



Lic. Mirko Mayer

Profesor de Historia Económica y Social Argentina (UdeMM y UBA)
Secretario General UdeMM

El Ramal Azul-Bahía Blanca

Un proyecto frustrado de extensión del ferrocarril provincial de Buenos Aires

Introducción

En trabajos anteriores de este mismo autor se ha hecho referencia al Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, que funcionó en la órbita provincial entre 1912 y 1951 y representó uno de los casos más singulares de intervención estatal en la economía, en pleno apogeo del modelo agro-exportador y cuando las visiones spencerianas acerca del rol del Estado todavía estaban vigentes. Dicha singularidad está dada en el hecho de haber poseído la provincia, en la segunda mitad del siglo XIX, su propia red de ferrocarriles, que luego vendió a un consorcio británico en medio de la crisis económico-financiera de 1890, veinte años antes de emprender esta nueva experiencia. Además, y a diferencia de otros casos de intervención estatal, que discurrieron en regiones periféricas, éste se caracterizó por el hecho de desarrollarse en una de las zonas de mayor densidad ferroviaria, lo que estaba en relación con su importancia demográfica y económica.¹

En esos mismos trabajos se hizo referencia a la conjunción de factores económicos y sobre todo políticos que explicarían el surgimiento de esta línea ferroviaria, asignándole a estos últimos una clara preponderancia. En efecto, al calor de las ambiciones presidenciales del dos veces gobernador de la Provincia Marcelino Ugarte, se gestó este proyecto al que habría que contextualizarlo dentro de la pulseada que el gobernador bonaerense mantenía con las compañías particulares de capital británico -hegemónicas por entonces dentro del sector ferroviario-, tendiente a lograr una rebaja en los costos del transporte lo cual contribuiría a potenciar sus ya aludidas aspiraciones políticas en el orden nacional, al asegurarle el apoyo de importantes franjas de la élite terrateniente.²

La decisión política de construir un ferrocarril estatal -como también se señalara- habría representado el último peldaño dentro de una escalada que había reconocido como instancias previas la negociación directa con las compañías británicas y la apertura

de frentes de competencia, a partir de los intentos por atraer al capital ferroviario francés y al capital local, mediante la legislación referida a ferrocarriles económicos.³

Merced a esta iniciativa del gobernador Ugarte, el panorama que presentaba la explotación ferroviaria en la Provincia de Buenos Aires comenzó a diversificarse y a enrarecerse, desde el momento en que junto a las compañías británicas aparecían líneas férreas de capital francés y, peor aún, una línea estatal provincial, sin perjuicio que durante todo el período que se extiende hasta la nacionalización de los ferrocarriles fueran aquellas las que mantuvieran la primacía.⁴

Durante los comienzos del desarrollo ferroviario argentino coexis-

1 MAYER, Mirko E. "El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires" -entre la economía y la política-. XVII Jornadas de Historia Económica, Universidad Nacional de Tucumán, 2000.

2 *Ibidem*.

3 *Ibidem*.

4 REGALSKY, Andrés M. "Mercados, Inversores y Elites" -las inversiones francesas en la Argentina 1880-1914-. Buenos Aires, EDUNTREF, 2002.

tió la acción del Estado (nacional y provincial) y la del capital privado básicamente británico. Las concesiones para trazar líneas férreas eran otorgadas tanto por las autoridades nacionales como las provinciales, correspondiéndole la prioridad a quien primero la otorgara. Ambos gobiernos procuraron no afectar las prerrogativas o disposiciones adoptadas por el otro, por lo que era común que algunas concesiones se otorgaran "ad-referéndum" de la otra jurisdicción o con cláusulas condicionales. Así, por ejemplo, el gobierno nacional concedió en 1908 al Ferrocarril del Oeste (inglés) la línea Las Toscas-Meridiano V, supeditado a que dentro de los dos años de dictada la respectiva ley provincial el Estado bonaerense no hubiera construido los cien primeros kilómetros de vía de su proyectado Ferrocarril al Meridiano V, lo que explica la premura y posterior alivio de éste tras la inauguración de dicho tramo ocurrida en abril de 1910.⁵

Junto al principio de la prioridad en el otorgamiento de las concesiones, aparece en esta etapa del desarrollo ferroviario pampeano el de las zonas propias el cual consistía en reconocer a un ferrocarril determinado el área territorial adyacente como exclusiva y por ende vedada a otras líneas competidoras. Este principio fue alternativamente esgrimido o rebatido por los diversos actores de la problemática ferroviaria de acuerdo a la conveniencia coyuntural. Así, en la primera situación se lo consideraba como consecuencia necesaria de la lógica económica y jurídica, mientras que desde la segunda se lo impugnaba como expresión de intereses monopolísticos. Las controversias suscitadas alrededor de este planteo de las zonas propias fueron numerosas, baste con

mencionar a los efectos del interés específico de esta ponencia la que mantuvieran la Provincia de Buenos Aires y el Ferrocarril Compañía General de Ferrocarriles (francés) en 1912, por entender este último que el Estado bonaerense al construir una línea que en buena parte de su extensión era paralela a la propia le estaba planeando una competencia desleal.⁶

Otro caso que confluye con el análisis de la problemática de que se trata fue el frustrado intento de fusión de las dos grandes compañías británicas presentes en territorio bonaerense, el Ferrocarril del Sud y el Ferrocarril del Oeste, gestado durante el período 1912-1914 y, en cuyo transcurso la Provincia sancionara una ley mediante la cual se auspiciaba la construcción de una importante red ferroviaria, con el propósito ostensible de diluir las repercusiones que hubiera deparado la fusión de los gigantes británicos.⁷

Adicionalmente, antes de abordar lo específicamente concerniente al ramal que motiva este artículo, habría que tomar debida nota de la inconstancia que caracterizó a la política ferroviaria provincial la cual, sin perjuicio de la incidencia que cabría atribuir a los factores económicos coyunturales, habría obedecido a contingencias de carácter político. Téngase en cuenta que la apuesta a favor de una red ferroviaria propia nunca contó con el apoyo unánime del espectro político bonaerense, toda vez que las opiniones existentes en su seno estaban fuertemente divididas, división que por otra parte era transversal a conservadores y radicales. Por consiguiente, tanto los impulsos como los estancamientos que irá sufriendo este proyecto coincidirán básicamente

con la presencia o ausencia del sector político que lo auspiciaba.⁸

Así, puede constatarse que habiéndose promulgado la ley de creación del ferrocarril en 1907, la que a la postre terminaría siendo su línea troncal se habilitó al servicio público en su totalidad recién en 1914. Del mismo modo, los pocos ramales previstos en la ley de 1913 que llegaron a construirse recién se habilitaron al servicio público en 1927 y en 1930, respectivamente.⁹

Asimismo, los momentos de expansión del proyecto ferroviario bonaerense parecieran haber coincidido también con planes de expansión presentados por las compañías particulares de capital británico. En efecto, la creación del Ferrocarril Provincial se produjo tras el fracaso de las negociaciones que había entablado con éstas el gobernador Ugarte tendiente a lograr una rebaja en el precio de los fletes, en circunstancias que en habían manifestado su intención de extender las líneas hacia otras regiones no servidas suficientemente por el transporte ferroviario.¹⁰ Asimismo, el ambicioso plan de red ferroviaria provincial que enunciara la ley de 1913 coincidió con las gestiones tendientes a formalizar la fusión de los

5 ley 5540. PBA-MG, 1910.

6 ORTIZ, Ricardo M. "Historia Económica de la Argentina". Buenos Aires, Plus Ultra, 1987. RAMOS MEXIA, Ezequiel. "La jurisdicción federal y el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires". Buenos Aires, 1929.

7 RÖGIND, William. "Historia del Ferrocarril del Sud". Buenos Aires, 1937.

8 MAYER, Mirko E. "Estado, Terratenientes y Ferrocarriles" -política y negocios en jurisdicción bonaerense a principios del siglo XX-. XIX Jornadas de Historia Económica, Universidad Nacional del Comahue, San Martín de los Andes, 2004.

9 Provincia de Buenos Aires. Registro Oficial, 1907 y 1913. Idem Ministerio de Obras Públicas. 1912, 1913, 1914, 1927 y 1930.

10 Provincia de Buenos Aires. Mensajes de los Gobernadores, 1903, 1906.

legislatura mediante el cual solicitaba autorización para la construcción del ramal Azul-Bahía Blanca, la adquisición del Puerto Comercial de Bahía Blanca, la construcción del ramal Azul-Mar del Plata y la de los Talleres Generales de La Plata. En esa oportunidad, resaltó la importancia de contar con una terminal portuaria marítima la cual habría de potenciar de un modo significativo el servicio de transporte brindado por el proyectado ramal a Bahía Blanca, actuando al mismo tiempo como factor de fomento de nuevos centros poblados.¹⁹

Expresó su convencimiento en el sentido que el puerto no agotaba su cometido actuando como una mera terminal ferroviaria de cereales, pues al margen de que éstos constituyesen su principal carga, la extensión del área portuaria permitiría instalar depósitos de petróleo y combustibles, atender las necesidades de la actividad pesquera y servir, en una palabra, como un foco industrial. Las sumas solicitadas para la adquisición del puerto y la construcción del ramal ferroviario ascendían a o\$s 3. 347.744,69.- y a o\$s 15.000.000,00.-, respectivamente.²⁰

Posteriormente, a través de otro mensaje a la legislatura -que tiene fecha 10 de agosto del mismo año- el gobernador se explayaba sobre los fundamentos que a su juicio justificaban la construcción del ramal ferroviario a Bahía Blanca:

“... es impostergable disponer de los recursos necesarios con ese objeto, pues no se explicaría una terminal en Azul, cuando el objetivo evidente de una línea férrea, que sirve una región de intensa producción agrícola, debe ser acercar el centro de explotación a

fin de abaratar el precio de costo del producto”.

“A tal finalidad obedece la ejecución de la línea a Bahía Blanca, que atravesará una rica región no recorrida por ningún ramal férreo. El P.E. no duda que esta línea será de inmediato rendimiento, incorporándose así a la explotación, como factor que servirá para aumentar el coeficiente de productividad total, a la vez que tenderá a satisfacer una necesidad sentida y reclamada por todos los productores de la zona, que es una de las de más intensa producción de la Provincia”.²¹

Consecuente con este programa, las autoridades provinciales llamaron a licitación para construir el ramal, provocando la enérgica protesta de la empresa del Ferrocarril del Sud a través de una nota fechada el 26 de marzo de 1930, dirigida al Ministerio de Obras Públicas de la Nación, en la que requería su intervención a fin de impedir a la Provincia de Buenos Aires la construcción del ramal a Bahía Blanca, alegando que el trazado propuesto para el mismo se superponía con el de su propio ramal Azul-Dorrego.²²

No obstante la fuerte protesta empresarial, la Provincia siguió adelante con su propósito de construir el ramal y así, mediante un decreto fechado el 22 de abril de 1930, aprobó la propuesta para construirlo presentada por “Crédito Ferrocarrilero e Inmobiliario” S.A., lo que motivó una nueva protesta de las autoridades del Ferrocarril del Sud, quienes hicieron formal reserva de acciones y derechos por las consecuencias que pudieran derivarse de esa construcción que consideraban lesiva a sus intereses.²³

Tras analizar detenidamente el problema, el gobierno nacional se expidió dándole la razón al Ferrocarril del Sud, mediante un decreto fechado el 27 de noviembre de 1930, cuyos fundamentos esenciales vale la pena transcribir:

“... cuando ya el F.C. Sud estaba por dar término a los últimos tramos de la línea Azul-Dorrego, la Provincia de Buenos Aires resolvió licitar la construcción del ramal Azul-Bahía Blanca, de acuerdo a un trazado que invade la zona de influencia de aquél, en tal forma que sobre una superficie total de 3.900 km² que le corresponden, tendrá superpuesta una extensión de 1.800 km²”.

“... que la construcción del ramal Azul-Bahía Blanca del Ferrocarril Provincial de acuerdo al trazado de dicho gobierno en fecha 22 de abril próximo pasado, afecta la gestión de servicios públicos concedida por la ley 11.364 a la Empresa del F.C. Sud y que, por lo tanto, el Gobierno Nacional se ve precisado a formular ante el Gobierno Provincial su oposición a que tal obra se ejecute, hasta tanto no se modifique dicho trazado en lo necesario para respetar la zona mínima de influencia que corresponde al ramal Azul-Dorrego del F.C. Sud que se fije en la extensión y condiciones determinadas por el art. 7 de la ley 5703”.²⁴

Si bien las partes en conflicto se harán vehementes imputaciones mutuas de

19 Provincia de Buenos Aires. Mensajes de los Gobernadores, 1926.

20 Ibidem.

21 Ibidem.

22 Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas, 1930.

23 Provincia de Buenos Aires. Registro Oficial, 1930.

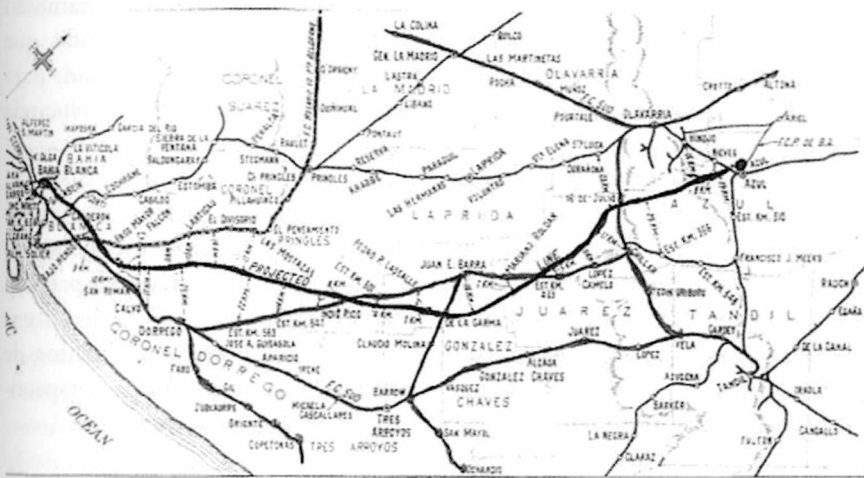
24 decreto del 27/11/1930.

falta de reciprocidad y de pretensiones de hacer competencia desleal, respectivamente, pretendiendo cada una tener la razón, lo cierto es que el dictamen de las autoridades nacionales que se refleja en el decreto cuya parte pertinente se ha transcripto es elocuente en cuanto a la franja del ramal del Ferrocarril del Sud que resultaría afectado por la construcción como también lo es la imagen que ofrece el mapa que se inserta a estos efectos.

F. C. Provincial

F. C. del Sud (inglés)

Ramal Azul-Bahía Blanca del F. C. Provincial (no construido)



F. C. Rosario-Puerto Belgrano (francés)

Asimismo, la política ferroviaria seguida por la Provincia se había caracterizado por construir líneas dentro de zonas servidas por otros ferrocarriles particulares, lo cual era consecuente con su propósito más o menos explícito de regular a través de este arbitrio las tarifas aplicadas por aquellos, como también -tal como fuera anticipado en la introducción- por el sugestivo impulso que recibían sus proyectos de expansión -en gene-

ral afectados por largas demoras- en coincidencia con avances proyectados y/o concretados por sus presuntos competidores.²⁵

Por fin, se ha resaltado en esta ponencia el cuidado con el que las autoridades nacionales manejaron todo aquello que pudiera rozar los intereses provinciales en materia de ferrocarriles, lo que no dejaría margen para atribuirles parcialidad a priori en contra de la Provincia al oponerse a que ésta construyera dicho ramal.

En todo caso, el dictamen de que se trata no prohíbe al gobierno provin-

cial construir un ramal a Bahía Blanca, sino que le indica la necesidad de modificar el trazado proyectado desde el momento en que el mismo afecta los intereses de otro Ferrocarril al cual el Estado nacional había autorizado oportunamente a construir un ramal en esa dirección.²⁶

Resulta cuando menos sugestivo el hecho de que el Estado bonaerense -contingencias políticas y dificultades económicas al margen- no perseverara en su propósito de construir el ramal a Bahía Blanca cuando hubiera

podido hacerlo modificando el trazado que le había sido objetado. Queda la duda si precisamente en ese trazado -en buena medida superpuesto al del Ferrocarril del Sud- no residía uno de los alicientes más importantes para construir el frustrado ramal del Azul a Bahía Blanca... interrogante que, junto a muchos otros vinculados al Ferrocarril Provincial de Buenos Aires demandan una investigación más profunda.

Conclusión

La idea de construir un ramal ferroviario desde el Azul hasta Bahía Blanca había estado presente en los primeros momentos en los que las autoridades provinciales decidieron reflotar el concepto del estado-empresario en el sector ferroviario dentro de su jurisdicción. La misma era coherente con el propósito de enlazar a través del ferrocarril propiedad del Estado bonaerense las zonas productoras agropecuarias con los puertos más importantes.

Por lo pronto, dicho ferrocarril fue bautizado inicialmente con la denominación de "Ferrocarril del Puerto de la Plata al Meridiano V" la que, amén de incluir sus dos puntos terminales, era representativa del interés que perseguía en potenciar la actividad del puerto de la capital de la Provincia. Posteriormente, la habilitación del ramal La Plata-Avellaneda permitió, trasbordos mediante, alcanzar el puerto de Buenos Aires. Sin embargo, no fue posible a la postre concretar el enlace ferro-portuario

25 MAYER, Mirko E. "La provincia, la nación y el capital extranjero: los conflictos generados en torno al Ferrocarril Provincial", X Jornadas Interescuelas de los Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Rosario, 2005.

26 decreto del 27/11/1930.

estatal en lo relativo a otros puertos importantes que estuvieron en la mente de los impulsores de la política ferroviaria provincial, como los de Mar del Plata, Necochea y el de Bahía Blanca del cual se ha ocupado esta ponencia.

De entre estos proyectos truncos, el de Bahía Blanca habría sido el que estuvo más cerca de hacerse realidad o, por lo menos, el que concitó los esfuerzos más serios tendientes a su implementación. Así, las diversas previsiones legislativas que lo incluían, el llamado a licitación, la suscripción del contrato con la empresa constructora, la compra del Puerto Comercial de Bahía Blanca, serían datos que permitirían corroborar esta apreciación.

Nuevamente, como fue la característica a lo largo de la historia de este ferrocarril, los planes de construcción bonaerenses rozan los intereses de otras compañías privadas de capital extranjero, principalmente británico.

Asimismo y como también había ocurrido antes, la empresa que se considera afectada reclama la intervención del gobierno nacional tendiente a salvaguardar lo que considera

como esfera natural de sus legítimos intereses, logrando en este caso una respuesta que le es satisfactoria.

No existió en esta oportunidad conflicto con las compañías ferroviarias de capital francés: el Ferrocarril Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires y el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano, pues mientras la primera ha desistido de su propósito originario de construir una línea que una González Catán con Bahía Blanca -habiendo caducado asimismo la concesión que a tales efectos le otorgara oportunamente el gobierno nacional-, el trazado de las vías de la otra empresa -no obstante desembocar en Bahía Blanca- estaba totalmente alejado del área geográfica en la que el Ferrocarril Provincial proyectaba construir su ramal.

En cambio -y como ya se ha indicado en su lugar-, sí lo hubo con el capital británico representado por el Ferrocarril del Sud, quien argumentó de modo verosímil que el trazado proyectado por el ferrocarril estatal importaba una clara superposición con sus propias líneas, argumento que fue tenido por válido por las autoridades nacionales llamadas a dictaminar en la cuestión.

A diferencia de otros ramales construidos por el Ferrocarril Provincial, el proyectado y no concretado ramal Azul-Bahía Blanca prometía ser redituable desde el plano económico, apreciación que surge no sólo de las estimaciones efectuadas por los propios funcionarios provinciales, sino también de las consideraciones vertidas por el Ministro de Obras Públicas de la Nación en circunstancias de tratarse la ley que autorizó las construcciones del Ferrocarril del Sud.

De esta manera, tras la resolución adversa que recayera sobre su proyecto, la Provincia de Buenos Aires vio frustradas las posibilidades no solo de expandir su ferrocarril, sino también las de gravitar sobre las tarifas que aplicaba el Ferrocarril del Sud, para así reforzar los nexos con su clientela política.

Respecto de la problemática que la ha motivado, la presente ponencia no constituye sino sólo una primera aproximación que será menester enriquecer con mayores elementos de juicio para situarla en una perspectiva más amplia y objetiva.