

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

El Ramal Bahía Blanca a Neuquén, de la estrategia militar a la colonización agrícola.

Maria Milagros Aguirre.

Cita:

Maria Milagros Aguirre (2005). *El Ramal Bahía Blanca a Neuquén, de la estrategia militar a la colonización agrícola*. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/819>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Xº JORNADAS INTERESCUELAS / DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Rosario, 20 al 23 de Septiembre de 2005.

Título: **El Ramal Bahía Blanca a Neuquén, de la estrategia militar a la colonización agrícola.**

Mesa Temática: Transportes y Servicios. El papel de los capitales privados y el Estado. (Argentina y América Latina, siglos XIX y XX). Coordinadores: Andrés Regalsky (UNTREF), y Teresita Gómez (UBA). Mesa Nº 87.

Pertenencia Institucional: Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Autor: Aguirre María Milagros. Alumno de la Licenciatura en Historia, de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Dirección: Billinghamurst 2363, depto. 5 B, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Teléfono: 011-48055309.

E-Mail: miliaguirre@tutopia.com

Introducción

Entre 1896 y 1899, el Ferrocarril del Sud llevó adelante la construcción, por expreso pedido del Gobierno Nacional, de un ramal desde su punta de rieles ubicada en Bahía Blanca, hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay. El ramal en cuestión, tuvo una extensión inicial de 559 kilómetros en dirección sudoeste, atravesó la región semiárida y árida de la Patagonia Septentrional, e ingresó a la confluencia de los ríos Neuquén y Limay a través del Alto Valle del Río Negro: regiones que hasta ese momento estaban incorporadas sólo de manera cuasi nominal al territorio argentino. De hecho, para esos años, los únicos asentamientos permanentes de la región norpatagónica eran fruto de la ya concluida conquista militar del desierto, y se limitaban a dos poblaciones en la región: Choele-Choel, sobre el área del Valle Medio del Río Negro, y Chos-Malal, trescientos kilómetros al noroeste de la confluencia Neuquén-Limay, en una zona de mesetas precordilleranas. Con posterioridad, entre 1912 y 1914, el mismo Ferrocarril del Sud se encargó de prolongar las vías desde la punta de rieles de Neuquén hasta Zapala: 187 kilómetros al oeste.

El pedido que el gobierno nacional formuló al Ferrocarril del Sud para la efectiva construcción de este ramal, tuvo razones estratégicas. Desde 1892, se había agudizado el conflicto argentino-chileno sobre la fijación de límites fronterizos en el área andina norpatagónica. Ante la potencial inminencia de un enfrentamiento bélico, el Estado argentino necesitaba contar con una comunicación rápida hacia la zona del conflicto. Fue por ello que en 1895, convenció a la empresa británica del Ferrocarril del Sud para la construcción de este ramal, alejado por cierto de las verdaderas conveniencias de la poderosa compañía ferroviaria del Sud, que encontraba sus esenciales intereses económicos en la construcción y explotación de una red distribuida en el centro y sudoeste de la región pampeana, y que para esos años finales del siglo XIX superaba los 3.000 kilómetros de extensión total.

El Ferrocarril del Sud habría accedido a construir este ramal (por cierto alejado del área de tráfico agropecuario) a cambio de una expresa excepción impositiva otorgada por el gobierno.

Finalizado el conflicto limítrofe, hacia el cambio de siglo, las virtuales utilidades de esa línea férrea quedaron prácticamente anuladas, fue entonces cuando la propia Compañía del Sud comenzó a buscar una serie de alternativas para generar verdaderas utilidades económicas en esta línea. Durante los primeros años la línea se dedicó a transportar básicamente ganado en pie –en su mayoría lanares- y cueros vacunos. Recién a partir de la década de 1920, el Ferrocarril del Sud comenzó a obtener notorios beneficios económicos con el transporte de las producciones frutícolas originadas en la zona del Alto Valle, una vez que estuvieron concluidas las grandes obras de canalización e irrigación de esa región, las que a su vez posibilitaron el asentamiento y expansión de colonias agrícolas.

Los comienzos del Ferrocarril del Sud y el conflicto con Chile

El Ferrocarril del Sud tiene origen en 1861, año en el que Eduardo Lumb solicita al gobierno de la provincia de Buenos Aires autorización para construir un ramal desde Buenos Aires hasta Chascomús, obteniendo dicha autorización. Para realizar tal empresa se formó la Compañía Limitada “Gran Ferrocarril al Sud de Buenos Aires” que emitió acciones por el valor de 750.000 libras esterlinas. La sección a Chascomús sería finalmente inaugurada en agosto de 1865.¹ La Compañía anónima

¹ *Cuccorese (1969), p29*

Gran Ferrocarril al Sud se formó al vender Lumb su concesión a Morton Peto. Hacia 1881 la empresa se comprometió a prolongar sus líneas hasta Bahía Blanca. Llegar a esta ciudad tenía una importancia fundamental, ya que significaba la terminación de los rieles en un puerto, centro intermediario de comunicación para el comercio de exportación.

La posición del ferrocarril del Sud hacia 1885 era “excepcionalmente fuerte”, con reservas que crecían, con la mayor parte de su capital autorizado y emitido en acciones ordinarias. En esas circunstancias una oferta del gobierno nacional lo fortaleció aun más. Desde 1892 las relaciones con Chile venían deteriorándose ante divergencias en las formas de aplicar las cláusulas del tratado de demarcación de límites.

La situación había llegado a ser tan tensa que una carrera armamentista se había desatado entre los dos Estados. Argentina comenzó a preparar una estrategia de largo y corto plazo. Entre los objetivos del plan a largo plazo estaba la construcción de un ferrocarril con prioridad militar. Mientras tanto en el corto plazo continuaron las reflexiones pacifistas. De esta manera el gobierno del presidente Uruburu decidió solicitar al Ferrocarril del Sud que construyera una línea férrea desde Bahía Blanca hasta la Confluencia de los Ríos Limay y Neuquén.

La compañía había considerado previamente la posibilidad de extenderse hacia esos territorios pero, luego de algunos estudios, había desistido del proyecto por lo desierto de la zona. No obstante el interés del gobierno era grande y de una negociación entre el ministro del Interior Benjamín Zorrilla y del representante local de la empresa, Guillermo White, surgieron los términos del posible acuerdo.² El contrato de la obra fue firmado el 16 de marzo de 1896 después de largas discusiones en el congreso. Por el mismo el ferrocarril se obligaba a construir una línea férrea y telégrafo paralelo a las vías desde Bahía Blanca hasta la margen occidental de la confluencia de los Ríos Limay y Neuquén, en el plazo de dos años a contar de la aprobación de los estudios definitivos. A cambio obtenía una serie de privilegios a saber: la sesión gratuita de todos los terrenos necesarios para las vías, estaciones, etc, una exención de derechos aduaneros durante cincuenta años sobre todos los materiales introducidos para la construcción y explotación de toda la

² *Justo López, Mario (h) (2000)*

red de la compañía, una exención por el mismo plazo de todo impuesto nacional, provincial y municipal, un subsidio de \$ 756.000 pagadero en diez anualidades iguales, el derecho a mantener las tarifas vigentes siempre y cuando el producto líquido no excediera del 10 %³

Uno de los artículos más impugnados y resistidos era el octavo, según el cual se declara eximida de derechos, durante cincuenta años, la introducción de toda clase de materiales, destinados a la construcción y explotación, no sólo para la vía de Bahía Blanca al Neuquén, sino también para toda la red ferroviaria de la Empresa del ferrocarril del sud. Esta exención era una de las condiciones ineludibles que impuso la empresa para hacer la vía, sin ella argumentaba la empresa, no sería posible obtener los capitales necesarios para hacer este ferrocarril. Es evidente que a la empresa del ferrocarril del sud no le interesaba en realidad construir una línea de dudosos resultados económicos como lo sería esta al Neuquén, pero si a cambio de construir estos quinientos kilómetros conseguía una ventajosa exención impositiva para el medio siglo siguiente, el emprendimiento le daría ventajas indirectas. Indudablemente la Empresa del Ferrocarril del Sud obtenía un enorme privilegio al verse exenta de pagar derechos de importación sobre cualquier artículo introducido. Esta modalidad no era una novedad en los contratos firmados entre la empresa y el Estado, ya que en el contrato firmado en 1862 se reconocía una exención impositiva por cuarenta años.⁴ Seis años antes que expirasen los beneficios dados por aquella primera concesión, la empresa del Sud logró solucionar un futuro inconveniente al serle reconocido en el contrato firmado en 1896 la exención de impuestos por 50 años más. Las negociaciones que todas las compañías ferroviarias habían llevado siempre adelante respecto de los beneficios y exenciones impositivas que el estado pudiera otorgarles tuvieron su exitoso corolario en la sanción en 1907, de la ley 5315, o Ley Mitre, cuyo artículo 8º establecía la exención impositiva para todas las empresas por los cuarenta años siguientes.

Tal como lo estipulaba el contrato firmado, cuatro numerosas comisiones dotadas de un personal competente fueron enviadas a la posible zona por donde se

³ *Rögind, Willian(1937), pp. 53-54*

⁴ *Rögind, Willian (1937), p52*

extendería la nueva línea, para hacer los estudios, levantar los planos y señalar el trazado del ferrocarril, dividiéndose el trabajo en toda la extensión del mismo.

Por decreto del 13 de septiembre de 1897 se concedió a la empresa la autorización solicitada para habilitar la sección del Ferrocarril del Neuquén, comprendida entre Bahía Blanca y el Río Colorado, 170 Kilómetros en la conducción de cargas y de pasajeros. La segunda sección desde Río Colorado hasta Choele Choel (177 kilómetros) fue librada provisoriamente al servicio público por decreto del 30 de junio de 1898, la tercera sección de Choele Choel a Chelforó (81 kilómetros) el 23 de diciembre del mismo año y finalmente el poder ejecutivo autorizó con fecha del 30 de mayo de 1899 a la empresa para librar servicio público desde el 1 de junio toda la línea férrea desde Bahía Blanca a la confluencia del Limay y Neuquén.⁵ En mayo de 1899 la obra fue inaugurada con grandes actos en los que participó el presidente Roca. Sin embargo desde el comienzo se haría evidente la necesidad de realizar obras de irrigación y canalización, ya que al desbordar las aguas del Río Negro no permitieron llegar a la comitiva presidencial hasta la punta de rieles, debiendo detener su recorrido en Chimpay. El presidente Roca en su mensaje inaugural tuvo palabras de reconocimiento a la acción de los capitales británicos en la actividad ferroviaria Argentina. Destacó asimismo el deber oficial de emprender obras de canalización y regadío en aquellas regiones sureñas. En un pasaje de su alocución observó ya que el país estaba “en paz con todas las naciones”, era evidente que las necesidades de defensa, por las cuales se había proyectado y construido el ferrocarril, ya no eran determinantes básicos para la existencia del mismo, y que únicamente asegurándole algún tráfico importante podía seguir representando un factor de utilidad para la empresa del Sud.⁶

La línea del Río Negro se detuvo en Neuquén hasta que en 1913 se habilitó la prolongación de 187 Km a Zapala.

Estudio e inicio de obras de irrigación en el Valle de Río Negro

El P.E comisionó por medio del decreto del 31 de diciembre de 1898 al ingeniero César Cipolletti para hacer un estudio sobre el mejor aprovechamiento, con fines de riego, de los ríos Negro, Limay y Neuquén. El ingeniero Cipolletti presentó los

⁵ *Rögind, Willian (1937) p55*

⁶ *Rögind, Willian (1937) p55-56*

resultados de su estudio en septiembre de 1899. En el mismo consideraba que la región de más porvenir para la colonización en la razón de su extensión, de su clima, de su fertilidad, de la facilidad de los vías de comunicación es indudablemente el gran Valle del Río Neuquén con una superficie de 550.000 hectáreas, de las cuales 370.000 son fácilmente regables.⁷

Los proyectos de máxima redactados por el ingeniero Cipolletti además de suprimir el peligro de las inundaciones por el crecimiento excesivo de las aguas del río Negro provenientes de grandes lluvias que recogen sus afluentes desde la Cordillera de los Andes, encaran también las obras de irrigación a efectuar en ellos y calculan que pueden regarse fácilmente: por el río Colorado de 100 a 150.000 hectáreas de tierras, 45.000 hectáreas por el Limay, 40.000 hectáreas por el Neuquén y 370.000 hectáreas por el Río Negro las que pueden aumentarse en una mayor extensión aun haciendo obras complementarias de embalses en el Lago Nahuel Huapi. Estas obras indicadas por el ingeniero Cipolletti son factibles técnicamente, como igualmente desde el punto de vista financiero ya que los gastos pueden cubrirse fácilmente y con exceso por medio de cuotas anuales por aquellos que utilicen al agua para cultivos.⁸ Sin embargo las obras no fueron llevadas a cabo hasta 1910 arguyéndose falta de recursos. De todas maneras continuaron las obras preparatorias. Pareciera, que ni al gobierno ni a la Empresa del Ferrocarril le preocupara demasiado que a raíz de la ausencia de obras de irrigación la zona por donde se extiende la nueva línea férrea pueda ser explotada al máximo. Los objetivos principales de ambos ya habían sido logrados, por parte de la empresa la exoneración de impuestos de importación a toda su red por el plazo de cincuenta años y el gobierno obtuvo la construcción de una línea básicamente estratégica.

El 11 de septiembre de 1908 fue sancionada la Ley 5559 la cual en el Capítulo III inciso “d” autorizaba al P.E para hacer los “estudios definitivos y obras de regulación del régimen de las aguas del Río Negro, por los medios más conducentes a evitar las inundaciones del valle y a mejorar sus condiciones de navegabilidad y su distribución para el riego, pudiendo invertir en ellas la suma de \$ oro 2.000.000”⁹

⁷ MOP (1904)

⁸ Ministerio de obras públicas de la República Argentina. Memoria al Honorable Congreso. Julio de 1901, octubre de 1904 (tercera memoria): Buenos aires, 1905

⁹ Martínez de Gorla, Dora Noemí (1994) p.64

El 9 de febrero de 1909 el ingeniero Severini que fue traído por el ingeniero Cipolletti elevó al ministro de obras públicas un nuevo informe relacionados con las obras de irrigación del Valle del Río Negro. Finalmente Severini suplantó a Cipolletti a partir de 1909 por causa de fallecimiento de éste último. Severini demostró la posibilidad de realizar la obra propuesta por Cipolletti, pero además propuso la creación de un lago permanente (Cuenca Vidal) al que por decreto posterior se le dio el nombre de Lago Pellegrini y un gran embalse

Un año después, el 28 de septiembre de 1909 se sancionaba la Ley Nacional de Irrigación N° 6546, que mandaba a preparar los proyectos definitivos para la ejecución de las obras que eran necesarias construir dentro de un vasto plan de irrigación, el cual abarcaba todo el país e incluía a los Ríos Negro, Neuquén, Limay y Colorado. Para la financiación de las obras la ley establecía el pago obligatorio de un canon de riego suficiente para cubrir los gastos y la amortización e interés del capital invertido.¹⁰

Las obras de riego emprendidas en 1910 hicieron posible la transformación del desierto y el despegue definitivo de la economía rural de la región. En la obra debían invertirse alrededor de \$ oro 2.000.000, la que consistía en la construcción de un dique en el río Neuquén y el embalse de la cuenca de Vidal, en lo que sería el Lago Pellegrini. De esta manera se evitarían las grandes inundaciones y se alimentaría el canal de irrigación que el gobierno debía hacer construir.

La construcción de las obras comenzó el 1 de enero de 1910 siendo colocada la piedra fundamental el 17 de marzo, en un acto al cual asistieron el presidente Alcorta y el futuro presidente Roque Sáenz Peña.

La Ley de Irrigación promovía la incorporación de la iniciativa privada a la construcción de estas obras mediante la ayuda financiera de las compañías de transporte, como por ejemplo Ferrocarril Sud, que se beneficiaría con su tráfico, por el desarrollo agrícola e industrial inherente a las regiones regadas. Con tal motivo se encomendó a dicha compañía la construcción de los canales de riego entre el Lago Pellegrini y la Estación Chinchinales, de acuerdo con los planos del gobierno y por una suma que se fijaba en 800.000 Libras. Se comprometía la citada compañía a construir las obras por su costo real, sin otra utilidad que la que le proporcionaría el

¹⁰ *Martínez de Gorla, Dora Noemí (1994) p.65*

aumento de tráfico producido por el mayor rendimiento de las tierras que recorría. El pago de los trabajos se haría con títulos denominados “obligaciones de irrigación”, que devengarían un interés del 5% al 1% de amortización acumulativa, los que se serían recibidos por la compañía por su valor nominal, siendo servidos los mismos por el Gobierno de la Nación, con el producto líquido del canon de agua que percibiese o en su defecto con las rentas generales.¹¹

Para 1915 se habían invertido ya 14.500.000 pesos fuertes entre lo adelantado por el ferrocarril Sud y lo gastado por el gobierno. El plan estaba casi terminado porque ya estaba construido el canal derivador, el gran dique sobre el río Neuquén los grandes canales alimentadores y los más importantes de la red secundaria de alimentación y desagüe, faltando solamente el montaje de las compuertas del gran dique, que se encontraban al pie de la obra; y otros trabajos accesorios para el régimen distribuidor. Esto sólo representaba 3.000.000 de pesos y con ello todo el sistema de riego podría iniciar su funcionamiento permanente. Pero en estas circunstancias el ferrocarril paralizó las obras pues había concluido su contrato con el gobierno, una vez invertida la suma que se había comprometido y no podía por su situación financiera consentir en una ampliación de dicho contrato. La ausencia de compuertas en el dique del Neuquén significaba la imposibilidad de oportunas desviaciones del excedente líquido hacia la cuenca de Vidal y constituía una amenaza para todo el valle del Río Negro, En el régimen hidráulico, las obras incompletas constituían causas de daño superior a la ausencia de toda obra.¹²

En febrero de 1916, el presidente de la Plaza autorizaba por decreto ante los nuevos estudios realizados por la Dirección General de Irrigación una ampliación de aproximadamente 270.000 libras para posibilitar el suministro del riego a las 65.000 hectáreas que formaban el valle.

La puesta en marcha de las obras generales se hizo paulatinamente, hasta que, en marzo de 1921 el Ferrocarril Sud entregó definitivamente los trabajos, quedando a cargo de la inspección local de las obras.

¹¹ *Martínez de Gorla, Dora Noemí (1994) p 66*

¹² *idem, p.67.*

Las obras de irrigación realizadas en la zona del Alto Valle, entre los años 1913 y 1928 ¹³ se detallan en la siguiente Tabla [Obras Hidráulicas 1913-1928.xls](#)

Colonización en el Alto Valle de Río Negro

Si bien la definitiva conformación frutícola del Alto Valle, constituyó un proceso gradual que culminó recién alrededor del año 1930, fue sobre principios del siglo XX cuando se iniciaron las obras de riego y los primeros ensayos agrícolas en la región, vinculados inicialmente con el cultivo de alfalfa. A esos efectos se construyó en 1884 un primitivo sistema de riego con bocatoma en el Río Neuquén, que a través del llamado “canal de los milicos”, de 50 Km de extensión denominado así porque su construcción fue realizado por soldados, presidiarios, aborígenes y peones agrícolas- atravesaba la recientemente creada Colonia General Roca¹⁴. Como ya fue explicado anteriormente en 1898, el gobierno nacional designó al ingeniero Cipolletti para efectuar el estudio técnico sobre el mejor y más conveniente aprovechamiento de los ríos Neuquén, Limay, Negro y Colorado con destino a la irrigación de los territorios del norte patagónico¹⁵. De las obras planteadas por Cipolletti sólo una parte se concretó total o parcialmente. Para 1908, el viejo “canal de los milicos” servía con dificultad para el riego de 1.500 Ha de valle. Consecuentemente con ello, aún predominaban en el área las grandes explotaciones dedicadas a la cría de ganado y a la producción extensiva de alfalfa. Los inconvenientes derivados de las deficiencias en los sistemas de riego y las frecuentes inundaciones impedían la práctica de cultivos intensivos.

La primera colonia agrícola del Alto Valle, llamada General Roca, fue creada en 1883. Hacia 1905 la extensión cultivada abarcaba menos del 4% de su superficie total. La baja producción y los concesionarios ausentes no hacen otra cosa que demostrar, por una parte manifiestos fines especulativos de los adquirentes y por otra, las dificultades que los colonos civiles y militares efectivamente establecidos en el área debieron afrontar, particularmente las derivadas de la falta de comunicaciones, las deficiencias del riego y las frecuentes inundaciones -en especial

¹³ Departamento de obras públicas.- Cuenta de inversión en oro. Anexo I

¹⁴ *Bandieri, Susana (2005) p.208*

¹⁵ *idem, p208*

la devastadora creciente del año 1899, que obligó a la reconstrucción de localidad de General Roca-¹⁶

El problema del aislamiento quedaría solucionado por medio de la construcción por parte del Ferrocarril del Sud del ramal extendido entre Bahía Blanca y Neuquén en 1899. Tal construcción, tuvo como ya quedó demostrado un origen estratégico derivado de los conflictos limítrofes con Chile, pero posteriormente tendría para la empresa y para la zona importantes efectos económicos. De esa manera surgieron, a partir de las obras de irrigación financiadas por la misma empresa en el valle inferior del río Neuquén en dirección oeste-este, una serie de colonias.

Las explotaciones ganaderas

Hacia fines del siglo XIX, la Patagonia se integró al sistema económico nacional a través de la captación del ganado ovino, expulsado de la llanura pampeana por el auge de los cereales y la valorización de la carne vacuna por la incorporación del frigorífico. Sin embargo durante fines del siglo XIX y principios del XX Neuquén y Río Negro se desvincularon del mercado nacional por presentar condiciones de mediterraneidad y aislamiento, vinculándose con las provincias del sur chileno a quienes suministraban una significativa cantidad de ganado vacuno. Sobre el particular, y hasta hace muy poco tiempo se afirmaba que la producción de los territorios patagónicos se había orientado mayoritariamente hacia el Atlántico, desconociendo la perdurabilidad de los contactos comerciales con el Pacífico.¹⁷ Este comercio con Chile perduraría sin mayores variantes al menos hasta 1920. Con la llegada del Ferrocarril Sud a Zapala en 1913 y la construcción del ramal entre San Antonio e Ingeniero Jacobacci en 1917, comenzó a orientarse más definitivamente la salida de lanas y animales del área norpatagónica hacia los puertos del Atlántico. Sin embargo para el caso particular de Neuquén, la llegada del Ferrocarril Sud a la confluencia de los ríos Neuquén y Limay en 1902 y su posterior extensión a Zapala no interrumpieron definitivamente estas formas de intercambio. Sus efectos no parecen haber sido concluyentes en el interior del territorio, al menos de inmediato y particularmente para el área del noroeste, que no tuvo acceso por camino directo a la última punta de rieles mencionada hasta 1920. Por contraposición una gran

¹⁶ *idem p. 209*

¹⁷ *idem p. 257*

cantidad de ovinos en pie, así como lanas, cueros y pieles procedentes del centro y sur del territorio, se embarcaban por ferrocarril con destino a Bahía Blanca y Buenos Aires. Como dato significativo, cabe destacar que muy poco ganado vacuno en pie se registraba en las cargas ferroviarias, (como puede comprobarse en las estadísticas) al menos hasta que comenzaron a introducirse cuantiosos aranceles aduaneros para el comercio cordillerano sobre finales de la década del 20. En 1927 se dictaría en Chile la ley N° 4.121, que establecía nuevos derechos de internación para animales vivos, en un régimen aduanero perfeccionado en 1930 que fijaba altos aranceles para el ganado argentino¹⁸

El detalle de la carga despachada por estaciones Ferrocarril Sud, desde Médanos hasta Neuquén ¹⁹ se puede observar en la siguiente Tabla. [Transporte de Carga 1901-1934.xls](#)

La Fruticultura en el Alto Valle del Río Negro

La región del Alto Valle solucionó el problema del aislamiento por la construcción de la línea férrea desde Bahía Blanca hasta Neuquén, el problema de la irrigación quedaría resuelto en 1916 cuando se concluyó la construcción del dique sobre el río Neuquén y un canal principal de riego, iniciándose de esta forma un cambio productivo que hizo de la fruticultura.

Las nuevas condiciones motivaron el aumento de las solicitudes de tierras públicas por parte de influyentes particulares porteños con capital, quienes promovieron la firma de un decreto en el año 1907 por el cual se les concedía expresa preferencia en el acceso a la adjudicación. Esta norma legal reducía al mínimo el precio de las chacras -\$2,5 la hectárea- con la condición de que sus adquirentes conformaran cooperativas para la construcción de obras de riego e invirtieran en una serie de mejoras -desmonte, nivelación, cercado, construcción de viviendas y sembrado parcial de chacras-. A partir de la formación de estas cooperativas de irrigación se observa un importante incremento del área cultivada, que pasó de 1.200 hectáreas a 17.000 ha en el transcurso de la década de 1910. Sin embargo, la concentración de la propiedad era todavía un elemento común a la casi totalidad de la superficie que abarcaba el valle, situación que recién se revirtió

¹⁸ idem p.270-271

¹⁹ Estadística de los ferrocarriles en explotación

en la década siguiente a medida que las distintas zonas quedaron integradas a la red nacional de irrigación.

El surgimiento del pequeño chacarero propietario como agente económico mayoritario de la fruticultura valletana estuvo directamente ligado al proceso de subdivisión de las grandes propiedades, el cual se concretó en distintas etapas en las diferentes áreas del valle. A la más temprana conformación de explotaciones familiares en las colonias de su parte occidental- Lucinda, La Picasa y Chacras Neuquén, le correspondió luego, sobre la década de 1920, idéntico proceso en las áreas de Allen, General Roca y Villa Regina, en directa relación con su incorporación al sistema integral de riego.

La necesidad de obtener rápidos ingresos que permitiesen afrontar los gastos iniciales de producción llevó a estos primeros colonos a practicar mayoritariamente la siembra de alfalfa, preferida en función del corto ciclo productivo, los seguros resultados de la explotación, su resistencia a los cambios climáticos, la fácil colocación en los mercados y los buenos precios obtenidos. La relativa disponibilidad de capital derivada de esa actividad fue destinada a una incipiente plantación de viñas y frutales que rodeaban la vivienda familiar con destino al consumo propio, todavía sin criterio comercial. Prueba de ello es que hacia fines de la década de 1910 predominaban los cultivos mixtos (alfalfa- vid-frutales).²⁰ Lo que resulta seguro es que los primeros agricultores debieron soportar condiciones de vida especialmente duras a causa del endeudamiento y la lentitud del ciclo productivo de frutal que requería un mínimo de seis años antes de comenzar a cubrir los gastos anuales y amortizar el capital invertido.

Para comienzos de la década de 1930 el cultivo del frutal, con excelentes precios internacionales, comenzó a producir importantes excedentes, parte de los cuales quedaron en posesión de los productores. Tal como afirma Susana Bandieri se puede concluir que la conversión productiva de la alfalfa por la fruticultura en el Alto Valle fue un proceso lento y gradual que se inició en las áreas más fraccionadas ocupadas por pequeños productores propietarios a lo largo de la década de 1920, definiéndose como ciclo básicamente frutícola alrededor de 1930, habiendo cumplido en ello un rol fundamental el capital británico en su búsqueda de un cultivo

²⁰ idem p 282

intensivo que volviese más rentable el monopolio del transporte y de la comercialización.

Concluida la etapa de las obras de irrigación, comenzó a generarse, sobre inicios de la década de 1920, el cambio productivo que diez años más tarde hizo de la fruticultura el cultivo por excelencia en el Alto Valle.

A principio de 1918 se decidió crear en la localidad de Cinco Saltos la chacra experimental del Ferrocarril del Sud -hoy sede de la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional del Comahue-, destinada a ofrecer informaciones prácticas a los fruti cultores, por medio de folletos y artículos en diarios y revistas, como también mediante la comunicación directa con técnicos especializados, que los instruyeran sobre la elección del terreno, la forma de cultivarlo, las variedades frutales más convenientes, el manejo del riego, los sistemas de poda, recolección, injerto, curación, etc. A esto se agregaría el suministro a precio de costo y a crédito, de insecticidas, funguicidas, máquinas de rocío, todo ello facilitado por la intervención de expertos en las distintas operaciones.

Los resultados de esta labor de la estación agronómica no se hicieron esperar. La fruticultura del valle mejoró notablemente en calidad y en cantidad, conquistó el mercado y apareció como posible competidora en el comercio internacional. La empresa del Ferrocarril del Sud convocó en 1928 a una reunión de productores de Cinco Saltos, Cipolletti, Allen, Kilómetro 1.156 y Roca, como consecuencia de la cual quedó convenida la creación de una entidad que se encargara de recibir los productos, clasificarlos, embalarlos y conservarlos en depósito para lanzarlos a la venta en las mejores condiciones de precio y oportunidad. Así nació en 1928 la sociedad anónima "Argentine Fruti Distributors", que satisface aquellos fines en lo relativo a las zona servida por el Ferrocarril Sud.²¹ Esta empresa no compraba la fruta sino que la recibía en consignación, clasificándola y enviándola, para luego despacharla por tren a Buenos Aires, abonando a los fruticultores los precios obtenidos previo descuento de los gastos, fletes y comisión. La AFD modificó sustancialmente las formas de acceso a los mercados, impulsando la progresiva exportación de frutas a partir de la década de 1930. La Estación Agronómica de Cinco Saltos en 1930 pasaría a depender de la AFD. A los ensayos de cultivos en

²¹ IDEM P. 285

viñas y frutales para determinar la reducción a las variedades de mejor adaptación se agregaron la venta de plantas a crédito, el apoyo técnico y la provisión gratuita al productor de equipos mecánicos de pulverización, remedios y fertilizantes. De esa manera, la empresa británica apoyaba sistemáticamente el desarrollo de la fruticultura regional impulsando la generalización de un monocultivo que, ante la disminución del valor comercial de la alfalfa, le asegurase ganancias a través del monopolio ejercido en el transporte y comercialización.

A medida que la fruticultura se fue afianzando como actividad dominante, produciendo la cantidad y calidad que los mercados requerían, la AFD fue desinteresándose de los aspectos productivos centrandos sus esfuerzos en el empaque y la comercialización. A los efectos de asegurar un alto margen de ganancia la AFD estimuló el surgimiento de pequeñas explotaciones, financiando parcialmente su organización productiva y capacitando a los fruticultores en las técnicas del nuevo cultivo. De esa manera, las empresas británicas renunciaban a la integración vertical de la actividad a cambio de asegurarse el control del transporte y un sistema organizado de comercialización, convirtiéndose, en suma, en el sector dominante que condujo la direccionalidad del proceso productivo en el Alto Valle.²²

Transporte de peras y manzanas desde la zona frutícola de Río Negro²³

Año	Toneladas
1928	3.271
1929	4.187
1930	6.419
1931	6.729
1932	12.473
1933	15.619
1934	16.764
1935	30.984
1936	41.185
1937	66.284
Total	203.915

Hacia 1929 la producción frutícola era limitada debido a que la mayoría de las huertas eran jóvenes. La predicción realizada sobre el crecimiento de la producción

²² Bandieri, Susana: *Historia de la Patagonia*, ed Sudamericana, Buenos Aires, 2005

²³ Reports and Accounts . Proceedings at ordinary general meetings.

frutícola en el reporte de 1929 fue confirmada, la producción registró un crecimiento de 2.235 toneladas entre 1929 y 1930. En el reporte de 1930 se estima que la producción crecerá el doble en el año 1931. Sin embargo una helada y un temporal de granizo fuera de tiempo turbó la predicción hecha en el último año. De todas formas el total del tráfico frutícola del distrito excedió la del año previo por 310 toneladas, siendo la cifra 6.729 toneladas, comparadas con las 6.419 toneladas de 1930.²⁴

En 1932 la producción creció en 5744 toneladas con respecto al año anterior. El total recaudado por fletes este año fue de 49.828 libras, comparadas con las 26.521 de 1930-31. En el año 1933 se despachó desde el distrito frutícola del Valle del Río Negro 15.619 toneladas. Si bien se tenía la expectativa de transportar 20.000 toneladas, esto no fue posible por las heladas sufridas en las huertas en el mes de octubre. En 1933 había 9.930 hectáreas puestas en producción, en el reporte presentado ese año se calcula que en 1934 alrededor de 11.500 hectáreas producirían fruta bajo condiciones normales. También se estimaba que 26.000 toneladas de fruta serían aprovechables para ser transportadas la próxima estación.

Respecto del destino final de las cosechas obtenidas, recién sobre mediados de la década de 1930 su ritmo comenzó a superar la capacidad de absorción del mercado interno y externo, que hasta ese entonces era muy limitado, motivando una especial preocupación por la obtención de nuevos mercados, tal como lo demuestra la creación de la Corporación Frutícola Argentina, la cual, con sede en Buenos Aires, agrupó a los más representativos productores del país y a grandes firmas de comerciantes mayoristas-exportadoras e importadoras.

En 1934 el total del tráfico transportado desde el distrito subió a 16.764 toneladas. Las toneladas transportadas fueron 1.145 más altas que en 1932-33. Debido a esta circunstancia, el número total de cajas comercializadas fue 230.739 en comparación con 238.308 en 1933. La exportación mostró un incremento, teniendo en cuenta que en 1933 se exportaron 32.336 cajas, contra 37.189 exportadas en 1934, de este total, 13.750 cajas fueron embarcadas a Europa y 23.439 a Brasil. Hay que destacar que se registró un descenso en el número de

²⁴ Reports and Accounts . Proceedings at ordinary general meetings.

cajas exportadas a Europa comparadas con la de los últimos años, ya que el mercado europeo prefiere un tamaño mediano a pequeño de fruta, y a causa de la helada la fruta obtenida fue de mayor tamaño. En el reporte presentado a los directores en 1934 se estima que en el siguiente período se transportarían 30.000 toneladas de frutas.

Las cifras presentadas en la siguiente tabla muestran el considerable incremento en el tráfico de la fruta despachada desde el Valle del Río Negro durante los años 1932-1937.²⁵

Transporte desde la zona frutícola de Río Negro²⁶

PRODUCTOS	1932	1934	1935	1936	1937
Peras	4.641	9.252	15.491	23.023	37.142
Manzanas	3.096	4.522	10.900	13.542	23.559
Duraznos	557	938	1.570	1.471	2.008
Uvas	3.536	1.547	1.897	2.640	2.147
Otros	643	505	1.126	509	1.428
Vegetales	-	-	-	2.238	1.180
TOTAL	12.473	16.764	30.984	43.423	67.464

En el reporte presentado en 1935 se estima que el área bajo producción en 1936 será de 14.889 hectáreas contra las 13.375 del presente año. El tráfico de verduras hacia Buenos Aires sufrió un aumento de 271 toneladas comparadas con 1934, siendo las respectivas cifras 1.041 y 270 toneladas. La diferencia es principalmente atribuible al aumento de producción de tomates, a pesar de que la cosecha tuvo que ser replantadas en Villa Regina, debido al daño ocasionado por granizos.

En 1936 hubo un crecimiento de 13.614 toneladas, de este incremento 10.201 toneladas de frutas (principalmente manzanas y peras) y 11.198 toneladas de vegetales, casi enteramente tomates para el mercado de Buenos Aires provenían del Valle del Río Negro. En 1937 se registro un crecimiento de 25.764 toneladas. En 1938 se registró un incremento de 9.942 toneladas. Hasta el año 1948, en que la firma inglesa desapareció por la nacionalización del ferrocarril, el capital comercial británico controló la producción sin intervenir directamente en ella. A los efectos de asegurar un alto margen de ganancia estimuló el surgimiento de pequeñas

²⁵ Reports and Accounts . Proceedings at ordinary general meetings.1932/1937

²⁶ Reports and Accounts . Proceedings at ordinary general meetings.1932/1937

explotaciones, financiando parcialmente su organización productiva y capacitando a los fruticultores en las técnicas del nuevo cultivo. De esa manera, las empresas británicas renunciaban a la integración vertical de la actividad a cambio de asegurarse el control del transporte y un sistema organizado de comercialización, convirtiéndose en suma, en el sector dominante que condujo la direccionalidad del proceso productivo en el Alto Valle.

Conclusión

Entre 1896 y 1899 el Ferrocarril del Sud construiría una línea férrea desde Bahía Blanca hasta Neuquén. Dicha línea fue realizada por la empresa ferroviaria ante el pedido del gobierno nacional, el cual tenía razones puramente estratégicas para la construcción de dicha línea ante las dificultades limítrofes planteadas entre Argentina y Chile que hacían previsible un futuro enfrentamiento bélico, y la consecuente necesidad de contar con una vía de comunicación rápida hacia la zona del conflicto. Como quedó demostrado el Ferrocarril del Sud accedió a construir este ramal (alejado de la zona agropecuaria pampeana) a cambio de una excepción impositiva.

Finalmente el Ferrocarril a fines del siglo XIX cuando ya no era previsible un enfrentamiento militar con el país vecino comenzó a buscar alternativas para generar verdaderas utilidades económicas en esta línea. Sin embargo tendría que esperar a partir de la década de 1920 para obtener beneficios económicos transportando básicamente productos frutícolas.

De esta manera el ramal Bahía Blanca Neuquén inicialmente pensado con criterios de estrategia militar, devino años más tarde en una línea dedicada al transporte de producciones agrarias que se irían generando a lo largo de su zona de influencia.

Bibliografía

Bandieri, Susana. *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires, Ed Sudamericana, 2005.

Cuccorese, Horacio Juan. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Ed. Macchi, 1969.

López, Mario Justo (H). *Ferrocarriles deuda y crisis. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*. Buenos Aires, Ed Belgrano, 2000.

Rogind, William. *Historia del Ferrocarril de Sud*. Buenos Aires, 1937

Martínez de Gorla, Dora Noemí. *La Colonización del Riego en las Zonas Tributarias de los Ríos: Negro, Neuquén, Limay y Colorado*. Buenos Aires, Ed Corregidor, 1994.

Fuentes

Argentina. Congreso de la Nación. (*Memorias del Congreso de la Nación*) 1901 a 1904

Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. (*Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación de la República Argentina*) 1901 a 1934.

Argentina. Ministerio de Obras Públicas (*Memorias*) 1910 a 1928

Ferrocarril de Sud. *Reports and Accounts . Proceedings at ordinary general meetings*. 1928 a 1937