

**EL FERROCARRIL BINACIONAL ARGENTINO-
BOLIVIANO (1903-1907): RAZONES POLÍTICAS,
ECONÓMICAS Y CULTURALES PARA LA
CONSTRUCCIÓN DE UNA PROEZA**

*Comunicación del académico correspondiente Renato Rabbi Baldi
Cabanillas, en la sesión privada de la Academia Nacional de Ciencias
Morales y Políticas, el 22 de mayo de 2019*

Las ideas que se exponen en los ANALES son de exclusiva responsabilidad de los autores, y no reflejan necesariamente la opinión de dicha publicación, ni la de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas.

ISSN: 0325-4763

Hecho el depósito legal

© Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas
Avenida Alvear 1711, P.B. - Tel. y fax 4811-2049 (1014)
Buenos Aires - República Argentina
www.ancmyp.org.ar
ancmyp@ancmyp.org.ar

**ACADEMIA NACIONAL DE CIENCIAS
MORALES Y POLÍTICAS
JUNTA DIRECTIVA 2019 / 2020**

Presidente.....Académica Lic. Marita CARBALLO
Vicepresidente .. Académico Dr. Horacio JAUNARENA
Secretario Académico Dr. Santiago KOVADLOFF
Tesorero Académico Dr. Adalberto RODRÍGUEZ GIAVARINI
Prosecretario ... Académico Ing. Manuel A. SOLANET
Protesorero.... Académico Dr. Ricardo LÓPEZ MURPHY

ACADÉMICOS DE NÚMERO

Nómina	Fecha de nombramiento	Patrono
Dr. Horacio A. GARCÍA BELSUNCE.....	21-11-79	Rodolfo Rivarola
Dr. Alberto RODRÍGUEZ VARELA.....	28-07-82	Pedro E. Aramburu
Dr. Natalio R. BOTANA.....	11-07-84	Fray Mamerto Esquiú
Dr. Horacio SANGUINETTL.....	10-07-85	Julio A. Roca
Dr. Leonardo MC LEAN.....	22-04-87	Juan B. Justo
Dr. Gregorio BADENI.....	18-12-92	Juan Bautista Alberdi
Dr. Eduardo MARTIRÉ.....	18-12-92	Vicente Fidel López
Dr. Isidoro J. RUIZ MORENO.....	18-12-92	Bernardino Rivadavia
Dr. Jorge R. VANOSSI.....	18-12-92	Juan M. Gutiérrez
Dr. René BALESTRA.....	14-09-05	Esteban Echeverría

Dr. Alberto DALLA VÍA.....	14-09-05	Félix Frías
Dr. Rosendo FRAGA.....	14-09-05	Cornelio Saavedra
Dr. Juan Vicente SOLA.....	14-09-05	Deán Gregorio Funes
Dr. Carlos Pedro BLAQUIER.....	27-08-08	Nicolás Matienzo
Ing. Manuel SOLANET.....	27-08-08	Joaquín V. González
Dr. José Claudio ESCRIBANO.....	27-05-09	Domingo F. Sarmiento
Dr. Rodolfo Alejandro DÍAZ.....	14-04-10	Dalmacio Vélez Sarsfield
Dr. Santiago KOVADLOFF.....	14-04-10	Estanislao Zeballos
Dr. Vicente MASSOT.....	14-04-10	Fray Justo Santa María de Oro
Dr. Felipe DE LA BALZE.....	14-04-10	Bartolomé Mitre
Lic. Marita CARBALLO.....	26-10-11	Roque Sáenz
Peña Dr. Héctor A. MAIRAL	26-10-11	Carlos Pellegrini
Dr. Eduardo Martín QUINTANA.....	26-10-11	Vicente López y Planes
Dra. María Angélica GELLI	12-12-12	Antonio Bermejo
Dr. Adalberto RODRÍGUEZ GIAVARINI.	12-12-12	Adolfo Bioy
Almte. Enrique MOLINA PICO	12-12-12	José de San Martín
Monseñor Héctor AGUER.....	10-09-14	Ángel Gallardo
Dr. Horacio JAUNARENA.....	10-09-14	Mariano Moreno
Dr. Luis Alberto ROMERO	10-09-14	Nicolás Avellaneda
Dr. Marcos AGUINIS	24-08-16	Benjamín Gorostiaga
Dr. Ricardo LÓPEZ MURPHY	24-08-16	Miguel de Andrea
Dr. Norberto PADILLA.....	24-08-18	José Manuel de Estrada

EL FERROCARRIL BINACIONAL ARGENTINO-BOLIVIANO (1903-1907): RAZONES POLÍTICAS, ECONÓMICAS Y CULTURALES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PROEZA

Por el académico correspondiente
RENATO RABBI-BALDI CABANILLAS

I

El ferrocarril como “política de Estado” en la etapa fundacional de la República Argentina

“... El ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles, sin decretos ni asonadas. El hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla una e indivisible; sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos. Sin el ferrocarril no tendréis unidad política en países donde la distancia hace imposible la acción del poder central”. Por ello, “la unidad política debe empezar por la unidad territorial, y sólo el ferrocarril puede hacer de dos parajes separados por quinientas leguas un paraje único”¹.

¹ Alberdi, Juan Bautista, “Las Bases”, Volumen 3, Biblioteca Argentina, Publicación mensual de los mejores libros nacionales, Director Ricardo Rojas, Librería La Facultad, Buenos Aires, 1915, págs. 88-90.

La cita de Juan Bautista Alberdi en “Las Bases”, publicado inicialmente, como es bien sabido, en Valparaíso en 1852, en cierto modo emerge como un “manifiesto” que distingue a toda la generación que asume la tarea de la organización administrativa y económica de la República y que, como se verá, gravita hondamente sobre las etapas inmediatamente posteriores e, incluso, hasta las primeras décadas del siglo XX.

En efecto, iniciativas y capitales locales coincidieron para construir la primera línea férrea destinada a unir la ciudad de Buenos Aires con la zona rural donde prosperaría más tarde la agricultura. Así, un grupo progresista unido en torno de la “Sociedad del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste” se presentó en septiembre de 1853 al Gobierno de la provincia de Buenos Aires solicitando la concesión para construir la mentada traza ferroviaria de 24.000 varas de extensión, lo que fue autorizado por el gobernador Pastor Obligado a partir de una ley sancionada el 9 de enero de 1854². De esta manera, el primer ferrocarril de nuestro país, conocido con el nombre de “Ferrocarril Oeste de Buenos Aires”, fue inaugurado el 30 de agosto de 1857; habilitándose la primera sección de su traza, que unía la Estación Parque -actual Plaza Lavalle- con Floresta a través de una ceremonia presidida por el entonces gobernador de Buenos Aires, Valentín Alsina, quien fue acompañado en el viaje inaugural por caracterizadas personalidades de la época, como Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento, Dalmacio Vélez Sarsfield, y otros invitados especiales³.

Hacia el 27 de septiembre de 1858 la línea fue ampliada de Floresta a Ramos Mejía, para continuar a partir del 6 de febrero de 1859 hasta Morón y finalmente el 12 de abril de 1860 llegar a Moreno⁴.

² Cfr. “Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos”, Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias, El Ateneo, Buenos Aires, 1946, pág. 39.

³Ibid., pág. 43.

⁴ “Infraestructura Ferroviaria 1810-2010 - Área de Pensamiento Estratégico”, Cámara Argentina de la Construcción, 2010, pág. 3, www.camarco.org.ar.

El anhelo de un sistema ferroviario argentino también está presente en el primer Presidente de la Confederación Argentina, Justo José de Urquiza, quien auspició la construcción de la traza Rosario-Córdoba mediante el decreto de fecha 5 de septiembre de 1854⁵. En los considerandos primero y segundo de la citada norma, precisó que “una de las premiosas obligaciones del Gobierno Nacional es dotar a la Confederación de vías públicas, que activen el comercio de unas provincias con otras, den valor a la producción, faciliten la población del territorio y contribuyan a realizar la Constitución política que se ha dado; [y] [...] entre las obras que sobre caminos pueden emprenderse, ninguna es más importante que la del ferrocarril entre la ciudad de Rosario y la de Córdoba”. Bajo ese marco, en su artículo 1º se admitieron las propuestas del ingeniero Allan Campbell sobre los trabajos preparatorios del camino de fierro⁶.

El sucesor del General Urquiza, Santiago Derqui, en su discurso inaugural como Jefe de Estado puso énfasis en esa misma aspiración al señalar que “ningún gobierno podrá desvincular su acción creadora y progresista, a las iniciativas correspondientes a las comunicaciones y al transporte, sobre todo en lo que a obras de carácter ferroviario se refiere. El ferrocarril eliminará las distancias, fecundará la pampa yerma y alfabetizará a las masas. Todo el dinero invertido hoy por el gobierno en construir vías férreas, será devuelto con creces en el porvenir por ellas mismas, y los sacrificios por hondos y grandes que sean, serán compensados mañana cuando seamos una patria grande y progresista”⁷.

Dicha política fue continuada por Bartolomé Mitre, quien desde su llegada a la Presidencia de la Nación el 12 de octubre de 1862, luego de reintegrarse la provincia de Buenos Aires a la unidad política nacional. Durante su gobierno (1862-1868) se construyeron dos grandes líneas: el Ferrocarril Central Argentino,

⁵Registro Nacional de la República Argentina, N° 3.269, Tomo III, de 1852 a 1856, pág. 455.

⁶Cfr. Scalabrini Ortiz, Raúl, "Historia de los ferrocarriles argentinos", Plus Ultra, Buenos Aires, 1983, 8ª edición, pág. 17.

⁷ Cfr. "Historia de los Ferrocarriles Argentinos", Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado, Santiago de Chile, 1947, pág. s/n.

que tenía previsto unir a la ciudad de Rosario con la de Córdoba, es decir, llevar a cabo el proyecto férreo ya planteado durante el gobierno del General Urquiza, el que se inició en 1863; y el Ferrocarril del Sud, llamado a conectar la ciudad de Buenos Aires con Chascomús, cuya traza se empezó en 1864. Respecto de la primera de dichas obras, en su discurso inaugural, el Presidente Mitre dijo: “el ferrocarril va a poblar las soledades, a dar riqueza donde hay miseria y orden donde reina el desorden; al medio de los llanos mismos irá, y preparará por último la cordillera de los Andes para ser más tarde el ferrocarril americano”, ante lo que el Ministro de la provincia de Santa Fe, el salteño José M. Zuviría, le contestó: “la provincia de Santa Fe y su gobierno os saludan, en presencia de la obra más grandiosa que se haya iniciado por gobierno alguno, desde que los libertadores de la República nos dieron su independencia. Ellos con su espada rompieron las cadenas de la dominación. Hoy con un puñado de tierra y esos humildes símbolos de industria y de trabajo, quedan cegadas para siempre las futuras fuentes de la anarquía y la guerra civil en nuestro país [...]. Acaba de señalarse en este pedazo de tierra, de esta ciudad del Rosario, el punto que será un día el corazón palpitante de la República; y vuestros pasos conduciendo ese carro han marcado la arteria principal por donde ha de venir la savia y tornar la riqueza a tantos pueblos pobres y aislados hasta aquí por la barbarie y los desiertos”⁸.

Más tarde, el 31 de octubre de 1876 el camino de fierro arriba a San Miguel de Tucumán, capital de una provincia que llegó a concentrar, en la época de gloria del servicio, un superlativo despliegue de tecnología para las diversas líneas que lo surcaron. Presidía la República un hijo de esa tierra, Nicolás Avellaneda, quien en dicha ocasión expresó -sabia advertencia sobre lo que nunca se insistirá lo suficiente- “no nos es permitido olvidar que sólo estamos en una estación del camino; que las grandes vías férreas que buscan por el Oeste y el Norte los confines de la República no pueden quedar suspendidas, ya que ellas llevan,

⁸ “Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos”, nota 2, págs. 53-54.

dentro de sus líneas paralelas, el progreso para los pueblos y la unidad para la República”⁹.

Los textos citados reflejan claramente el pensamiento de la época: el ferrocarril era la clave del progreso y del crecimiento del país, tanto de su población como de la cultura, la industria, el orden interno y la seguridad exterior. La Constitución, “carta de navegación” de la sociedad, lo había detallado con exactitud en el antiguo art. 67, inc. 16(actual 75, inc. 18) y conocida como “cláusula del progreso”.

Sobre tales bases, la “ola” expansiva del servicio se profundiza a partir de 1880. El servicio ferroviario pasa de 2.516 kilómetros en ese año a 9.432 en 1890 y no dejará de incrementarse hasta alcanzar su cénit en 1940, cuando con 46.815 kilómetros de longitud, se transforma en la sexta red más extensa del mundo luego de Estados Unidos; Canadá; la Unión Soviética; Alemania y las “Indias Británicas”.

II

La interconectividad argentino-boliviana en el contexto de las relaciones con Chile luego de la guerra del Pacífico

La vinculación argentino-boliviana -fundada en el dato de evidencia de haber integrado una misma unidad política (el Virreynato del Río de la Plata y antes, el del Perú) y en una perceptible identidad socio cultural, en especial con las provincias de Salta y Jujuy- estuvo presente casi en paralelo al inicio de la organización institucional. Así, un temprano informe del año 1867 presentado por el ingeniero Pompeyo Moneta a sus comitentes, los señores Brassey; Whytes y Wheelwright, da cuenta, con detalles minuciosos y de sorprendente actualidad, de la “practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy” y en la que se alude, expresamente, a la relevancia

⁹ “Historia de los Ferrocarriles Argentinos”, nota 7, pág. s/n.

que tendrá para esta última provincia dicho tendido cara al comercio con el vecino país. Moneta escribe que “una vez construido el camino de fierro hasta Jujuy, el vendrá necesariamente a monopolizar todo el comercio de aquel país y se sentirá la necesidad de prolongarlo poco a poco hacia el norte, para acercarse siempre más y penetrar en la región montuosa, que es no sólo la más poblada, sino también la más rica de Bolivia, por la abundancia muy conocida de sus minas de plata”¹⁰. Quince años después, en 1883, el doctor Aurecochea obtiene la concesión para estudiar construir una línea férrea que –conviene retener el lugar por lo que más abajo se dirá– una el incipiente poblado de La Quiaca, en la frontera boliviana, con La Paz.

Empero, ninguno de dichos proyectos logra concretarse hasta que en la década del noventa confluyen varios factores que le dan impulso definitivo. De un lado; la necesidad de interconectar las catorce históricas provincias, lo que aún no era realidad respecto de Jujuy y que la había sumido en una situación de postergación y asilamiento de la que urgía salir; de otro, la ya referida posibilidad de activar el comercio con el país vecino, el que había bruscamente descendido luego de la guerra del Pacífico por las condiciones aduaneras impuestas por el país vencedor y que afectaron sensiblemente al nuestro; finalmente, y en directa vinculación con lo anterior, el interés geopolítico de recuperar los lazos con Bolivia.

Al respecto, el diputado jujeño por el partido radical Ernesto Claros en la sesión del 28 de julio de 1893 afirma que la “acción perseverante y dominadora del vencedor ha logrado variar, en su proyecto exclusivo y con detrimento evidente de los intereses argentinos y de los intereses bolivianos (...) la ruta seguida desde antiguo y trazada por la naturaleza misma a ese comercio”. Tras mencionar algunos datos oficiales que avalan sus dichos, atribuye su causa a un doble orden de razones: la demora con que se había continuado la prolongación del ferrocarril Central Norte y la

¹⁰ Cfr. “Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy”, presentado por el ingeniero civil D. Pompeyo Moneta a sus comitentes los Sres. Brassey, Wythes y Wheelwright, publicación ordenada por el Gobierno Nacional, Buenos Aires, Tipografía a vapor de “La Tribuna”, 1867, pág. 85.

circunstancias de que Chile había acaparado por completo el comercio de tránsito con Bolivia, en violación de los términos del tratado argentino-boliviano del 9/7/1868 en materia aduanera, por lo que urgía la construcción de la vía férrea hacia ese país.

A partir de estas palabras, parece comenzar a alterarse el inmovilismo entonces reinante a este respecto. El 20 de septiembre de aquel año se aprobó la ley 2.977 por la que se autoriza la construcción del último tramo ferroviario hacia la capital jujeña y el 30 de junio del siguiente se celebró la relevante Convención con Bolivia para la “unión ferrocarrilera” integrada por seis breves pero sustanciosos artículos. En cuanto aquí interesa, el primero disponía que el gobierno argentino se obliga a mandar a practicar los estudios técnicos necesarios para la prolongación del ferrocarril Central Norte hasta el punto de la frontera de Bolivia que se considere más conveniente; el segundo, que el gobierno de Bolivia se compromete a practicar, a su vez, los estudios técnicos necesarios para la prosecución de la vía férrea desde el punto de frontera hasta el que reuniera mayores ventajas en el interior de la República Boliviana; el tercero que los estudios serán practicados por comisiones mixtas a integrarse, en la sección Argentina, de dos ingenieros argentinos y uno boliviano, y en la de Bolivia, de dos ingenieros bolivianos y uno argentino y el sexto que la República Argentina se compromete a facilitar a la de Bolivia los recursos necesarios hasta un cincuenta por ciento (50%) de los gastos que pudiera demandar la construcción de la línea férrea en territorio del país limítrofe, y el reembolso de esa cantidad de dinero sería con un treinta por ciento del producto líquido del camino y con un veinte por ciento de la cantidad que el gobierno de Bolivia percibiera por los derechos aduaneros sobre las mercaderías que se introdujeran en su territorio por esa vía.

Estaba, pues, clara la intención política de concretar la conectividad y revertir el estado de cosas que se había generado luego de la guerra del Pacífico. La Argentina quería arrebatar a Chile la posición dominante que éste último había asumido respecto de Bolivia y para ello hasta estaba dispuesto a sufragar parte de los gastos que irrogara la obra en suelo boliviano.

III

El debate por la traza del tendido a Bolivia y su concreción en la segunda presidencia del General Roca

Los optimistas plazos previstos por la Convención no pudieron concretarse. La Comisión Mixta tardó varios años en constituirse y la labor encomendada irrogó, también, un tiempo largamente superior al previsto. En ese marco, la determinación de la traza disparó, en el escenario local, una ácida discusión entre jujeños y salteños, la que tiene lugar en sedes diversas. Una, obviamente, es el de la prensa escrita; otra, en el Congreso de la Nación, lo que motivó uno de los debates más memorables que registre el Senado y en el que descolló la actuación del senador jujeño, representante del partido Demócrata, Domingo Pérez, quien tuvo a la mano el dictamen técnico efectuado por la referida Comisión, la que constituida en 1896 trabajó en el terreno por espacio de tres años; informes que fueron presentados al entonces ministro de Obras Públicas, el mendocino Emilio Civit, por parte del ingeniero Schneidewind en nombre de la Dirección General de Vías de Comunicación el 25 de marzo de 1901 (y publicados en el Registro Nacional al año siguiente).

Salta defendía el tendido partiendo de su capital y yendo hacia el oeste, por la Quebrada del Toro hasta San Antonio de los Cobres y desde allí girar al norte, por las salinas, en paralelo a la actual ruta 40. Jujuy postuló salir de su capital por la ruta de la Quebrada de Humahuaca, tradicional vía de comunicación desde los tiempos incaicos; luego bajo la administración española y, más tarde, escenario de las luchas por las independencias. Se trataba, además, del sector más poblado y comercialmente más activo comparado con la opción salteña.

En verdad, la discusión sobre la traza había principiado mucho antes, luego de que en 1881 el Congreso nacional autorizara la construcción de la línea Tucumán-Salta-Jujuy; el señalado diputado Claros en su citada intervención de 1893 alude al tópico y la Convención ferrocarrilera encomienda a los ingenieros la determinación del tema. Todavía en 1901 hay correspondencia al

más alto nivel entre diplomáticos bolivianos y legisladores argentinos que se ocupan del tema y que se detallan en otro lugar¹¹.

Según se anticipó, la Comisión Técnica produjo dos enjundiosos informes que dan cuenta de un relevamiento circunstanciado de los lugares por los que debía plantearse el tendido; las características oro e hidrográficas del terreno; la situación de sus poblaciones; distancias; costos; ventajas comerciales y posibilidades del arte de la ingeniería para sortear las dificultades halladas (movimientos de tierra; túneles y, por ejemplo, en el caso de la traza jujeña, en la compleja zona conocida como “Volcán”, en donde las pendientes propuestas varían entre 27% y 60%, se propuso “la aplicación de la cremallera sobre una longitud de 9.575 mts. y del sistema mixto de tracción (Abt) de cremallera y simple adherencia”¹²). El dictamen concluyó: “partiendo de la Estación General Güemes como punto común, la traza por Humahuaca es más corta que la del Toro en un 27% real y en un 25% virtual. Este dato de hecho induce a consideraciones tan obvias como concluyentes, sobre cuál de las trazas es más conveniente a los intereses comerciales que las omito por innecesarias”¹³. Concretamente, el tramo jujeño importó 286 km contra 363,3 por el Toro y el presupuesto en \$ m/n supuso 17.949.388,25 contra 18.935.295,58.

El 26 de septiembre de 1901 entró al Senado de la Nación el proyecto de construcción del ferrocarril a Bolivia por la Quebrada de Humahuaca a cargo del legislador jujeño Cástulo Aparicio, el que fue tratado en enero del año siguiente por ambas cámaras.

Como se anticipó, el debate entre salteños y jujeños fue áspero. El senador Pérez, con el informe técnico en la mano, procuró, no obstante, ser contemporizador señalando los beneficios

¹¹Cfr Rabbi-Baldi Cabanillas, Renato/Díaz Gómez, Luciana, Ferrocarril y desarrollo. La proeza del tendido a Bolivia por la quebrada de Humahuaca, Astrea, Buenos Aires, 2018, pp. 31-43.

¹²Registro Nacional de la República Argentina, año 1902 (primer cuatrimestre), Segundo Informe del ingeniero Schneidewind, pág. 1106.

¹³Registro Nacional de la República Argentina, año 1902 (primer cuatrimestre), Segundo Informe del ingeniero Schneidewind, pág. 1110.

recíprocos de la obra. Tomo solo un párrafo del extenso debate: “a la provincia de Salta le conviene mucho más establecer su tráfico comercial por la línea de Humahuaca que por la del Toro. La zona (...) de mayor porvenir que tiene Salta, lo mismo que Jujuy, es la que se extiende en el valle de San Francisco. Es a esa [región] a la que calificó de la Habana de la República el General Roca, al ver los maravillosos productos que encierra. Esa es la zona del café, de la caña de azúcar, del tabaco, del arroz, del petróleo, del asfalto y donde principia a ensayarse el cultivo de la yerba mate; es allí donde funcionan los primeros ingenios de azúcar que se introdujeron al país, con capitales salteños; es en esa región donde se encuentran fincas de un gran porvenir (...) que solo esperan el ferrocarril, para que se establezcan grandes fábricas industriales y puedan transportar sus productos a los mercados de consumo; es allí donde están los ingenios de la Mendieta, San Pedro y Ledesma, produciendo cien mil bolsas de azúcar por año”. Y a partir de lo expuesto, añadió: “La línea a Orán empalma en Perico con el ferrocarril Central Norte; una vez en este punto, toda la riquísima y abundante producción del Valle de San Francisco, si ha de ir a Bolivia por el trazado de Humahuaca, tiene (...) 316 kilómetros. Veamos ahora por el Toro: de Perico a Güemes, (...) de Güemes a Salta, (...) de Salta a Cerrillos (...), de Cerrillos a La Quiaca (...) 461 kilómetros, es decir, un recorrido mayor de 145 kilómetros en contra de esta ruta”. Y agrega: “Igual cosa sucederá con los departamentos de Rivadavia y Anta, cuyos ganados tendrán fácil salida y más especialmente con Iruya y Santa Victoria, que cuentan con una zona minera de importancia. Estos departamentos quedan al este de la línea por Jujuy, lo que quiere decir que se hallan en contacto con ella, mientras que la del Toro les sería perfectamente inútil. Ahora, pasemos a la parte de la provincia que se halla al sur de Güemes, sobre la línea del Central Norte, que se halla ya construida y en explotación. Campo Santo, Metán, Rosario de la Frontera y Candelaria abarcan una gran zona poblada que produce mucho ganado y otros artículos susceptibles de ser exportados a Bolivia. Puestos estos productos en la estación de Güemes [...] ¿cuál ferrocarril tomaría para ir a Bolivia a vender sus mercaderías; el que le alarga la distancia en 77 kilómetros y le grava el flete en 4 pesos la tonelada o el otro que no presenta este estorbo esencialmente comercial? Pero sigamos adelante, aún al

departamento de Rosario de Lerma y por consiguiente a los valles calchaqués, que tienen su salida a aquel, la línea de Humahuaca no los perjudica, por el contrario les es beneficiosa”¹⁴. El senador, tras aludir a otros ejemplos, concluyó con una referencia más genérica: “seguramente ni las generaciones pasadas, ni las presentes sospecharían que estando Jujuy al norte de Salta, y Bolivia al norte de Jujuy, para ir a la vecina República hubiera quien pensara que hay necesidad de retroceder al sur”, y aprovechó para recordar que por la quebrada de Humahuaca se había establecido la línea de mensajerías y construido el telégrafo a Bolivia y era el camino habitual por quienes circulaban entre ambos países.

La tesis jujeña resultó vencedora por 16 votos a dos. Entre la mayoría, destacaron los aportes del salteño José Evaristo Uriburu, quien había suscrito como Presidente de la Nación el convenio de 1894 y que habiendo dejado la presidencia un año antes y representaba a la Capital Federal, y el de Bartolomé Mitre, representante de la Provincia de Buenos Aires, en cuyo honor la ciudad de Jujuy denominó a su regio teatro lírico. Enviado a la cámara baja, el proyecto fue aprobado sin dificultad y convertido en ley 4064 al publicarse en el Registro Nacional el 24 de enero de 1902.

La norma preveía, además, la construcción de la traza de Perico a Ledesma, con lo que comenzaba a concretarse el anticipo del senador Pérez de la conexión económico-comercial salto-jujeña por la zona del Ramal y su ulterior exportación a Bolivia por la vía de la Quebrada. Cuarenta años después el vínculo con Bolivia se verifica también por ese tendido al arribar el camino de fierro a Yacuiba. Entonces, el país del altiplano solo podía unir las sierras del este con las alturas del oeste a través del recorrido argentino por las provincias de Salta y Jujuy. Se cerró el círculo que había comenzado a recorrerse al firmar el convenio ferrocarrilero de 1894.

Como fue de esperar, la algarabía se apoderó de los jujeños: comerciantes; empresarios; políticos y pobladores de la quebrada se

¹⁴ Congreso de la Nación, Cámara de Senadores, 27ª Sesión de Prórroga del 18 de enero de 1902, págs. 851-853.

inflamaron de júbilo enviando altisonantes telegramas congratulatorios al Senador Pérez. El despegue económico parecía al alcance de la mano.

En ese contexto, interesa observar la velocidad con la se produce la concreción de la obra. El 18 de febrero de aquel 1902 se dicta el decreto por el que se dispone que la construcción de la línea será por empresa privada. A su vez, el 30 de abril el Presidente Roca firma el decreto por el que encomienda a la Dirección General de Vías de Comunicación la preparación del pliego pertinente. Seguidamente, el 15 de mayo otro decreto establece las bases para la licitación, la que se lleva a cabo el 1º de octubre. Se presentaron ocho propuestas, de la cuales, una quedó descalificada por no haber cumplido el requisito previo del depósito de garantía que exigía el Pliego de Condiciones. Las siete ofertas restantes fueron ordenadas en forma decreciente según su importe total por la Dirección General de Vías de Comunicación. Bajo ese marco y apreciando los principios que regían a la licitación pública, entre ellos, que la propuesta más baja debía considerarse la más conveniente siempre que ella se ajustara en un todo a las condiciones establecidas y que el proponente tuviera la suficiencia profesional y económica que la naturaleza e importancia de la obra requirieran; el Presidente Roca, en acuerdo con la totalidad de los ministros de su gabinete -lo que da cuenta de la trascendencia dada a la obra- por decreto de fecha 14 de noviembre de 1902 aceptó la propuesta presentada por Luis Stremiz y Cía., empresario de origen francés y que contó con el concurso de capitales nacionales privados¹⁵.

Las obras se iniciaron dentro del plazo estipulado, menos de dos meses después de adjudicada, a través de un solemne acto llevado a cabo en la ciudad de Jujuy el 6 de enero de 1903, el que contó con la presencia de autoridades bolivianas y de algunos de los principales actores de este proceso, como los mencionados Cív

¹⁵Registro Nacional de la República Argentina, año 1902 (tercer cuatrimestre), Decreto del Presidente Julio A. Roca de fecha 14 de noviembre de 1902, págs. 691-693. Los ministros que suscribieron el acuerdo fueron: Emilio Cívít (Ministro de Obras Públicas), Joaquín V. González (Ministro del Interior), Luis María Drago (Ministro de Relaciones Exteriores y Culto), Marco Avellaneda (Ministro de Hacienda), Juan Ramón Fernández (Ministro de Justicia e Instrucción Pública), Onofre Betbeder (Ministro de Marina) y Pablo Riccheri (Ministro de Guerra).

y Pérez. También acudió el entonces joven ministro de gobierno de la Provincia de Salta, Robustiano Patrón Costas, quien retomando las palabras de Pérez, ya citadas, expresó: “Ante la magnitud de la obra, ante la grandeza de sus benéficos resultados, desaparecen los mezquinos intereses locales, y si Salta un día miró con interés y simpatía el trazado del ferrocarril a Bolivia por la quebrada del Toro, viene hoy con su corazón argentino, con su corazón patriota, puesto siempre al servicio de los ideales de libertad y de progreso, a adherir a estas fiestas que no celebran ni el triunfo de Jujuy ni el triunfo de Salta, sino el triunfo de la obra de civilización y de progreso, que beneficiará por igual a las provincias del norte”.

El ritmo de trabajo fue febril en el marco de las obvias limitaciones técnicas de la época: las labores se hicieron a pico y pala, empleando carretillas, mulas y dinamita para efectuar los cortes exigidos por la traza. Una cincuentena de placas de la época, que obran en el archivo de mi familia, dan cuenta de esta singular proeza. A julio de 1905 el tendido arriba al complejo nudo del Volcán, donde se establecen talleres de importancia para hacer frente a las exigencias de la pendiente allí ubicada. Se completan, pues, los primeros 38 kilómetros y, por lejos, la parte más delicada de realizar. El 9 de febrero de 1906, las obras arriban a Humahuaca, cumpliéndose el tercer tramo previsto en la licitación, lo que hace un total de 125 kilómetros. Humahuaca es el núcleo urbano más importante de la quebrada, a la que da su nombre y allí se ubica una infraestructura en talleres también de relevancia. Finalmente, casi dos años después, el 20 de diciembre de 1907, una locomotora portando las banderas argentinas y bolivianas arriba a La Quiaca. El diario “La Nación” de Buenos Aires se hace eco, apenas dos días después, el 1° de enero de 1908, en una extensa nota del acontecimiento, lo que revela su trascendencia.

IV

Ocaso y prospectiva del tendido ferroviario argentino-boliviano y apostilla sobre las comunicaciones ferroviarias en nuestro país

Arribada la línea a La Quiaca, restaba cumplimentar los términos de la Convención de 1894 por la que nuestro país se comprometía a financiar parte de los trabajos del lado boliviano. Solo de este modo quedaba satisfecho el objetivo de la conexión entre ambos países. A tal fin, se suscribieron varios acuerdos. El del 11 de diciembre de 1902 (sancionado por ley 4.183), poco antes del inicio de las obras, estipuló, en lo esencial, que (1) “aprobados los estudios técnicos definitivos el gobierno argentino procederá administrativamente o por empresa particular a la prolongación del ferrocarril Central Norte desde La Quiaca hasta Tupiza (punto recomendado por la Comisión Mixta) (...) en cuya construcción el gobierno boliviano no tendrá que hacer ningún desembolso inmediato; (2) el gobierno de Bolivia podrá en cualquier tiempo, adquirir la propiedad de la sección de la línea que corre por territorio boliviano, pagando el valor de su costo; pero hasta tanto ese valor no sea reintegrado, el gobierno argentino tendrá la administración y manejo de la línea en las mismas condiciones que corresponderían a una empresa privada, sin perjuicio de los derechos inherentes a la soberanía de Bolivia”. A su turno, el del 18 de mayo de 1907 (ley 5.085) disponía que nuestro país llamará dentro de ese año a licitación para la construcción del tramo bajo análisis

Empero, nada de ello sucedió y los convenios suscritos debieron finalmente denunciarse a través de un acuerdo binacional del 17 de junio de 1913. La política geoestratégica diseñada en los noventa en todo caso se retrasaba y nuestro país deshonraba acuerdos previamente pactados.

Ezequiel Ramos Mejía, ministro de Obras Públicas del presidente Quintana, en respuesta a la misiva del senador Pérez, justifica la decisión: no se había incluido en el presupuesto del año 1908 la construcción del tramo boliviano con los fondos de la venta

del ferrocarril Andino porque dicho capital “debía ser destinado a la construcción de las líneas de que dependían la vida y el desenvolvimiento de varias provincias argentinas que urgía sacar de la miseria, por lo que no se podía sacrificar a estados como San Juan, La Rioja y Catamarca en aras de una nación extranjera, por grande que sea el interés que inspiraba el país vecino y por mucho que sea el beneficio que habrían de encontrar en la prolongación a Tupiza otras provincias argentinas”¹⁶. Pérez falleció en 1910 sin ver concluido su gran anhelo. Este recién se concretó el 6 de agosto de 1925, a costa de Bolivia, que contrató al efecto a la empresa “Ulen Corporation of New York”.

La conectividad argentino-boliviana (que llegó a unir La Paz con Buenos Aires y las conexiones que de allí se derivan) se discontinuó el 10 de marzo de 1993 cuando partió desde La Quiaca el último tren con destino a Jujuy y al sur. No cabe al objeto de este papel examinar el retraso (tecnológico y, por ende, de servicios) paulatino y progresivo del servicio ferroviario en nuestro país que desencadenó la virtual desafectación de más del 60 % de su tendido. Se trató de un proceso extenso, que probablemente hunde sus raíces en la crisis del año 30 y que no solamente afectó a nuestro país. Empero, es seguro que el traumático cierre del servicio (que no tiene analogía en los otros países del mundo y, mucho menos, entre el lote de los primeros con los que Argentina se ubicó en la década del cuarenta) generó consecuencias económico-sociales aun más perversas que las que formalmente se procuró enmendar.

En la actualidad, empero, existen algunos signos que enlazan con aquel optimismo de principios del siglo XX. El ferrocarril Belgrano Cargas está recuperando su tendido en ciertos lugares. Doy dos ejemplos: es muy incipiente en la histórica traza aquí referida (Volcán-Tumbaya está ya casi concluido en el medio de una algarabía contagiosa) y es más ostensible en el denominado “ramal cerealero” que une la salteña localidad de Pichanal (con posibilidad de ir 160 kilómetros hacia Salvador Mazza-Pocitos,

¹⁶ “Ferrocarril a Bolivia. La acción del Senador Nacional Don Domingo T. Pérez para la realización de esta obra y el trazado de la vía por Humahuaca. Antecedentes Legislativos y de otro orden”, Compañía Sud-Americana de Billeto de Banco, Buenos Aires, 1908,págs. 162-163.

reunificando entonces las dos vías de comunicación otrora enlazadas) con el puerto de Rosario. Se trata de 1852 kilómetros que atraviesan las provincias de Salta, un sector de Tucumán y otro de Santiago del Estero; Chaco y Santa Fe, de los cuales 660 han sido renovados; 452 se están renovando; 80 se hallan en licitación y 660 en proyecto.

Conviene, al respecto, retener ciertos datos: mientras la distancia promedio de la provincia de Córdoba con los puertos de salida de sus productos es de 320 kilómetros; la de Buenos Aires es de 250 y la de Santa Fe de 200. Por el contrario, la que existe con las provincias del NOA es de 790 kilómetros, es decir, unas tres veces más. La incidencia del costo de transporte en sus bienes resulta, pues, decisiva, emergiendo el ferroviario como una alternativa claramente superadora de la hoy casi unívoca (y de tantos puntos de vista, nociva) del transporte automotor.

Obsérvese que en 2016 menos del 10% de la campaña de grano correspondiente al período 2016-2017 empleó el ferrocarril (según datos de IREAL), cuando la proporción en los países desarrollados, tal y como informa la Federación de Entidades Empresarias de Autotransporte de Cargas, es del 50% contra el 40% que se transporta por caminos y el 10% restante que emplea la vía marítima. A partir de 2018 se produjeron algunas modificaciones: la línea Urquiza transportó 24.355 tn, un 9% más que el año anterior en tanto que la línea San Martín experimentó un aumento superior: 1.607.715, tn, lo que se traduce en un 56% más que en aquel año. Regreso ahora al Belgrano Cargas: el trayecto antes descrito del “ramal cerealero” (en rigor, desde algo más al sur de Salta, Joaquín V. González hasta Timbues, poco antes de Rosario, esto es, 1180 km., era cubierto en 2015 a muy baja velocidad y escasa confiabilidad, por lo que irrogaba 18 días el trayecto; en 2018 bajó a 8 y se prevé para el año próximo que se alcanza en cuarenta y ocho horas. El aumento del transporte de cargas, en los mismos tres años, fue notable: pasó de 411.324 tn; a 883.176, previéndose 1.600.000 para el próximo año. A fines de 2018 (el 20/11/18) se experimentó el traslado de mercancías con un convoy compuesto por 75 vagones que transportaron 3.120 toneladas, el equivalente a lo que realizan 100 camiones: con 100

vagones (se prevé la adquisición de 3.500) y vías renovadas, se calcula transportar 6000 tn.de modo de ir reemplazando parcialmente a un transporte como el de los camiones que se exhibe insuficiente; oneroso y que circula deteriorando las rutas nacionales y provinciales; contaminando el medio ambiente y con prebendas gremiales de dudosa legalidad.

He querido traer a la reflexión de este honorable foro un episodio de la dilatada y relevante empresa de planteamiento y desarrollo de las comunicaciones ferroviarias. Su legado es de enorme importancia social; política y económica. Quieran nuestros dirigentes recuperarlos.