Paris et Pay Bas* fue el principal promotor de la creación del ferrocarril francés de la provincia de Santa Fe (1888) y financió la del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano, ayudando a la construcción del puerto de Rosario.

El *Banque de L'Union* ayudó a financiar la expansión del Ferrocarril de la provincia de Santa Fe y desde 1904 la construcción de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, línea que conectaba Rosario con La Plata y Bahía Blanca. Por último, el *Banque de Crédit Mobilier* que financió la construcción del puerto de Rosario (1902). Esta obra fue la *pieza clave* en la estrategia francesa de expansión en la Argentina, pues todos los ferrocarriles franceses partían de Rosario, principal puerto exportador de grano y centro de operaciones para un gran número de firmas comerciales, bancarias y de transportes controladas por el capital francés.

Rosario era la ciudad rival de Buenos Aires; sede de las principales empresas ferroviarias inglesas, lo cual refleja la competencia intensa que hubo entre los capitales franceses e ingleses, especialmente en el período entre 1900 y 1914.

No obstante, debemos decir que había numerosos intereses franceses en la ciudad de Buenos Aires, al igual que los había británicos en la zona de Rosario, pero sólo prosperaron en las regiones antes mencionadas debido a que los ingleses casi desde un siglo antes se habían asentado en las zonas cercanas al puerto de Buenos Aires diagramando en forma de *abanico* y *embudo* todas sus redes troncales ferroviarias, que las usaban exclusivamente como lugar de entrada y salida de mercaderías por dicho puerto, sin intención de comunicar zonas intermedias o interregionales.

Esto responde a la política económica interna inglesa que desde siempre se ha manejado en su país de origen como en los países donde invirtió fuertes capitales: beneficiando a los grupos capitalistas ingleses y a aquellos grupos nacionales portuarios que se alían con ellos para obtener importantes ganancias.

En cambio, Francia aprovechó la experiencia inglesa para desarrollar ferrocarriles y adoptó una política distinta, a saber: a) participación activa del Estado, organizando un sistema ferroviario nacional; b) determinación por ley de 1842, de que París fuese el centro de irradiación de dicho sistema; c) procurar que cada compañía tuviere el monopolio solamente en un distrito; d)

otorgar concesiones por el término de 40 años (ampliados luego hasta 99 años). El Estado se reservaba el derecho de expropiación; e) garantizar un interés sobre las acciones emitidas por las compañías privadas; f) intervención estatal: tarifas (de pasajeros y carga), extensión de las líneas, uniformidad de trochas.

Además, el diagrama ferroviario francés tendía a conectar desde los puertos las zonas provinciales o interiores del país: esquema que transplantó a la Argentina: así, los ferrocarriles franceses comunicaron Buenos Aires, Capital y toda la provincia con las provincias de Córdoba, Mendoza, Santa Fe y Tucumán, dando origen en cada una de ellas a la explotación de productos de la zona.

Pronto las compañías privadas construyeron ferrocarriles de líneas paralelas a veces de distinta trocha, pero en las mismas regiones, por lo tanto la competencia era muy grande.

La expansión de la red ferroviaria detuvo su desarrollo en 1914. La Primera Guerra Mundial repercutió en todos los órdenes, produciendo cambios profundos. Argentina sintió el impacto económico y financiero y desde luego varió el panorama para los empresarios de los ferrocarriles. No cabía otra posición que la de estar a la expectativa y esperar que sobrevinieran tiempos mejores. Así se destacó la acción directa del gobierno nacional impulsando el desarrollo de los ferrocarriles del Estado.

Desde el punto de vista cualitativo, nos queda claro que fue Inglaterra la que tomó la vanguardia en inversión de capitales, y Francia ocupó un representativo segundo lugar. Pero es bueno destacar que desde el punto de vista cuantitativo fueron los franceses los que superaron en número elevado (como lo demuestra el estudio de los censos) a los ingleses.

Este alto porcentaje de inmigrantes franceses dejó su impronta en todas las manifestaciones culturales: la moda, las expresiones idiomáticas, la arquitectura civil y religiosa y el arte. Los hombres de 1880 no en vano tuvieron como modelo intelectual a París y la pléyade de hombres de ciencias y artes que se formaron en esa época representan el más acabado espíritu de un momento en que la Argentina parecía un país europeo: las iglesias de los distintos barrios, los palacetes al mejor estilo francés, edificios públicos, embajadas, museos y demás instituciones muestran en sus fachadas exteriores y en sus ámbitos internos una época dorada en que la Argentina se ceñía a un estricto modelo inglés en cuanto a tecnología se refiere, pero a Francia en todo aquello que se define como sinónimo de “bueno gusto y estilo refinado”.

ANEXO BIOGRAFICO LOS VIAJEROS

Armaignac, Henri. *Viajes por las Pampas argentinas. Cacerías en el Quequén Grande y otras andanzas. 1869-1874*, Buenos Aires, EUDEBA, 1974.

Francés, vino en 1869 como médico de a bordo, trayendo a su cuidado a una cierta cantidad de inmigrantes de su nacionalidad, los cuales deberían radicarse en la Argentina. Menciona que en más de cuatro años que vivió entre los gauchos, recorrió más de 50.000 km, que fue médico en jefe de la frontera oeste, fuerte principal ubicado cerca de Junín, al mando del coronel Borges. A su llegada a Buenos Aires, visita los lugares cercanos a la capital, los saladeros de Barracas, el pueblo de San José de Flores y el Tigre. Luego emprende un viaje hacia la estancia situada en el Moro (partido de Tandil). De allí hizo una excursión hasta la desembocadura del río Quequén en el Mar Azul, visitando las tolderías del cacique Catriel. De vuelta a Buenos Aires, fue designado médico en jefe de la frontera norte, fuerte general Lavalle, situado a cierta distancia de Junín, regresando luego a Buenos Aires, donde se embarcó para su patria (1872).

Aurignac, Romain. *Amérique du Sud. Trois ans chez les Argentins*, París, Librairie Plon, Nourit et Cie., 1890.

Francés, llegó en 1877 y recorrió a caballo las catorce provincias argentinas, luego Bolivia y Perú. No le preocuparon ni las observaciones científicas ni la expansión del comercio europeo, sólo buscó “ver lo nuevo”, encontrar lo más imprevisto posible.

Daireaux, Emilio, 1. *Buenos Aires, la Pampa et la Patagonie, études, races, moeurs et paysages, industrie, finances et politique*, París, Hachette, 1887. 2. *Vida y costumbres en el Plata*, Buenos Aires, París, Lajouane, 1888 (2 vols.)

Colaboró en publicaciones importantes como *La Revue des Deux Mondes*; *L'Économiste Français*, *Les Débats*, *Le Tour du Monde*. En 1880 fundó con Alfredo Ebelot *L'Union Française*, que dirigió hasta 1883. También lo hizo en el *Courrier Français*, firmando sus crónicas con el seudónimo “Dr. Panglois”, después en el *Petit Journal* y finalmente en el *Courrier de La Plata*. Escribe

en 1888 la obra *Vida y costumbres en el Plata*, con el propósito de dar a conocer en el extranjero a la República Argentina en todos sus aspectos y servir de guía para las empresas mercantiles, financieras y colonizadoras que quisieran radicarse en ella.

García de D'Agostino; Rebok; Asato; López, *Imagen de Buenos Aires a través de los viajeros. 1870-1910*, Universidad de Buenos Aires, Colección del IV Centenario de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

Daireaux, Godofredo, *Las dos patrias*, Buenos Aires, 1908, Biblioteca de la Nación, V. 314.

Francés, nace en 1839 y llega en 1866 como importador. Luego se dedica a la ganadería, incursiona en la enseñanza secundaria y en el periodismo. Algunas de sus obras: *Costumbres criollas*, *Los milagros de la Argentina*, *Recuerdos de un hacendado*, *Los dioses de la Pampa*. En 1912 publicó en París *Dans la Pampa (chasses improptus)*. Fue miembro de la Sociedad Filantrópica Francesa y de la Liga Agraria. Murió en Buenos Aires en 1916.

García de Agostino; Rebok; Asato; López, *idem*.

Delpech, Emilio, *Una vida en la Gran Argentina desde 1869 hasta 1944*, Buenos Aires, 1944.

Francés, vino como representante de grandes hilanderías de Roubaix y Tourcoing en 1869 y se convertiría en uno de los fundadores de la ganadería. Recorrió a caballo la provincia de Buenos Aires comprando lana, más adelante accionaría en la Bolsa y en las finanzas.

García de D'Agostino; Rebok; Asato; López, *idem*.

Huret, Jules, *La Argentina. De Buenos Aires al Gran Chaco. Del Plata a la Cordillera de los Andes*. Traducción y prólogo de Gómez Carrillo, París, Eugène Fasquelle-Louis Michaud s.f. (1910-1911?), 2 vols.

Francés (1864-1915), periodista, escritor y viajero. Desde muy joven se dedicó al periodismo y en 1889 ingresó en la redacción de *L'Echo* de París. Se destacó por sus encuestas acerca de la literatura y los escritores que reunió en un volumen (1891). Pasó luego a *Le Figaro*, que le encargó recorrer los principales países y estudiar la cuestión social, especialmente en Inglaterra (1892).

Huret hizo luego numerosos viajes por Europa y América. Periodista de alto vuelo, supo observar las ciudades modernas, y sus descripciones de Hamburgo, Berlín, Nueva York y Buenos Aires han sido altamente estimadas por su precisión, amenidad y equilibrio. Era director de *Le Figaro* cuando llegó a la Argentina, donde residió largas temporadas. Realizó viajes por todo el país y tomó notas para su libro *De Buenos Aires al Gran Chaco*, publicado en 1910, que fue completado con un segundo tomo, *Del Plata a la Cordillera de los Andes*.

Con respecto a Buenos Aires, se ocupa de las primeras impresiones que le produjo al conocerla y describe los grandes barrios de la ciudad y sus instituciones. En el segundo tomo, su interés se concentra en la sociedad argentina, principalmente en la clase alta, y en la inmigración y colonización. Analiza los progresos realizados por el país y emite un juicio sobre su porvenir, que se aparta tanto de una visión pesimista como de una excesivamente optimista.

García de Agostino; Rebok; Asato; López, *idem*.

COMERCIANTES E INDUSTRIALES FRANCESES

Bieckert, Emilio. Industrial. Nació en Alsacia; tenía experiencia en la industria cervecera y se colocó en el establecimiento del ramo "Santa Rosa". En San José de Flores, Barracas y San Isidro Labrador ocupó un lugar destacado la cerveza Bieckert. Llevó a su patria muestras de la cerveza argentina. Se opinó en Alemania que era comprable a la famosa Pilsen. En París y Amberes recibió premios y honores por el impulso que imprimió a la industria nacional. Murió en Niza (Francia) a edad avanzada.

Cutolo, Vicente O., *Nuevo diccionario biográfico argentino*, Buenos Aires, 1968.

Dreyfus, León. Comerciante. Nació en París (Francia) en el año 1867. Formó parte de la sociedad comercial "Luis Dreyfus y Cía.". En calidad de gerente de dicha sociedad viajó a la Argentina donde estableció la sucursal y continuó los negocios. Perteneció a numerosas sociedades culturales de la colectividad francesa. Fue presidente de la Sociedad Republicana de Conferencias Populares, vicepresidente del Comité de Comercio, Industria y Agricultura. Y fue tesorero del Comité patriótico. Presidió los destinos de la Alianza Francesa, a la que imprimió gran parte de su espíritu innovador. Falleció en Marsella (Francia) el 14/4/1928.

Cutolo, Vicente O., *idem*.

Hersent Hildevert. Empresario. Había nacido en Francia en 1827. Trabajó desde los 14 años. La primera empresa de importancia en la cual colaboró fue la construcción de los pilares del puente de Kehl sobre el río Rin, que llegaba hasta 20 m debajo del agua. Participó en la construcción de gran número de puentes y otros trabajos públicos en los que volvió a utilizar la experiencia en el uso del aire comprimido. Asociado con la firma M. Schneider y Cía., concibió el proyecto de un gigantesco puente sobre el Canal de la Mancha. Su gran obra fue la construcción del puerto de Rosario, vinculado con la sociedad M. Schneider y Cía., durante la segunda presidencia del general Roca. En 1886 fue nombrado presidente de la Sociedad de Ingenieros Civiles de Francia. Falleció el 28/12/1904 ante la finalización de las obras del puerto de Rosario.

Newton, Ricardo. *Diccionario biográfico de hombres del campo argentino*, Buenos Aires, 1974.

Luro, Pedro. Hacendado. Nació en la pequeña aldea vasca-francesa de Gamarthe, en los Bajos Pirineos, el 10/3/1820, siendo hijo de padres humildes. Cuando contaba con 17 años vino a nuestro país, en 1837. Buscó trabajo y al poco tiempo entró en un saladero de Barracas, pero luego adquirió un carricoche en el que estableció un servicio de pasajeros desde Plaza Monserrat a Barracas.

En 1853 casó con doña Juana Pradere, también de origen vasco. Fundó con su cuñado un almacén en Dolores (provincia de Buenos Aires), y empezó a obtener triunfos económicos. Recorrió la pampa comprando animales, lanas y cueros.

Por un fallo a su favor se hizo propietario de 5.000 ha donde años después fundó su establecimiento "Dos Talas", en Dolores.

Hacia 1860 abrió un saladero en el Tuyú y al año siguiente hizo una seria tentativa para poblar la isla Verde y el Bajo Colorado en la provincia de Buenos Aires. A partir de 1866 preconizó la colonización: pobló campos, estableció cabañas y saladeros, cultivó enormes zonas agrícolas y contribuyó a fundar pueblos. Entre las estancias más importantes que organizó figuran: "Las dos Talas", "Las piedritas", "La Carolina", "San Vicente", "San Pascual del Moro", "El sermón", "Monte de los Padres" y "Ojo de agua". Estableció los saladeros más grandes del país en Ajó. Luego cooperó con entusiasmo a la fundación de Mar del Plata. Allí unióse a Juan Barreiro y don Jacinto Peralta Ramos, con los que contrató la construcción de un saladero en Mar del Plata, mejor dicho, la reparación y puesta nuevamente en funcionamiento del que anteriormente fundara Coelho de Meyrelles, que se encontraba abandonado.

Pronto exportó a Europa 8.000 fardos de lana, 3.000 cueros y grandes partidas de cerda, huesos y sebos. Estableció un activo tráfico entre Buenos Aires y Mar del Plata. Se dedicó también a la agricultura, trigo, cebada, lino y maíz. Hacia 1888 levantó un molino hidráulico para la molienda de granos. Fue entonces cuando se nombró administrador general de la sociedad Pedro Luro e Hijos, al doctor José Luro. Murió en 1890 en Cannes, uno de los más famosos colonos de la inmigración argentina. Su hijo *Santiago Luro*: 1847. Hacendado poderoso, fue dueño de hectáreas y estancias e intervino en la formación de la Compañía Sansinema de Carnes Congeladas. Marichal, Carlos, "Los ferrocarriles franceses en la Argentina", en revista *Todo es historia*, Nro. 105, Buenos Aires, 1976.

Portalis, Federico: Empresario. Era nacido en Francia y el mayor de los hermanos. Formó parte de la casa comercial Portalis Frères y Cía., que comenzó sus actividades principalmente en el rubro de las importaciones y exportaciones, pasando luego al campo de las finanzas y de las inver-

siones industriales. Estuvieron dedicados a exportar lanas argentinas e importar productos manufacturados franceses. Se dedicó también a la importación de yerba en barricas y tercios del Brasil y Paraguay. Portalis intervino en la colocación de tres empréstitos en la provincia de Buenos Aires, y uno en la de Santa Fe. Fue una de las figuras típicas que en la época representaban el capital extranjero en el país. En 1878, el gobernador de Santa Fe interesó a los hermanos Portalis para la explotación de diez leguas de bosques en el norte de Santa Fe, en la región que rodea a la desembocadura del arroyo del Rey, donde se ubicara la ciudad de Reconquista. Este ofrecimiento para explotar los bosques del Chaco santafecino junto con las tierras fiscales que se vendieron a la Casa Murrieta constituyeron la base de la empresa integrada por los hermanos Portalis y Harteneck Hnos. y Renner que formaron la industria conocida como “Compañía de Tierras, Maderas y Ferrocarriles La Forestal Ltda.” en 1906 y 1914 “La Forestal”. Fue fundador del Banco Francés del Río de la Plata.

Newton, Ricardo, *Diccionario biográfico de hombres del campo argentino*, Buenos Aires, 1974.

Prádere, Francisco: Hacendado. Nació en Sare, Bajos Pirineos (Francia), en 1932. Llegó al país cuando tenía 8 años. Más tarde, asociado con su hermano, se estableció y tomó en arrendamiento pequeñas extensiones de campo que explotó con buenos resultados. Luego compró tierras y ganados. En 1863 adquirió el campo Santa Cruz y pronto se convirtió en uno de los más ricos hacendados de la provincia. Murió en 1903 en Buenos Aires.

Newton, Ricardo, *idem*.

Prádere, Juan A.: Nació en el mismo lugar en 1837. A los 3 años fue traído a Buenos Aires. Formó parte de la firma Prádere Hnos., dueña de los establecimientos San Ignacio, Cordia, La Elvira y muchos otros que poblaron los campos en la provincia de Buenos Aires. Fue consejero de muchos comerciantes; vicepresidente del Banco Constructor de La Plata y uno de sus fundadores. Falleció en Buenos Aires el 5 de julio de 1888.

Newton, Ricardo, *idem*.

Rigolleau, León: Industrial. Era nacido en Francia y vino a América, radicándose en la Argentina. En 1883 fundó en Buenos Aires con la colaboración de su sobrino Gastón F. Rigolleau un establecimiento de fabricación de vidrio, no sin antes vencer las dificultades inherentes a la obtención

de materias primas y de personal competente. La fábrica estaba instalada en la calle Belgrano Nro. 3.200. Posteriormente fundó una sociedad colectiva que giró desde 1895 a 1899 bajo el rubro de León Rigolleau y sobrino, hasta 1897, en que el fundador se retiró definitivamente de los negocios. Esta fábrica fue una de las más importantes en la industria del producto.

Cutolo, Vicente O., *idem*.

Sansinema. Simón Gastón: Industrial, oriundo de Francia, se estableció en Buenos Aires. Comenzó con un establecimiento de elaboración de sebo que transformó en frigorífico con maquinarias de origen suizo. Hacia 1883 tenía en explotación con sus hijos un matadero y grasería llamado “La Negra”, situado en la margen sur del Riachuelo, cerca del puente del ferrocarril del Sud, y sobre esta base dieron origen a la explotación de la industria del frío. En 1885, se convirtió en Simón Gastón Sansinema y Cía., y en 1891 la empresa se transformó en sociedad anónima argentina con el nombre de Compañía Sansinema de Carnes Congeladas.

Newton, Ricardo, *Diccionario biográfico de hombres del campo argentino*, Buenos Aires, 1974.

Terrason, Eugenio: Industrial. Nació en un pueblo de los Bajos Alpes (Francia), se estableció en 1860 en San Nicolás de los Arroyos (provincia de Buenos Aires) para dedicarse a la industria rural, por la que sentía especial predilección. Adquirió grandes propiedades en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, explotándolas desde el punto de vista de la producción de cueros y lanas que exportaba a Francia y Bélgica. En 1877 construyó el saladero “San Luis”, ubicado en San Nicolás. En 1882 levantó con su propio peculio, sobre el río Paraná, el primer frigorífico de la Argentina, “La Elisa”, con un edificio que entonces podría llamarse moderno, ubicado en el punto más alto de las barrancas, lugar cómodo para el atraco de las embarcaciones. A este establecimiento le cabe el haber industrializado la primera partida de carne congelada por el método del sabio Tellier. Envío a Europa, además de carnes congeladas, fardos de lanas por el vapor francés “Medoc”. Fue uno de los primeros industrializadores de lanas de muy buena calidad. Tuvo destilerías de ginebra y fábricas de licores, adquirió una empresa de tranvías a caballo en 1883, construyó astilleros y fundó una sociedad de navegación que hacía el servicio entre Buenos Aires, San Nicolás y ciudades de la costa de Entre Ríos. Tuvo reveses en su industria, víctima del capitalismo internacional. Murió en París en 1914. Fue un visionario de la industria frigorífica argentina, y de gran capacidad creadora en la vida agropecuaria y en el progreso de la ciencia. De su frigorífico, ya desaparecido, sólo se distinguen todavía algunas ruinas en las

barrancas del río Paraná.

Newton, Ricardo, *idem*.

FIRMAS NO FRANCESAS VINCULADAS CON ACTIVIDADES ECONOMICAS FRANCESAS

Alvear, Diego de: El ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano estaba financiado por el más poderoso de los bancos de inversión de Francia: el Banque de Paris et Pays Bas. La concesión original de la línea fue acordada al señor Diego de Alvear. El quedó como director de la empresa francesa, figurando en las guías de sociedades anónimas de la época como miembro del directorio de París.

Alvear era uno de los mayores terratenientes de la república, con numerosas propiedades en Santa Fe, Córdoba, La Pampa y Buenos Aires. Su familia siempre tuvo un gran peso en los círculos políticos conservadores, de modo que era, sin duda, un aliado útil para los banqueros franceses.

En diario *La Nación.*, volumen del Centenario, 1810-1910, pág. 305.

Bemberg, Pedro Federico Otto: Financista, hijo de Pedro Bemberg, de abolengo. Establecidos como comerciantes en Colonia desde 1700. Nació en Colonia, Alemania, hacia 1827. Llegó a Buenos Aires por razones de salud. Adoptó la ciudadanía argentina. Fue nombrado vice-cónsul argentino en París y en 1862 cónsul, cargo que desempeñó hasta 1880. Después de Caseros fundó una casa de comercio dedicada a la importación y exportación con su amigo Heimendhal. Muy pronto se colocó entre los primeros exportadores de tejidos y semillas de lino. Adquirió un apreciable volumen de negocios en las exportaciones de cueros, sebos, lanas y cereales. Fue uno de los primeros en colocar cereales argentinos en el extranjero.

Durante la guerra con el Paraguay incrementó su fortuna con la venta de abastecimientos para el ejército. Es posible seguir la historia de la casa de O. Bemberg y Cía. —nombre que posteriormente tuvo y con el cual giraba en París, en su carácter de importadora—, en los manifiestos de los barcos franceses que llegaron al país entre los años 1875 y 1890.

Las consignaciones de mercaderías de la rica y variada industria francesa a dicha firma, alcanzó, como dijimos, volúmenes importantísimos. Los tejidos tuvieron durante ese tiempo una alta proporción en las importaciones. La firma Bemberg, instalada también en París, fue adquiriendo por la severidad de su conducta comercial sólido predicamento en aquella plaza. Es en

1874 cuando se registró la primera operación de envergadura en el mundo de las finanzas y aportó soluciones a Córdoba, a Catamarca en 1888-92, a Corrientes en 1888. También en este caso la Casa Bemberg y Cía., que representaba a la Société Générale se avino a un arreglo satisfactorio. Durante largos años de finanzas angustiosas, si bien es cierto que la firma Baring Brothers actuó como el principal banquero del país, le tocó a los Bemberg ser los mediadores para arreglos honorables y en todos los casos ventajosos para finanzas argentinas.

En 1870 Bemberg había dado nacimiento a la industria de la destilación del alcohol del maíz e interesó a capitales franceses para la financiación de la naciente empresa, por valor de un millón y medio de francos. Técnicos extranjeros fueron contratados para implantarla. La destilación se levantó en Conchitas (hoy Hudson) y su organización y dirección le correspondió a Bemberg. Por espacio de más de 15 años la destilería desarrolló sus actividades y alcanzó un desarrollo económico brillante. Pero debió cerrar sus puertas, un impuesto protector de la producción del alcohol destilado de la melaza de la caña de azúcar, impidió prácticamente la competencia. Muchos decenios después, este mismo criterio fiscal anuló todos los esfuerzos para dotar al país de la industria de la destilación del alcohol de maíz necesaria para utilizar los excedentes de las cosechas.

Así surgió la Brasserie Argentine Quilmes en 1887, concebida por Bemberg y su hijo Otto Sebastián, ya asociado a aquél.

Se importaron instalaciones y maquinarias, instalándose aquella primera industria de fabricación de cerveza con un capital de 3 millones de francos. Este es el origen netamente francés de los primitivos capitales de la Brasserie. Falleció en 1895.

Newton, Ricardo, *Diccionario biográfico de hombres del campo argentino*. Buenos Aires, 1974.

Bunge, Carlos Augusto: Comerciante. Su nombre completo era Carlos Augusto Bunge von Reinessend y Von Ranschenbusch. Nació en Alemania el 23 de enero de 1804. Era hijo de Juan Carlos Federico Bunge y de doña Sofía Eleonora Carolina Guillermina Rauschenbusch. Se radicó en Buenos Aires y en 1827 fue nombrado cónsul general del Reino de Prusia y luego encargado de negocios del Reino de Holanda (Países Bajos). En 1834 contrajo enlace con doña Genera Peña y Lezica, viuda. Era hijo de un pastor luterano y de madre católica. Fundó en 1830 la Casa Bancaria Bunge, Heretz y Cía., transformada desde su fallecimiento en Bunge, Bornefelt y Cía., antecesora de Ernesto Tornquist y Cía. Fue socio del Club de Residentes Extranjeros. Falleció

en Buenos Aires el 2/1/1849.

Newton, Ricardo, *idem*.

Bunge, Hugo Enrique Augusto: (hijo). Comerciante. Nació en Reinscheid (Alemania) el 17/10/1818. A su llegada al país se dedicó al comercio y el 12/9/1846 contrajo matrimonio con doña Constancia Ramos Mejía y Basavilbaso, fundadora más tarde de la Sociedad de Damas de Caridad de San Vicente de Paul. A la muerte de don Carlos Bunge se convirtió en propietario de la firma Bunge, Bornfeld y Cía.

Fue cónsul de los Países Bajos y vicepresidente de la Cruz Roja Alemana durante la guerra de 1870. Falleció en Buenos Aires, el 3/8/1891.

Newton, Ricardo, *idem*.

Casado, Carlos: Colonizador. Nació en la provincia de Palencia (España) en 1833. Llegó a Buenos Aires en 1857. Se radicó al poco tiempo en Rosario de Santa Fe. Con cierto capital traído de su patria, comenzó a ocuparse del comercio de importación y exportación. En agosto de 1865 abrió su banco en la plaza de Rosario, donde realizó tres emisiones de billetes de plata boliviana que llevaron su firma, y gozó de enorme crédito y prestigio. El Banco de Londres le ofreció la compra, pues mientras existiera el de Casado no había lugar en Rosario para otro, tal era su importancia. A raíz de esta venta comenzaron las actividades colonizadoras de Casado, al invertir la fuerte suma que recibió por su casa de comercio.

En 1870 fundó Villa Casilda, en homenaje a su madre. En 1874 fue nombrado presidente del directorio del Banco Provincial de Santa Fe, recién fundado, puesto que ejerció hasta fines del mismo año, en que presentó su renuncia. Reasumió dicho cargo como director general en 1878. Hombre de empresa y de clara visión sobre el porvenir de país. Su actividad colonizadora del campo, hasta entonces estéril e improductivo, y su espíritu de empresa lo convirtieron algunos años más tarde en el primer exportador de trigo del país, cuyo embarque fue contratado directamente por el mismo Casado en 1878. Se desempeñó también y se destacó en la fundación de empresas mercantiles, bancarias, de transportes y de comunicaciones telegráficas y fue promotor, asimismo, de manifestaciones culturales y educativas y de obras de carácter social y benéfico. Con la adquisición de 3.000 leguas de tierras en el Chaco paraguayo estableció la primera

fábrica de extracto de quebracho. Murió en Rosario el 28/6/1899 y sus restos fueron llevados por el mismo ferrocarril que él fundara (oeste santafecino) a Casilda.

Marichal, Carlos, *Los ferrocarriles franceses en la Argentina, en revista Todo es historia*, Nro. 105, Buenos Aires, 1976.

Duportal, Emilio: Hacendado y político. Era nacido en Gualeguay (Entre Ríos) en 1828. Desde joven se dedicó a las tareas agropecuarias. En 1866, fue uno de los fundadores de la Sociedad Rural Argentina, de cuya comisión directiva ocupó la presidencia en el período de 1876-1878. Dedicado a la política, la legislatura de Entre Ríos lo eligió gobernador constitucional de la provincia el 13 de mayo de 1871, y tomó posesión del cargo al día siguiente.

El 2 de agosto obtuvo licencia para ausentarse de la provincia, delegando el mando en el presidente de la legislatura. No volvió a hacerse cargo, pues renunció el 29 de agosto. Consagrado exclusivamente al agro, fue director de los Anales de la Sociedad Rural Argentina. Hombre de fortuna, se radicó en San José de Flores, donde hizo construir una suntuosa residencia en la calle Rivadavia, que más tarde ocupó la Escuela Naval. Falleció en Buenos Aires, el 18 de octubre de 1893.

Newton, Ricardo, *Diccionario biográfico de hombres del campo argentino*, Buenos Aires, 1974.

Harteneck, Carlos: Pionero. Comenzó trabajando como curtidor de aserrados en La Paz, instalándose luego en la provincia de Santa Fe. Fue uno de los industrializadores del quebracho colorado. Construyó la primera fábrica en la zona de Fives-Lille, en 1895, y más tarde montó otra moderna en Calchaquí en 1899 y en la que trabajaron hasta 400 operarios.

Esta última tuvo una capacidad de producción de 14.000 toneladas de tanino, equivalentes a 280.000 bolsas de tanino, Harteneck también trabajó en esta industria en colaboración con don Carlos Casado de Alisal, y tuvo intereses en el Chaco y en Corrientes. En 1902 los hermanos Harteneck y Cía. uniéronse con los Portalis, formando una sociedad sobre la base de bienes territoriales que poseían ambas en la región de quebrachales colorados, y con las instalaciones tanineras originando entonces la Compañía Forestal del Chaco, que creó la industria en gran escala en la Argentina, convirtiéndose en la más importante productora en el orden mundial. Fue el punto de partida de la introducción de capitales alemanes e ingleses destinados a fundar otras fábricas

de tanino y a expandirse con notable desarrollo.

Newton, Ricardo, *idem*.

Lanusse, Juan José: Político, periodista y funcionario. Nació en Buenos Aires, el 3 de setiembre de 1840. Fueron sus padres don Juan Lanusse, francés, y doña Marcelina Fernández. Hizo sus estudios en el Liceo Superior de Burdeos. Después consagróse a las tareas mercantiles. Desempeñó en la época de Mitre varios cargos y comisiones de importancia; integró la Comisión y el Directorio del Ferrocarril Oeste en 1878. Fue miembro del Banco de la Provincia en 1885. Perteneció a la Cámara Sindical de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires en 1887 y a la Sociedad Rural Argentina. Fundó el diario *La Libertad*, y colaboró en *La Prensa*, *La Nación* y *El Diario de Láinez*, con el seudónimo de "Hill". Creó los centros agrícolas "General Paunero" y "Primera Junta". Fue un activo industrial y hacendado, y formó parte de la Comisión del Monumento al General Mitre. Se casó con doña Ernestina Pinto y falleció el 5 de agosto de 1927.

Newton, Ricardo, *idem*.

Lanusse, Antonio: Comerciante. Nació en Buenos Aires el 14 de octubre de 1846. Hizo sus estudios en la ciudad natal y desde su juventud consagróse al comercio. Actuó como uno de los más entusiastas miembros del comité revolucionario en los sucesos políticos de 1874, colaborando con su hermano Juan José en la acción política del general Mitre. Atendió sus ocupaciones de consignatario de frutos del país —lanas, cueros y granos— y fundó en 1872 una de las más importantes casas del ramo. Desde 1883, año en que se instaló en Campana el primer frigorífico del país, la firma Lanusse efectuó ventas por cuenta de clientes a esos establecimientos. La casa aún sigue en pie bajo la firma de Pedro y Antonio Lanusse S.A. Falleció en agosto de 1917, figura consagrada y de prestigio.

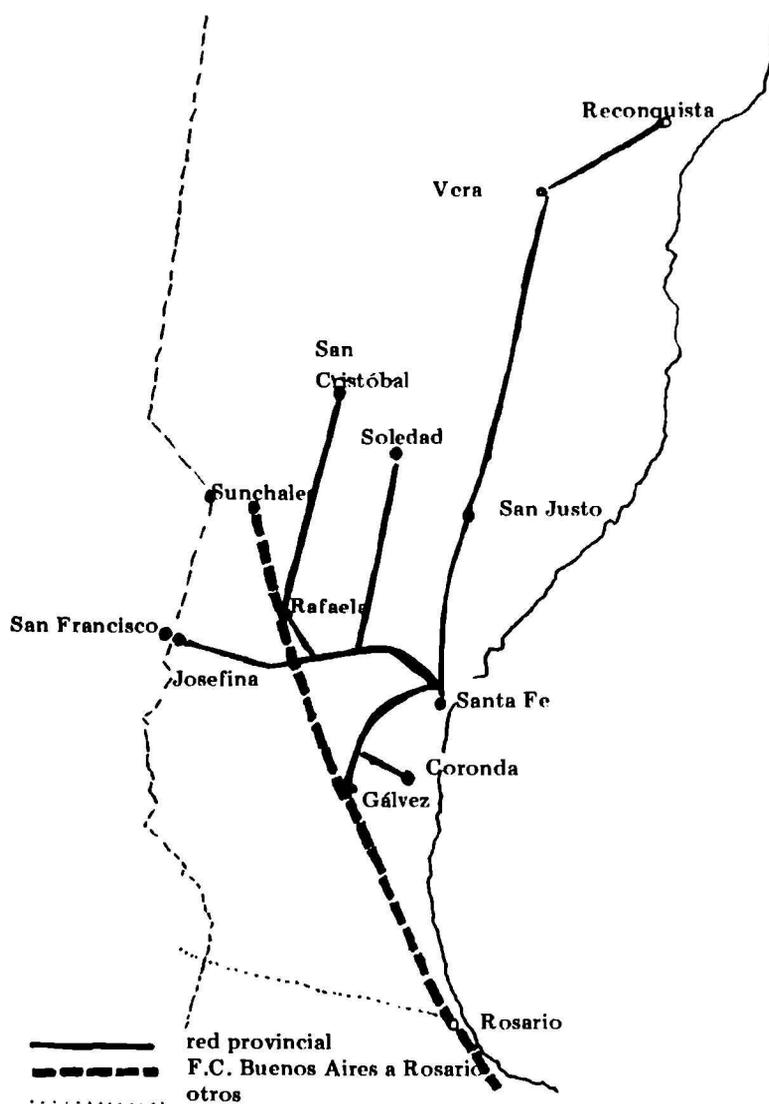
Newton, Ricardo, *idem*.

ANEXO CARTOGRAFICO

I. LOS FERROCARRILES DE SANTA FE ANTES DE LA ENTRADA
DEL GRUPO FRANCES

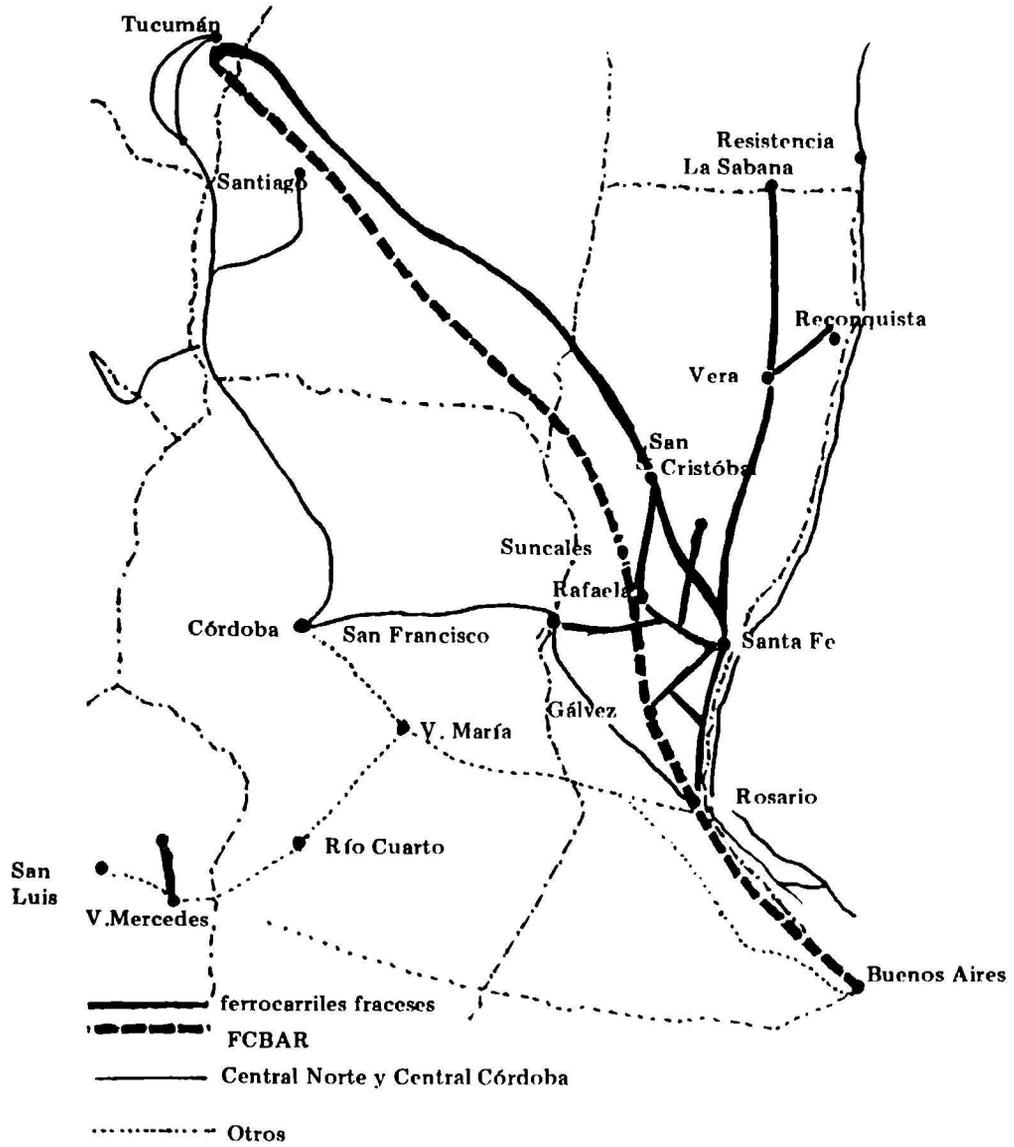
•

I. LOS FERROCARRILES DE SANTA FE ANTES DE LA ENTRADA DEL GRUPO FRANCÉS



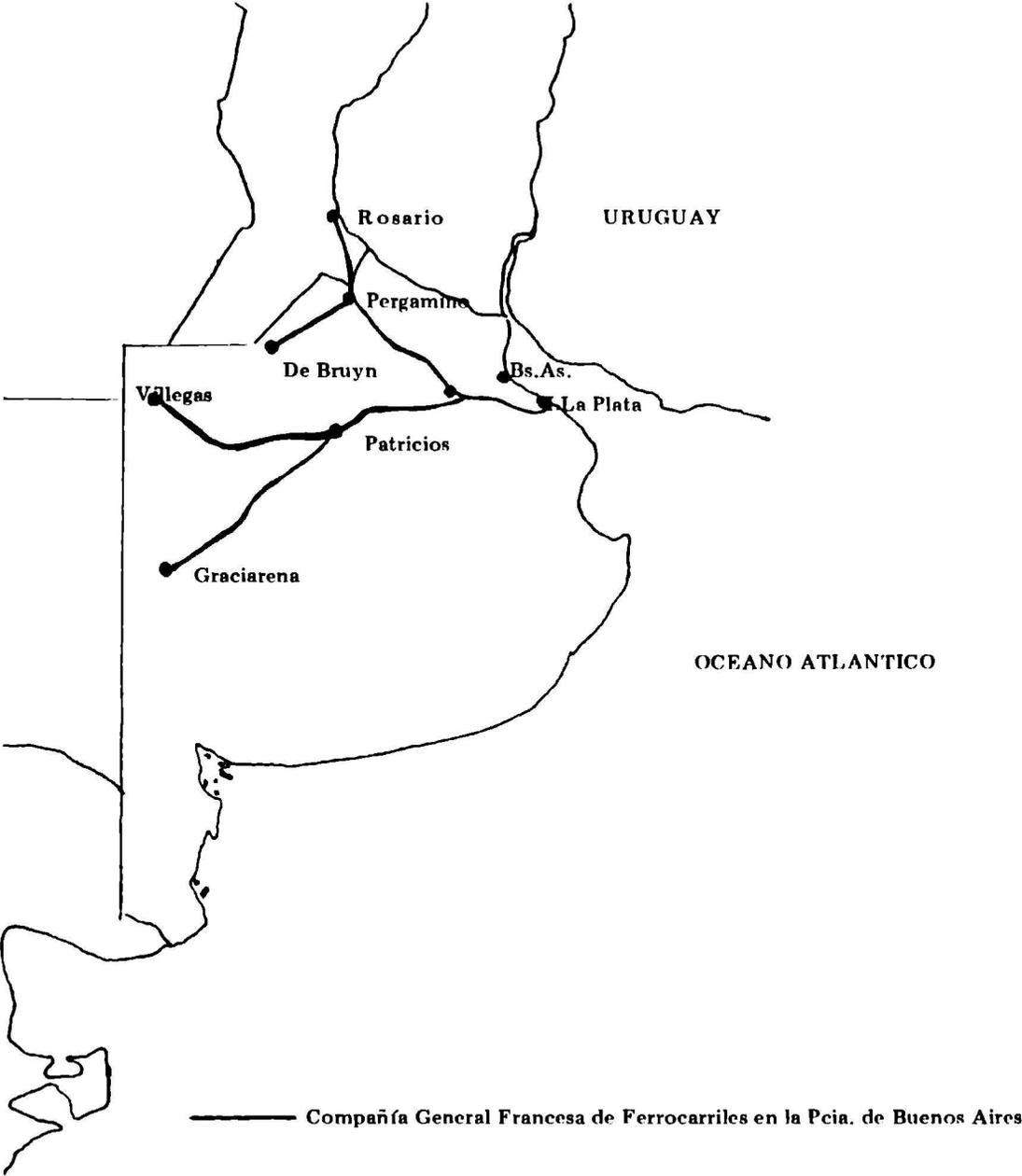
A.M. Regalsky, *Inversiones francesas en ferrocarriles argentinos*, en Siglo XIX. Revista de Historia, Año II, Nro. 5, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey, enero-junio, 1988.

II. LOS FERROCARRILES FRANCESES HACIA 1893



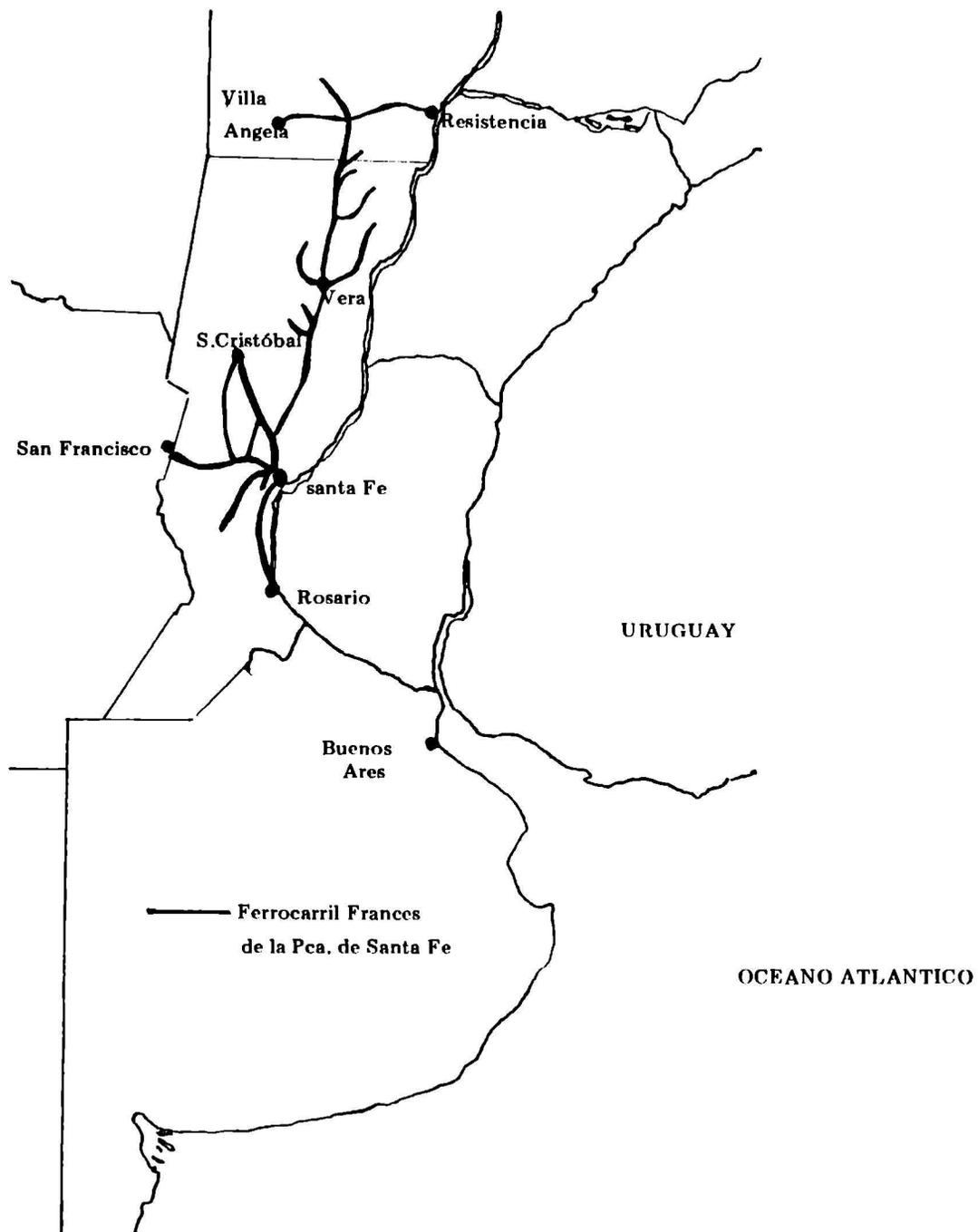
A.M. Regalsky, *idem.*

III. COMPAÑIA GENERAL FRANCESA DE FERROCARRILES EN LA Pcia. DE BUENOS AIRES



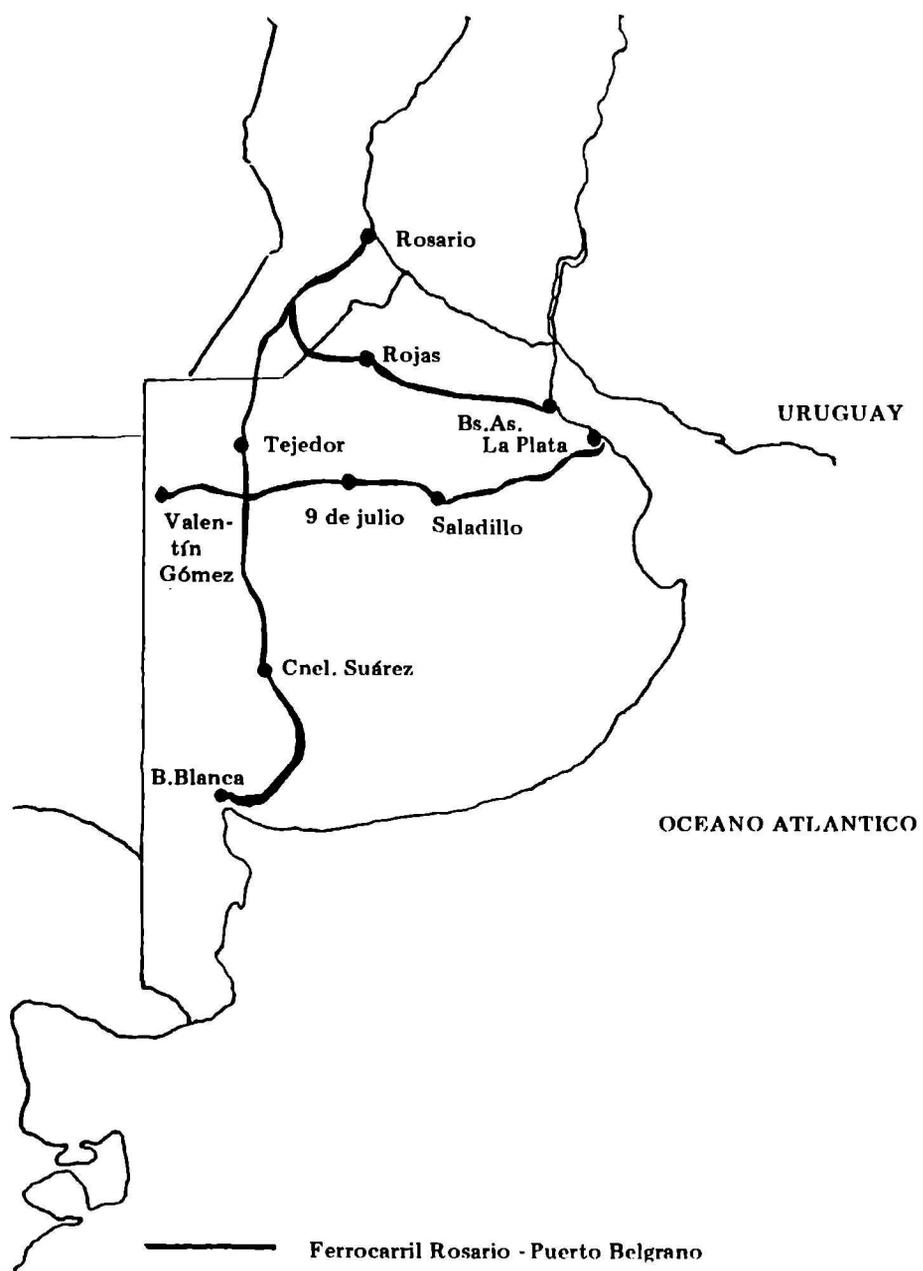
Ernesto Eugenio Monferrán (suboficial de la Armada (R), en Archivo Monferrán, Casillero Nro. 14, Letra M, *Pigüe*.

IV. FERROCARRIL FRANCES DE LA Pcia. DE SANTA FE



Ernesto Eugenio Monferrán, *idem.*

V. FERROCARRIL ROSARIO - PUERTO BELGRANO



Ernesto Eugenio Monferrán, *idem.*

1. BIBLIOGRAFIA GENERAL

- Asselain, Jean Ch., *Histoire économique (de la révolution industrielle à la première guerre mondiale)*, J. Dalloz, 1985.
- Baurugarten, M., *Francia contemporánea*, París, 1920, traducción española.
- Brogan, D.W., *Francia, 1870-1939*, FCE, Buenos Aires, 1947.
- Bruun, G., *La Europa del siglo XIX. 1915-1914*, FCE, T. IV, Buenos Aires, 1947.
- Crouzet, M., *Historia general de las civilizaciones*, Ed. Oriente, Madrid, 1981.
- Duby, G. y otros, *Histoire de la Civilisation Française XVIIIe.-XXe. siècle*, Colin, París, 1976.
- Faville, A. de, *La France Economique*, París, 1887.
- Friedlander y Oser, *Historia económica moderna*, FCE, México, 1950.
- Grenville, J.A.S., *La Europa remodelada (1848-1878)*, Siglo XXI, 1980.
- Guerard, A., *Breve historia de Francia*, París, 1950.
- Heers, M.L., *El mundo contemporáneo (1848-1914)*, Siglo XXI, México, 1979.
- Lacour-Gayet, J., *Histoire du Commerce Française*, París, 1920, T. V, Libro II.
- Levasseur, Emile, *Historia comercial de Francia*, París, 1887.
- Marion, M., *Historia financiera francesa*, París, 1920, T. VI.
- Maurois, A., *Historia de Francia*, Ed. Peuser, Buenos Aires, 1947.
- Niveau, Maurice, *Historia de los hechos económicos contemporáneos*. Ariel, Barcelona, 1974.
- Redondo, Gonzalo, *Historia universal, Universidad de Navarra, Eunsa S.A., Pamplona, España, 1985.*
- Ribard, A., *Historia de Francia*, FCE, México, 1941 (versión española de Hernán Laborde, V época, "Las libertades democráticas").
- Seignobos, Ch., *Historia universal*, Ed. Juan C. Granda, Rep. Argentina, 1967, T. VII-VIII.

DICCIONARIOS

- Francés-Español, Alianza Francesa.
- Biográfico de hombres del campo argentino, Buenos Aires, 1974, dirigido por Newton R.
- Hombres del día, Buenos Aires, 1917.
- Nuevo diccionario biográfico argentino, Buenos Aires, 1968 (dirigido por Cutolo, V.O.).

2. BIBLIOGRAFIA ESPECIAL

2.1. FUENTES.

DOCUMENTACION OFICIAL

Anales de la Sociedad Rural Argentina, año 1926, T. II

Anuario estadístico, Cámara Francesa en Argentina, años 1887-8.

Anuario Pillado, 1900, Ricardo Pillado.

Anuario estadístico, Cámara de Comercio Franco-Argentino, año 1911.

Boletín de la Cámara de Comercio Franco-Argentino, 1880-1900.

Boletines de la Unión Industrial Argentina, febrero 26 de 1891, Nro. 203.

Boletín mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1883-1884-1885-1886-1887-1892-1893-1900.

Code de Commerce, París, 1923.

Comisión Nacional para la Exposición Internacional de Filadelfia, 1926, Buenos Aires, 1927.

Chambre des Courtiers en Valeurs Mobilières de París - Règlement, París, 1949.

Decret du 7 Octobre 1890, Portant Règlement d'administration publique pour l'exécution, 1949.

Enquête sur la production française et la concurrence étrangère, 1917, París.

Estadísticas de Comercio Exterior, 1880-1914.

Estatutos de la Cámara de Comercio Francesa en Buenos Aires, 1880-1914.

France the Reconstruction, 1919. Brown Brothers and Co., 1919, New York.

La Politique Douanière de La France, París, 1911.

Le Commerce Exterieur et les tarifs de Douane, París, 1911.

Syndicat General de la Bourse de Commerce —de París—, Annuaire de 1928.

2.2. CENSOS

Censo de población, 1869.

Censo de población, 1895.

Censo agropecuario, 1887, Tornquist, E.

Censo industrial, 1895.

Censo agropecuario, 1908, Latzina, F., “El comercio argentino de antaño y hogaño”.

Censo agropecuario de 1908, Daireaux, “La estancia argentina”.

Censo nacional III, 1914, Pellegrini, C., T. X.

Estadística retrospectiva 1875-1905 —del Comercio Argentino—, F. Latzina (censo).

Extracto estadístico de la República Argentina (1915), Buenos Aires, Tornsquist, E. (censo).

2.3. REVISTAS

Revista de Economía Argentina de Ferrocarriles, 15-16 de junio de 1906.

Revista de Economía y Finanzas del 20 de marzo de 1912.

La revista de economía, Buenos Aires, 1928, Vol. 3.

Revista del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Buenos Aires, 1957.

2.4. DIARIOS

Courier de la Plata, 1910.

La Epoca, 1918, La Colectividad Francesa.

La Nación, Centenario 1810-1910, El esfuerzo francés en la Argentina.

Años 1890-1940, periódicos de *Pigüé*:

El Independiente.

El Mensajero.

El Orden.

El Pueblo.

El Reflector.

2.5. LIBROS

Agote, Pedro, “Informe del Pte. del Crédito Público Bs. As. 1881-1888” en *Anuario General de*

- Sociedades Francesas y de las principales sociedades extranjeras*, París, 1910-1911.
- Alvarez, Juan, *Las guerras civiles argentinas*, Eudeba, Buenos Aires, 1966.
- Baldy Edmond. *Les Banques D'Affaires en France depuis 1900*, París, 1922.
- Blancha Noemí, M. G., de *Comercio Exterior y producción agrícola de la República Argentina (1890-1900)*, separata, Fac. de Filosofía y Letras, 1980.
- Bourdé, G, *Buenos Aires: urbanización e inmigración*, Huemul, Buenos Aires, 1977.
- Bunge, A., *El comercio exterior argentino. Contribución al estudio de una política económica-internacional-argentina*, Buenos Aires 1917.
- Bunge, A. *Una nueva Argentina*, Kraft Ltda., Buenos Aires, 1940.
- Cortés Conde, R. y Gallo, E. *La formación de la Argentina moderna*, Paidós, 1979.
- Cortés Conde, R. *El progreso argentino, 1880-1914*, Sudamericana, Buenos Aires, 1979.
- Cortés Conde, R. *Hispanoamérica: la apertura al comercio mundial, 1850-1930*, Paidós, Buenos Aires, 1974.
- Cutolo, V.O. *Manual de Historia Económica*, Macchi, Buenos Aires, 1967.
- Cutolo, V.O. *Manual de Historia Económica Mundial y Argentina*, Elche, 1981.
- Chiaramonte, J. C. *Nacionalismo y Liberalismo Económico en la Argentina*, Solar-Hachette, Buenos Aires, 1971.
- Dalto J.C. *Crisis y auge en la economía argentina*, Macchi, Buenos Aires, 1967.
- Di Tella, T.S. y otros, *Argentina: sociedad de masas*, Buenos Aires, Eudeba, 1969.
- Ferrari G, y Gallo E., (compiladores) *La Argentina del ochenta al centenario*, Sudamericana, Buenos Aires, 1980.
- Gaignard, R. y otros, *Les Aveyronnais dans la Pampa. Fondation, développement et vie de la colonie aveyronnaise de Pigüé, Argentine-1884-1974*, Service des publications de l'Université. Toulouse le Mirail Privat, 1979.
- Gori, G. *Inmigración y colonización en la Argentina*, Eudeba, Buenos Aires, 1977.
- Lafond, G. *L'Effort français en Amerique Latine*, Paris, 1917.
- López, José F. *La República Argentina y sus relaciones económicas con Francia*, Conferencia en la Sociedad de Geografía Comercial de París, 16/2/1884. (miembro de dicha sociedad).
- Kroeber, Clifton, B, *La navegación de los ríos en la historia argentina*, Paidós, Buenos Aires, 1967.
- Ortiz Ricardo, M., *El ferrocarril en la economía argentina*, Cátedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1958.

- Ortiz R. *Historia económica de la Argentina*, Raigal, Buenos Aires, 1955.
- Ortiz R. *Valor económico de los puertos argentinos*, Losada, Buenos Aires, 1945.
- Rebuelto, E. *Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos*, Boletín de Obras Públicas de la República Argentina, V, VI, VIII, 1911/13, Buenos Aires.
- Regalsky, Andrés Martín, "Inversiones francesas en la Argentina: una contribución para su estudio" en *Ilas. Jornadas de Historia Económica Argentina*, Buenos Aires, 1980 (sin publicar)
- Rögind William, *Historia del ferrocarril sud.*, Buenos Aires, Biblioteca de Ferrocarriles Argentinos 1937.
- Sbarra Noel, *Historia del alambrado en la Argentina*, Eudeba, Buenos Aires, 1964.
- Scalabrini Ortiz, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Plus Ultra, Buenos Aires, 1957.
- Seeber, Francisco. *Cuestiones económicas de actualidad*, Buenos Aires, 1978.
- Szuchman Mark, D. *Mobility and integration in urban Argentina* (Córdoba in the liberal Era) University of Texas Press, Austin and London, 1980.
- Vasallo Rojas, Emilio y Matus, Gutiérrez Carlos, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Santiago de Chile, 1947.
- Vázquez Presedo V. *El caso argentino*, Eudeba, Buenos Aires, 1974.

2.6. VIAJEROS CONSULTADOS

- Albertini, L. *L'Argentine sans bluff ni chantage*, T. 1, París, 1911.
- Aurignac, R. *Amerique du Sud. Trois ans chez les argentins*. París, 1890.
- Armaignac Henri, *Viajes por las pampas argentinas...* Eudeba, Buenos Aires, 1974.
- Bonelli, C. *La Republique Argentine*. Nice-1883.
- Clemenceau Georges. *Notas de viaje por la América del Sur. Argentina. Brasil. Montevideo*. Cabaut, Buenos Aires, 1911.
- Cotteau Edmond. *Promenades dans les Deux Amériques, 1876-77*, Charpenter, París, 1880.
- Craste, F. *A travers l'Argentine moderne*, París, 1910.
- Charnay D. *A travers la Pampa et Buenos Aires*, París 1877.
- Daireaux, E. *Buenos Aires, la Pampa et la Patagonie, ...* París, 1877.
- Daireaux, E. *Vida y costumbres en el Plata*, Buenos Aires-París, 1888.
- Daireaux, E. *Aristocracia de antaño*, Buenos Aires 1889.

- Daireaux, G. *Las dos patrias*, Buenos Aires, 1908.
- Deiss, E. *De Marseille au Paraguay*, París, 1896.
- Delpech, E. *Una vida en la gran Argentina desde 1869 hasta 1944*, Buenos Aires, 1944.
- Huret, Jules, *La Argentina. De Buenos Aires al Gran Chaco. Del Plata a la Cordillera de los Andes* (traducción, 1911).
- Wiener, Ch. *Republique Argentina*, París, 1899.
- Yfernet, J. *La République Argentine et ses colonies...* Buenos Aires, 1885.

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Publicaciones