

# REDES FERROVIARIAS Y REDEFINICION DE NUEVOS TERRITORIOS EN EL ORDEN MUNDIAL DE FINES DEL SIGLO XIX.

Silvia Beatriz Grippo \*

## Introducción

Durante la segunda mitad del siglo XIX se difunden por todo el mundo innovaciones tecnológicas que revolucionan los transportes terrestres y marítimos. El ferrocarril y la navegación a vapor provocan la drástica rebaja de los fletes. En contraste con las formas tradicionales del tráfico terrestre en caminos de carretas y caminos de correo, el comienzo de las construcciones ferroviarias constituye una verdadera revolución geográfico-humana. Esto permite, junto con el avance de las comunicaciones, la ocupación de vastos territorios abiertos en América, Oceanía y Africa, la incorporación al sistema productivo de recursos ociosos, la expansión de las fronteras de producción y la modificación de las mismas fronteras; induce el movimiento de capitales desde los centros industriales hacia regiones periféricas y promueve migraciones masivas de población.

En extensas regiones del mundo los ferrocarriles fueron un instrumento decisivo en la creación de los más importantes modelos de organización espacial de la geografía humana. Esta generalización se aplica en alguna medida donde quiera que existan vías de ferrocarril, en menor medida donde fueron sobreimpuestos en áreas ya completamente desarrolladas, en mayor medida donde la actividad comercial procedió concomitantemente con la evolución de la era del riel y más especialmente en los extensos espacios donde el ferrocarril fue un verdadero instrumento de la colonización en el siglo XIX.

Si bien es cierto que los ferrocarriles son fenómenos de interés geográfico fundamental y que se ha hecho un progreso considerable en la temática, aún está lejos de ser satisfactoria la comprensión de las inherentes implicaciones geográficas de sus características tecnológicas y de su disposición espacial.

Es probable que la aplicación de ciertos modelos teóricos contribuya a nuestra comprensión de tales sistemas espaciales. El trabajo de D.W.Meinig: "*A comparative historical geography of two railnets: Columbia Basin and South Australia*", incorpora una dimensión adicional a la búsqueda por enfocar el carácter genético comparado de dos redes ferroviarias. El tema básico -dice- es simplemente que ninguna red ferroviaria de real complejidad puede ser adecuadamente comprendida separada de los procesos de su formación (Meinig, 1962).

La siguiente comparación histórica de una de las redes ferroviarias más importantes de Argentina, la del suroeste de la región pampeana, con las estudiadas por Meinig, intenta contribuir a esclarecer la importancia de las primeras construcciones ferroviarias en la organización espacial de muchas regiones del mundo y los resultados de las diferentes formas del control y dirección de la construcción de las redes, así como a comprender los procesos de formación territorial en el contexto del nuevo orden mundial que se impone a fines del siglo XIX.

---

\* Profesora Adjunta. Departamento de Geografía. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. Argentina.

El período 1870-1900 registra un aumento muy importante en la extensión de líneas ferroviarias en todo el mundo, posible en la medida que Gran Bretaña alcanza un mayor grado de saturación.

Una específica comparación entre estas tres redes, pareció particularmente atractiva porque pese a que se localizan en puntos extremos del globo, muy distantes entre sí, tienen importantes características en común. Las tres se desarrollaron sobre territorios recién abiertos a la colonización, se realizaron casi exactamente durante la misma época, se diseñaron para servir al mismo tipo de región de producción, y su función principal fue vincular distritos agrícolas con puertos fluviales o marítimos con el fin de facilitar la circulación de granos de exportación.

### **Redes ferroviarias y redefinición de territorios:**

A primera vista la red de la Cuenca de Columbia en el noroeste de Estados Unidos parece estar caracterizada por una dominante orientación este-oeste trazando varias líneas troncales que conectan un vigoroso centro, Spokane, con los principales puertos del Pacífico y una variada densidad de ramales agrícolas unidos al sistema general. Sin embargo, la investigación histórica revela la complejidad del desarrollo que subyace en todos sus rasgos. Como en otras regiones, en la etapa inicial los ferrocarriles no son ni un instrumento pionero ni fundamental en la reorganización de la geografía regional, sino sólo progresos internos dentro de un sistema de transporte ya establecido. Cuando la excelencia de las tierras agrícolas aumenta rápidamente el ritmo y la escala de la colonización, se pone en evidencia la incomodidad del sistema. A partir de 1880 los beneficios que se recogen por el tráfico en constante aumento incitan a distintas compañías ferroviarias privadas a construir líneas troncales y ramales para conectar los distritos graneros de la cuenca con el litoral pacífico y con las líneas del este norteamericano. Como consecuencia de la expansión desregulada por las corporaciones privadas, la situación termina en una frenética construcción competitiva dentro de las principales zonas trigueras. El resultado se observa en la gran cantidad de empalmes portuarios e interurbanos duplicados, la abundancia de servicio competitivo suministrado por diferentes puertos y centros de abastecimiento, la uniformidad de la trocha, la interrupción y alteración de los “hinterlands” de tráfico local y las orientaciones portuarias.

Superficialmente, la red ferroviaria de Australia del Sur presenta una fuerte orientación norte-sur rígidamente enfocada hacia Adelaida, el principal puerto y la única metrópolis del estado, con enlaces menores este-oeste hacia los puertos más pequeños y conexiones interregionales hacia Melbourne, Sidney, Perth y Alice Springs. Un examen histórico pone al descubierto que los complejos desarrollos, que están lejos de autoevidenciarse, son la base de este modelo actual, a pesar de que la totalidad del sistema se desarrolló bajo el centralizado control gubernamental. Como en la Cuenca de Columbia, mucho antes del advenimiento de los ferrocarriles agrícolas existía un sistema de transporte al servicio de los distritos laneros y de las minas cupríferas de la región.

Hacia 1880 los progresos de la agricultura dan origen a las primeras consideraciones de líneas puramente agrícolas. Con esto se suscitan las primeras controversias sobre estrategia ferroviaria y las decisiones que se logran tienen una poderosa influencia sobre toda la red subsecuente.

Los resultados del carácter monopolítico gubernamental de las construcciones ferroviarias se observan en la ausencia de duplicaciones y alternativas de líneas y de servicios ferroviarios y portuarios, en la estabilidad de los “hinterlands” y en la diferencia de trochas de las líneas, cada una protegida en su área de la competencia de otras.

En la Argentina, casi toda la red ferroviaria se estableció en el período 1880-1916, recurriendo el Estado a la inversión externa, y en particular a la británica, para llevar a cabo sus propios proyectos. En recompensa se acordaron considerables concesiones tales como la importación libre de todo el material de construcción y ferroviario, garantías de altos beneficios sobre la inversión por varios años, y principalmente, el otorgamiento de tierras rurales y urbanas a ambos lados de las líneas proyectadas que los inversores podían usar y desarrollar gratuitamente. El año 80 marca un hito entre el período anterior de promoción y desarrollo inicial de los ferrocarriles y la etapa siguiente, de gran auge de las actividades económicas y financieras ligadas al movimiento ferroviario.

En el trabajo realizado, del cual se presenta un resumido informe, se puso énfasis en dilucidar como se realizaron las construcciones ferroviarias en el suroeste de la pampa argentina y si estas construcciones fueron proyectos que apuntaron principalmente a:

- facilitar el transporte masivo de productos agrícolas fuera del área (inducido por los requerimientos de una economía de mercado) o,
- incrementar el rédito del capital a través de la construcción ferroviaria, la venta de tierras y las ganancias por la gran capacidad de transporte (impacto regional de las compañías extranjeras buscando beneficio económico) o,
- suministrar una infraestructura de tráfico para suplir la falta de transporte entre dos puntos (un aspecto de la función espacial) o,
- incorporar tierras nuevas para la colonización y crear las condiciones requeridas localmente para sitios industriales (un aspecto mucho más integral de la estructura espacial).

Un mapa de la distribución espacial de la red ferroviaria argentina nos muestra que Buenos Aires es inequívocamente la placa giratoria de la red. Rosario (al norte), Córdoba (al oeste) y Bahía Blanca (al sur) son nodos más lejanos que suministran una red de enlaces entre las líneas principales y las regiones periféricas. A diferencia de otras regiones del mundo, especialmente europeas, donde las construcciones ferroviarias fueron promovidas por una demanda preexistente de capacidades de transporte entre centros urbanos, en el suroeste pampeano el colono siguió el camino abierto por el riel. Salvo algunos pequeños poblados (avanzadas de frontera) difícilmente había ciudades o pueblos rurales esperando ser conectados por el ferrocarril. La expansión de la población y la urbanización siguieron como una consecuencia, propagándose desde los centros de tráfico ya establecidos.

El año 1880 marca la finalización de la Campaña al Desierto. La aptitud mucho antes descubierta, del suroeste pampeano para el cultivo de trigo, indujo al Gran Sud, que controlaba los transportes del sur de la provincia de Buenos Aires, a buscar sitio para un puerto cerealero de gran capacidad. La compañía, de capitales británicos, construye en 1885 el puerto de Ingeniero White en la zona de Bahía Blanca donde se abre una amplia ría, profunda y bien protegida. A él se agregan luego los de otras compañías británicas: Puerto Galván (1902), Puerto Cuatros (1903) y Puerto Belgrano (1906) de una sociedad francesa, todos como puertos exclusivamente cerealeros, excepto Puerto Cuatros, utilizado para embarques de carnes. Hacia fines de siglo convergen hacia Bahía Blanca una serie de líneas que van bosquejando la configuración radial en el trazado de la red y que se internan hacia el “hinterland” con zonas productoras a veces muy alejadas de la costa.

La producción de trigo se difunde en la región con notable rapidez después de 1890. Bahía Blanca, que no había exportado trigo hasta entonces, en 1905 manipula una cuarta parte de las exportaciones totales de la Nación. La población, insignificante antes de 1880, aumenta tan rápidamente que la convierte en una próspera ciudad antes de la

primera guerra mundial. En dos décadas la región se cubre por una densa red de vías. Las propias compañías ferroviarias son las que se ocupan del poblamiento de esos espacios, conquistados pero vacíos. Su participación es en general indirecta, a través de empresarios de colonización. Las colonias permiten el poblamiento sobre márgenes ya secos del suroeste pampeano.

Antes de 1914, el FC Sud controla toda la región y consigue el monopolio de las conexiones terrestres con la patagonia septentrional. La única excepción es el ferrocarril francés Rosario-Puerto Belgrano, único enlace transversal en la Argentina, que corta todas las líneas británicas.

Cuando se analiza el tema con mayor detalle se observa que la construcción de la red fue mucho más compleja de lo que aparenta a primera vista. La “fiebre ferroviaria” dio lugar a proyectos asombrosos y también a la multiplicación de las concesiones, en gran parte garantizadas por el estado. Tal seguridad indujo a las compañías a multiplicar líneas competitivas, a veces paralelas, y disputarse la clientela potencial de los productores. Los ramales se multiplicaron de modo que no dejaron ninguna explotación agrícola a más de veinte kilómetros de una estación pero se hicieron menos densos en las áreas predominantemente pastoriles o de agricultura marginal. Esa política de ampliación se llevó adelante en perjuicio del propio funcionamiento de redes demasiado extensas, mal equipadas o dotadas de un material obsoleto que no se renovaba. La competencia se decantó a principios del siglo XX cuando el FC Sud compra o adquiere el control de las otras empresas. La red presentaba ya una orientación fuertemente radial. Bahía Blanca polarizaba cinco líneas principales, todas ellas relacionadas directamente con los muelles, los depósitos portuarios y los elevadores de granos. Tres de esas líneas la conectaban con el litoral fluvial (Buenos Aires y Rosario), una con el interior (Santa Rosa) y otra con el norte patagónico (Neuquén y Río Negro). Todo el sistema se basaba en el equipamiento portuario que es el que debía asegurar la totalidad de los intercambios externos.

El transporte masivo y relativamente rápido de mercaderías a granel y fraccionadas acercó el área a los principales mercados del país y de ultramar.

Las capacidades de transporte y almacenamiento creadas por el ferrocarril constituyeron tanto una necesidad como un requerimiento suficiente para el desarrollo interior que estaba aún casi inhabitado. El rol del ferrocarril se expresa claramente en la organización del espacio regional y urbano (con marcada notoriedad en la ciudad principal: Bahía Blanca) redefiniendo territorios y funciones.

### **Conclusiones:**

La gran diferencia que afecta a estas redes ferroviarias es clara y los resultados más evidentes ya han sido subrayados. La existencia de corporaciones privadas competitivas desreguladas en la Cuenca de Columbia, del monopolio del gobierno en Australia del Sur y de corporaciones privadas controladas por el Estado en el suroeste pampeano, han influido tanto en la génesis como en el carácter genérico de los tres modelos.

Las semejanzas son menos manifiestas pero no menos importantes. Es obvio que el desarrollo de las redes estuvo íntimamente relacionado con los procesos y progresos de la colonización agrícola, pero algunos resultados de esa característica son de destacar:

- El ritmo general de la expansión apenas fue afectado por las diferencias en el control y dirección de las redes. Gobiernos y corporaciones privadas respondieron rápidamente a las necesidades de los agricultores, aunque unos se movieron por presiones políticas y un concepto de obligación de servicio público, y otras por el atractivo de las ganancias y el temor de los rivales.

-En ninguna se pudo emprender una estrategia global de la construcción diseñada para brindar el modelo más eficiente de servicio a la totalidad de la región. Los programas generales tenían que ser revisados continuamente.

-Gobierno y corporaciones tenían que sopesar de igual modo muchos factores en la elección de rutas y sus decisiones son inexplicables muy a menudo sin una íntima comprensión del particular contexto contemporáneo.

-Las comunidades locales ejercieron una influencia considerable en las localizaciones de las rutas, aunque en distinto grado y por medios totalmente diferentes.

La principal conclusión general es una que debería ser un axioma geográfico pero que necesita ser constantemente resubrayado: que los modelos areales raramente son tan simples como parecen y separar el modelo del proceso es una incitación al error.

El marco básico de la red puede ser explicado solamente por los procesos que lo crearon.

Tal investigación histórica revelará que la mayor parte de la “lógica” que parece evidente en los modelos actuales fueron en realidad creados por los ferrocarriles y que la red fue tanto una causa como un resultado del complejo actual de pueblos, ciudades, industrias y orientaciones de tráfico. Todo el proceso fue sumamente dinámico. No sólo fue diferente el contexto geográfico en el pasado, fue un contexto en cambio por la evolución de la red en en sí misma.

En síntesis, si queremos entender sus resultados, debemos comprender sus perspectivas geográficas. Y esto no es sólo una tarea necesaria sino que puede ser una tarea estimulante, ya que los estrategas ferroviarios, así fuesen servidores de las corporaciones o de gobiernos, eran “geógrafos practicantes” pensando consciencientemente en términos espaciales y tratando consciencientemente las potencialidades, variaciones y cualidades regionales (Meinig, 1962).

### **Bibliografía**

**Coleman**, Arturo H. : “*Mi vida de ferroviario inglés en Bahía Blanca, 1887-1948*”, Bahía Blanca, Talleres gráficos Panzini, 1952.

**Ferrer**, Aldo: “*Historia de la Globalización*”, Buenos Aires, F.C.E., 1996

**Gaignard**, Romain: “*La pampa argentina*”, Buenos Aires, Ed. Solar, 1989.

**Meinig**, D.W. “*A comparative Historical Geography of two railnets: Columbia Basin and South Australia*”, Syracuse University, 1962.

**Pachner**, Heinrich: “*Railway construction in phases of transport development in Argentina and Venezuela*”, en *Applied Geography and development*, Vol. 45/46, Tubingen, Alemania, 1995, 37-54.

**Rogind**, William: “*Historia del Ferrocarril del Sud. 1861/1936*”, Buenos Aires, F.C. Sud, 1937.

**Zalduendo**, Eduardo A.: “*Libras y rieles*”, Buenos Aires, Ed. El Coloquio, 1975.



La Plata

Plano Primitivo

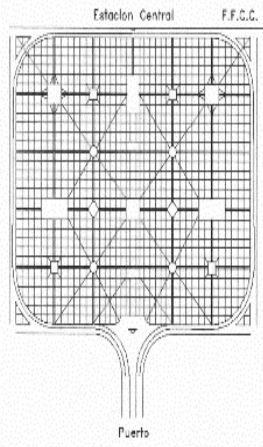


Figura 5

La Plata

Plano Fundacional actualizado

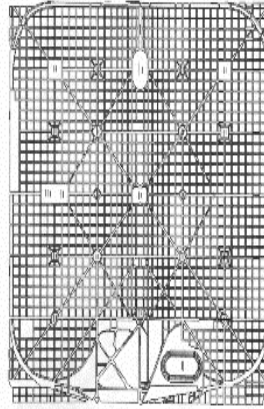


Figura 6