

# Las flotas mercantes de ultramar de los Ferrocarriles Sud y Buenos Aires al Pacífico, 1890-1935

*THE BUENOS AYRES GREAT SOUTHERN RAILWAY AND BUENOS AYRES PACIFIC RAILWAY MERCHANT SHIPPING FLEETS, 1890-1935*

*Mario Justo López \**

## *Resumen*

Dos de los más importantes ferrocarriles de capital británico en la Argentina mantuvieron barcos mercantes de ultramar a comienzos del siglo XX. El principal propósito de esa actividad fue reducir el costo del carbón usado como combustible que debía ser transportado desde Gran Bretaña. Mientras el comercio de carbón estuvo sujeto a las leyes de mercado, el objetivo buscado se logró y mostró cómo las compañías ferroviarias eran empresas autónomas cuya estrategia consistía en reducir costos, o ampliar ingresos, sin subordinación a ningún otro interés comercial.

*Palabras clave:* Ferrocarril; Argentina, Gran Bretaña, Flotas mercantes; Carbón.

## *Abstract*

Two of the main British owned railways in Argentina maintained ocean merchant ships at the beginning of the XXth Century. The purpose of this activity was to reduce the cost of the fuel used, as coal had to be transported from Great Britain. As long as the coal trade was subject to the laws of the market, the goal sought was achieved and it showed how the companies were autonomous enterprises whose strategy consisted of reducing costs, or increasing its income, without subordination to any other commercial interest.

*Keywords:* Railway; Argentina; Great Britain; Shipping fleets; Coe.

---

\* Fundación Museo Ferroviario, Marcelo T. de Alvear 684, piso 3, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (1058), Argentina. Dirección electrónica: [mjustolopez@hotmail.com.ar].

## INTRODUCCIÓN

El trabajo se propone analizar el armado y explotación de flotas mercantes de ultramar por parte de dos compañías ferroviarias de capital británico en la Argentina. Su desarrollo, además de describir acciones de por sí interesantes, busca aportar datos para una mejor comprensión del mecanismo de toma de decisiones de dichas compañías y discutir si el mismo es compatible o no con la idea de empresas autónomas y especializadas con la que las hemos caracterizado (López, 2018).

La descripción de lo ocurrido con el manejo de buques, desde la decisión de adquirirlos, cómo explotarlos, qué cargas transportar, qué trayectos realizar y, en definitiva, cuándo desprenderse de ellos, pretende aclarar si este servicio de transporte por agua fue encarado con el fin de desarrollar nuevos negocios o simplemente como auxiliar o accesorio de la actividad principal, es decir la prestación del servicio de transporte por ferrocarril. El crecimiento de las empresas las convirtió en grandes organizaciones con una alta especialización. En virtud de ello las grandes compañías ferroviarias en la Argentina, al comenzar el siglo XX, pasaron de ser dirigidas por hombres de negocios a ser manejadas por profesionales de la actividad ferroviaria.<sup>1</sup> En principio, la hipótesis inicial es que, en esta etapa de especialización, cualquier actividad que se emprendiera fuera del negocio ferroviario en sí tenía como único objetivo beneficiar a aquel, reduciendo los gastos o aumentando los ingresos. La idea de ampliar el objeto de la empresa, la de explorar un nuevo campo de acción o la de obtener beneficios por fuera de lo ferroviario quedaba descartada. Esta cuestión es en definitiva lo que trataremos de dilucidar al describir la actividad naviera.

El periodo de tiempo señalado en el título es el que abarca la posesión de barcos por parte del Ferrocarril del Sud (FCS), situación que fue la de mayor duración. El trabajo tendrá cinco partes, además de una final dedicada a exponer las conclusiones. Las tres primeras de ellas se referirán al FCS, una para cada generación de barcos: a) hasta 1900; b) de allí a la Gran Guerra; y, c) el periodo de entreguerras. La cuarta parte relatará lo realizado por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP) entre 1906 y 1919. La quinta parte tomará en consideración diversos datos que permiten hacer comparaciones entre las dos compañías ferroviarias que resolvieron tener una flota de barcos y otras empresas.

La investigación llevada a cabo para el desarrollo del tema se basó en fuentes primarias, en especial de los archivos del *Board of Trade* de Gran Bretaña sobre registración de barcos, y las memorias y cuentas de los ferrocarriles británicos en la Argentina. También se ha hecho uso de los expedientes de la Dirección General de Ferrocarriles del gobierno argentino para corroborar el sentido de las cifras resultantes de los balances empresarios. Otras fuentes primarias fueron las periódicas, como diarios, semanarios y revistas de la época, de las

que resulta información sobre la actividad de navegación y portuaria. De todas estas fuentes, y de otras más utilizadas, se dará cuenta y se las describirá con detalle al final del artículo.

## LA PRIMERA FLOTA DEL FCS

El FCS comenzó a poseer una flota de barcos de ultramar en el primer semestre de 1890. La decisión fue tomada cuando la compañía dirigida por Frank Parish había alcanzado la cima en prosperidad y poder entre todos los ferrocarriles en la Argentina. Veamos brevemente algunos datos al respecto. Para 1889 el FCS ocupaba el primer lugar entre todas las empresas de transporte por riel, tanto por la extensión de sus vías, el producto neto, el capital invertido y el rendimiento obtenido sobre él.<sup>2</sup> Había alcanzado ese lugar unos años antes. En 1884 había llegado con sus vías a Bahía Blanca donde construyó un puerto, controlando prácticamente todo el espacio entre esa ciudad y Buenos Aires. En 1886 pagó a los accionistas ordinarios el 8% de dividendo y en los cuatro años siguientes el 10%. Tuvo éxito en la defensa de su amplia zona exclusiva, frente al aluvión de concesiones de los gobiernos nacional y de la Provincia de Buenos Aires, obteniendo sus propios permisos y comprando muchos de los dados a especuladores. Pudo incrementar la zona exclusiva encontrando en el nuevo Ferrocarril Oeste, comprador de la red provincial, un aliado con el cual comenzó a transitar un camino en común (López, 2000: 314). Pero el FCS dio el paso más audaz y efectivo en el camino a la hegemonía en 1883, al tomar los miembros de su directorio el control del fracasado Ferrocarril a Campana, al que convirtieron en el nuevo Buenos Aires y Rosario, que en 1886 llegó a esa Ciudad, en 1887 a Rafaela y en 1888 a Sunchales para extenderse finalmente a Tucumán adonde llegaría en 1891 (López, 2000: 263). Para comienzos de la década de 1890 el grupo organizado por el FCS y formado con los ferrocarriles Oeste y Buenos Aires y Rosario era dueño del 34,42% de toda la red ferroviaria argentina, transportaba el 51,33% de los pasajeros y el 35,76% de las toneladas. Su producto neto alcanzaba nada menos que al 57,27% del total nacional (López, 2000: 657).

De allí que no es sorprendente que la empresa se arriesgara a invertir en una nueva actividad: la navegación comercial. Para ello el directorio resolvió adquirir seis vapores, entregados de mayo a septiembre de 1890, diseñados para el transporte de carbón sin perjuicio de poder ser usados con otro tipo de cargas, todos de las mismas dimensiones y construidos por el astillero de Sir Raylton Dixon & Co. de Middlesborough.<sup>3</sup> Los barcos recibieron los siguientes nombres: SS Lomas (Nº de Registro 98085), SS Tandil (98111), SS Dolores (98116), SS Salado (98124), SS Alfalfa (98144) y SS Sola (98157).<sup>4</sup> El manejo de la nueva flota fue entregado a un agente marítimo de Londres,

Arthur Holland & Co., que tenía alguna experiencia en el manejo de barcos entre Gran Bretaña y el Río de la Plata.<sup>5</sup> El plan establecido, que fue cumplido a lo largo de toda la existencia de la flota, era que los barcos traerían carbón de Gales, para consumo principalmente del FCS, y volverían cargados con frutos del país hacia los destinos que la carga obtenida les determinara. Cada buque tenía una capacidad de carga de 2.700 toneladas de carbón, o algo más de 3.000tn de carga general, y estaba preparado para llevar una veintena de pasajeros aunque su transporte no fue un objetivo importante. Los viajes realizados en los primeros años dan muestra del cumplimiento del plan. El carbón era embarcado, principalmente, en Newport (cuando era para el FCS), o sino en Cardiff.<sup>6</sup> En la Argentina se buscaba el puerto donde hubiera carga posible y se esperaba hasta completar el tonelaje que el barco podía llevar. La carga de regreso más común era trigo o maíz. A veces también lana. En los primeros años las cargas obtenidas llevaron a los barcos del FCS, muchas veces, a Dunquerque y Amberes como destino.<sup>7</sup> Tanto es así, que la empresa consideró, a fines de 1893, destinar todas sus unidades para formar una línea regular entre Bahía Blanca y Amberes.<sup>8</sup>

La inversión realizada en la adquisición de los barcos no fue menor. El costo de cada uno fue cercano a las £ 30.000 por lo que en total se gastó £ 180.000 para armar la flota.<sup>9</sup> Sin embargo, el monto no era importante si se lo compara con el capital total del FCS que, para 1890, ascendía a £ 12.000.000. Para entender la dimensión del nuevo emprendimiento téngase en cuenta que en febrero de 1890 el FCS adquirió del gobierno de la Provincia de Buenos Aires el ramal Temperley-Cañuelas de 47 kilómetros, construido en 1885, por un precio de aproximadamente £ 155.000 (López, 2000: 315). El hecho de que se mantuviera la explotación de los servicios de navegación fuera de las cuentas del ferrocarril hace que no sea fácil reconstruir los resultados obtenidos. El procedimiento seguido fue acreditar en una nueva cuenta llamada “Coal Steamers Depreciation Fund” una suma anualmente equivalente a la que se debitaba de “Various Voyage Accounts”.<sup>10</sup> Los montos acreditados en esta primera época, todos expresados en libras esterlinas, fueron los siguientes: 12.644 para 1891, 12.991 para 1892, 13.433 para 1893, 11.894 para 1894, 6.302 para 1895, 2.978 para 1896, 7.098 para 1897 y 6.000 para 1898.<sup>11</sup> Los saldos de la nueva cuenta, incrementados año a año, tenían su contrapartida por sumas equivalentes en títulos de la deuda británica y en acciones ferroviarias. Las utilidades de la navegación pasaban así a integrar un fondo de conservación del capital invertido en la flota. Por ser una actividad ajena a la ferroviaria y registrada fuera de la Argentina, este proceder no fue objetado por la Dirección General de Ferrocarriles.<sup>12</sup>

El riesgo de la navegación tuvo sus efectos. El SS Dolores naufragó el 23 de mayo de 1892 cuando navegaba desde Penarth en Gales hacia La Plata con carbón, frente a la localidad de Castillos en la República Oriental

del Uruguay.<sup>13</sup> El 25 de marzo de 1897 el SS Salado naufragó frente a la isla Lundy, entre Devon y Cornwall, cuando navegaba desde Newport hacia Buenos Aires con carbón para el FCS. En este caso la investigación posterior determinó que el accidente se había producido por impericia del capitán.<sup>14</sup> En ambos casos los daños fueron cubiertos por el seguro.

Los buques recibieron nombres de estaciones del FCS. No hubo cambios cuando en 1896 el gobierno argentino modificó algunos de esos nombres: Salado por General Belgrano y Alfalfa por Saavedra. Los seis barcos del FCS formaron, en conjunto, una flota relevante para el momento, equivalente a la de otras empresas, exclusivamente marítimas y de línea, que hacían el trayecto entre Gran Bretaña y otros puertos de Europa y el Río de la Plata. Cada uno de ellos tenía de registro 2.188tn toneladas brutas y 1.415 netas.<sup>15</sup> Y, por ejemplo, la Nelson Line, empresa marítima establecida con viajes regulares entre Liverpool y Buenos Aires, tenía destinados a esta ruta cinco barcos de los cuales sólo uno superaba las 2.000tn (Mulhall & Mulhall, 1892: 16).

El propósito principal de la empresa al adquirir la flota fue lograr un transporte “eficiente y económico de su combustible”.<sup>16</sup> Sin embargo, la capacidad de transporte de los seis barcos comprados en 1890 excedía las necesidades de carbón del FCS. Entre 1893 y 1897 la compañía gastó anualmente un promedio de 44.400tn.<sup>17</sup> Los barcos, que realizaban seis viajes anuales cada uno, podían transportar algo más de 90.000 toneladas anuales. De allí que muchos viajes hacia el Río de la Plata estaban destinados a un agente marítimo encargado de colocar el carbón entre sus clientes.<sup>18</sup> Sin perjuicio de ello, el directorio del Ferrocarril mantuvo siempre la opinión de que la gran ventaja de poseer los barcos era que permitía transportar el carbón a una tarifa muy baja, lo que significaba que no se incrementara el costo por combustible.<sup>19</sup>

## LA SEGUNDA FLOTA DEL FCS HASTA LA GRAN GUERRA

El naufragio del vapor SS Salado en 1897 inició un proceso de renovación, que se hizo en forma gradual y no, como en 1890, mediante la compra de todos sus componentes de una vez. El mismo año del naufragio se contrató la construcción de un vapor, al que se denominó SS Azul (108385), y que se entregó en julio del año siguiente. Era un barco de mayor capacidad que los de 1890 y su peso bruto de registro llegaba a 3.074 tn.<sup>20</sup> En el informe del directorio adjunto al balance del ejercicio cerrado el 30.06.1897 se justificaba la decisión con las siguientes palabras:

The Board regret to report that the SS Salado, one of the Company's coal steamers, was wrecked off Lundy Island in March last. This loss was, however, fully covered by insurance, and in view of the satisfactory results

[now] obtained from working of these steamers, it has been decided to replace her by another boat with as little delay as possible [and] a contract for the construction of [ship] has already been placed. <sup>21</sup>

Siguió a ello la renovación total de la flota, con la venta de los cuatro barcos subsistentes de 1890 (SS Lomas, SS Tandil, SS Sola y SS Alfalfa)<sup>22</sup> y su reemplazo por otros de mayor tamaño, similares al recientemente adquirido, que llevaron los mismos nombres. De ellos, tres fueron comprados de segunda mano, aunque con apenas uno a tres años de uso. El detalle de los mismos es el siguiente: El SS Sola (108243), de 3.103 toneladas brutas de registro había sido construido en 1897 y pertenecido a la Milburn Line (Anglo Australasian Steam Navigation Co.) con el nombre SS Port Philip;<sup>23</sup> el SS Lomas (109089), de 3.042tn, había sido construido en 1898 y había pertenecido a W. H. Cockerline & Co. de Hull con el nombre SS Britannic; y el SS Alfalfa (109997), de 2.992tn, construido también en 1898 y pertenecido sucesivamente a la Indra Line (Thomas Royden & Son), con el nombre de SS Indradevi, y a la Houlder, Middleton & Co., con el nombre SS Whitgift.<sup>24</sup> El FCS tomó posesión de ellos entre 1899 y 1900. El cuarto reemplazo, el SS Tandil (112712) fue adquirido nuevo en 1900, con un peso bruto de registro de 2.897tn.<sup>25</sup> Al contratar la construcción de este barco también se decidió adquirir otro idéntico, para reemplazar al SS Dolores, perdido en 1892, al que se denominó SS Frank Parish (112764).<sup>26</sup>

Este proceso de renovación fue justificado por el directorio en base a la tarea prestada por la flota desde 1890 y a la posibilidad de aumentar el servicio de transporte marítimo. Al adquirir el primero de los nuevos barcos, el SS Azul, los directores no sólo pretendieron mantener la actividad que se venía desarrollando sino también incursionar en nuevos tipos de servicios, para lo cual requirieron al astillero que se lo diseñara, además de los usos corrientes, para transporte de animales bovinos vivos, que era una carga valiosa que se había incorporado al tráfico entre el Río de la Plata y Gran Bretaña en el último tiempo.<sup>27</sup> Y al reparar la renovación completada en el año 1900, el Directorio se preocupó en destacar el aumento en la capacidad de transporte que la nueva flota tenía respecto a la anterior señalando que se había pasado de 19.500tn de carga general que podían llevar los vapores de 1890 en conjunto (a razón de 3.250tn cada uno) a 29.950tn en los recientemente adquiridos (entre 4.850tn a 5.150tn por barco, según los casos).<sup>28</sup>

El FCS pretendía con la adquisición de unidades de mayor capacidad que se continuara superando lo que necesitaba para transportar todo el carbón de Gales para sus locomotoras. La reducción de su flota original a cuatro barcos, con los naufragios de 1892 y 1897, había llevado esa capacidad a unas 60.000tn anuales y para 1898 lo consumido efectivamente fue 59.623.<sup>29</sup> Con la renovación completa la capacidad se elevó a 150.000tn anuales. Para

entonces lo efectivamente consumido rondaba las 90.000tn (85.438 en 1900, 98.724 en 1901, 90.660 en 1902 y 89.550 en 1903).<sup>30</sup> Sin embargo, la empresa, anticipando un crecimiento acelerado de la actividad del ferrocarril y del consumo de carbón, no quedó conforme con la flota de seis barcos y en 1902 decidió incorporar uno más. Entregado por el astillero en enero de 1903, recibió el nombre de SS Margarita (115951) (2.787tn brutas de registros).<sup>31</sup> Con esta incorporación la capacidad de transporte de carbón se elevó a 174.000tn anuales. Pero el progreso de la Argentina, y en consecuencia el incremento del tráfico ferroviario, fueron mayores a cualquier previsión. De allí que el consumo de carbón por el FCS subiera año a año para superar en 1906 la capacidad de transporte de la nueva flota. Ese año consumió 191.248tn. En 1908 la cifra ya era superior a 228.000tn para llegar en 1911 a más de 247.000.<sup>32</sup>

La renovación de la flota en 1900 implicó una inversión adicional que el directorio estimó en £ 60.368, lo que significaba que el costo de las nuevas embarcaciones había ascendido a alrededor de £ 40.000 cada una.<sup>33</sup> El FCS continuó con el mismo procedimiento de acreditar en la cuenta "Coal Steamers Depreciation Fund" las sumas que debitaba de la cuenta "Various Voyages" como resultado de la operación naviera. En la mayor parte de los años hasta 1913 esas sumas fueron superiores a las anteriores por lo que dicho fondo alcanzó para entonces la importante cifra de £ 201.546, que, más o menos, representaba el 80% del valor de los barcos.<sup>34</sup> El capital invertido en los barcos continuó estando incorporado al capital reconocido por el Estado argentino. Para el ejercicio cerrado al 30 de junio de 1903 el rubro de ese capital identificado como Nº 33 "compra vapores carboneros, remolcadores, etcétera" quedó fijado en \$ 1.357.843o/s (unas £ 270.000), cifra no muy alejada de la invertida en ello.<sup>35</sup>

La renovación mantuvo a la flota en una dimensión comparable a la de muchas compañías navieras y a tono con el aumento general en el volumen de los barcos de ultramar. Las toneladas brutas de registro promedio habían venido subiendo desde 1890 a 1900 y lo siguieron haciendo en los años siguientes. En el registro mayor de todos, el de Gran Bretaña, el promedio de los vapores pasó en esos años de 1.153 a 1.232tn.<sup>36</sup> Las 5.000tn de capacidad (*dead weight capacity*) de los barcos del FCS eran similares a los que formaban la flota destinada al Río de la Plata de compañías de línea como la Nelson Line (buques de 5.000 a 7.000tn), la New Zealand Shipping Co. (de 6.600 a 8.000) y la Pacific Line (de 4.300 a 8.000). El barco de mayor capacidad que llegaba a la región a principios del siglo XX era el nuevo Amazon de la Royal Mail Steam Packet Company con 11.000tn.<sup>37</sup>

La explotación de los barcos de ultramar siguió haciéndose de la misma manera que antes, a través del agente naviero Arthur Holland & Co. quien, ante el aumento de la actividad, decidió abrir una sucursal en Buenos Aires, para no depender en ésta de otros agentes vinculados.<sup>38</sup> Por su parte, el

FCS en 1903 intentó prescindir en Inglaterra del agente y hacer trabajar a los vapores directamente bajo la dependencia de su departamento de navegación y almacenes.<sup>39</sup> Pero la iniciativa no prosperó y todo quedó como al inicio, realizando el mismo trabajo, transportando carbón, básicamente desde Newport, a Bahía Blanca o a Buenos Aires, y al avanzar la década, como vimos, exclusivamente con destino al FCS. En el viaje de regreso, hacia Inglaterra o algún puerto europeo, la carga principalmente era lana, grano o alguna otra que se pudiera obtener, es decir siempre bajo la modalidad de “tramp shipping”.<sup>40</sup> Del detalle de los viajes realizados en el período de 1900 a 1913 surgen como destinos repetidos los siguientes puertos: Hull, Liverpool, Plymouth, Bristol, Limerick, Londres o algún puerto sin especificar en Gran Bretaña;<sup>41</sup> Rotterdam y Dunquerque o algún puerto español en Europa continental;<sup>42</sup> o al puerto de Mindelo en la isla Saint Vincent en el archipiélago de Cabo Verde (lugar frecuente de reaprovisionamiento de carbón y donde se decidía el destino final de la carga, si éste no se había fijado en el embarque).<sup>43</sup>

Un nuevo naufragio, ocurrido el 23 de diciembre de 1912, pareció poner en marcha una segunda renovación de la flota, como había ocurrido en 1897. Esta vez fue el SS Sola que hacía el trayecto de Newport a Buenos Aires cargado con carbón. Sorprendido por una tormenta cerca de la península Lizard, en la costa de Cornwall, se hundió sin poder recibir ayuda causando la pérdida de 34 vidas. Sólo se encontraron restos de dos botes salvavidas y dos cadáveres.<sup>44</sup> El valor del barco y su carga fueron cubiertos por la compañía aseguradora.<sup>45</sup> La empresa no demoró en encomendar la construcción de un nuevo buque. Al ser entregado en 1913 recibió el nombre de SS Neuquén (135203) y representó un nuevo incremento en el tamaño de algo más del 15%.<sup>46</sup> Desde comienzos del siglo XX el aumento de tamaño en los navíos de ultramar se había acentuado (Mitchell, 2011: 537). En las líneas regulares al Río de la Plata ya se usaban barcos de mayor capacidad que en 1900 o 1906. Por ejemplo, la New Zealand Shipping Company tenía barcos de 9.880 hasta 12500 toneladas y la Pacific Steam Navigation Company de 5.885 a 11.546.<sup>47</sup> El SS Neuquén parecía indicar que el Ferrocarril no quería quedar retrasado con su flota, ni respecto de las demás empresas navieras, ni tampoco frente a la necesidad cada vez mayor de carbón que la actividad del ferrocarril demandaba. Por otra parte, en el conjunto de sus barcos, las antigüedades iban de 10 a 16 años lo que parecía sugerir un recambio si se continuaba con la forma de actuar precedente.

Sin embargo, el ejercicio comprendido entre el 1 de julio de 1913 y el 30 de junio de 1914 comenzó un período de dificultades generales, que afectaron especialmente a las empresas ferroviarias, con aumentos de costos, caída en el tráfico y, en definitiva, disminución de los rendimientos sobre el capital invertido. Como resultado de todo ello, en el FCS, la cotización promedio de las acciones ordinarias cayó de 119½ en 1912/13 a 77½ en 1916/17 (López,



2012: 69-77). Causa central en la prolongación y gravedad de la crisis fue el estallido en agosto de 1914 de la Gran Guerra europea que tuvo efectos aun peores para la navegación marítima. La inseguridad en el mar produjo un aumento no conocido antes en las primas de los seguros que se trasladó a los fletes. El gobierno de Gran Bretaña se vio obligado a introducir el llamado *State Insurance Scheme*, por el cual el Estado asumió el 80% de los riesgos en cada viaje. Otros países siguieron el mismo camino. La suba de las primas en los primeros días de la guerra había llevado a un incremento del 20 al 30% en los costos y a la paralización de flotas. Con las medidas estatales, por un tiempo, se volvió a normalizar el movimiento pero el mantenimiento del estado de guerra agravó aún más la situación.<sup>48</sup> El FCS vio incrementado continuamente su costo por seguros marítimos y por ese concepto gastó £ 95.000 más de lo normal de 1914 a 1918 (Fayle, 1927: 35, 57; Fayle, 1924: 323).<sup>49</sup> Pero para la compañía mucho más grave fue la imposibilidad de renovar su flota, y al prolongarse el conflicto, tampoco pudo aprovechar de su existencia para sí ante las requisiciones del gobierno británico, primero, y la acción del enemigo, después.

#### LA TERCERA FLOTA DEL FCS EN EL PERÍODO DE ENTREGUERRAS

De los siete barcos de su segunda flota, el FCS perdió cinco hundidos por submarinos alemanes. El primero, el SS Lomas, fue torpedeado en junio de 1915 cuando transportaba maíz de La Plata a Belfast.<sup>50</sup> En enero de 1917 se perdió de la misma manera el SS Neuquén,<sup>51</sup> y también ese año fueron hundidos el SS Azul en febrero, viajando de Buenos Aires a Cherburgo,<sup>52</sup> el SS Tandil en marzo, viniendo de Barry en Gales a Buenos Aires con carbón,<sup>53</sup> y en julio el SS Alfalfa, yendo de Newport al Mediterráneo también con carbón.<sup>54</sup> Al momento de su pérdida dos de los cinco barcos habían sido requisados por el gobierno británico (el Neuquén y el Alfalfa). Un sexto barco, el SS Margarita, también en poder del gobierno, fue dañado por una mina en septiembre de 1917, y quedó fuera de servicio hasta resolver su reparación.<sup>55</sup> Las requisiciones y los hundimientos privaron al Ferrocarril Sud del servicio de sus barcos en un momento en que el precio del carbón en la Argentina se había multiplicado varias veces por su escasez y por los problemas en la navegación.<sup>56</sup> El único barco en servicio de los siete de la flota, el SS Frank Parish, también fue requisado.<sup>57</sup>

Lo ocurrido fue reflejado en las cuentas de la empresa. Durante el primer año y medio de la Guerra, se siguió incrementando la cuenta de depreciación de la flota en la forma habitual acreditando £ 14.070 en 1914 y 1.164 en 1915, llevando el saldo de ella a £ 230.151. Sin embargo, la situación del mercado financiero hizo que mientras tanto el valor de los títulos que eran

la contrapartida del fondo de depreciación bajara a £ 176.105.<sup>58</sup> A partir de allí la mencionada cuenta cambió su denominación por la de “Coal Steamers Depreciation and Replacement Account Fund” y fue sumando las sumas recibidas por los seguros de las embarcaciones perdidas. Al 30 de junio de 1919 el fondo llegó a sumar £ 394.501, pero en dicho ejercicio se resolvió dar por perdido también el SS Margarita y cobrar su valor asegurado por £ 30.979. De esa forma el saldo se incrementó hasta alcanzar £ 448.934 al 30.06.1921.<sup>59</sup> El Directorio resolvió no hacer uso de esta reserva hasta decidir qué rumbo tomar en relación a la reconstitución de la flota.<sup>60</sup> La falta de buques y la alteración causada por las necesidades militares hacía que por el momento no hubiera naves que pudieran adquirirse a precios razonables y era prudente esperar.<sup>61</sup>

Los trastornos por la Primera Guerra Mundial no cesaron rápidamente. Uno de los más perjudiciales para el negocio ferroviario, y muchos otros sectores de la actividad económica, fue la escasez y excesivo precio del combustible. El precio del carbón, que poco había variado desde el año 1900, aumentó un 20% en 1912 y en los años sucesivos pareció subir sin encontrar un tope, siendo en el año 1920 igual a 4,2 veces respecto del de 1910. En el FCS el gasto de combustible llegó a representar en 1919 el 34% de los gastos de explotación, cuando normalmente había sido el 10%. Ante el grave problema, el directorio decidió volcarse al uso de petróleo, cuyo descubrimiento en 1907 en la región de la Patagonia argentina abría la posibilidad de su obtención sin necesidad de traerlo desde lugares lejanos. En 1916 comenzó a convertir algunas de sus locomotoras al combustible líquido. En 1919 entró en tratativas con otros dos ferrocarriles, el Oeste y el FCBAP, para obtener un yacimiento de petróleo cerca de Comodoro Rivadavia y en 1920 formó, junto con ellos, la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo que comenzó a explotar pozos en esa zona, para lo cual invirtió £ 300.000. El consumo de petróleo en las locomotoras del FCS, en la forma de fuel oil, pronto superó al del carbón. En 1922 lo gastado fueron 176.000tn de carbón y 128.000 de petróleo (equivalentes a 170.000 de carbón por su poder calórico). Para 1930 el consumo se estabilizó en 160.000tn de carbón y 352.000de petróleo (unas 440.000tn equivalentes). De sus 800 locomotoras, el FCS convirtió 500 a combustible líquido (López, 2020b).

El cambio parcial del tipo de combustible demoró la reconstrucción de la flota. Sólo la convicción de que la sustitución del carbón no sería absoluta permitió ponerla en marcha. En 1921 se dio un primer paso adquiriendo un vapor, construido en 1919, a la Royal Mail Steam Packet Co., el SS Segura (142780), de 5.295 toneladas brutas de registro y 8.250tn de *dead weight capacity*. El precio de compra fue £ 75.375 y el Sud conservó el nombre del barco sin modificaciones.<sup>62</sup> El siguiente paso fue vender, a comienzos del ejercicio que cerraría el 30.06.1923, el SS Frank Parish, en razón de su antigüedad y tamaño que hacían que “no pueda explotarse económicamente bajo las

condiciones actuales”. Pero su reemplazo, por un barco similar al SS Segura, se dejó en suspenso por unos meses.<sup>63</sup> Sin embargo, al final de aquel ejercicio se encomendó a un astillero escocés la construcción de un barco de esas características.<sup>64</sup> Fue entregado a comienzos de 1924 recibiendo el nombre de SS Zapala (147656). Tenía 4.895 toneladas brutas registro.<sup>65</sup>

Pero el armado de una flota completa, similar a las dos anteriores, demoró unos años más, hasta que el FCS creyó tener en claro que la cantidad de carbón a transportar para su propio uso desde Gales al Río de la Plata sería de alrededor de 200.000tn. Recién a fines de 1926 se resolvió incorporar los cuatro barcos que faltaban para llegar nuevamente a seis. Lo hizo adquiriendo barcos similares al SS Segura, es decir construidos hacia el final de la Guerra por orden del gobierno británico y que habían pasado a la actividad privada en 1919. Tres de ellos los compró a la compañía de navegación Lloyd Royal Belge y recibieron los nombres de SS Salado (142410), SS Azul (142712) y SS Lomas (143206). Pagó por cada uno de ellos alrededor de £ 47.000.<sup>66</sup> En 1927 adquirió el cuarto, que recibió el nombre de SS Galvan (142429), al agente naviero Andrew Weir por un precio similar.<sup>67</sup> Todos tenían peso de registro y dimensiones parecidas, alrededor de 5.200tn brutas registradas y 400 pies de eslora.<sup>68</sup> Para fines de 1928 el FCS había vuelto una vez más a contar con su flota de seis barcos, de construcción relativamente reciente y de una capacidad similar a la de otras compañías de navegación.<sup>69</sup>

No es fácil determinar de dónde provino el capital para la compra de los buques. Para 1921 el fondo de renovación y reemplazo, formado por los aportes anuales y el cobro de los seguros, llegaba a £ 448.934, cifra más que suficiente para hacer frente a esa compra. Sin embargo, los valores adquiridos como respaldo de esa cuenta habían perdido valor y según el balance sólo representaban £ 227.532<sup>70</sup>. Con la compra del SS *Segura* los sucesivos balances reflejaron la depreciación de los títulos y el gasto incurrido. Para 1922 la reserva del fondo de depreciación bajó a £ 178.344.<sup>71</sup> De ahí en más, las sucesivas compras se sufragaron con este fondo más lo recibido por la venta del SS Frank Parish. En definitiva, para 1928, cuando se llegó a adquirir toda la nueva flota, la Compañía debió haber invertido algo más de £ 200.000 sobre lo existente para hacer frente a la operación. Para entonces, con las sucesivas entradas de la cuenta de “Various Voyages”, el fondo de renovación se había incrementado quedando en £ 141.674<sup>72</sup> y el total gastado en la renovación había sido £ 342.798 (*Segura* £ 75.374, más *Zapala* £ 78.586 y cuatro vapores restantes por £ 188.837).<sup>73</sup>

La operación de la flota, siempre a través de Arthur Holland & Co., siguió de la misma manera que antes. En los viajes desde el Río de la Plata fueron más frecuentes como destino los puertos del continente europeo, como Amberes, Rotterdam, Hamburgo y Burdeos. El puerto de Las Palmas, en el archipiélago de las Islas Canarias, comenzó a reemplazar poco a poco a la isla

de Saint Vincent como destino de viajes no completamente programados. En Gran Bretaña, Londres, Manchester, Hull y Avonmouth fueron frecuentemente la escala final.<sup>74</sup> Las cargas, también en el viaje de regreso, se hicieron más variadas y a los tradicionales cereales como trigo y maíz se agregaron cebada, avena, centeno, afrecho de trigo, harina, extracto de quebracho, lana y hasta carne envasada.<sup>75</sup> Con el resultado de la operación se volvió a incrementar la cuenta del fondo de depreciación, como se había venido haciendo siempre. Desde 1928 a 1934 las sumas acreditadas por ejercicio oscilaron entre algo menos de £ 10.000 a alrededor de £ 20.000 y el fondo alcanzó a tener £ 234.299 en ese último año.<sup>76</sup>

La flota de entreguerras del FCS tenía una capacidad de transporte por cada trayecto de alrededor de 290.000tn anuales, calculando que cada barco realizaba seis viajes por año. Para el carbón esa capacidad se reducía en cerca de un 20% por lo cual llegaba a unas 230.000tn. En 1928, cuando se adquirió el sexto barco, el FCS consumió 196.732tn de carbón (frente a 346.522tn equivalentes de petróleo).<sup>77</sup> Como la actividad de la empresa había venido creciendo en forma ininterrumpida en la década de 1920, la ampliación del tonelaje de carga en la forma indicada no parecía irrazonable. En dos o tres años la capacidad de transporte iba a cubrir el 100% del consumo de carbón. Sin embargo, las cosas no ocurrieron así, en parte por la devastadora crisis que comenzó a fines de 1929 y en parte por la propia política de la empresa de insistir en la sustitución de combustible. En 1929, que todavía fue un año de actividad razonable, el FCS consumió 189.108tn de carbón, casi igual que el año anterior, pero aumentó el consumo de petróleo a 431.915tn equivalentes.<sup>78</sup> En los años siguientes, con una actividad ferroviaria cada vez más deprimida, el consumo de carbón por la empresa se desplomó llegando a su punto más bajo en 1933 con sólo 135.210tn, para apenas recuperarse al año siguiente con 139.490. Mientras tanto el consumo de petróleo bajó menos, consumiendo el FCS, en 1934, 404.152tn equivalentes.<sup>79</sup> De esa forma, la capacidad de transporte de carbón de la flota excedió las necesidades del ferrocarril, en una época en que la depresión hizo que la oferta de bodegas excediera a la demanda.

Los factores adversos que se sumaron a partir de 1930 terminaron por destruir las bases económicas sobre las que se asentaba la explotación de ferrocarriles por compañías privadas en la Argentina y estas perdieron su capacidad de poder tomar decisiones para delinear su futuro. Uno de los principales problemas que enfrentaron fue la escasez de dinero para hacer frente a sus obligaciones con proveedores e inversores, por la caída de su rentabilidad, por la pérdida de valor de la moneda argentina y por las restricciones para girar al exterior las disminuidas utilidades. No es de extrañar entonces que el FCS decidiera vender sus barcos. Ello ocurrió a comienzos de 1935 y en su informe al cierre del ejercicio el Directorio se limitó a comentar

que la venta se había hecho en términos satisfactorios después de operar la flota a pérdida por un tiempo.<sup>80</sup> No hemos encontrado fuentes de las que surja la suma percibida por la enajenación. En el balance simplemente se dio de baja de la cuenta capital el valor del costo de los seis barcos por £ 342.969 y se suprimió la reserva del fondo para renovación de los mismos.<sup>81</sup> Tres de los barcos (Salado, Segura y Zapala) fueron vendidos a la Houlder Line<sup>82</sup> y los otros tres (Azul, Lomas y Galvan) a Kaye, Son & Co.<sup>83</sup>

## LOS BARCOS DEL FCBAP

El FCBAP resolvió imitar lo hecho por el Sud a principios de 1906. Al igual que éste, la decisión se tomó en un momento de apogeo de los negocios. Después de sus difíciles comienzos en la segunda mitad de la década de 1880, el FCBAP se había consolidado como una gran empresa ferroviaria en los primeros años del siglo XX. El desarrollo de la zona que atravesaba en el norte de Buenos Aires, sur de Santa Fe y Córdoba, le había permitido mostrar buenos resultados y pasar de una situación de cesación de pagos en 1893 a una situación holgada en 1898, después de haber rescindido la garantía de beneficio mínimo con el gobierno nacional. Ese mismo año ingresó al directorio John Wynford Philipps. Al año siguiente ocupó la presidencia y llevó a la empresa a una posición de privilegio (López, 2000: 494). Para ello logró acuerdos con dos ferrocarriles, el Bahía Blanca y Noroeste y el Villa María y Rufino, que le permitieron ampliar la zona de influencia, lanzó una ofensiva contra el vecino Gran Oeste Argentino, amenazando invadir Cuyo con nuevas vías, y obtuvo su control mediante un acuerdo en 1906. Con ello pasó a administrar también el Ferrocarril Trasandino que, en 1910, concluyó la vía de comunicación con Chile (López, 2020a: 222). En los años inmediatamente anteriores a 1910 la red controlada por el FCBAP creció mucho y, en muchos aspectos, consolidó su posición como empresa ferroviaria grande, ocupando un tercer lugar muy cerca de las dos primeras, el FCS y el Central Argentino (López, 2020a: 415).<sup>84</sup> No es de extrañar, entonces, que en estas circunstancias se tomara la decisión de armar una pequeña flota de navegación de ultramar.

Se adquirieron cinco barcos nuevos, encargados a diferentes astilleros, todos de características similares, alrededor de 3.600tn brutas de registro y 350 pies de eslora. Se les dio los siguientes nombres: SS Don Arturo (120680),<sup>85</sup> SS Don Benito (123636),<sup>86</sup> SS Don Cesar (123655),<sup>87</sup> SS Don Diego (123681)<sup>88</sup> y SS Don Emilio (123732).<sup>89</sup> La administración de la flota también fue puesta a cargo de un agente, en este caso G. Dodd. La finalidad del emprendimiento, asimismo, fue traer carbón de Gran Bretaña, primordialmente para uso del propio Ferrocarril y en los viajes de regreso llevar productos del país. La capacidad de cada uno de los cinco barcos del FCBAP fue mayor en un 20%

a la de cada uno de los siete que componían la segunda flota del FCS pudiendo transportar 150.000tn de carbón anuales. La incorporación inminente del Gran Oeste Argentino y el planeado abandono por parte de éste del uso de leña como combustible, hizo que esa cantidad se destinara exclusivamente a la propia red. En 1905 todas las líneas explotadas por el FCBAP consumieron 84.851tn de carbón. Al año siguiente la cifra se elevó a 145.935tn, para llegar en 1907 a 187.643tn.<sup>90</sup> Pero, al igual que en el FCS, el continuo crecimiento de los años siguientes llevó el consumo a cantidades muy superiores a la capacidad de los propios barcos. En 1908 el consumo de los ferrocarriles FCBAP, Villa María a Rufino, Bahía Blanca y Noroeste y Gran Oeste Argentino llegó a 237.433tn., y en 1910 a 282.66tn, gastando el Pacífico el solo 182.000.<sup>91</sup>

El FCBAP invirtió en la adquisición de su flota una suma superior a las £ 180.000, a razón de alrededor de £ 37.300 por barco.<sup>92</sup> Para ponderar la importancia de esta inversión puede compararse con el precio de locomotoras compradas por la empresa. En 1906 el FCBAP adquirió seis locomotoras tanque para servicios suburbanos (N<sup>os</sup>. 651 a 656) por un total de £ 15.666 y seis locomotoras para maniobras (N<sup>os</sup>. 555 a 560) por un total de £ 15.430, dando un promedio de £ 2.600 por cada locomotora de esos tipos de tamaño moderado.<sup>93</sup> En consecuencia, la adquisición de cada barco equivalió a la compra de 14 de esas máquinas y los cinco a 70 locomotoras. El dinero gastado en la adquisición de los vapores fue incorporado al capital reconocido al FCBAP por el Estado argentino.<sup>94</sup> Sin embargo, las partidas de ingresos y gastos por su explotación no fueron aceptadas como pertenecientes al giro de la empresa por haber sido realizadas en el extranjero.<sup>95</sup>

Si bien las manifestaciones del directorio de la Compañía nunca fueron explícitas al respecto es de suponer que la razón principal de ser de la flota fue la de reducir el precio del carbón. Ello está de acuerdo con la adopción de una forma de explotación similar, en base a la administración de un agente, la no declaración de utilidades y la acreditación anual del resultado obtenido en una cuenta de depreciación de los vapores. Dicha cuenta se incrementó regularmente hasta 1916, es decir, mientras la flota de cinco barcos continuó operando, llegando a acumular £ 89.975 al 30 de junio de ese año.<sup>96</sup>

En cuanto al tráfico realizado, los barcos del FCBAP no difirieron demasiado de los de la otra compañía ferroviaria. Sus destinos en los viajes de regreso fueron principalmente Londres en Gran Bretaña y Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Burdeos y Lisboa en el continente. Pero muchos de los viajes, cuando partían del Río de la Plata, estaban destinados a la isla de Saint Vincent, para definir allí el puerto final.<sup>97</sup> Las mercaderías más comúnmente transportadas fueron trigo, maíz, lino, avena, afrecho y harina.<sup>98</sup> Pero también se transportaron productos de origen animal como caseína, sebo y extracto de carne.<sup>99</sup>

A diferencia de lo ocurrido en el FCS, no es fácil conocer en base a las fuentes consultadas, la razón de los nombres elegidos para los buques adquiridos por el FCBAP. Aunque cabe hacer algunas suposiciones. Don Arturo probablemente fue un reconocimiento a Arthur Stanley, director del Gran Oeste Argentino y del FCBAP y presidente del Ferrocarril Trasandino.<sup>100</sup> Don Benito casi seguramente se refiere a Benito Villanueva, político argentino, oriundo de Mendoza y que pudo haber beneficiado al FCBAP en sus gestiones para crecer. Don Cesar podría referirse a César González Segura, también mendocino, abogado y funcionario de la empresa, que emprendió múltiples gestiones en su favor y que en 1906, siendo mitrista, llegaba a una posición política de expectativa en virtud de la ascendente Coalición de Republicanos y Autonomistas que apoyó al presidente Figueroa Alcorta (López, 2020a: 257). Don Diego sería una referencia a James Alfred Goudge, el gerente general que organizó los pasos concretos para el crecimiento de la Compañía, a la que había ingresado con su formación, que en 1910 pasó al directorio local y en 1913 al central en Londres convirtiéndose en director ejecutivo (Damus, 2008: 163).<sup>101</sup> Y Don Emilio es seguramente un homenaje a Emilio Lamarca, abogado asesor y presidente del directorio local hasta 1913 (Damus, 2008: 236).

La Primera Guerra Mundial significó el fin de cuatro de los barcos del FCBAP.<sup>102</sup> Tres de ellos se perdieron en el primer semestre de 1917: el SS Don Benito se hundió después de haber chocado cerca de Swansea con otro barco británico, el SS Ultonia, en el mes de marzo;<sup>103</sup> el SS Don Diego fue torpedeado en mayo cerca de la isla Linosa, en la costa de Sicilia;<sup>104</sup> y el SS Don Arturo también fue torpedeado a fines de junio cerca de las islas Scilly, en la vecindad de Cornwall.<sup>105</sup> A principios de julio de 1917 un cuarto barco, el SS Don Emilio, también se perdió por la acción de un submarino cerca de las islas Shetland. Al momento de su pérdida todos los vapores estaban en poder del gobierno británico. La compañía ferroviaria recibió el valor de los barcos del sistema asegurador y con ello la cuenta de depreciación se transformó en cuenta de Reemplazo y Depreciación.<sup>106</sup>

Terminada la guerra, el directorio del FCBAP desistió de reconstruir la flota perdida y en 1919 vendió el único vapor sobreviviente.<sup>107</sup> La sustitución del combustible, que la empresa también realizó, no fue lo decisivo para el abandono de la navegación sino su situación financiera. Obligado por los acuerdos de administración a pagar determinadas sumas a las empresas controladas, el FCBAP no pudo otorgar dividendos razonables a sus propios accionistas. Tanto es así que, en las asambleas de 1916 y 1917, hubo serias protestas no sólo por los magros dividendos de las acciones ordinarias sino también por la caída en el valor de estos títulos.<sup>108</sup> En esas circunstancias, en la que era prácticamente imposible obtener nuevo capital, no es extraño que se abandonara todo intento de reconstruir la flota. En 1919 el presidente del directorio, J. W. Phillips, devenido Lord St. Davids, anunció que la compañía debía invertir en

obras ferroviarias £ 2.500.000 para consolidarse pero que se contaba con la mayor parte de esa suma, sin necesidad de emitir títulos, en la forma de reservas en las que incluía la correspondiente a la depreciación y reemplazo de los vapores.<sup>109</sup> Un año después agregaba que la suma proveniente de la reserva de los barcos, que se desafectaba, alcanzaba a £ 411.965.<sup>110</sup>

#### CONVENIENCIA EN LA POSESIÓN DE LAS FLOTAS

La razón principal de la compra de barcos por las empresas ferroviarias, como hemos dicho antes, fue la de aliviar la cuenta por combustible el cual era, casi con exclusividad, carbón traído de Gran Bretaña. Ese objetivo fue logrado claramente por el FCS, salvo en los momentos de graves alteraciones del mercado. Una comparación con el costo del carbón entre esta compañía y la del Central Argentino permite apreciar el alcance del ahorro.

Sólo en cuatro años entre 1896 y 1916 el precio promedio pagado por el FCS superó al de la otra compañía. Los dos primeros casos fueron en 1903 y 1905, en un momento en que el valor del carbón venía declinando y en el que una compra temprana o tardía podía significar una desventaja o ventaja. Los otros dos casos se dieron en 1914 y 1916 con un mercado que comenzó a alterarse en 1912 y se perturbó completamente con la Guerra. En promedio, durante los 16 años transcurridos entre 1896 y 1911, inclusive, en los que hubo relativa estabilidad, el FCS tuvo un costo de £ 1,20 por tonelada de carbón y el Central Argentino de £ 1,37, con un ahorro del 14%.<sup>111</sup> Y en los cinco años que van de 1912 a 1916, con el mercado alterado, la comparación da £ 1,79 para el FCS y £ 1,85 para el Central Argentino, con un ahorro de algo más del 3%. Cabe agregar que la cantidad de carbón consumido por ambas empresas en estos 21 años fue similar: 3.524.300 toneladas en el FCS (836.698 hasta 1905 y 2.687.602 de ahí a 1916) y 3.508.772tn en el Central Argentino (668.562 hasta 1905 y 2.840.210 de ahí a 1916).<sup>112</sup>

Los directores del FCS recordaron en distintas oportunidades el servicio que les prestaba la flota de barcos. En el informe a los accionistas que acompañó el balance por el ejercicio cerrado el 30.06.1900, justo en el momento en que se acababa de reemplazar la primera flota por embarcaciones de mayor tonelaje, se afirmaba que:

The benefit which the Company has derived from owning these steamers is undoubted, for, apart from the independence which this regular means of transport affords as regards freight on general stores and materials, the saving on the freight of coal is considerable, and represents a direct and important economy in the train running expenses.<sup>113</sup>



Y en la asamblea que discutió el mencionado informe el presidente del directorio agregó que la posesión de los barcos les había permitido llevar el carbón a un precio muy bajo.<sup>114</sup> Una vez comenzada la Guerra, con la consecuente alteración de los precios y de la navegación marítima, el directorio del FCS manifestó su temor de perder la ventaja al ser privado de los vapores, por las necesidades del gobierno británico y la acción del enemigo alemán.<sup>115</sup>

Después de la Guerra, la alteración del mercado del carbón impidió que la tercera flota del FCS diera los mismos beneficios. Las cosas no fueron muy mal desde 1924, año en que el FCS compró su segundo barco, hasta el final de la década. En esos años el costo promedio del carbón pagado por el FCS fue de £ 1,75, mientras que para el Central Argentino el mismo se elevó a £ 1,85.<sup>116</sup> Pero en los años siguientes, hasta que finalmente los vapores fueron vendidos, el Central Argentino pudo obtener su combustible a un precio inferior al de la otra compañía.<sup>117</sup> La industria del carbón británica sufrió serias perturbaciones en el período de entreguerras, con la imposibilidad de bajar costos, formado principalmente por salarios que habían subido mucho hasta 1919, un mercado mundial deprimido y el surgimiento de competidores. Por ello en 1930 el gobierno laborista decidió intervenir en ella y obtuvo la sanción de la *Coal Mines Act* que redujo la influencia del mercado, estableció precios mínimos y un sistema de cuotas entre las diversas minas. En ese ambiente la posibilidad de negociar precios especiales, sobre todo por quienes consumían gran cantidad, dio ventaja al Central Argentino, el cual no había realizado la sustitución por petróleo, y gastaba tres veces más carbón que el FCS. Una reducción en los gastos de transporte se volvía irrelevante en esa situación.<sup>118</sup>

En cambio, no puede observarse disminución en los costos del carbón en el caso del FCBAP durante el tiempo en que mantuvo su flota. Hasta 1911 inclusive, esos costos estuvieron un 25% por encima de los del Central Argentino y en los años siguientes hasta 1916, con el mercado alterado, siguieron estando un 19% arriba.<sup>119</sup> Cabe suponer que en este caso, a diferencia de lo ocurrido con el FCS, el flete del precio del carbón, cuando se los transportaba en los propios barcos, no fue descontado. Desde el punto de vista de la relación con el gobierno argentino, la forma de actuación del FCBAP fue una mejor respuesta a la actitud de la Dirección General de Ferrocarriles que, desde la sanción de la Ley Mitre, se preocupó por impugnar todo tipo de gastos a fin de elevar el monto de los ingresos netos sobre los cuales se determinaba el impuesto del 3% que esa ley había creado. Una clase de gastos siempre impugnados fueron los realizados en el extranjero. Por ello, dar al combustible usado en la Argentina un costo menor al no agregarle el flete desde Gales, como hizo el FCS, hacía aumentar esos ingresos netos sin la posibilidad de computar gastos por los barcos.

El tema del costo del carbón permite evaluar la conveniencia de la compra de barcos en los viajes hacia la Argentina. Para el resultado de los viajes hacia

Europa corresponde analizar la posibilidad de obtener rentabilidad en una navegación marítima que se había ido haciendo cada vez más competitiva a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Las innovaciones técnicas, en especial la mejora en las calderas, cada vez más livianas y de mayor potencia, y el uso del acero en la construcción, hizo aumentar constantemente la oferta de bodegas, por encima de las necesidades del comercio mundial (Bonavia, 1946: 115; Dyos & Aldcroft, 1974: 254). La competencia se daba especialmente en el llamado "tramp shipping", es decir para aquellos barcos de carga que no tenían viajes programados, ni por recorrido ni por fechas y buscaban carga donde ésta existía, donde ubicamos a los barcos de las compañías ferroviarias.<sup>120</sup> En los cincuenta años anteriores a la Gran Guerra para este sector fueron más los años críticos que los holgados, dentro de una constante oscilación del precio de los fletes (Dyos & Aldcroft, 1974: 285). En líneas generales, el precio del transporte marítimo declinó desde 1870 a 1890 para luego recuperarse hacia 1900. Volvió a bajar para llegar a un punto mínimo en 1906 y 1907 y luego recuperarse hasta llegar a la Guerra. Ésta, como ya vimos, perturbó completamente la navegación, y con ello el precio del transporte. La década de 1920 mostró cierta estabilidad para producirse un derrumbe completo a partir de 1930.<sup>121</sup>

En ese ambiente, la ganancia de las compañías ferroviarias por la explotación de barcos no podía ser muy elevada. Veamos concretamente qué ocurrió con el precio del transporte en el Río de la Plata en algunos momentos críticos. Para ello simplificaremos la información teniendo en cuenta que el precio para las cargas que partían de Buenos Aires era algo menor que la que lo hacía de otros puertos, que la tarifa con destino inicial a St. Vincent era de seis peniques más alta que a los puertos finales de destino y, por último, que para los barcos de las compañías ferroviarias el precio cobrado para ir al continente europeo era algo más elevado que a un puerto británico. Con ello en mente, observamos que durante 1892 se ve la tendencia a la baja del precio del transporte comenzando ese año con tarifas de 25 chelines por tonelada de grano para terminar a un precio de 16 chelines, seis peniques.<sup>122</sup> Para 1900 los fletes se habían elevado para ubicarse entre 21 y 23 chelines, con una disminución estacional en el invierno hasta 18 o 19.<sup>123</sup> En cambio, el año 1906 muestra en su forma más cruda el mal momento de la navegación. En julio de ese año sólo se obtenía nueve chelines por tonelada y en diciembre, en el momento de la abundancia de los granos, apenas subió a 13.<sup>124</sup> En 1913 la recuperación de los años anteriores perduró hasta el fin del verano con los precios en 22 a 25 chelines para luego caer a 17.<sup>125</sup> En 1928, como muestra de lo ocurrido en la década, el flete por tonelada de grano se ubicaba en 18 chelines y medio pero en 1935 había bajado a 16 en enero para llegar a 11 en febrero.<sup>126</sup> Si comparamos los precios aquí consignados con las sumas acreditadas en la cuenta de depreciación de la flota por el FCS podemos encontrar una precisa

concordancia entre subas y bajas que muestra la oscilante rentabilidad del transporte marítimo.

Más allá de los vaivenes en el negocio de la navegación marítima, las dos compañías ferroviarias trataron de mantener sus flotas actualizadas en cuanto a los progresos técnicos, sobre todo en lo que se refiere al tamaño de sus buques. El FCS pasó de barcos de 2.200tn y 277 pies de largo en 1890 a barcos de casi 3.000tn y 320 pies en 1900, para terminar con vapores de 5.00 tn y 400 pies en la década de 1920.

## CONCLUSIONES

El armado de una flota de ultramar por los ferrocarriles FCS y FCBAP parece haber obedecido al objetivo de obtener ventajas en el costo del combustible y sobre ello nos hemos extendido. Sin embargo, corresponde preguntarnos si, en algún momento, pudo haber habido otro objetivo, sobre todo en el caso del FCS y su larga relación con la navegación marítima. Hemos visto como, más allá de la ubicación de sus barcos dentro del llamado *tramp shipping*, esta empresa contempló en 1893 la idea de establecer una línea regular entre la Argentina y Europa continental, lo que permite hacer creer que por entonces el directorio del FCS no limitaba su actuación como armador sólo a la disminución del costo del carbón. La presencia de Frank Parish, no formado como ferroviario profesional y con una visión amplia de los distintos negocios que los británicos podían desarrollar en el Río de la Plata, podría haber llevado al FCS a convertirse en empresario de transporte marítimo. Otros hechos parecen señalar la perduración de ese proyecto. Los vapores de la segunda generación fueron adecuados para el transporte de bovinos en pie, tráfico mucho más complejo que el de granos o carbón. La ampliación de la capacidad de transporte de la flota en 1900 coincidió con la creación de la sucursal en Buenos Aires de Arthur Holland. Luego, en 1903, el FCS planeó administrar por sí su empresa de navegación y mientras tanto, con la incorporación de un nuevo barco, buscó mantener su capacidad de transporte de carbón por encima de las necesidades de sus locomotoras.<sup>127</sup> También es posible que la idea de la línea regular hubiera surgido con la finalidad de promover el puerto de Bahía Blanca y no como intento de establecer una nueva unidad de negocios.<sup>128</sup> De todas maneras ello no ocurrió y con el transcurso del tiempo la posibilidad desapareció, sobre todo en la medida de que hombres exclusivamente vinculados a la actividad ferroviaria, como Allen, tomaron la conducción de la Compañía. En definitiva, la actividad naviera fue siempre auxiliar de la ferroviaria, para beneficiarla reduciendo sus costos y no para intentar desarrollar un negocio diferente.

Una segunda reflexión que nos permite hacer la reconstrucción de los hechos precedentes es la vinculada con la conciliación o antagonismo de intereses entre las diferentes actividades desarrolladas por británicos en relación a la Argentina. Se ha afirmado, sin dar mayores argumentos concretos, que el control por parte de empresas británicas de las actividades de transporte, tanto el marítimo como el ferroviario, fue el camino buscado para que todo el comercio internacional argentino quedara dominado por empresas de esa nacionalidad, actuando el conjunto en forma coordinada y en beneficio recíproco. Parecería que nada de esto es cierto. La actividad del transporte marítimo en sí misma parece haber sido altamente competitiva, disputándose muchos actores, sin importar su nacionalidad, un sector en el que crecía más la oferta que su demanda. Las compañías navieras de línea, ante la creciente competencia, intentaron desde fines del siglo XIX, algún tipo de combinación que impidiera una mayor reducción de las tarifas y un reparto pacífico del tráfico, pero estuvieron muy lejos de lograr un control efectivo.<sup>129</sup> La afirmación de que la propiedad británica de la navegación comercial llevó al control económico y político de América Latina, es, por lo menos, una exageración (Greenhill, 1977: 151).

Uno de los elementos que hicieron a la navegación comercial altamente competitiva fue la expansión del *tramp shipping*, sobretudo en el transporte de mercaderías de poco valor unitario y no perecederas, como el carbón y los granos. En ese sentido lo hecho por las compañías ferroviarias, participando en esa forma de navegación, fue fortalecer la competencia y debilitar a las compañías navieras mayores, que eran las de línea. Lejos de una combinación de intereses entre empresas navieras y ferroviarias lo que puede observarse es un antagonismo, persiguiendo cada una sus propios intereses. Como el propio Frank Parish tuvo la oportunidad de señalar a los accionistas del FCS en la asamblea ordinaria de fines de 1900, la propiedad de los barcos, además de reducir los costos de la corrida de trenes, hacía a la compañía “perfectamente independiente de cualquier ‘shipping ring’”.<sup>130</sup> Y no sólo hacía al ferrocarril independiente de las compañías navieras sino que además evitaba el lucro de los exportadores de carbón ya que la compra del mismo se negociaba directamente en origen.

También podemos decir algo sobre la justificación económica de la inversión en barcos de ultramar. En el caso del FCS, y por la mayor parte del tiempo en que fue propietario de ellos, la reducción en el costo del carbón justificó la inversión. Hemos visto la dimensión de esa disminución. En la medida de que el capital invertido en barcos se mantenía intacto en base a la existencia del fondo de renovación formado con las utilidades obtenidas con los viajes hacia Europa, la decisión de crear la flota parece acertada. El juicio no es tan claro respecto del FCBAP, porque en definitiva no sabemos de qué manera computó lo que resultaba de la explotación de la flota. Pero

también esta historia nos permite sostener que el acierto o error dependió de circunstancias que iban mucho más allá de lo que los respectivos directorios podían prever. Mientras existió un comercio de carbón y una navegación comercial sin mayores interferencias y sujetas a las reglas de un mercado competitivo, el FCS pudo obtener beneficios de sus barcos. Fuera de esas condiciones el resultado se presenta al menos vidrioso.

Eso es lo que podemos deducir de la existencia de la tercera flota. Las perturbaciones creadas por la Guerra y la crisis de posguerra hicieron que por prácticamente ocho años el FCS no intentara volver a adquirir barcos. Aun así, cuando en 1921 comenzó a renovarla con la compra del SS Segura las condiciones no eran las mejores. Y tampoco lo fueron cuando poco después, en 1923, encargó la construcción del que sería el SS Zapala. Prueba de ello es que pagó por estas unidades un precio demasiado elevado, muy superior al de los cuatro barcos que adquirió entre 1926 y 1927 para llegar nuevamente a armar una flota de seis. Por otra parte, la Compañía había encarado resueltamente la sustitución del carbón por el petróleo como combustible para sus locomotoras, lo que debió haber influido en la formación de la flota, como pensar en incluir en ella un buque tanque para usarlo en el tráfico del nuevo combustible. En todas estas acciones los directivos del ferrocarril actuaron obsesionados por volver a una normalidad, entendiendo ésta por el estado de cosas anterior a la Guerra, sin atender a los cambios que se estaban produciendo tanto en la Argentina como en Gran Bretaña y en las condiciones de la economía global. Cuando la crisis de 1930 destruyó la ilusión de la vuelta a la normalidad, la flota reconstituida perdió su utilidad. Por un lado, no le sirvió al FCS para obtener carbón a menor precio. Por otro, el exceso de bodegas hizo que el transporte de grano a Europa no diera suficientes ingresos para pagar los gastos.<sup>131</sup>

En definitiva, de esta historia de la posesión de flotas mercantes de ultramar por las compañías ferroviarias resultan datos que nos parece que refuerzan la tesis de que las mismas fueron empresas autónomas y altamente especializadas. Autónomas porque fueron unidades de negocios dirigidas por personas cuya principal finalidad fue la de obtener un beneficio en base a su actividad específica, en este caso el servicio de transporte ferroviario, sin subordinación ni ningún tipo de asociación a otros intereses. Las acciones realizadas por el directorio de estas compañías iban dirigidas todas a ampliar los ingresos por la prestación de ese servicio o a reducir sus costos operativos. Si, en algunas circunstancias, se emprendían actividades no ferroviarias, como la colonización de tierras, la explotación de yacimientos petrolíferos o, como acabamos de ver, la prestación del servicio de transporte marítimo, se lo hacía con el único objeto de beneficiar a la actividad ferroviaria. Y, concretamente, más allá de alguna indecisión o cuestión circunstancial, no había la intención,

al emprender esas actividades no ferroviarias, de crear nuevas unidades de negocio para con ellas remunerar el capital invertido.

También cabe señalar que al iniciar esas otras actividades, con el objeto de beneficiar a la actividad principal, las compañías ferroviarias entraban en conflicto con los intereses de otras empresas con las que hasta el momento habían contratado. Al iniciar la producción y sustitución del combustible causaron perjuicio a los exportadores de carbón. Al armar sus propias flotas de barcos de ultramar hicieron perder carga a las empresas de navegación. Por ello es que podemos concluir que la hipótesis presentada al comienzo se mantiene en pie y lo relatado en los apartados anteriores es, en principio, una forma de confirmación. Las grandes compañías ferroviarias, altamente especializadas, tomaban sus decisiones, incluso la de incursionar en actividades diferentes como la de navegación, con el objeto de beneficiar a la actividad principal y sin consideración algunas a los intereses de otras empresas.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Los primeros profesionales ferroviarios fueron ingenieros. Luego se sumaron contadores y especialistas en administración. La profesionalización convirtió a los ferrocarriles en las primeras empresas modernas (Chandler, 1977: 95, 97, 110).
- <sup>2</sup> El FCS poseía, por sí solo, el 17% de toda la red y su capital alcanzaba el mismo porcentaje en el total de lo invertido en ferrocarriles. Su producto neto llegaba al 34% del producto neto total ferroviario y el rendimiento (producto neto sobre capital invertido) era del 7,9% cuando el promedio nacional sólo llegaba al 2,36% (López, 1994: 378).
- <sup>3</sup> Cf. [www.teesbuiltships.co.uk]. Las naves tenían 277 pies (84,4 metros) de largo (eslora).
- <sup>4</sup> NAEW, BT 110 (Registration of Ships). Los barcos fueron registrados en Gran Bretaña y el número consignado corresponde al registro de ese Estado. Sus legajos en el mencionado archivo son los siguientes: BT 110/51/7 (Lomas), BT 110/78/85 (Tandil), BT 110/24/9 (Dolores), BT 110/71/84 (Salado), BT 110/3/39 (Alfalfa), y BT 110/75/18.
- <sup>5</sup> Arthur Holland se estableció como agente naviero en 1870. En 1883 inició viajes frecuentes al Río de la Plata con el SS Linwood (87061). Fue agente para gestionar cargas de la Royal Mail Steam Packet Co., con barcos de línea que unían Gran Bretaña con Montevideo y Buenos Aires (NAEW, BT 110; www.gracesguide.co.uk). También fue director de un pequeño ferrocarril en Uruguay, el North Western of Uruguay, del que llegó a ser presidente en 1905. Cf. Bradshaw's (1895: 525, 1907: 599, 1909: 602).
- <sup>6</sup> FRRP, 9.01.1892, p. 12; 23.01.1892, p. 12; 12.03.1892, p. 10; 26.03.1892, p. 12; 30.04.1892, p. 10; 7.05.1892, p. 9; RRP, 3.09.1892, p. 15; 24.9.1892, p. 15;

- 22.10.1892, p. 18; 5.11.1892, p. 17. El transporte de pasajeros como actividad comercial exigía establecer un servicio regular. El FCS usaba las comodidades de sus barcos, generalmente, para llevar al personal en goce de licencia.
- <sup>7</sup> FRRP, 20.02.1892, p. 10; 5.03. 1892, p. 8; 16.04.1892, p. 13; RRP, 13.08.1892, p. 15; 10.09.1892, p. 17.
- <sup>8</sup> LP, 27.10.1893, p. 4; 28.10.1893, p. 6. Sin embargo, el plan no se concretó y la flota del Sud siguió desempeñándose dentro del llamado *tramp shipping*.
- <sup>9</sup> Por el siniestro del SS Dolores, el FCS recibió £ 29.950 de la compañía aseguradora. FCS, *Memoria al 30.06.1900*, p. 10. El precio parece razonable. Por ejemplo, en 1889 el Great Western Railway pagó £ 25.000 por cada uno de los tres barcos que adquirió para el servicio de pasajeros entre Weymouth y las islas de Jersey y Guernsey (Lucking, 1971: 81, 234). Eran embarcaciones de menor porte pero dotadas de todo el confort y lujo para pasajeros. Tenían dos hélices, para darles mayor velocidad, mientras que los barcos del FCS tenían una sola.
- <sup>10</sup> FCS, *Acta de la Asamblea Ordinaria*, 21.10.1902, p. 16.
- <sup>11</sup> Las sumas han sido extraídas de FCS, *Balances* al 30.06.1891, p. 19; 1892, p. 17; 1893, p. 23; 1894, p. 23; 1895, p. 27; 1896, p. 30; 1897, p. 21; 1898, p. 23.
- <sup>12</sup> Aun así lo invertido en los barcos quedó dentro del capital del FCS reconocido por el Estado argentino. MNF, ADGF, Caja 1252, expediente Nº 0914, letra S, 1909 “Fijación del capital al 30.06.1908”. En la revisión del capital hecha por el contador E. J. Manent en 1904 se comienza a consignar una inversión en el rubro Nº 33 “compra vapores carboneros, remolcadores, etcétera” en el año 1890 por \$ 771.334 o/s (unas £ 155.000). Cf. folio 46 de dicho expediente.
- <sup>13</sup> Cf. [www.teesbuiltships.co.uk], [www.wrecksite.eu].
- <sup>14</sup> Hocking (1990), entrada SS Salado; Acta de investigación en Westminster City Hall y Greenwich (www.teesbuiltships.co.uk).
- <sup>15</sup> NAEW, BT 110/51/7 (Lomas), 110/78/85 (Tandil), 110/71/84 (Salado), 110/24/9 (Dolores), 110/75/18 (Sola), y 110/3/39 (Alfalfa).
- <sup>16</sup> El Secretario del directorio, luego director y presidente, H. C. Allen, señalaba en 1907 que la existencia de la flota en el Sud tenía por objeto “the efficient and economical transportation of its fuel” (RM, vol. XX, January to June 1907, p. 253).
- <sup>17</sup> FCS, *Balances* al 30.06.1893, p. 5; 1894, p. 5; 1895, p. 6; y RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1893: Tabla 19; 1895: Tabla 18; 1896: Tabla 18; 1897: Tabla 18.
- <sup>18</sup> El agente más usado fue Robert Mc Iver, representante de David Mc Iver de Liverpool. También podían ser agentes Mamus y Dodero (FRRP, 23.01.1892, p. 12; 30.04.1892, p. 10; RRP, 4.06.1892, p. 19; 24.09.1892, p. 15).
- <sup>19</sup> FCS, *Balances* al 30.06.1893, p. 28; 1894, p. 28; 1895, p. 33; 1896, p. 24; 1897, p. 28; RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1895: Tabla 18; 1896: Tabla 18; 1897: Tabla 18; 1898: Tabla 18.

<sup>20</sup> Fue construido en los astilleros William Gray & Co de West Hartlepool y tenía 324 (102 metros) pies de largo (NAEW, BT 110/247/18; [www.teesbuiltships.co.uk](http://www.teesbuiltships.co.uk)).

<sup>21</sup> FCS, *Memoria* al 30.06.1897, p. 15.

<sup>22</sup> Los cuatro fueron vendidos a Aznar y Cia. de Bilbao y recibieron los nombres de Irurak Bat (Lomas), Seirak Bat (Tandil), Bostiak Bat (Sola) y Laurak Bat (Alfalfa) ([www.teesbuiltships.co.uk](http://www.teesbuiltships.co.uk)).

<sup>23</sup> NAEW, BT 110/413/49, [[www.tynebuiltships.co.uk](http://www.tynebuiltships.co.uk)], [[www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu)]. El astillero había sido Tyne Iron Shipbuilding Co. de North y South Shields, Newcastle y tenía 324,8 pies de largo.

<sup>24</sup> NAEW, BT 110/351/30, [[www.teesbuiltships.co.uk](http://www.teesbuiltships.co.uk)]. El Lomas, de 325,2 pies, había sido construido en el mismo astillero que el Azul; El Alfalfa, de 328,0, fue construido John Blumer & Co, Sunderland (NAEW, BT 110/235/47; [www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)).

<sup>25</sup> NAEW, BT 110/421/32, [[www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)].

<sup>26</sup> NAEW, BT 110/467/3. [[www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)]. Ambos barcos fueron construidos en el astillero William Pickersgill & Sons de Southwick y eran 324,0 pies de largo.

<sup>27</sup> “The ‘Azul’ [...] has been specially designed with a view to efficiently dealing with the carrying of live stock from the River Plate, the builders having conformed to all requirements at present ruling, in both the Argentine Republic and on this side, for the regulation of cattle traffic” (FCS, *Memoria* al 30.06.1898, p. 17).

<sup>28</sup> FCS, *Memoria* al 30.06.1900, p. 10.

<sup>29</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística* (1898: Tabla 18).

<sup>30</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística* (1900, 1901, 1902, 1903: Tabla 17).

<sup>31</sup> “In view of the development of the Company’s business, and the consequent increased coal consumption, the Board have availed themselves of a favourable opportunity of building a new steamer, the SS ‘Margarita’, which was delivered in January 1903, and has since been rendered good service. The SS ‘Margarita’ has been constructed on the same lines as the ‘Frank Parish’, having a dead weight capacity of 4.750 tons, and the usual passenger accommodation for the use of employées when visiting this country on privilege leave” (FCS, *Memoria* al 30.06.1903, p. 14). La elección del nombre para el barco, por Margarita Miller, la esposa de Frank Parish, significó refirmar la tendencia iniciada con el barco que llevó el nombre de éste último. Si bien Parish era una estación de la línea, la elección del nombre completo ‘Frank Parish’ para denominar al vapor muestra la intención de un homenaje personal y no la referencia a un lugar (NAEW, BT 110/358/35; [www.sunderlandshipd.com](http://www.sunderlandshipd.com)). Fue construido en el astillero John Blumer & Co de Sunderland y su largo era 314,0 pies.

<sup>32</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística* (1906, 1908, 1911: Tabla 17).



- <sup>33</sup> FCS, *Memoria* al 30.06.1900, p. 10. La estimación del directorio parece razonable si se tiene en cuenta la mayor capacidad de carga lograda con el cambio. Y está conforme con los importes recuperados del seguro años más tarde: £ 40.994 por el SS Lomas (FCS, *Balance* al 30.06.1916, p. 46) y £ 156.580 (a razón de £ 39.145 cada uno) por el SS Tandil, SS Alfalfa y SS Azul y SS Neuquén (FCS, *Balance* al 30.06.1917). Sin embargo, en FCS, *Balance* al 30.06.1901, p. 28, se debita a la cuenta capital £ 86.954 como “Coal Steamers Additional Costs of New Boats”, y en FCS, *Balance* al 30.06.1903, p. 34, también se debita de la misma cuenta £ 30.979 en concepto de “Coal Steamers Purchase of Additional Boat SS ‘Margari-ta’”.
- <sup>34</sup> FCS, *Balance* al 30.06.1913, p. 44. Las sumas anuales acreditadas fueron las siguientes, todas expresadas en libras esterlinas: 1901: 11.177; 1902: 11.750; 1903: 6.251; 1904: 13.268; 1905: 19.965; 1906: 15.878; 1907: 13.250; 1908: 13.286; 1909: 13.250; 1910:13.250; 1911: 1.680; 1912: 13.286; 1913: 12.155. Cf. FCS, *Balances* al 30.06.1901, p. 28; 1902, p. 30; 1903, p. 32; 1904, p. 36; 1905, p. 36; 1906, p. 36; 1907, p. 36; 1908, p. 36; 1909, p. 44; 1910, p. 52; 1911, p. 48; 1912, p. 44; 1913, p. 44.
- <sup>35</sup> MNF, ADGF, Caja 1252, Expediente 0914, letra S, Año 1909, folio 46, “Fijación del capital al 30/06/1908”. Sin embargo, la Dirección General de Ferrocarriles comenzó a no aceptar como gastos las partidas que se acreditaban al fondo de renovación de vapores por haber sido realizados en el extranjero. Cf. MNF, ADGF, Expediente 04959, letra S, Año 1921, folio 111.
- <sup>36</sup> En 1906 las toneladas promedio ascendieron a 1.447 y en 1913 a 1.482 (Mitchell, 2011: 537).
- <sup>37</sup> *RRP*, 6.07.1906, pp. 30, 32, 34. Todas estas empresas tenían barcos de línea y muchos de ellos adaptados para el servicio de pasajeros, con doble hélice y más velocidad que un carguero. A mayor abundamiento, en 1913 los barcos de la Compagnie Général Trasatlantique, que hacía el servicio regular entre Havre y Québec, tenían medidas apenas superiores a los barcos del FCS: 130 metros de largo contra 102 (W.T. Perkins, “London to Paris. The Southampton-Havre Route”, *RM*, vol. XXXII, January to June 1913, pp. 441-457, p. 444).
- <sup>38</sup> *RRP*, 16.06.1900, p. 30.
- <sup>39</sup> FCS, *Memoria* al 30.06.1903, p. 28.
- <sup>40</sup> *RM*, vol. XX, January to June, 1907, p. 253.
- <sup>41</sup> *RRP*, 25.08.1900, p. 25; 1.09.1900, p. 25; 8.09.1900, p. 23; 6.10.1900, p. 25; 27.07.1906, p. 225; 12.10.1906, p. 927; 7.02.1913, p. 357.
- <sup>42</sup> *RRP*, 14.07.1900, p. 25; 21.07.1900, pp. 23, 25; 31.08.1906, p. 543; 1.07.1910, p. 37; 8.07.1910, p. 99.
- <sup>43</sup> *RRP*, 25.08.1900, p. 23; 6.07.1906, p. 31, 20.07.1906, p. 159; 31.08.1906, p. 543; 21.09.1906, p. 735, 12.10.1906, p. 927.

44 TS, 20.01.1913. Cf. también Larn & Larn (1995: entrada SS Sola).

45 FCS, *Memoria* al 31.12.1912, p. 9.

46 NAEW, BT 110/372/46, [www.clydeships.co.uk]. Las toneladas brutas de registro fueron 3.583 y el largo 348,2 pies. Se construyó en Campbeltown Shipbuilding Co, Campbeltown.

47 RRP, 3.01.1913, pp. 36, 38.

48 El promedio de los fletes cobrados por “tramp shipping” pasaron, en base a un índice 1869=100, de 68 en 1913 a 751 en 1918 (Mitchell, 2011: 540).

49 FCS, *Balances* al 30.06.1914, p. 44; 1915, p. 44; 1916, p. 44; 1917, p. 44; 1918, p. 42.

50 NAEW, BT 110/351/30.

51 NAEW, BT 110/372/46.

52 NAEW, BT 110/247/18.

53 NAEW, BT 110/421/32.

54 NAEW, BT 110/235/47.

55 NAEW, BT 110/358/35.

56 FCS, *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 27.10.1915, pp. 19-20.

57 FCS, *Memoria* al 30.06.1917, p. 7.

58 FCS, *Balances* al 30.06.1915, p. 44; 1916, p. 44.

59 FCS, *Balances* al 30.06.1917, p. 44; 1918, p. 42; 1919, p. 34; 1920, p. 36; 1921, p. 36. El SS Margarita, sin embargo, fue vendido por los aseguradores y reparado por la Scandinavian Shipping Co. (Glen & Co) en 1922. Con diferentes nombres y propietarios sobrevivió hasta cerca del final de la Segunda Guerra Mundial, cuando siendo propiedad de una firma alemana, fue hundido por los japoneses después de la rendición de Berlín (www.sunderlandships.com).

60 FCS, *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 13.11.1918, p. 8: “The Coal Steamers Depreciation and Replacement Fund [...] has not been invested pending an early opportunity of raplacement”.

61 FCS, *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 12.11.1919, p. 20: “The amount of the credit to the Coal Steamers Depreciation and Replacement Account represents the depreciation reserved to date on the remaining steamer in the Company’s possession, the only one left as you know, and amounts recovered for the ships lost during the War which we hope will be invested in further tonnage when prices are more reasonable”.

62 FCS, *Balance* al 30.06.1921, p. 38; *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 26.10.1921, p. 6. Con cautela, el presidente al informar a los accionistas sostuvo

que: “Although homeward freights are at the moment extremely low, we believe this purchase will prove a satisfactory investment”. El SS Segura fue construido por el astillero Richardson, Duck & Co por órdenes del Shipping Controller (la autoridad del gobierno británico encargada de la flota mercante durante la guerra) y recibió el nombre de “War Pansy”, siendo vendido casi inmediatamente a la Royal Mail. Su largo era 400,1 pies. (NAEW, BT 110/1072/24; [www.teesbuiltships.co.uk](http://www.teesbuiltships.co.uk)).

- <sup>63</sup> FCS, *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 25.10.1922, p. 6. El comprador resultó ser Morrison Steam Shipping Co. de Londres, que rebautizó al barco como SS Ben Corlic y lo destinó al mar Adriático. Pasó por diversos armadores de Croacia hasta que fue destinado a chatarra en el año 1952 ([www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)).
- <sup>64</sup> Se pagaron a cuenta £ 24.500 al astillero Lithgrows Ltd. de Port Glasgow. FCS, *Balance* al 30.06.1923, p. 26.
- <sup>65</sup> NAEW BT 110/1267/51, [[www.clydeships.co.uk](http://www.clydeships.co.uk)]. Su largo era 400,0 pies. El costo total del SS Zapala fue de £ 78.586 (FCS, *Balance* al 30.06.1924, p. 28).
- <sup>66</sup> FCS, *Balances* al 30.06.1927, p. 36; 1928, p. 40.
- <sup>67</sup> FCS, *Balances* al 30.06.1928, p. 40; 1929, p. 40.
- <sup>68</sup> SS Salado: 5.144tn, 400,1 pies, fue construido por el astillero Hawthorn, Leslie de Newcastle y su nombre al ser adquirido era Australier (NAEW, BT 110/1277/15; [www.tynebuiltships.co.uk](http://www.tynebuiltships.co.uk)); SS Azul: 5.287tn, 400,1 pies, fue construido por el astillero Caird & Co de Greenock y su nombre al ser adquirido era Burgondier (NAEW, BT 110/1017/22; [www.clydeships.co.uk](http://www.clydeships.co.uk)); SS Lomas: 5.266tn, 400,1 pies, fue construido por el astillero Fairfield Shipbuilding and Engineering Co. y su nombre, al ser adquirido, era Brazillier (NAEW, BT 110/986/20; [www.clydeships.co.uk](http://www.clydeships.co.uk)); y SS Galvan: 5.185tn, 121,9 metros, fue construido por el astillero Harland and Wolff de Belfast y su nombre al ser adquirido era SS Foreric (NAEW, BT 110/1041//21; [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu)). Estos cuatro barcos, junto con el Segura, correspondían al tipo “WW I, B-Class, Standard Cargo Ship”, diseñados por el gobierno británico para reconstruir su flota mercante. Sus nombres originales fueron War Bison, War Burman, War Pioneer y War Lemur, respectivamente.
- <sup>69</sup> Los puertos de Sud América no permitían la operación de barcos de gran tonelaje. Los barcos de pasajeros de línea más grandes que llegaban al Río de la Plata eran el Alcántara y el Asturias de 22.500tn de capacidad (RRP, 24.08.1928, p. 29). Pero los barcos de carga que trabajaban dentro del modelo denominado “tramp shipping” en Buenos Aires no superaban las 7.500 u 8.000tn de capacidad, que era la de los nuevos barcos del Sud (RRP, 6.07.1928, p. 37), donde hay una lista de barcos ofreciendo “charter” con tonelajes de 4.600 a 7.500tn.
- <sup>70</sup> FCS, *Balance* al 30.06.1921, p. 36.
- <sup>71</sup> FCS, *Balance* al 30.06.1922, p. 28.
- <sup>72</sup> FCS, *Balance* al 30.06.1928, p. 38.

- 52 MARIO J. LÓPEZ, *Las flotas mercantes de ultramar de los Ferrocarriles Sud y Buenos Aires ...*
- <sup>73</sup> FCS, *Balances* al 30.06.1921, p. 38; 1924, p. 28; 1927, p. 36; 1928, p. 40; 1929, p. 40.
- <sup>74</sup> RRP, 6.07.1928, p. 39; 13.07.1928, pp. 34-36; 23.04.1928, p. 37; 13.12.1929, pp. 31-35; 4.01.1935, p. 41; 17.05.1935, p. 42.
- <sup>75</sup> RRP, 6.07.1928, p. 39; 13.07.1928, pp. 35-37; 11.01.1935, p. 39; 17.05.1935, p. 42.
- <sup>76</sup> FCS, *Balances* al 30.06.1928, p. 38; 1929, p. 38; 1930, p. 42; 1931, p. 42; 1932, p. 42; 1933, p. 42; 1934, p. 38.
- <sup>77</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1928: Tabla 17.
- <sup>78</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1929: Tabla 17.
- <sup>79</sup> SRA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934: Tabla 17.
- <sup>80</sup> FCS, *Memoria* al 30.06.1935, p. 8.
- <sup>81</sup> FCS, *Balance* al 30.06.1935, pp. 46, 48.
- <sup>82</sup> El SS Salado fue rebautizado Royston Grange ([www.tynebuiltships.co.uk](http://www.tynebuiltships.co.uk)); el SS Segura pasó a ser el Langton Grange ([www.teesbuiltships.co.uk](http://www.teesbuiltships.co.uk)); el SS Zapala fue rebautizado Ovingdean Grange. ([www.clydesbuiltships.co.uk](http://www.clydesbuiltships.co.uk)). Este barco fue revendido a un armador italiano en 1939 y en 1940 quedó internado en la Argentina. Confiscado por el Estado pasó a formar parte en 1941 de la nueva Flota Mercante del Estado Argentino y subsistió hasta 1959 ([www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)).
- <sup>83</sup> Kaye, Son & Co no cambió el nombre de los barcos pero los revendió en 1936 y 1937. El SS Galván se convirtió en el SS Pei Tai ([www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu)); el SS Azul pasó a ser el David Dawson ([www.clydesbuiltships.co.uk](http://www.clydesbuiltships.co.uk)); y el SS Lomas, en el SS Avon Cliff ([www.clydesbuiltships.co.uk](http://www.clydesbuiltships.co.uk)).
- <sup>84</sup> Sin embargo, la rápida expansión se hizo a un alto costo y la compañía no pudo seguir pagando los altos dividendos de 1907 y 1908 (Lewis, 1983: 199-203).
- <sup>85</sup> NAEW BT 110/288/15, [[www.teesbuiltships.co.uk](http://www.teesbuiltships.co.uk)]; su peso bruto de registro era 3.680tn. Fue construido en el astillero Craig, Taylor & Co de Stockton on Tees.
- <sup>86</sup> NAEW BT 110/288/16, [[www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)]; su peso bruto registrado era de 3.749tn. Fue construido en el astillero Short Brothers de Sunderland.
- <sup>87</sup> NAEW BT 110/640/21, [[www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)]; su peso bruto registrado era de 3.655tn. Fue construido en el astillero J. L. Thompson & Sons de North Sands.
- <sup>88</sup> NAEW BT 110/288/17, [[www.tynebuiltships.co.uk](http://www.tynebuiltships.co.uk)]; su peso bruto registrado era de 3.632tn. Fue construido en el astillero John Readhead & Sons de South Shields.
- <sup>89</sup> NAEW BT 110/288/18, [[www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)]; su peso bruto registrado era de 3.651tn. Fue construido en el mismo astillero que el SS Don Cesar.
- <sup>90</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1905, 1906, 1907: Tabla 17.
- <sup>91</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1908, 1910: Tabla 17.

- <sup>92</sup> FCBAP, *Balances* al 30.06.1906, p. 29; 1907, p. 24. La cifra exacta no es difícil de determinar. Aunque sólo figura lo pagado por los barcos a cuenta en 1906 (£ 110.973) y el saldo entregado en 1907 se incluye en una cuenta de capital global que comprende: “steamers, hotels, transport services, lands and shares in Companies”, al dar de baja los vapores en forma individual en 1918, por hundimiento, y en 1920, por venta, se fijó su valor en £ 37.385 la primera vez y £ 37.224 la segunda (FCBAP, *Balances* al 30.06.1918, p. 24; 1920, p. 22).
- <sup>93</sup> FCBAP, *Balance* al 30.06.1906, p. 29.
- <sup>94</sup> MNF, ADGF, Caja 1.274, Expediente 012942, letra P, Año 1908. En el trámite del primer reconocimiento de capital realizado en base a las disposiciones de la ley 5315 hay una planilla e informe confeccionados por el contador de la Dirección E. J. Manent en la que figura para 1906 el rubro “invertido en diversas operaciones, incluyendo vapores, hoteles, servicios de transportes, terrenos y acciones” con un valor de \$ 749.024,470/s (unas £ 150.000) (folios 1 y 6).
- <sup>95</sup> MNF, ADGF, Caja 1.273, Expediente 05145, letra P, Año 1910. Al revisar la cuenta de explotación del ejercicio cerrado el 30.06.1910 el mismo contador Manent observa que las cuentas de fondos de reserva y renovaciones que se llevan en Buenos Aires son diferentes a las memorias oficiales y a las reservas totales denominadas “Reserve Fund: London and Argentina” y considera que ello no está mal pero que deben desglosarse claramente todos los rubros para posibilitar el control (folios 5 y 6).
- <sup>96</sup> Las cifras acreditadas anualmente fueron las siguientes: £ 10.334 en 1907, 9.260 en 1908, 9.266 en 1909, 9.267 en 1910, 9.267 en 1911, 9.267 en 1912, 9.266 en 1913, 5.507 en 1914, 5.500 en 1915 y 9.266 en 1916 (FCBAP, *Balances* al 30.06.1907, p. 28; 1908, p. 28; 1909, p. 32; 1910, p. 34; 1911, p. 34; 1912, p. 34; 1913, p. 34; 1914, p. 30; 1915, p. 28; 1916, p. 32). El análisis de estas cifras, muy iguales año a año y de alrededor del 5% del capital invertido, y el hecho de que el precio del carbón contabilizado por el Pacífico no bajó, como después se verá, permiten suponer algunas diferencias entre esta empresa y el Sud.
- <sup>97</sup> RRP, 29.07.1906, p. 225; 21.09.1906, p. 735; 26.10.1906, p. 1.057; 2.11.1906, p. 1.119; 16.11.1906, p. 1.249; 14.02.1913, p. 357; 30.05.1913, p. 1.442.
- <sup>98</sup> RRP, 27.06.1906, p. 225, 21.09.1906, p. 735; 16.11.1906, p. 1.249; 21.03.1913, p. 1.189.
- <sup>99</sup> RRP, 14.02.1913, pp. 421, 425.
- <sup>100</sup> El nombre en castellano precedido de la palabra “Don” podría indicar la forma en la cual se lo trataba cuando visitaba la Argentina (Damus, 2008: 379).
- <sup>101</sup> La misma observación hecha respecto de Arthur Stanley cabe para este caso.
- <sup>102</sup> Hasta entonces el FCBAP no perdió ningún barco, aunque tuvo algunos accidentes. El más grave lo protagonizó el SS Don Benito en mayo de 1912 cuando tuvo una colisión con un barco de guerra británico entre Folkestone y Dover (cf. TS, 13.05.1912).

<sup>103</sup> [www.sunderlandshipd.com].

<sup>104</sup> [www.tynebuiltships.co.uk].

<sup>105</sup> [www.teesbuiltships.co.uk].

<sup>106</sup> FCBAP, *Memoria* al 30.06.1917, p. 8: “During the year under review three out of the five vessels belonging to the Company were lost, and the insurance moneys recovered have been set aside as a Steamship Reserve and Replacement Account. Since the date of the Report another steamer has been sunk. It is fortunate that only in one case was there a serious loss of life”.

<sup>107</sup> El SS Don Cesar fue vendido a Romney Steamship Shipping Co. y cambió su nombre por SS Apsley. En 1930 fue a su vez vendido y trasladado al Báltico. En 1941 cayó en poder de los alemanes siendo hundido en 1944 en el bombardeo de Trondheim (www.sunderlanships.com).

<sup>108</sup> En la asamblea celebrada en noviembre de 1916 los accionistas E. E. Kennard Davies y Reginald Woodward señalaron que ya llevaban nueve años seguidos de malos resultados, que la causa era haber crecido demasiado rápido y pedían que se cambiara la composición del directorio (FT, 15.11.1916). En la asamblea de un año después el accionista G. D. White volvió a criticar al directorio señalando que los dividendos eran 0 y que las acciones estaban al 40% de su valor nominal (FT, 17.11.1917).

<sup>109</sup> Asamblea celebrada en diciembre de 1919 (FT, 19.12.1919).

<sup>110</sup> Asamblea celebrada en noviembre de 1920 (FT, 13.11.1920). No está muy claro cómo la reserva mencionada alcanzó semejante cifra. La reserva había llegado a £ 90.000 en 1916. A ella se sumó lo recuperado por el seguro, que ascendió a £ 150.000, y finalmente lo obtenido por la venta del SS Don Cesar, que no puede haber superado las £ 40.000. Es decir, en total £ 280.000. Ver FCBAP, *Balances* al 30.06.1916, p. 34; 1917, p. 28; 1918, p. 30; 1919, p. 20; 1920, p. 22.

<sup>111</sup> Las cifras están tomadas de RA, MOP, DGFC (*Estadística*, 1896 a 1899, Tabla 18, y 1900 a 1916, Tabla 17). Esta fuente brinda los datos en pesos oro sellado que fueron convertidos a libras esterlinas para facilitar la comparación. Hemos usado el sistema decimal para mostrar los precios. En realidad £ 1,20 corresponde a £ 1 y 4 chelines (£ 1, 4s), y £ 1,37 a £ 1, 7 chelines y 5 peniques (£ 1, 5s, 5d), aproximadamente.

<sup>112</sup> Misma fuente, ver cita anterior. A partir de 1906 la *Estadística* computa el consumo del carbón del Central Argentino fusionado en 1902 con el Buenos Aires y Rosario.

<sup>113</sup> FCS, *Memoria* al 30.06.1900, p. 10.

<sup>114</sup> FCS, *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 23.10.1900, p. 17. Frank Parish dijo más cosas en esa oportunidad: “Those boats have proved extremely useful to us in many ways. They have enabled us to carry out our coal at a very low rate. This year we have placed our coal in Buenos Ayres at £ 1, 2s., 3d. per ton, inclusive of all charges, which is a very low rate, considering the great increase in the cost

of coal, which has seriously affected the expenses of most railways; so I think we must consider ourselves, therefore, fortunate in adopting a policy which has been so useful. Of course we carry out, not only our coal, but small stores and company's passengers. Those steamers are constructed to carry general cargoes, cattle, and so on to England, so that out of them we make a very good business in homeward freights, apart from which they make us perfectly independent of any shipping ring". El precio del carbón citado por Parish es correcto. Si lo comparamos con el que surge de la *Estadística* es casi igual (1,13 contra 1,18). Lo que parece un poco exagerado es hablar de gran incremento del precio del carbón. El costo para el FCS el año anterior había sido £ 1,05 pero en 1898 había sido £ 1,23 (cf. RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1898, Tabla 18; 1899 y 1900, Tabla 17).

- <sup>115</sup> FCS, *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 27.10.1915, pp. 19-20: "The effect [del aumento del precio y de los fletes del carbón] even this year will be slightly minimised by the fact that we possess some steamers of our own, but even before the war there were not able to carry more than a third of the coal we consume, and now that the British Government has requisitioned two of them, and a third was sunk by a German submarine on 30th June last, the remaining ships can barely carry a fifth of our coal".
- <sup>116</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1924 a 1927, 1929 y 1930, Tabla 17. El año 1928 no se incluye porque no brinda datos del FCS.
- <sup>117</sup> Mientras el FCS mantuvo un precio similar a los años anteriores, el Central Argentino logró bajar el costo a £ 1,50 (RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1931 a 1934, Tabla 17).
- <sup>118</sup> Para una rápida revisión de las condiciones de la industria británica del carbón ver *Supple* (1989: 5, 7). La explicación de los menores precios pagados por el Central Argentino que se incluye en el texto es la que da su ingeniero P. L. Falconer en 1935 cuando discute las ventajas de la sustitución de combustible (Topham, 1935: 742).
- <sup>119</sup> RA, MOP, DGFC, *Estadística*, 1905 a 1916, Tabla 17.
- <sup>120</sup> La consideración de los barcos del FCS y del FCBAP como "tramp" merece alguna discusión. El viaje hacia a la Argentina era un viaje con carga predeterminada, carbón, y con puertos que sólo podían variar ligeramente (Newport, Cardiff o Newcastle a Buenos Aires o Bahía Blanca). Pero en el viaje de regreso, aunque el destino siempre era Europa, se daban las características del "tramp shipping". Se podía cargar en cualquier puerto desde Santa Fe a Bahía Blanca y la mercadería a transportar, aunque normalmente estaba dentro de los productos primarios de exportación, dependía de la demanda. Las fechas de viaje también eran inciertas. La estadía podía prolongarse hasta completar la carga y, a veces, debía buscarla en más de un puerto.
- <sup>121</sup> Ver un índice del precio de "tramp shipping" en Mitchell 2011:540. Con una base de 1869=100 estos son los indicadores: 1890=64, 1900=76, 1906=52, 1913=68, 1918=751, 1926=133 y 1935=88.

- 56 MARIO J. LÓPEZ, *Las flotas mercantes de ultramar de los Ferrocarriles Sud y Buenos Aires ...*
- <sup>122</sup> *RRP*, 16.01.1892, p. 11; 2.07.1892, p. 18; 26.11.1892, p. 19.
- <sup>123</sup> *RRP*, 9.06.1900, p. 25; 4.08.1900, p. 23; 13.10.1900, p. 25; 22.12.1900, p. 25.
- <sup>124</sup> *RRP*, 20.07.1906, p. 159; 7.09.1906, p. 607; 5.10.1906, p. 863; 21.12.1906, p. 1.509.
- <sup>125</sup> *RRP*, 7.02.1913, p. 357; 30.05.1913, p. 1.381.
- <sup>126</sup> *RRP*, 6.07.1928, p. 37; 13.07.1928, p. 34; 4.01.1935, p. 38; también en Bonavia (1946: 117); Dyos & Aldcroft (1974: 285-289).
- <sup>127</sup> Cabe imaginar que Parish pudo haber querido imitar al Canadian Pacific Railway que en 1887 comenzó a explotar una flota de tres barcos en el Pacífico a través de un agente, en 1891 comenzó a explotarlos directamente, creó la Canadian Pacific Steamship Co. y en 1903 se expandió al Atlántico (Sampson, 1962: 242). Podría también decirse que toda posibilidad de crear una empresa de navegación autónoma terminó con Parish. Coincidentemente, en 1906, año de su muerte, el FCS empezó a consumir más carbón que el que podía transportar.
- <sup>128</sup> En la forma en que la noticia trascendió, el fin de beneficiar a Bahía Blanca parece ser el motivo del proyecto de la línea regular: “La empresa del Ferrocarril Sud al fundar la línea de vapores a que nos referimos, presta un positivo servicio al país, poniendo en comunicación directa con Europa un puerto argentino de gran porvenir” (*LP*, 28.10.1893, p. 6). Y el mismo diario, el día anterior, había comentado: “La empresa del Ferrocarril Sud se asocia así una vez más al progreso de la parte sur de la Provincia” (*LP*, 27.10.1893, p. 4).
- <sup>129</sup> Sobre el sistema de “conferencias” para regular la navegación comercial y su relativo fracaso, cf. Greenhill (1977: 129-137), Dyos y Aldcroft (1974: 290-295), Bonavia (1946: 119-128).
- <sup>130</sup> FCS, *Acta de la Asamblea General Ordinaria* del 23.10.1900, p. 17.
- <sup>131</sup> La inercia descrita en el comportamiento del Ferrocarril Sud respecto de su flota, parece haberse extendido a todas las actividades económicas británicas. Dyos y Aldcroft (1974: 350-352), opinan que la no adopción rápida del motor a explosión y la no modernización de los astilleros fue parte de la causa de la decadencia de la marina mercante británica a partir de la década de 1930.

## FUENTES

### Fuentes inéditas

Museo Nacional Ferroviario (MNF), Buenos Aires, Argentina, Archivo de la Dirección General de Ferrocarriles (ADGF).

National Archives of England and Wales (NAEW), Kew, Inglaterra, Files Board of Trade (BT), Registration of Ships (BT 110).



### **Fuentes publicadas**

Ferrocarril Sud (FCS): *Balances y Memorias* del 30.06.1890 al 30.06.1935.

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP): *Balances y Memorias* del 30.06.1906 al 30.06.1920.

República Argentina (RA), Ministerio de Obras Públicas (MOP), Dirección General de Ferrocarriles (DGFC): *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación*, 1892 a 1935.

### **Fuentes periodísticas**

*Bradshaw's Railway Manual, Shareholders Guide and Official Directory*, Londres, 1895, 1907 y 1909.

*La Prensa* (LP), Buenos Aires, enero de 1890 a junio de 1935.

Mulhall, M. G. and E. T. Mulhall, Londres, *Handbook of the River Plate*, 1892.

*The Financial Review of the River Plate* (FRRP), Buenos Aires, enero a mayo 1892.

*The Financial Times* (FT), Londres, noviembre de 1916 a noviembre de 1920.

*The Railway Magazine* (RM), Londres, vol. XX, enero a junio de 1907.

*The Railway Magazine* (RM), Londres, vol. XXXII, enero a junio de 1913.

*The Review of the River Plate* (RRP), Buenos Aires, junio de 1892 a junio de 1935.

*The Standard* (TS), Buenos Aires, 1912 y 1913.

### **Páginas en la web**

*Caledonian Maritime Research Trust* [[www.clydeships.co.uk](http://www.clydeships.co.uk)], última consulta: 31.01.2020.

*Fundación Histarmar* [[www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)], última consulta: 31.01.2020.

*Grace's Guide* [[www.graceguide.co.uk](http://www.graceguide.co.uk)], última consulta: 31.01.2020.

*Sunderland Built Ships* [[www.sunderlandships.com](http://www.sunderlandships.com)], última consulta: 31.01.2020.

*Tees Built Ships* [[www.teesbuiltships.co.uk](http://www.teesbuiltships.co.uk)], última consulta: 31.01.2020.

*The Wrecksite* [[www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu)], última consulta: 31.01.2020.

*Tyne Built Ships* [[www.tynebuiltships.co.uk](http://www.tynebuiltships.co.uk)], última consulta: 31.01.2020.

### **BIBLIOGRAFÍA**

BONAVIA, M. R. (1946): *The Economics of Transport*, London, Nisbet.

CHANDLER, A. D. (1977): *The Visible Hand. The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, Harvard University Press.

- DAMUS, S. (2008): *Who was Who in Argentine Railways. 1860-1960*, Ottawa, DIA Agency.
- DYOS, H. J. & ALDCROFT, D. H. (1974): *British Transport. An Economic Survey from the Seventeenth Century to the Twentieth*, London, Pelican Books [1969].
- FAYLE, Ch. E. (1924): *History of the Great War. Seaborne Trade*, vol. II, London, John Murray.
- FAYLE, Ch. E. (1927): *The War and the Shipping Industry*, Oxford, Oxford University Press.
- GREENHILL, R. (1977): "Shipping 1850-1914". En PLATT, D. C. M. (Ed.), *Business Imperialism. 1840-1930. An Inquiry Based on British Experience in Latin America*, Oxford, The Clarendon Press, pp. 119-155.
- HOCKING, Ch. (1990): *Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam. 1824-1962*, London, Lloyd's Register of Shipping.
- LARN, R. & LARN, B. (1995): *Shipwreck Index of British Isles, vol. I, The West Country*, London, Lloyd's Register of Shipping.
- LEWIS, C. M. (1983): *British Railways in Argentina. 1857-1914. A Case Study of Foreign Investment*, London, The Athlone Press.
- LÓPEZ, M. J. (1994): *Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886*, Buenos Aires, Lumière.
- LÓPEZ, M. J. (2000): *Ferrocarriles, deuda y crisis. Historia de los ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*, Buenos Aires, Fundación Editorial de Belgrano.
- LÓPEZ, M. J. (2012): *Yrigoyen, Alvear y los ferrocarriles británicos*, Buenos Aires, Lumière.
- LÓPEZ, M. J. (2018): "Los ferrocarriles británicos en la Argentina como empresas autónomas". Ponencia en XXVI Jornadas Nacionales de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica - Universidad Nacional de La Pampa, Santa Rosa.
- LÓPEZ, M. J. (2020a): *Trenes ingleses en Argentina. Monopolio y control estatal (1897-1916)*, Buenos Aires, Editorial Lenguaje Claro.
- LÓPEZ, M. J. (2020b): "Reemplazo del carbón como combustible en los ferrocarriles de capital británico en Argentina, 1912-1947: Compañía Ferrocarrilera de Petróleo", *Revista América Latina en la Historia Económica*, México, 27, 2, e1042 [DOI: 10.18232/alhe. 1042].
- LUCKING, J. H. (1971): *The Great Western at Weymouth. A Railway and Shipping History*, Newton Abbot, David & Charles.

MITCHELL, B. R. (2011): *British Historical Statistics*, Cambridge, Cambridge University Press [1988].

SAMPSON, H. [Ed.] (1962): *World Railways 1961-2*, London.

SUPPLE, B. (1989): "The British Coal Industry between the Wars", *Refresh*, 9, pp. 5-8.

TOPHAM, W. L. (1935): "The Application of Oil as Fuel for the Modern Locomotive", *The Journal of the Institution of Locomotive Engineers*, XXV, 128, pp. 684-759.

