



Londres, 23 de Marzo de 1864.

Señor Ministro del Interior, Dr. Guillermo Rawson.

Mi distinguido señor:

La compañía del ferro-carril Central Argentino fué lanzada el 10 del presente, pero no con tan buen éxito como el buen estado del Moneymarket lo ha permitido.

Uno de los motivos de nuestro mal éxito fueron los rumores circulados en el Stock Exchange de que nuestra garantía era defectuosa, y comunicados á Mr. Sapsom el día 11 por el señor Mullens, corredor del Banco de Inglaterra. Hicimos todo lo posible para corregir el mal efecto de un rumor ya sembrado en el Stock Exchange, aunque fué negado por todos nuestros amigos. Los autores de este mal intencionado acto, hasta ahora no son conocidos.

No me parece necesario entrar en el examen de estos procedimientos, porque los mismos documentos son suficientes sin entrar en explicaciones. Basta decir que su objeto era una puñalada mortal á nuestra empresa.

Es de mi deber explicar nuestro estado actual. Tenemos como 20,000 acciones suscritas: los contratantes han tomado 10,000 acciones: nos faltan por consiguiente 20,000 acciones para llenar su total de 50,000 acciones. No tengo duda de conseguir aquí 10,000 acciones más entre amigos y directores; y si los comisionados pueden remitir 10,000 acciones con el correspondiente pago de libras esterlinas 2.10, se puede considerar llenado y asegurado el gran proyecto; esperando que S. E. en vista de lo que he dicho, incorporará sus esfuerzos á los de la comisión para allanar y vencer toda dificultad que se presente con el objeto de destruirlo.

Con respecto al límite de gastos fijados en mi propuesta original de 50 % de las ganancias brutas del camino, mi objeto no ha sido otro que establecer un sistema cuyo objeto á mi ver, hubiera sido eficaz y conveniente tanto para el gobierno como para la compañía, y considerando lo que fué concedido por el gobierno en terrenos, lo he juzgado suficiente para garantizar su aceptación, y evitar así cuestiones desagradables en el examen de cuentas, etc., etc., y consiguiendo entablar un arreglo sumamente saludable, llevando adelante un sistema económico, no solamente con respecto al camino del Rosario, sino para los demás caminos que deben seguir.

Desgraciadamente ha habido mucha oposición á lo propuesto: insisten los capitalistas en una garantía ilimitada, y como generalmente es lo adoptado por otras compañías que buscan capitales en Londres, no hay otro arbitrio, y recomiendo mucho al gobierno presentarlo sin pérdida de tiempo al Congreso.

Otra reforma piden los capitalistas, y es la de reintegrar la mitad del 7 % garantizado en lugar del todo. Suprimiendo las ganancias 9 %, abonar la mitad á la compañía y la otra mitad al gobierno, resultando solamente mayor tiempo para cancelararlo.

Con estas reformas de parte del Congreso, habrá siempre mucha más seguridad para conseguir capital, y es importante entre tanto que haya en el día un considerable número de compañías ofreciendo garantías por capitales.

V. E. puede contar con todos mis esfuerzos para obtener nuestro objeto, y con constancia, espero ver mis esfuerzos coronados con un resultado muy satisfactorio para todos.

Tengo el honor de suscribirme con toda con toda consideración su muy atento servidor.

W. Wheelwright.

Londres, Abril 8 de 1864.

Sr. Ministro del Interior:

Buenos Aires.

.....

Con suma satisfacción tengo que comunicar á V. E. el feliz resultado de mis trabajos. El capital necesario para emprender la grande obra del ferrocarril Central Argentino, está ya conseguido.

Después de lo escrito el 23, manifestando la necesidad de recibir el depósito de libras esterlinas 2.10. por acción á Londres, para asegurar el buen éxito de la empresa que me ocupa, he encontrado imposible diferirlo por tanto tiempo por los arreglos del Stock Exchange y no me ha quedado otro arbitrio sino aceptar diez mil acciones suscritas en la República Argentina, y pagar lo correspondiente de libras 2.10 por cada acción, ó libras esterlinas 25.000 ó dejar abandonado el gran proyecto. En tal conflicto, y habiendo ya tomado un número de acciones, he propuesto á los señores Brassey y Wythes, socios contratistas, tomar y pagar el depósito, y los señores Brassey y Wythes se obligaron á pagar una parte mitad y yo la otra: mi propuesta fué aceptada, y la grande empresa asegurada.

Más méritos tienen mis socios que yo, pues que ellos no conocian los hombres interesados como accionistas, mientras que yo tenia conocimiento personal y plena confianza en ellos, así como de que reintegrarian á toda costa lo adelantado por su cuenta.

Está salvada ya nuestra gloriosa empresa, cuyo influjo contribuirá tanto para asegurar la felicidad, prosperidad y civilización de pueblos tan aislados.

Permitaseme ofrecer á V. E., al presidente, sus ministros y á los pueblos de la República, mis más ardientes sentimientos de gratitud al Ser Supremo por haber coronado nuestros esfuerzos con la victoria. Olvidemos y perdonemos á todos nuestros enemigos y perseguidores, que merecen el perdón como seres humanos que han caído en el error.

En mi última he pedido á V. E. presentára al supremo Congreso una reforma de la ley, limitando el gasto de 45 0/0 de las ganancias gruesas del camino. Es de mayor importancia dejarlo ilimitado, particularmente cuando los capitalistas son tan opuestos, porque el influjo sobre el valor de las acciones es tan perjudicial á los accionistas y á la República. Es necesario sostener el valor de las acciones en esta plaza. Veo que según la costumbre general, las garantías no están limitadas, y hay otro motivo para hacerlo, y es el servicio hecho por el señor Brassey, prestándose tanto para realizar esta obra.

Por lo demás, lo pedido en mi última, lo creo digno de la consideración del gobierno.

Repitiendo mis felicitaciones por este gran triunfo, quedo su muy atento servidor Q. B. S. M.

W. Wheelwright.

Traducción del prospecto tal cual se publicó en Londres; en el Rosario se publicó el 7 de Julio de 1864:

FERRO-CARRIL CENTRAL ARGENTINO

Directores :

“D. Henry Brockett, miembro del Consejo de Jamaica, Director del ferrocarril de la India.

“W. B. Buddicom. Panbeddw Hall, Mold.

“Thomás Duguid, comerciante de Liverpool y Buenos Aires.

“John Hegan, Director del ferrocarril de Tacna y Arica. Perú.

“Laurence Heyworth, Yew Tree Liverpool.

“Edward Johnston, Director del Banco del Brasil y de Londres.

“Adam S. Kennard, Director del Banco Consolidado.

“Edward W. Nix. Austin Friars.

“Sir Joseph Paxton, Director del ferrocarril Midland.

“D. William Waterhouse. Director del gran ferrocarril del Norte.”

(Con poder de agregar otros directores).

PROSPECTUS

El proyectado ferrocarril Central Argentino tendrá como 247 millas de largo, y unirá al Rosario y Córdoba, dos de las más importantes ciudades de la República Argentina.

Principiando en el Rosario, pasará por las fértiles provincias de Santa Fé y Córdoba, y á la mitad del camino cruzará con los grandes caminos que se dirigen á las provincias del norte y oeste, abriendo así un vasto territorio, ahora muy pobre en medios de tránsito.

El Rosario está en la orilla derecha del gran río Paraná, por el cual y con sus afluentes hay una navegación sin interrupción, de 2000 millas.

Su puerto es espacioso y accesible en todo tiempo por buques de mil toneladas, y es en efecto el centro del extenso sistema de tráfico del litoral y las provincias centrales y septentrionales.

La ciudad de Córdoba es el centro y la capital de la provincia del mismo nombre, la más poblada y más rica de todas las provincias del norte de la República y es la enrucijada para todo el tráfico de las otras provincias septentrionales.

Metales de cobre abundan en esa provincia, y muchas minas recién abiertas dan muy favorables resultados. Entre los más importantes objetos de exportación son cueros, sebo y lana, la última conocida ya en los mercados de Europa por su excelente calidad.

El ferro-carril central enlazará Córdoba y sus departamentos, fértiles y productivos, de los cuales es el centro, con el río Paraná y el gran sistema de navegación interno del magnífico valle del Plata, cuyos recursos bastan (dándoles medios adecuados de transporte) para surtir los mercados de Europa con toda clase de productos intertropicales.

El descubrimiento de las minas de plata en San Juan, contribuirá á la riqueza de la República y agrandará materialmente el tráfico del ferro-carril.

El Times dice: "El producto de plata, juzgando de los experimentos hechos, promete ser tan rico como cualquiera de las minas conocidas. Mineros experimentados de Chile están dirigiéndose á esas minas, y una compañía se ha formado en Buenos Aires para establecer ingenios y maquinarias inglesas para beneficiar los metales, en San Juan.

El gobierno argentino atribuyendo especial importancia á la pronta ejecución de esta línea, ha otorgado concesiones muy favorables.

Entre las condiciones más importantes son las siguientes:

1º Concesión del ferro-carril en perpetuidad sin reservar derecho ninguno.

2º La línea se abrirá por secciones, y la garantía del gobierno tiene efecto desde la apertura de cada sección.

3º La propiedad del ferro-carril y sus dependencias están libres de contribución é impuestos por el período de cuarenta años.

4º Un interés garantido del 7 0/0 por el período de cuarenta años sobre el gasto de 6.400 libras esterlinas por milla, tomando los gastos del tráfico á 35 0/0.

5º El gobierno será reembolsado de las ganancias sobrantes, en caso de adelantamientos hechos bajo la garantía.

6º Diez millas del ferro-carril deben completarse en diez y ocho meses desde el 26 de Mayo de 1863, y la línea entera en 5 años desde esa fecha.

7º Tierras que sean nacionales, provinciales y particulares que sean necesarias para la línea, para estaciones, muelles, etc., otorgadas libres á la compañía, con libre uso de las leñas y maderas de los bosques públicos para el tráfico.

8º Todo artículo que se necesitara para el ferro-carril, es libre de derecho por el período de 40 años.

9º La garantía del gobierno se pagará cada año.

10. Una legua de terreno á cada lado de la línea está otorgada principiando á cuatro leguas fuera de las estaciones del Rosario y Córdoba, respectivamente, y una legua fuera de las estaciones de Fraile Muerto y Villanueva; exceptuando edificios y tierras bajo cultivo.

El área de tierras concedida á la compañía es 900,000 acres ingleses. El gobierno se compromete á obtener de la provincia de Santa Fé y de la de Córdoba, una concesión de cuatro leguas cuadradas en cada provincia.

Estas importantes concesiones son sujetas solamente á la obligación de poblarlas, pero sin determinar un plazo fijo.

Toda la línea ha sido mensurada y los planos y secciones están en manos de la compañía y el señor Wheelwright, el concesionario del ferro-carril, ha terraplenado ya diez millas de la vía, según la obligación en la concesión, y el material permanente para esa sección está en vía de embarcarse.

Los señores don Tomás Brassey, don Jorge Wythes y don Guillermo Wheelwright en consideración de recibir en pago la mitad de las tierras concedidas y la cantidad de 6.400 libras esterlinas por milla—cantidad sobre que está calculado el interés garantido por el gobierno argentino—se han comprometido para la construcción del ferro-carril en conformidad con las condiciones de la concesión; la creación de estaciones y otros edificios necesarios para todas las locomotoras, carruajes, carros etc., (*rolling; stock*); el pago de los gastos incidentales á la formación de la compañía y los gastos de la administración.

Los constructores también se comprometen á pagar el 7 % de interés, semi-anualmente sobre los depósitos y pagos hechos por los accionistas hasta que la garantía del gobierno se haga efectiva, á trabajar y explotar cada sección desde el tiempo que se acabe, por la misma cantidad concedida por el gobierno y de mantener y explotar toda la línea por dos años después de su conclusión, al mismo precio. De este modo la garantía nacional del 7 % está asegurada á los accionistas.

La especificación para las estaciones, etc., y las de la cantidad y descripción del material que deba usarse son cuidadosamente arregladas por el contrato, teniendo en vista el prevenir la posibilidad de que se exija de los accionistas cualquier capital adicional hasta que la explotación del tráfico le requiera y lo haga provechoso.

Los directores están decididos á aprovecharse de los artículos de asociación, y emitir cupones (*deventures*) para aliviar el capital, hasta la suma de seiscientas mil libras esterlinas creyendo que no habrá dificultad de colocarlos con un interés que será ventajoso para los accionistas.

Abrigan también la íntima confianza que las tierras cedidas á la compañía van á ser una fuente de riqueza para el ferro-carril, y lo conducirán á su prosperidad.

De modo que para evitar alguna divergencia de interés en el manejo de esos terrenos, los contratistas han consentido en unirse con los accionistas para explotarlas; y se proponen levantar capitales para este objeto.

Los *Prospectus* con un mapa demostrando la línea del proyectado ferro-carril, pueden obtenerse en las oficinas de la Compañía General de Crédito y Finanza y la Asociación Financiera, y en las oficinas provisionales de la compañía, donde existe también una traducción oficial de la concesión y copias del memorandum y los artículos de la asociación para la inspección de todos.

Los pedidos de acciones deben hacerse según la forma que se encuentra más abajo, los que deben dejarse á los banqueros de la compañía, con un depósito de una libra por cada acción pedida.

Si no se otorga asignación de acciones al pedido, el depósito será devuelto íntegro; y si se asigna menor cantidad de acciones que las pedidas, el depósito sobrante se abonará á cuenta de lo que tiene que pagarse al tiempo de su asignación, y si hay entonces un sobrante, también será devuelto.



Investigación:

www.capillasytemplos.com.ar

Fuente de consulta:

Carrasco, Eudoro y Carrasco, Gabriel: *"Anales de la Ciudad del Rosario de Santa Fe - 1527/1865"*
Imprenta J. Peuser - Buenos Aires, 1897.