



Por Jorge Oriola \*  
 Especial para M.I

**E**l período que media entre la denominada “Campana al Desierto” y se extiende hasta la Primera Guerra Mundial fue el que concentró la mayor inversión en obras ferroviarias en la Argentina. La Patagonia no escapó a ese fenómeno, que coincide con la creación de las Misiones Salesianas, las grandes estancias ganaderas y la radicación de nuevas colonias agrícolas.

La expansión ferroviaria en la región fue impulsada por dos sujetos específicos que alternaron entre la complementación y la competencia. El primero de ellos fue un conjunto de empresas

privadas inglesas, entre las que se destacaron la inversora inmobiliaria *Argentine Southern Land Co. (ASLCo)* y el propio el Ferrocarril del Sud (también comprometido en el negocio de tierras). El otro sujeto social fue el Estado Nacional, que articuló sus compromisos con la compañía ferroviaria y la de tierras, concediendo la instalación de las líneas y el acceso a las tierras “baldías”. Pero en su oportunidad, también se dedicó al impulso directo del ferrocarril y –cada vez con menos énfasis- al fomento de la colonización.

**Colonizar o “latifundizar”.** A principios del siglo 20, el ferrocarril inglés llegaba al Neuquén, a través del Valle del Río Negro, y se expandía hacia otras actividades ligadas directamente al transporte. Por ese tiempo, Gran Bretaña también desarrollaba un sis-

tema ferropuerto en el valle inferior del río Chubut. Eso era todo lo que la iniciativa privada había hecho en materia de transportes para comunicar los territorios recién arrebatados a los indios.

En ese contexto, hacia 1906, el entonces ministro Ramos Mexía inició un ambicioso Plan Nacional de Fomento y Colonización, que terminaría conformando las bases de la Ley 5559. La ley (se sancionó en 1908) marcó un hito de la participación estatal en la construcción y explotación de ferrocarriles, como así también en la colonización de los Territorios Nacionales recién ocupados.

El diseño contemplaba una verdadera red ferroviaria sobre la base de tres ramales (este-oeste) interconectados a través de un eje longitudinal. Los ramales trans-

\* Escritor y docente de la Universidad de la Patagonia San Juan Bosco.

versales eran:

- ♦ Bahía Blanca / San Antonio Oeste / Nahuel Huapi (a través del sur rionegrino).
- ♦ Comodoro Rivadavia / Colonia Sarmiento / Colonia 16 de Octubre (hoy Trevelín), en Chubut.
- ♦ Puerto Deseado / Colonia Las Heras (Santa Cruz).

De este modo, el sistema se ligaba con el ferrocarril que llegaba a Bahía Blanca y la proyección hacia el este debía unirse con el Ferrocarril Central del Chubut (impulsado entonces por los colonos galeses), que conectaba con Puerto Madryn. La idea era buscar la cooperación del transporte ferroviario con el marítimo para la extracción de los productos del interior patagónico, favoreciendo la explotación de estancias y colonias agrícolas, pero también para ligar los tendidos ferroviarios a la producción forestal, minera e industrial de la zona cordillerana.

Pero las ideas de Ramos Mexía no eran exclusivamente ferroviarias, y conformó una estrategia de fomento al poblamiento territorial a partir de la entrega de tierras fiscales en pequeñas fracciones. Es decir,

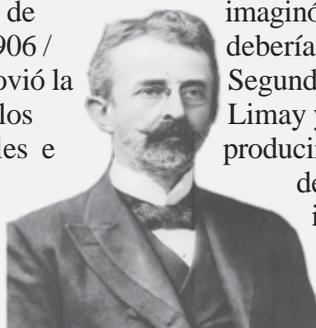


constituyó todo un proyecto de colonización regional que –de alguna manera- aplicaba el dogma alberdiano (*governar es poblar*) para la Patagonia. La iniciativa no discutía el modelo

agroexportador sostenido por la Generación del '80, pero –a la vez- conspiraba contra los intereses de las grandes compañías de tierras británicas interesadas en otra unidad de producción: el latifundio.

### Ramos Mexía, ese desconocido

Ezequiel Ramos Mexía fue ministro de Agricultura de Roca (1898-1904) y de Figueroa Alcorta (1906 / 10). Entonces promovió la Ley de Fomento de los Territorios Nacionales e impulsó la creación de los Ferrocarriles del Estado, dos iniciativas que tendrían un fuerte



impacto en el norte de la Patagonia. Hace un siglo imaginó un embalse que debería construirse en la Segunda Angostura del Limay y serviría para producir la energía que demandaría el modelo industrial que se había propuesto desarrollar en la región.

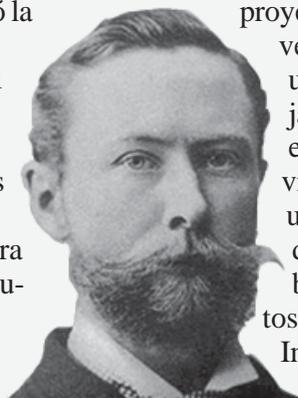
### Las vías que nunca existieron.

Los ferrocarriles que proponía Ramos Mexía tenían por misión abrir el acceso de los valles cordilleranos a los puertos del Atlántico y ligarlos al resto del sistema ferroviario nacional. Los tendidos partieron de los puertos de Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado para cruzar el territorio rumbo a la cordillera. Esos rieles gene-

## Bailey Willis, un yanqui en la Patagonia

Ante el problema de la escasez de agua en la futura línea San Antonio Oeste / Nahuel Huapi, Ramos Mexía formó una Comisión de Asuntos Hidrológicos a cuyo frente puso al geólogo norteamericano Bailey Willis. Su responsable se excedió en sus estudios y presentó un minucioso informe con datos, relatos y opiniones de gran importancia respecto de la potencialidad productiva

de toda la región sur de Río Negro. Willis imaginó la construcción de una gran ciudad industrial a orillas del Nahuel Huapi, que no sólo concentrase materias primas, sino que además comercializara producción manufacturera a través de sus ferrocarriles. El geólogo denomina-



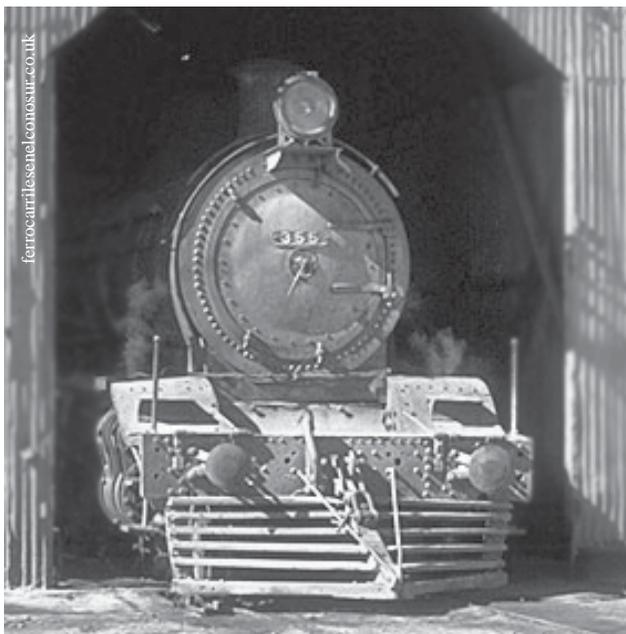
ba a esta idea como “un proyecto colosal”. “Rara vez se ha presentado una oportunidad semejante para la iniciación, en interés de una región virtualmente virgen, de un sabio programa de desenvolvimiento basado en conocimientos exactos...”, sostenía. Imaginó un Bariloche muy distinto del actual.

raron puertos y apeaderos que se constituirían en embriones de pueblos.

Para la puesta en marcha del proyecto, Ramos Mexía convocó al ingeniero e hidrólogo estadounidense Bailey Willis, quien lo enriqueció en base a lucidez, osadía y compromiso. Willis investigó *in situ* esas tierras y elevó informes sobre la potencialidad de las comarcas. Incluso llegó a soñar con ciudades industriales, sólo posibles si se concretaban los ferrocarriles proyectados. Concebía la idea de un tren eléctrico desde San Antonio Oeste en el Atlántico hasta Valdivia, en Chile. Y desde ese trazado, debería desprenderse una ferrovía cordillerana hacia El Bolsón y Colonia 16 de Octubre (Trevelín), para luego seguir un recorrido por la zona andina boscosa, cerca de las nacientes del río Chubut. A su vez,

Emilio Frey, colaborador de Willis, recomendaba con mayor precisión dos trazados: el primero, a través de una zona de planicies altas y con numerosos arroyos, apta para la ganadería, por la falda oriental de la divisoria de aguas (Ñorquínco-Maitén-Leleque-Esquel-16 de Octubre). El segundo recorrería zonas de bosques y cerros de gran altura, adecuada para la agricultura, la ganadería y otras

industrias (incluso la maderera) por El Foyel-Bolsón-Epuyén-Cholila y los lagos Rivadavia y Futalaufquen. Frey aconsejaba sobre la conveniencia de ambos trazados y la necesidad de legislar sobre las tierras que se cruzarían. Sin nombrarla, se refería a la ASLCo y a la necesidad de subdividir en chacras más pequeñas (100 / 250 Has. para agricultura y 600 para ganadería), que facilitarían el poblamiento.



**Comodoro Rivadavia.** La legendaria 355 de Ferrocarriles Patagónicos, tal como se la veía a mediados de los años setenta.

**La Patagonia de hoy.** La Primera Guerra Mundial marcó un punto de inflexión en el desarrollo ferroviario argentino. Se redujo la inversión externa y escaseó el combustible (carbón inglés), y por eso se comenzó a trabajar con leña y petróleo. Las empresas presionaron para conseguir mayores tarifas y el Presidente Yrigoyen debió ceder y aceptar un 22% de incrementos en los precios de las cargas. Pese a ello, el Estado Nacional, que contaba con una red ferroviaria importante, continuó sus planes aunque

de modo más modesto. Pasada la crisis de la guerra, Marcelo T. de Alvear envió al Congreso un interesante proyecto que significaría adelantar las obras en los ramales transversales que nacían en San Antonio, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado.

En la década del '30, cuando muchos ramales estaban paralizados y amenazados de muerte (ya con la competencia del automotor), el coronel José María Sarobe (una *rara avis* en el período del “fraude patriótico”) analizaba los problemas de la Patagonia. Sarobe alentaba la intervención estatal para el desarrollo a partir de entender los dos errores de base: la injusta distribución de la tierra y los errores en la instalación de los ferrocarriles.

La crisis había golpeado y se aceleraba la competencia automotor, pero la visión Ramos Mexía ya había sido abandonada. Los tendidos quedaron muchas veces inconclusos, todos paralelos y sin conexión entre sí. Las idas y vueltas de los gobiernos y la falta de constancia en comprender la necesidad de concretar las obras, conspiraron contra el ferrocarril que nunca fue.

Sarobe puntualizaba el panorama ferroviario patagónico



www.uca.edu.ar

**Sobreviviente.** El "Trochita" logró resucitar gracias a una importante movilización popular.

de su tiempo en una suerte anárquica de operadores, trochas y ramales inconclusos:

- ◆ Ramal británico, desde Bahía Blanca a Zapala (trocha ancha)
- ◆ Ramal estatal, desde San Antonio a Bariloche (trocha ancha). Fue inaugurado en 1934.
- ◆ Ramal estatal (en construcción con trocha económica), desde Jacobacci a Esquel, pero a través de tierras de la compañía británica.
- ◆ Ramal privado, creado a instancias de los colonos galeses entre Madryn / Trelew y Dolavon. En 1922, fue tomado por el Estado, que lo extendió hasta Alto Las

Plumas, en plena meseta (trocha económica).

- ◆ Ramal estatal entre Comodoro Rivadavia y Colonia Sarmiento, Chubut.
- ◆ Ramal estatal entre Puerto Deseado y Las Heras, Santa Cruz

¿Qué había sucedido con el impulso inicial, la Ley 5559, el pensamiento de Ramos Mexía y los sueños de Willis? En algún momento, “apareció la presión del gran capital”. Ese factor no es otro que la Compañía Argentina de Tierras del Sur. El propio Willis, sostuvo en su *Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos* (1943), que el mismo Administrador General de la empresa advertía: “no conviene a los planes del Ferrocarril del Sud que los ferrocarriles nacionales se construyan para competir con sus futuros intereses en la Patagonia”.

La victoria fue de la *Argentine Southern Land Co.* Casi un siglo después, el Transpatagónico espera su revancha.

## Una larga agonía

La muerte de los ferrocarriles patagónicos fue lenta. Los diversos planes económicos liberales, especialmente en la segunda mitad del siglo 20, conspiraron contra los ramales que aún porfiaban en seguir funcionando. El servicio fue resintiéndose y los cierres

comenzaron en los tiempos de Frondizi. En tiempos de Videla, se levantó el ramal de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento y el de Puerto Deseado a Las Heras. Finalmente, en tiempos de Menem, se clausuraron los servicios a Neuquén, Bariloche y el “Trochita” a Esquel.