

El ferrocarril económico en la región noreste del territorio bonaerense en las primeras décadas del siglo xx. proyectos y realizaciones. el caso depietri (1900-1940).

Galcerán, Virginia.

Cita:

Galcerán, Virginia (2017). *El ferrocarril económico en la región noreste del territorio bonaerense en las primeras décadas del siglo xx. proyectos y realizaciones. el caso depietri (1900-1940)*. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/409>

XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia

Mar del Plata – Buenos Aires

Mesa 76: Transporte e Infraestructura de comunicación en el territorio argentino.

EL FERROCARRIL ECONOMICO EN LA REGIÓN NORESTE DEL TERRITORIO
BONAERENSE EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX.
PROYECTOS Y REALIZACIONES. EL CASO DEPIETRI (1900-1940).

Autor Arq. Virginia E. Galcerán.

E mail vgalceran@fau.unlp.edu.ar.

Instituto de Historia Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad -HITEPAC.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UNLP.

Para publicar en Actas

Resumen

La región noreste del territorio bonaerense, se caracteriza por la fertilidad de sus tierras y la abundancia de cursos de agua, ello motivó su poblamiento entre las primeras décadas del siglo XVII y mediados del XVIII (Baradero -1615, San Pedro -1751, Zárate -1756). Los pobladores impulsaron la producción del área, desarrollando una economía de autoabastecimiento, centrada en la actividad agrícola ganadera y artesanías, y en el intercambio con los asentamientos vecinos, a través de la navegación fluvial. A mediados del siglo XIX, irrumpen las agroindustrias (molinos de harina), dando lugar a nuevas manufacturas vinculadas al consumo urbano. En ese contexto y con el respaldo de políticas estatales, se impulsó la extensión del tendido ferroviario. El tramo desde la estación Central hasta Campana y la habilitación del puerto homónimo (Ley de octubre de 1870), para articular con los puertos fluviales del bajo Paraná. A partir de la habilitación al público en abril de 1876 de la línea Ferrocarril a Campana (capitales británicas), transcurrió una década para el completamiento del tendido ferroviario uniendo la Estación Central con Rosario Norte (1886).

Poco tiempo después (1902) el Ferrocarril Central Argentino (británico) que tenía el dominio de la línea Rosario Córdoba dominó la totalidad del tendido hasta Buenos Aires. El Estado entre 1898-1904, con el fin de evitar el monopolio reorientó su política. Elaboró un Plan de Construcciones basado en el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado para proteger las actividades económicas. En la gobernación Ugarte (1902-1906), se sancionó la Ley N° 2861 en septiembre de 1904 autorizando *“la construcción*

y explotación de ferrocarriles agrícolas y económicos en todo el territorio de la Provincia”

Un proyecto relevante fue el del empresario Depietri quien planteó (1925), una red de ferrocarriles económicos, de trocha angosta, cuyo trazado sería transversal al de las grandes redes que recorrían el territorio bonaerense, contemplando la construcción del puerto de San Pedro. Recibió apoyo de la Dirección de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y de organizaciones privadas interesadas en la habilitación de un puerto de ultramar. La Ley Provincial 2861 constituyó el marco legislativo.

El trabajo aborda distintos proyectos y las dificultades por las que no se llegó a construir la totalidad del proyecto Depietri. Para ello se relevaron fuentes primarias como el Archivo de Diputados del Congreso de la Nación y las sesiones parlamentarias de la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires.

Introducción

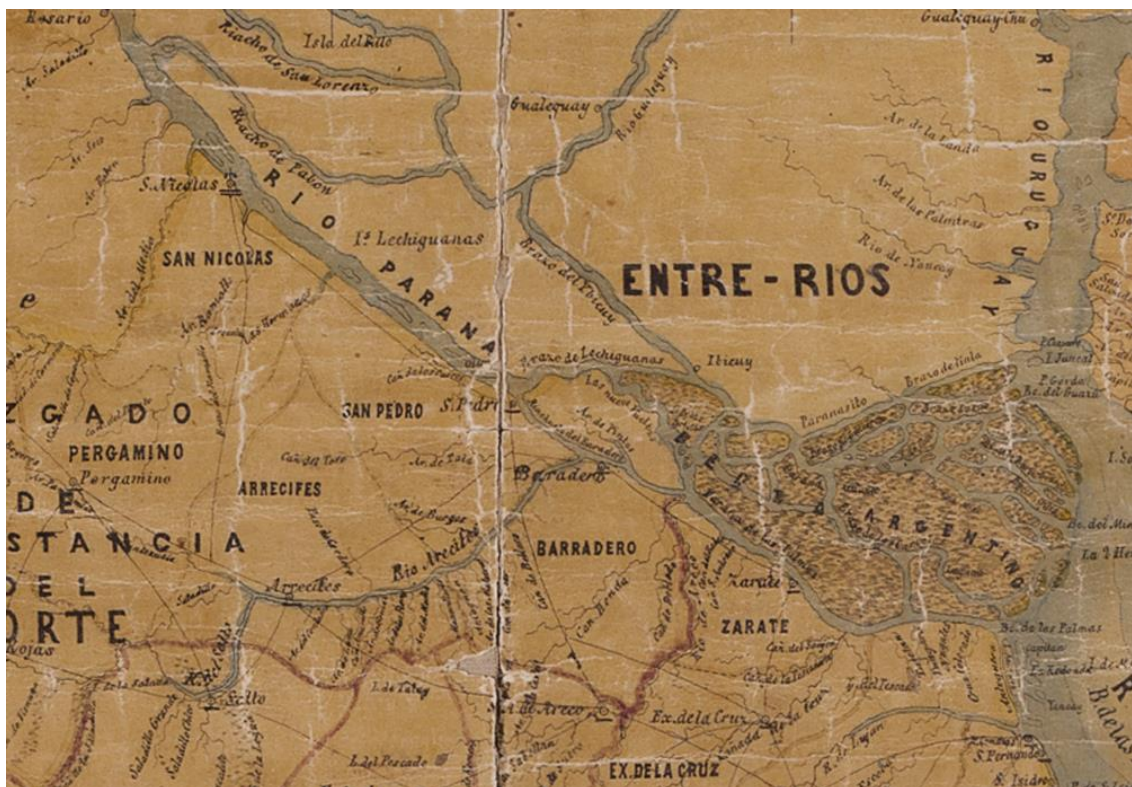
La región noreste de la provincia de Buenos Aires, presenta características geográficas óptimas para el desarrollo agrícola, ello motivó el establecimiento de población a mediados del siglo XVIII. El área, objeto de estudio, comprendida entre el Arroyo del Medio y el Río Luján pertenece a, la eco región¹ identificada como pampa, llanura o pradera. Presenta un relieve suave, lluvias regulares y temperaturas medias que rondan los 18 ° C. Un clima húmedo sumado a un suelo con alto contenido de materia orgánica y nutrientes, tornan óptimo el sector para el desarrollo agrícola, si bien se registran lagunas y bañados. Cuenta además, con un sistema hídrico conformado por ríos, arroyos y riachos, de caudales diversos, contenidos en la cuenca del río Paraná inferior, a lo largo de 220 km, hasta su desembocadura en el Río de La Plata.

El antiguo poblamiento, data de la época virreinal- Zárate (1756), San Pedro (1751), San Antonio de Areco (1730), fundado en el reparto de mercedes de tierras hacia fines del siglo XVI y en la figura de la encomienda que, junto con la presencia de reducciones indígenas a cargo de grupos religiosos – Baradero (1615)-, posibilitaron la puesta en producción del área, desarrollándose una economía de autoabastecimiento centrada en la ganadería, en la agricultura y las artesanías. La navegación fluvial fue el medio de transporte que posibilitó la distribución con poblaciones vecinas y si bien muchos

¹ Las eco- regiones, tal como se las denomina en la actualidad son territorios geográficamente definidos en los que dominan determinadas condiciones geomorfológicas.

<http://www2.medioambiente.gov.ar/acuerdos/convenciones/cdb/dbinfa1.htm>

cursos no eran navegables fueron acondicionados con la intervención del hombre que realizó trabajo con pico y pala para habilitar el tránsito, incorporándose luego la draga para tal fin². Estas acciones tuvieron lugar a partir de la navegación a vapor que se expandió rápidamente partir de la declaración de la libre navegación de los ríos, con el objeto de integrar varios puertos fluviales que se transformaron en “nudos de comunicación con el interior”. Las ventajas que reunía este tipo de navegación, residía en remontar la corriente de los ríos en menor tiempo y con menor esfuerzo que el sistema a vela, sólo requería tareas de dragado y canalización.



Carta delineada por el Cnel. Arenales según datos del Departamento Topográfico de la Provincia de Buenos Aires. Itinerarios y división administrativa corresponde al Ingeniero Nicolàs Grondona.

Disponible en: <http://trapalanda.bn.gov.ar>

A mediados del siglo XIX, se desarrollan nuevas manufacturas ligadas al consumo urbano, haciendo su aparición las agroindustrias (molinos de harina) que en corto tiempo experimentaron cambios tecnológicos³ incorporando la energía hidráulica.

² En 1856, se realizó la apertura de un canal vinculando el río Paraná y el Arrecifes a través del riacho Baradero, <http://www.puertosanpedro.gov.ar/ampliado.php?ID=20090203155616>

³ Osvaldo Barsky y Julio Djenderedjian. - “La expansión ganadera hasta 1895”. Tomo 1. *Historia del Capitalismo Agrario Pampeano*. Osvaldo Barsky (Director). Universidad de Belgrano. Siglo XXI. Buenos Aires. 2003. Pág.142

El tendido ferroviario hace su aparición contribuyendo a articular con los puertos fluviales conformados a la vera del bajo Paraná provocando un desarrollo económico considerable y una transformación físico ambiental que incidirá en la evolución de las poblaciones del litoral paranaense. Pero la falta de planificación en el tendido de las líneas provocó que las tierras alejadas de la franja costera no fueran objeto de explotación intensiva por la dificultad que revestía el traslado de la producción a los puntos de embarque. Las elevadas tarifas impuestas por las compañías ferroviarias que lideraban el mercado -FCA- y el endeudamiento fiscal contraído por el Estado por la construcción y mantenimiento de tendidos a su cargo- FCO-, llevó a un cambio de política orientado a otorgar concesiones a inversionistas, impulsando la aparición en el escenario bonaerense del ferrocarril económico. Producto de estas acciones surgen diversos proyectos contemplando la mayoría, la falta de conexión en sentido transversal con las líneas principales, que unían los puertos relevantes, enlazando con poblaciones de provincias vecinas, muchos no prosperaron, a diferencia del caso Depietri.

Para éste trabajo fueron relevantes expedientes y cartografía obrantes en el Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires y el Archivo Histórico de Geodesia del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires que junto a la información suministrada por fuentes secundarias dieron lugar a la elaboración del mismo.

Poblamiento, producción y comercialización

El primer asentamiento español sobre la costa del Paraná tuvo lugar en el siglo XVI con la formación del primer pueblo de indios, en el *Pago de Arrecifes*, sitio en el que se erigió luego el pueblo de Baradero sobre el arroyo del mismo nombre. Así mismo en jurisdicción del *Pago de Arroyos*, delimitado entre los Arroyos del Medio (límite jurisdiccional con la Provincia de Santa Fe) y el arroyo de Las Hermanas, existían cinco poblados diseminados⁴ de los cuales el mayor era el de La Costa del Paraná que dio origen a la mayor población del área de estudio, el pueblo de San Nicolás de los Arroyos y posteriormente el Pueblo de Ramallo. En jurisdicción del *Pago de Exaltación de la Cruz*, el pueblo de Zárate surgió a partir de la construcción de un oratorio público

⁴ El primer recuento de población que se realizó en la provincia data de 1744. Los datos empadronados por Bernardino del Pozo, otorgan 948 habitantes para el pago de Arroyos. Los resultados para los distintos pueblos eran: *la costa del Paraná*: 249 habitantes, *Arroyo Ramallo*: 237, *Arroyo del Medio*: 214, *Las Hermanas*: 181 y *Arroyo Seco*: 67 En: José de La Torre. *Historia de San Nicolás*, Rosario, Editorial Rosario, 1947, pp. 46)

en el denominado *rincón de Zárate* comprendido entre los ríos Paraná de las Palmas, Areco y la cañada de la Cruz.

Hacia el siglo XVIII este sector del territorio bonaerense experimentó un crecimiento poblacional y una reactivación de la economía con la formación de pueblos de distinta índole que se ubicaron cercanos a caminos en que transitaban mercancías y a su vez, esta actividad comercial, servía de consolidación del asentamiento; mientras que otros pueblos, relacionados con el tránsito fluvial, es decir, pueblos en vinculación a puertos, crecieron de acuerdo a esta actividad principal.⁵ En tanto Campana, es el pueblo de más tardía fundación, en 1875, en base a tierras de la Estancia de Campana, ubicada entre el Río Paraná de las Palmas y la Cañada de la Cruz.

La ganadería y la agricultura constituían las actividades principales, pero su desarrollo estaba condicionado por las características del medio y del producto en sí mismo. En el caso del ganado, su traslado y comercialización no representaba inconveniente porque se hacía en pie pero en el caso de la lana (arrobos) su traslado al punto de destino se tornaba excesivamente caro.

*“la economía rural bonaerense a comienzos del período exhibía una concentración casi absoluta en ganadería ovina, seguida de la producción ganadera vacuna para la producción de cuero y sebo”*⁶

En tanto los cultivos, centrados en el trigo y el maíz, constituían mercancías pesadas, situándose las áreas de producción cercanas al litoral para su traslado por sistema fluvial, ya que las carretas y las mulas que constituían los medios de transporte de cargas, resultaban costosas. Las primeras demandaban mano de obra para carga y descarga y se movían en tropas o caravanas. En tanto las mulas requerían en su recorrido la existencia de aguadas y pasturas y el nivel apropiado de las aguas de los ríos para atravesarlos sin dificultad, condicionando la época del año en que debía realizarse el viaje.

⁵ Mariana Canedo, “Pueblos frente al río”. 2012. Disponible En:

<http://www.bn.gov.ar/revistabibliographicaamericana/pueblos-frente-al-rio-comercio-fluvial-poder-colonial-y-derechos-a-la-tierra-buenos-aires-1770-1820> [Fecha de consulta: 19 de septiembre de 2016]

⁶ Juan Manuel Palacio “La economía rural bonaerense en su período de gran expansión.”. En De la Federación de Buenos Aires al Advenimiento del Peronismo (1880-1943). Tomo 4. Pág 188. *Colección Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Universidad Pedagógica. Editorial Universitaria. La Plata. 2012.

“Para 1880 la economía de la Provincia estaba encaminada en la senda del capitalismo cuyo núcleo se hallaba en el agro. La producción de lana y otros artículos de la ganadería ovina y vacuna constituían el motor del proceso de acumulación de capital que hacia andar la economía- provincial y nacional-“⁷

Agroindustrias

La incorporación de las industrias de elaboración primaria en la economía regional, se registran a partir de 1863, según da cuenta de ello el Censo Provincial de 1881. También permite visualizar un cambio en la producción con la incorporación de la energía hidráulica. Transferido al establecimiento incidía en la ubicación. Para ello, la instalación de la industria debía ser en la ribera de un río ó arroyo, y la construcción de un tajamar ó dique (represa) para el aprovechamiento del recurso hídrico.⁸

Partido	Año	Nombre y Propietario	Características
Arrecifes	1867	Molino Arrecifes Laplacette-Delutte	A vapor- hidráulico
Baradero	1880	Molino La Tahona José Berisso	
	1865	Molino Baradero Jeanmarie y Lacour	A vapor- hidráulico
Pergamino	1889	Molino El Progreso Terrile y Labourau	A vapor
		Juan Buronzo	Hidráulico
Ramallo	1892	Molino Ana Ernesto Perez	A vapor
San Antonio de Areco	1863	Molino San Antonio de Areco Juan Zerboni	A vapor- hidráulico
San Nicolás	1866	Molino San José Teresa de Labordeboy	Hidráulico
	1879	Arroyo Ramallo Juan Condanne	Hidráulico
		Molino Santa Clara Lothiois, Motte y otros	Hidráulico
Zárate	1890	Molino Zárate Trucco, Tambussi y Toppi	A vapor

Censo Provincial 1881. Archivo Histórico “Dr. R. Levene” de la Provincia de Buenos Aires

⁷ Hilda Sabato. “Ensayo introductorio. Buenos Aires de 1820 a 1880: procesos, actores, conflictos. En “De la Organización Provincial a la Federalización de Buenos Aires (1821-1880)”. Tomo 3. Pág 122. Colección Historia de la Provincia de Buenos Aires. Universidad Pedagógica. Editorial Universitaria. La Plata. 2012.

⁸ Virginia Galcerán. 2015. “Red ferroviaria y puentes en la costa bonaerense del bajo Paraná. 1880 – 1940”. En Encuentro Internacional de Historia Urbana y Territorial. UBA. Buenos Aires.

Según la jurisdicción de localización, la aprobación para la construcción del molino debía otorgarla Nación ó Provincia. Cabe mencionar que el régimen legal, por esos años, se caracterizaba por la dispersión. Las empresas se constituían como sociedades anónimas, reguladas por sus propios estatutos, ó por los principios generales del derecho, circunstancias que derivaba en irregularidades. Por ello, en 1856, el Poder Ejecutivo del Estado de Buenos Aires presentó un proyecto de ley elaborado por Vélez Sarsfield sobre las sociedades anónimas proponiendo que sean autorizadas sólo en caso de representar un interés público. La regulación de la formación de sociedades anónimas (art. 406 Código de Comercio) así como la normativa en general, se expresó en el Código de Comercio redactado por los juristas Eduardo Acevedo y Dalmacio Vélez Sarsfield (1858), sancionado en 1859⁹. Posteriormente el Presidente Mitre encargó por Decreto a Vélez Sarsfield (octubre de 1864) la redacción del Código Civil, cuyo proyecto se aprobó en septiembre de 1869, entrando en vigencia en 1871. La citada normativa fijó el carácter local del Derecho Administrativo, a través del artículo 2645, estableciendo que las represas de agua de ríos ó arroyos las regulaba el citado Derecho.

Por lo tanto, la autorización para la construcción de un molino hidráulico se otorgaba en tanto éste no obstaculizara la libertad de acción del Estado en la ribera, y tendría un plazo (1 año) para su puesta en funcionamiento. Ante cualquier modificación los dueños debían dar cuenta al Consejo de Obras Públicas y al Gobierno de la Provincia.

Navegabilidad

La distribución de materias primas y comercialización de los productos se centraba en la navegabilidad de los cursos de agua dado que la rudimentaria red de caminos, frecuentemente se tornaban intransitables por las inclemencias climáticas. Si bien el río Paraná, por sus características, constituía la vía principal para comunicaciones e intercambios comerciales a nivel interurbano, regional e internacional, no hubo obras de infraestructura portuaria relevantes, antes de 1880, sólo instalaciones precarias en algunos puntos en que la costa fluvial ofrecía abrigo natural¹⁰. La navegación por el

⁹ Se recurría al Código de Comercio Argentino para legislar cuando el Estado estaba separado del resto de las provincias reunidas en la Confederación Argentina. Recordemos que la unificación se lleva a cabo en 1862.

¹⁰Para ampliación del tema de puertos consultar: Ricardo Ortíz. *Valor económico del los puertos argentinos*. Buenos Aires, Editorial Losada S.A., 1943; Silvia Lázaro. *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino 1880-1914*. Buenos Aires, Centro Editor América Latina S.A, 1992;

lecho fluvial requería pequeños barcos de poco calado que no superaban las 50 tn y realizaban el traslado de cargas a buques de mayor envergadura en el puerto de Buenos Aires – más de 150 tn- o Montevideo y desde allí a al exterior¹¹. A partir de la libre navegación de los ríos, la circulación a vapor se expandió rápidamente con el objeto de integrar varios puertos fluviales que se transformaron en “nudos de comunicación con el interior”. Las ventajas que reunía este tipo de navegación, consistía en remontar la corriente de los ríos en menor tiempo y con menor esfuerzo que el sistema a vela sólo requería, tareas de dragado y canalización.

Los primeros rieles

El desarrollo económico del área se vio favorecido por el tendido ferroviario Buenos Aires Rosario, sugerido por Sarmiento al Gobierno bonaerense en reiteradas oportunidades al inicio de las sesiones Legislativas, y que finalmente se concretó a partir de la construcción del tramo Buenos Aires Campana. Línea ferroviaria que partiendo de la Estación Central rumbo a Campana, quedó librada al uso público en abril de 1876, luego de superar diversos inconvenientes surgidos en el avance de terrenos y construcción de terraplenes a lo largo del recorrido, así como de tipo jurisdiccionales entre Nación y Provincia.

“terminada la línea férrea que unía con la ciudad de Buenos Aires, comienzan a efectuarse desde aquí los viajes fluviales a Rosario ”¹²

El impulsor de la materialización de este tramo Guillermo Matti de procedencia suiza, tenía embarcaciones afectadas al tráfico entre Buenos Aires y el litoral a través de la empresa -“Matti y Cía”- El proyecto surge motivado en la reducción de tiempo al combinar el traslado por ferrocarril y su combinación con el viaje a vapor desde Campana para llegar a Rosario salvando inconvenientes dados por la geografía como la falta de caudal en los arroyos que debían atravesar. Contaba con la aprobación del

Graciela Silvestri. Voz “Puerto” En: JF Liernur, F. Aliata (comp) Diccionario de la Arquitectura en la Argentina, Buenos Aires, AGEA, 2004. Pp.122-130

¹¹ la economía, antes de la expansión agroexportadora, dominada por la explotación de cueros y tasajos, no requería obras especiales de infraestructura; Buenos Aires monopolizaba el comercio exterior y en menor medida pequeñas partidas de lana, cueros o cereales se exportaban por los puertos de Rosario (provincia de Santa Fe) o San Nicolás. ¹¹ En este esquema, la aduana de Buenos Aires, fuente de recursos para la provincia, acaparaba todo el tránsito fluvial dado que la cargas recorrían, desde los puertos del litoral hacia este punto. Ver Antonio Zuidwijk “Navegación y puertos argentinos en la Cuenca del Plata”. En: Juan Manuel Borthagaray Compilador *El Río de la Plata como territorio* Buenos Aires: Ediciones Infinito,2002, pp 215-245

¹² Jorge Fumiere. *Los Orígenes de Campana (hasta la creación del Partido)*. Taller de Impresiones Oficiales. 1938. Pág 134.

Eduardo Costa quien tenía previsto la fundación del pueblo de Campana¹³. En tanto, los planos y presupuestos mandados a elaborar por Matti contemplaban la construcción de un muelle sobre el río Paraná.

El proyecto es tratado por ambas Cámaras- Senadores y Diputados- sancionándose la ley correspondiente en octubre de 1870, través de la que se establecía la habilitación del Puerto de Campana para comercio interior de la República. (art. 10º) y se autorizaba al Señor Matti a formar una compañía anónima para la construcción y explotación del camino de hierro, la que debía tener domicilio legal en la ciudad de Buenos Aires (art. 12º).

Luego de intensas tratativas con capitales londinenses se llegó a un acuerdo transfiriéndose, la concesión otorgada por el gobierno provincial y el traspaso de los derechos, acciones y todas las tierras para la construcción de la línea e instalaciones. Finalizado el año 1873 se constituyó la empresa “Buenos Aires and Campana Railway Company Limited” a cargo de la construcción y explotación de la línea “Ferrocarril a Campana”.

*“El trazado del ferrocarril debía atravesar un bañado de 40 km pasando (...)sobre espolones salientes de la barranca”*¹⁴

El tendido de vías se realizó interceptando tres valles, lo que demandó el levantamiento de largos terraplenes y la ejecución de viaductos sobre el río Las Conchas y Luján además de numerosos puentes construidos con vigas de hierro sobre pilares y estribos de material, llegando al pueblo luego de bordear el curso del Paraná de las Palmas.

Cuando Matti solicitó la concesión de la línea ferroviaria Buenos Aires- Campana al Gobernador Castro hizo referencia de un futuro ramal a Zárate¹⁵ pueblo ubicado a tan sólo dos leguas del pueblo de Campana. Habilitado el tramo a Campana, le ofrecen a la compañía ferroviaria (“Ferrocarril a Campana”), extenderse a Zárate y Rosario, ello implicó someterse a jurisdicción nacional.

¹³ Los terrenos en que se funda el Pueblo de Campana pertenecían a la Estancia de don Francisco Alvarez Campana en 1759, otorgada en arrendamiento en 1855 a los hermanos Costa, que la adquieren en 1860. El loteo y creación del Pueblo de Campana tiene lugar en 1875. En Fumiere *Los Orígenes...*

¹⁴ En Fumiere. *Los Orígenes...*Pág. 114

¹⁵ A diferencia del pueblo de Campana, Zárate cuya formación fue impulsada por particulares en 1825, fue trazado a partir del plano realizado por el agrimensor Manuel Eguía que fuera aprobado a fines de enero de 1827.

A diferencia del pueblo de Campana, Zárate se formó por iniciativa de particulares en 1825 y su trazado respondió al plano realizado por el agrimensor Manuel Eguía, aprobado a fines de enero de 1827.

“El 21 de octubre de 1882, fue otorgada la concesión para prolongar la línea hasta Zárate y el 30 de diciembre de 1884 el gobierno Nacional autorizó la inauguración del tramo de vía desde Campana”¹⁶

El tendido ferroviario se proyectó en el interior del territorio, paralelo a la costa. La extensión del tramo de Zárate a Baradero sorteó una serie de irregularidades topográficas: bañados, el arroyo El Espinillo, el río de Areco y Cañada Honda, materializando las obras de arte necesarias.

La línea Buenos Aires- Rosario Norte se completó a principios del año 1886, con la habilitación al uso público de las estaciones de San Pedro, Ramallo y San Nicolás, materializando la vinculación con la red nacional que partiendo de Rosario llegaba a Tucumán. A partir de 1902, el *Ferrocarril Central Argentino*, pasó a tener el control de la línea Rosario-Buenos Aires- dominando el tendido entre las dos ciudades-puertos, más importantes del país¹⁷.

Un caso particular resultó la línea que se habilitó a fines de los años 80 del siglo XIX, el *tranvía rural* de los hermanos Lacroze¹⁸, de tracción a sangre, uniendo Chacarita en la ciudad de Buenos Aires, con Zárate. Con posterioridad, de acuerdo al Decreto de agosto de 1897, se modificó con la incorporación de tracción a vapor y en 1906 pasó a denominarse *Ferrocarril Central de Buenos Aires*. Distintos ramales enlazaron los pueblos de Zárate, Pilar, San Andrés de Giles y Carmen de Areco, culminando en Salto. La empresa del F.C.B.A. labró un convenio con

“los ferrocarriles de Entre Ríos, Noreste Argentino y Central del Paraguay establecieron las combinaciones de las líneas para mantener un servicio regular de pasajeros y de cargas que sirviera a las provincias de Entre Ríos, Corrientes, territorio de Misiones y República del Paraguay, llegando hasta Asunción. Para la implementaciónera necesario formalizar el otorgamiento de concesiones, la realización de obras civiles -entre ellas, los edificios de las estaciones “Zárate Alto” y

¹⁶ Silvia Irene Baccino. “El Ferrocarril llega a Zárate”. En <http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate>

¹⁷ Cabe consignar que el *Ferrocarril Central Argentino* surgió en la Presidencia de Mitre (1862-68), siendo el primer contrato que autorizó la construcción de una línea ferroviaria con capitales británicos de Córdoba a Rosario extendiéndose, con posterioridad, a Tucumán.

¹⁸ Julio de 1888.

*“Zárate Bajo”-, la construcción de ferry-boats y muelles, la extensión de vías e importantes modificaciones en el material rodante de los referidos ferrocarriles.”*¹⁹

Consecuencia de ello, en 1908 fue librado al uso público el primer *ferry-boats*, de origen británico, llamado *Lucia Carbó*.

El Estado y los ferrocarriles a partir de 1880

La situación económica hacia 1880, puso en evidencia la expansión considerable que experimentó la producción, la tierra, el trabajo y el capital en un clima de estabilidad política, con J. A. Roca al frente del Ejecutivo Nacional (1880-1886), el Estado ejercía el rol de constructor y operador de líneas ferroviarias que materializaba con fondos públicos²⁰. A partir de un importante flujo de inversiones británicas se produjo el desarrollo de la infraestructura pública principalmente ferroviaria que favoreció la expansión comercial posterior e incrementó el endeudamiento fiscal.

*“la creciente importación argentina de productos británicos como hierro, acero, materiales para ferrocarriles, cercos de alambres, máquinas trilladoras y arados de acero, inducida por inversiones inglesas creció con más rapidez que las exportaciones argentinas, generando una crisis de 1884 a 1886, prolegómeno de la crisis de 1890”*²¹

En relación a las exportaciones, era considerable la comercialización de cereales con Gran Bretaña, a consecuencia de la expansión de la infraestructura ferroviaria. También cobró importancia la exportación de ganado en pie a Europa y la carne ovina congelada que la industria frigorífica empezaba a producir²²

En cambio Juárez Celman (1886-1890), decidió inversiones en regiones no solicitadas por el capital privado otorgando concesiones a particulares con garantía estatal sin tener en cuenta el grado de factibilidad de la obra. La crisis de 1890 desalentó al Estado en las operaciones ferroviarias y lo llevó a vender y entregar en concesión las líneas estatales a capitales privados.

¹⁹ Arq.Silvia Irene Baccino. *El ferrocarril llega a Zárate* En. <http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate>

²⁰ Hasta los años 80 el régimen tarifario fue completamente libre. Modificándose luego de 1889 con tarifas diferenciadas y su proporcionalidad con el valor de las mercaderías indujeron el desarrollo del litoral. Estableciéndose los productores a *“menor recorrido del producto terminado y mayor mercado consumidor”*.

²¹ Carlos Escudé y Andrés Cisneros. 2000. “Hacia la crisis 1880-1890” en *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Centro de Estudios de Política Exterior CEPE.

²² <http://www.argentina-rree.com/10/10-002a.htm>

En tanto el gobernador bonaerense Máximo Paz, le dió curso a solicitudes de concesiones ferroviarias sin estudio previo, defendiendo la idea de la conveniencia y necesidad de crear competencia a los ferrocarriles establecidos.

*“el ferrocarril era el modo de transporte moderno por excelencia, eficiente, rápido, capaz de transportar volúmenes de carga enormes y gran cantidad de viajeros en el menor tiempo posible y con la mayor seguridad”*²³

Ello derivó en que extensas superficies no fueran objeto de explotación agrícola.

La situación se modificó en la segunda Presidencia de Roca (1898-1904) en la que se elaboró un ambicioso Plan de Construcciones, basado en el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado para proteger las actividades económicas. El proyecto consideró obras en distintas regiones del país, proponiendo el acceso por vías propias a países vecinos. Entre otras acciones, contempló la combinación con el transporte fluvial, para un fácil y rápido acceso a los principales puertos del país. El Plan orientado a evitar el monopolio, estaba dirigido a liberar a las líneas estatales de la dependencia con el Ferrocarril Central Argentino y el Ferrocarril Buenos Aires a Rosario (británicos) y de los ferrocarriles privados.

En éste contexto, en la Provincia de Buenos Aires, gobernación de Marcelino Ugarte (1902-1906), se sancionó la Ley N° 2861 en los primeros días de septiembre de 1904 por la que se autorizaba *“la construcción y explotación de ferrocarriles agrícolas y económicos en todo el territorio de la Provincia”* (art. 1°) correspondiéndoles por art. 17°: *“la construcción de una línea telegráfica a un costado de la vía”*. La autoridad administrativa encargada de acordar la concesión debía reglamentar la construcción y explotación de la línea sujetándose a un determinado ancho de vía (un metro para las líneas principales) pudiendo ser los ramales más angostos de trocha (0,75 y 0,60) y teniendo en cuenta que *“las líneas podían extenderse sobre los caminos públicos y calles de los ejidos de los pueblos, a un costado de los mismos, debiendo la empresa cuidar los desagües.*

Entre otros aspectos la Ley fijaba el derecho de expropiación (a partir de los veinte años de la puesta en funcionamiento) por parte del Ejecutivo Provincial y la intervención de

²³ Mario Justo Lopez. 2016. “Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal 1887-1916. En Historia del Ferrocarril en Argentina. Lopez Justo, Waddell Jorge y Martinez Juan Pablo. Pág. 67.

la Legislatura en caso de transferencia de la concesión. No fijaba plazos de caducidad por incumplimiento de lo acordado con los particulares.

En 1909, se creó la Administración General de Ferrocarriles del Estado repartición encargada de los ferrocarriles estatales con sede en Buenos Aires. La política ferroviaria a seguir impulsaba tanto a las inversiones estatales como a propiciar la venta de los ramales rentables. A fines de la segunda década, se retomaron obras de ampliación y equipamiento de la red ferroviaria.

Proyectos y Realizaciones del Ferrocarril Económico

El otorgamiento de concesiones obedeció a un protocolo en el cual a través de un representante se presentaba un proyecto a la Comisión de Obras Públicas conformando un expediente. La Comisión elaboraba un Proyecto de Ley que era presentado para ser evaluado por la Cámara de Senadores y Diputados.

De contar con la aprobación se sancionaba la Ley correspondiente.

Para éste trabajo se consideró un Expediente del año 1907 por el cual los hermanos Waddington y Cía solicitaron autorización para construir y explotar una línea de ferrocarril que iniciando su recorrido en el Puerto La Plata concluiría en el Baradero. También pedían la habilitación de un ramal de la línea que partiendo de Chacabuco llegase a Venado Tuerto pasando por Rojas.

En el proyecto se fijaba un ancho de trocha de 1.676mm, considerando el empalme con líneas existentes ó en construcción según se fijaba en la Ley General de Ferrocarriles.

Se contemplaba la construcción de muelles, embarcaderos, depósitos y elevadores ya que la línea llegaba hasta costa del río Paraná. Pudiendo construir pequeños ramales para ligar establecimientos industriales o rurales con la línea principal. Quedaba a cargo de la empresa la elaboración de los planos que debían someterse a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Otro artículo contenía los plazos para la firma del contrato y para la presentación de estudios completos, planos, presupuestos y pliego de condiciones. Desde el momento que se aprobaba la documentación, se concedían 6 meses para iniciar los trabajos y 20 meses para la finalización de los mismos.

La Ley establecía la obligación de la empresa de hacer un depósito al firmar el contrato y que el Ministerio de Obras Públicas sería el organismo encargado de efectuar la inspección de los trabajos inherentes a la ejecución del tendido.

Éste proyecto generó una observación de parte de los hermanos Lacroze²⁴ ya que le ramal de la línea principal propuesto se contraponía a la concesión otorgada por Ley 5083 del 28 de junio de 1907, por superposición de un tramo que además de limitar el derecho acordado perjudicaba los intereses de la compañía.

“Hay que tener en cuenta que esa zona de la provincia no ofrece mucho aliciente como para una conveniente explotación, hay que fomentar el tráfico por una parte y luchar con la concurrencia de empresas que establecen sus líneas para facilitar el transporte de productos a puertos más cercanos que el de Buenos Aires.

Nuestra empresa H. Comisión la única de propietarios particulares argentinos que existe en el país.”

Ello demuestra que no existía control sobre las líneas que se otorgaban en concesión. La falta de planificación en el territorio y de registro de las líneas concedidas provocaba desconexión de algunas áreas que quedaban fuera del interés de explotación y superposición de tendidos en otros sectores, por no existir un mapa de registro de las líneas construidas, y las autorizadas por construir.

el caso Depietri

Antes de la llegada del ferrocarril, las comunicaciones entre Baradero y San Pedro junto con Buenos Aires y Rosario, se realizaban vía fluvial entorpeciendo muchas veces la comercialización de los productos. Pero las características que presentaba San Pedro en relación a sus recursos naturales y su costa, lo convirtieron en objeto de una serie de proyectos de diversa índole. Hacia 1890, el Sr. Bruyn dueño de la Destilería La Estrella presenta el pedido para la construcción de un muelle obteniendo la autorización pertinente y el muelle se construye en la laguna adyacente a la Destilería.

En tanto el embarque de cereal y la construcción de un canal de acceso seguía siendo un problema, dificultando la decisión ya que tanto el Gobierno Nacional y el Municipal

²⁴ Asentada en el folio 13 con fecha de septiembre de 1907. en Expte n° 31- 1907.

eran partidarios del sector *Las Canaletas*²⁵ , distante de la laguna.



Las Canaletas. San Pedro. 1890. Fuente: <http://www.laguiclub.com/nota/barrio-las-canaletas:48>

El enfrentamiento de intereses entre particulares y la política estatal derivó en un estudio llevado a cabo por una Comisión de Ingenieros a cargo del Ingeniero Vergonjeanse, que trabajó evaluando la factibilidad en toda *“la extensión comprendida entre la Destilería y la boca del riacho San Pedro”*.

En 1907 se sancionó la Ley N° 5122 autorizando la construcción de un puerto en el pueblo de San Pedro, situándolo en el canal de acceso a la laguna, ubicado en el recodo que forma el río Paraná frente al riacho de Baradero. La concesión se otorgó a los señores Dossin y Cía, permitiendo una explotación por un término de 40 años de un puerto comercial para buques de ultramar y cabotaje cerca de la laguna de San Pedro. Las irregularidades cometidas por la empresa a cargo de la construcción, hizo que el proyecto no prosperara²⁶.

Es con Eduardo Depietri que San Pedro tendrá su puerto. Empresario uruguayo²⁷ que a mediados de la década del veinte (s. XX) elabora un proyecto de una red de ferrocarriles económicos, de trocha angosta, cuyo trazado sería transversal al de las grandes redes

²⁵ El riacho bordeaba la barranca en la que se disponían galpones que acopiaban el cereal en bolsas. Desde estas instalaciones al curso de agua largas canaletas construidas en madera hacían posible el deslizamiento de las bolsas hasta los barcos cargueros amarrados en los muelles. En <http://www.laguiclub.com/nota/barrio-las-canaletas:48>

²⁶ *Historia del Puerto de San Pedro* En <http://www.infoguiasanpedro.com/informacion/san-pedro/historia/historia-del-puerto-de-san-pedro.html>

²⁷ Eduardo Depietri técnico naval dueño de explotaciones forestales, astilleros, usinas eléctricas, areneras, talleres mecánicos y una empresa de salvamento de buques.

que recorrían el territorio bonaerense, considerando el empalme con otras líneas de trocha angosta.

El mencionado proyecto recibió apoyo de la Dirección de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y de organizaciones privadas interesadas en la habilitación de un puerto de ultramar. La Ley Provincial 2861 sería la normativa que regularía el emprendimiento que comprendía dos redes: Una red saldría de Necochea (puerto) empalmaría con el Ferrocarril Provincial en la zona de Olavarría. La segunda red permitiría conectar los puertos de San Pedro, San Nicolás y Obligado con Ramallo, Pergamino, Arrecifes, Salto e Ingeniero de Madrid en el centro del oeste bonaerense. El 23 de abril de 1926 se autorizó la construcción y explotación de la línea de trocha angosta que abarcaría 450 km. Ver plano en Anexo

En su proyecto consideraba construir elevadores de granos en los distintos puertos a los que arribaría la línea. En 1929, inició las obras del tramo Necochea – La Dulce pero encontró en el Ferrocarril del Sud un claro oponente que lo obligó a desviar su atención a la zona norte. A principios de la década del '30 dio comienzo el tendido desde el puerto de San Pedro hacia Arrecifes, y la construcción de la planta elevadores.

El tendido de la línea no pudo evitar el cruce con el ferrocarril Central Argentino en las proximidades del pueblo, a 30 km, generando un conflicto con los intereses británicos, que alcanzó solución en 1935.



Cruce a 30 km de San Pedro entre el FC Central Argentino y el FC Económico Depietri

En <http://portaldetrenes.com.ar/articulos/36/la-curiosa-historia-del-ferrocarril-depietri>



Ramal San Pedro – Arrecifes, de la Sociedad Anónima Ferrocarriles y Elevadores Depietri.

En <http://portaldetrenes.com.ar/articulos/36/la-curiosa-historia-del-ferrocarril-depietri>

La empresa Depietri, a mediados de la década del treinta había tendido de 68 km de vías de los 1.500 km proyectados, y realizado a través de la empresa Santa Lucía, la construcción de estaciones intermedias, que sumadas a la estación Terminal en San Pedro y los galpones destinados a depósito de cereal, hacían posible la salida de la producción por el puerto de San Pedro. La diferencia de nivel entre la barranca y la costa se había resuelto con una vía en pendiente por la que bajaban los vagones asistidos con cables y malacates.

Frente al Puerto, las instalaciones de la Sociedad Anónima Ferrocarriles y Elevadores Depietri ocupaban 16 hectáreas, hallándose la Terminal, los talleres, la Usina, el depósito de materiales y herramientas, edificios administrativos. Vías y desvíos del ferrocarril con una serie de balanzas para pesar vagones. Tres galpones para almacenamiento de granos embolsados

*“El primero tiene en todo su largo una cinta de embarque con una serie de tolvas de recepción a bajo nivel. Tolvas que tienen 60 m de largo. A ambos lados de éste galpón hay vías de trocha angosta. Los otros dos galpones tienen igualmente vías pero de un solo costado”*²⁸

En septiembre de 1938 el Diputado Alejandro Maino presenta un proyecto de ley de expropiación de las instalaciones ferroviarias pertenecientes a la empresa Depietri radicadas en la imposibilidad de mantenimiento por lo particulares y en tanto era conveniente para el Estado por ser un puerto intermedio entre rosario y buenos aires

²⁸ Expte 1317 – D-1938. En Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

para la salida de la producción del área, evitando el encarecimiento por traslado a distancias mayores. Pero ésto no era avalado por la División Elevadores del Ministerio de Agricultura, a cargo de Claudio Bovet que en el informe expresa:

“la construcción por el Gobierno de los elevadores terminales proyectados o en construcción de Villa Constitución 54.000 tns, San Nicolás 55.000 tns., Zárate 10.000 tns y Buenos Aires 150.000 tns requerirán una gran inversión de 20 a 30 millones. Erogación que obliga a un abastecimiento considerable para lograr un rendimiento racional y económico. Desviar el curso natural de la salida de los granos atrayéndolos a puertos fuera de ruta no es aconsejable”²⁹

Para finalizar

La región del noreste bonaerense rica en recursos naturales entre los que se destaca la red hídrica, tenía como base para la comunicación y la comercialización, las vías navegables, hasta avanzado el siglo XIX. A partir de 1880 el área fue objeto de atención, impulsando el Estado, el establecimiento de industrias de elaboración primaria y la extensión de los tendidos ferroviarios con el fin de poner en producción tierras aptas para el cultivo, aún no explotadas. Ello derivó en una paulatina transformación ambiental, con la materialización de diques en los cursos de agua producto de la incorporación de la energía hidráulica en los molinos, sumado a la construcción de obras de arte (puentes, viaductos) que posibilitaron el tendido de las líneas férreas por sobre ríos y arroyos, y salvando las diferencias de nivel, características del territorio. Cabe mencionar también la existencia sobre el litoral paranaense, de puertos naturales, facilitando el traslado de los cereales tanto a Rosario o a Buenos Aires, constituyéndose en nuevos centros de atención para la instalación de empresas.

Los inversionistas extranjeros se vieron atraídos por las circunstancias, vislumbrando el futuro desarrollo de sus emprendimientos, beneficiados por el cambio de política ferroviaria de fines del siglo XIX que otorgaba concesiones para construir y explotar tendidos ferroviarios.

Pero el otorgamiento de concesiones en ésta región bonaerense, puso en evidencia la falta de planificación de la red ferroviaria desde el Estado, para impulsar sectores del

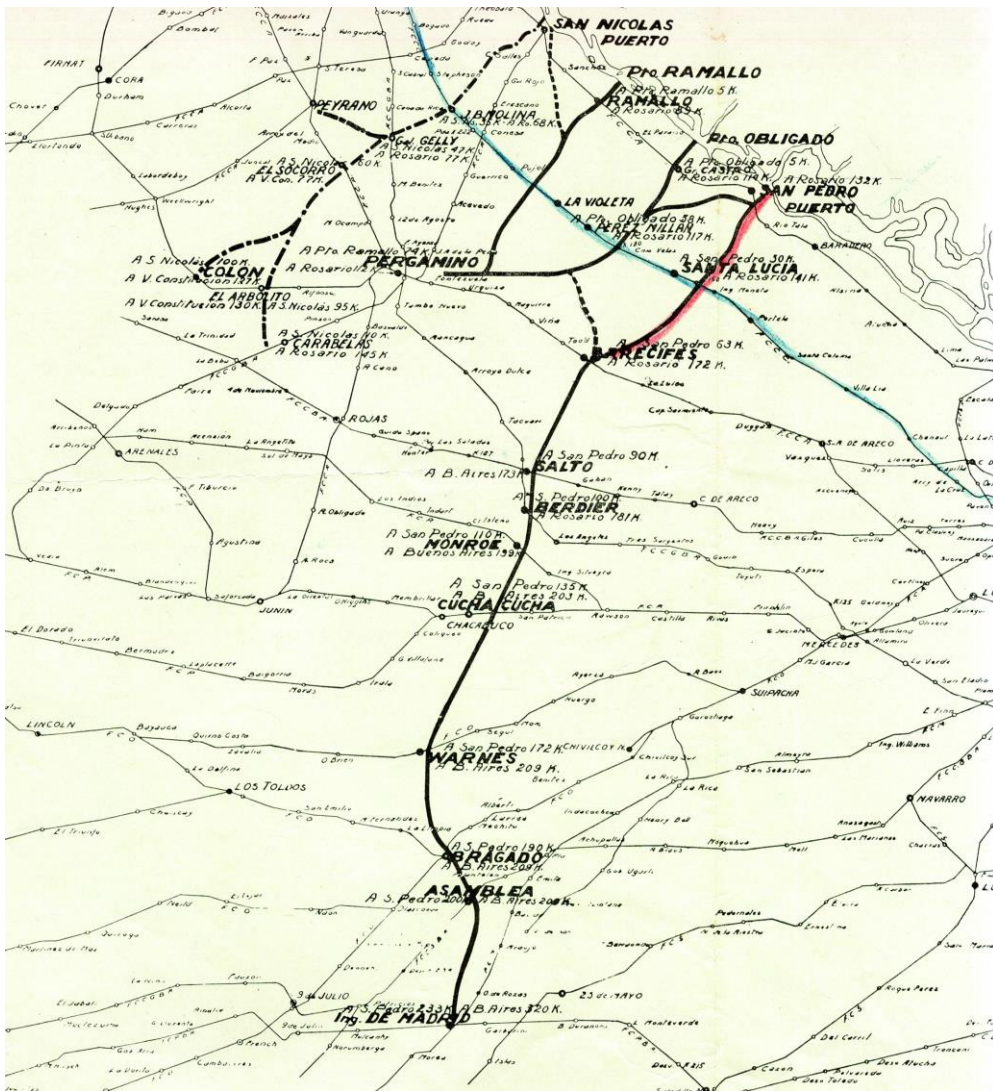
²⁹ Expte. 1598-P-1940. En Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

territorio que contaban con óptimas condiciones productivas, evitando su desconexión, por la imposibilidad de traslado a los puntos de embarque más próximos.

Acciones que dan lugar al proyecto Depietri, que si bien no se materializó en su totalidad transformó el área del puerto de San Pedro, con obras que ocuparon 16 has. Pero la infraestructura instalada, ante la imposibilidad de los particulares de sostenerla quedó a disponibilidad de expropiación estatal para continuar su funcionamiento. Hecho que no prosperó fundado en el criterio de que los puertos fuera de ruta no eran rentables para el Estado por no haber abastecimiento de granos suficientes acorde con la erogación que insumían, teniendo en cuenta la existencia de los elevadores terminales de Villa Constitución, San Nicolás, Zárate y Buenos Aires.

Así el ferrocarril Depietri sufrió períodos de inactividad que sumado a la Ley de Nacionalización de los Ferrocarriles en 1947 llevó al desvanecimiento de la empresa. Finalizando la década del '40, la División de Electricidad y Mecánica del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, se hizo cargo de la custodia de los bienes de la empresa ocasionando el abandono progresivo y deterioro de las instalaciones.

Anexo



Cruce a 30 km de Pueblo de San Pedro FCCentral de Córdoba y Ferrocarril Económico Depietri y tendido del ramal principal. En expte N°1598-P-1940. Fuente Archivo H.C. de Diputados de la Nación.