This is a reproduction of a library book that was digitized by Google as part of an ongoing effort to preserve the information in books and make it universally accessible.

Google™ books

https://books.google.com

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

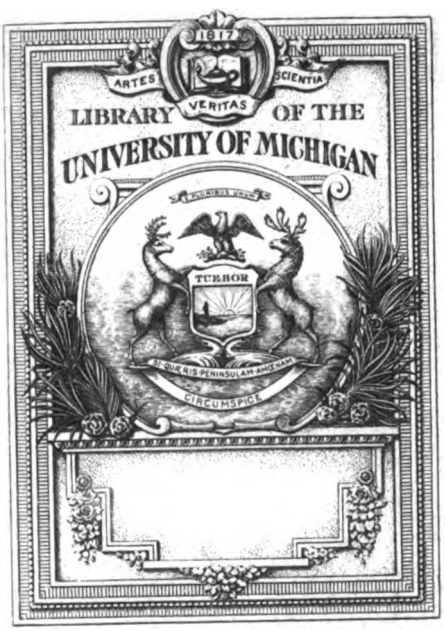
+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

B 1,036,026

Digitized by Google



RECEIVED IN EXCHANGE
FROM
Biblioteca National
Buenos Aires

Digitized by Google

HE
2910
.S9
R7

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

HISTORIA DEL FERROCARRIL SUD

1861 - 1936

Digitized by Google

Digitized by Google

HISTORIA DEL FERROCARRIL SUD

OBSEQUIO
del F. C. Sud y Oeste
GERENCIA

ORDENADA Y ESCRITA
POR
WILLIAM RÖGIND

1937

Digitized by Google

HE
2910
.S9
R7

Digitized by Google

HISTORIA DEL FERROCARRIL SUD

Digitized by Google

Es propiedad.
Queda hecho el depósito
que marca la Ley.

Digitized by Google

PROLOGO

LA Historia del Ferrocarril del Sud, que ofrecemos al lector, y que es también, de cierta manera, una parte importante de nuestra historia nacional, fué publicada en capítulos en el magazine oficial de la Empresa — «Revista del Ferrocarril Sud».

Su autor, el señor William Rögind, fallecido el 10 de Abril de 1935, no alcanzó a gustar la satisfacción que tanto ambicionaba: ver su obra editada en libro por generosa disposición de las autoridades del Ferrocarril del Sud, empresa a la que sirviera durante largos años con encomiables méritos y rendido afecto.

Esta lamentable circunstancia de su fallecimiento, acaecido en momentos en que la obra se ajustaba y se vertebraba para asumir la responsabilidad de un libro de consulta, explica la razón de un prólogo de carácter personal.

Quien estas líneas escribe cooperó, en un plano secundario y accesorio, en esa posterior labor de ordenación y ajuste, y al desaparecer el señor William Rögind debió afrontar la tarea de estructurar la obra, con el respeto que le inspiraba su autor y el anhelo de responder a la confianza que le dispensaran las autoridades máximas del Ferrocarril del Sud, interesadas, como es presumible, en conservar un documento verídico de su propia existencia, un registro de su ya larga vida entroncada, de manera irrefutable y sólida, en la evolución progresista del país.

Se explica así, por esa identificación misma, que la presente Historia del Ferrocarril Sud sea a la vez, como hemos dicho, en muchos de sus aspectos, la historia fragmentaria de la República Argentina. No podía ocurrir de otro modo. El riel que se tendía en el desierto era el signo del progreso, de la conquista civilizadora; tras él llegaba el núcleo poblador, surgía la vida social, se iniciaba el noble trabajo de la tierra, se dibujaban en el embrión confuso del primer esfuerzo las líneas firmes de las futuras ciudades y el pujante retoñar de este gran país, independiente y digno.

El Ferrocarril Sud semejaba la antorcha llevada con titánico empuje por las desoladas pampas para iluminar los albores de un pueblo esforzado y feliz, que llegaba, por obra de sus hijos, a ocupar un lugar de vanguardia en el concierto de las grandes naciones.

Por eso resultaba tarea difícil escribir y ordenar una historia escueta y descarnada del Ferrocarril Sud exclusivamente, ya que los hechos y acontecimientos de su vida eran los mismos acontecimientos del país.

La empresa ferroviaria que mencionamos sufrió idénticos vaivenes, tribulaciones y luchas que soportara la Nación en su carrera ascensional hacia la meta civilizadora.

Separar una cosa de la otra equivalía a una tarea quirúrgica de imposible realización. Además, ya sabemos que la mitad de un hecho no prueba lo mismo que la integridad del hecho; quizá prueba lo contrario. Y aquí se quería hacer un proceso lógico de acontecimientos dentro de su medio y de

Digitized by Google

su clima. Se ha logrado, sin duda, aun a costa de la unidad estricta que no era de rigor perseguir y que además no interesaba. Con las fallas inevitables en obra de tanta magnitud y a pesar de la sencillez primaria de su estilo, esta Historia, que se ofrece al lector y al estudioso sin aliños prolijos ni retoques de efecto, constituye una magnífica narración de hechos auténticos que conservan su sabor específico y su continente mostrenco. Se verá cómo la esplendente realidad de hoy fué alcanzada a costa de grandes sacrificios, de lucha armada con las rudas potencias de la realidad, a veces con las desatadas por los hombres y otras por la Naturaleza.

Que de todo esto hubo en el desarrollo vital de una gran empresa de transportes que se iniciaba, precisamente, en el período gestativo de un país llamado a grandes destinos. Al destacar esta virtud, complace a mi corazón evocar la figura del amigo desaparecido, el señor William Rögind, a cuya paciencia erudita se debe íntegramente la obra. Era el señor Rögind uno de esos hombres constituídos por imperativos del temperamento, para la labor histórica. Sabía escudriñar, alinear, separar documentos, desde la noticia diaria perdida en las columnas de un periódido, hasta el infolio de apariencia innocua. Todo lo ordenaba, lo deducía, lo incorporaba a su archivo realmente magnífico. Su lápiz acusaba tanta eficacia como su pluma; escribía y dibujaba aplicando a sus tareas propósitos más vastos que los de una simple demostración. Si confeccionaba un diagrama lo hacía con un alto espíritu de contraste, de referencia, buscando siempre ser ilustrativo y didáctico.

Se desvivía por fijar los orígenes de un hecho cualquiera, por la exactitud de una fecha vinculada a un acontecimiento auténtico. Y así le fué posible escribir, luchando con un idioma que no dominaba, esta «Historia del Ferrocarril Sud», que constituyó, quizá, el gran amor de su vida. El destino no quiso que asistiera a su aparición, le negó la dulce fruición de contemplar su obra en libro, pero no podrá impedir que la labor terminada escude su memoria de manera perdurable.

Por su parte, la empresa del Ferrocarril Sud, al editarla, enriquece con un aporte de alto significado el patrimonio bibliográfico del país.

HÉCTOR OLIVERA LAVIÉ
1937

■

Digitized by Google

INTRODUCCION

HACE poco más de medio siglo, inseguros todavía los cimientos que el General Mitre colocara en Pavón para levantar el edificio de la unidad nacional, la instalación y explotación de una empresa ferroviaria no ofrecía, por cierto, perspectivas seductoras en su faz económica. La integridad nacional era solamente un deseo colectivo, contradictorio con las aspiraciones particulares de los últimos caudillos, afectos a las terribles y demoledoras guerras de montoneras; la unidad política era así, frágil e insegura. Por otra parte, el territorio de lo que es hoy la Provincia de Buenos Aires, en las tres cuartas partes de su extensión, estaba todavía bajo el dominio de los indios, que frecuentemente se lanzaban en malón sobre los lugares poblados en son de guerra y exterminio, arrasando todo vestigio de civilización; ir hacia el Sud era pues, arriesgado y hasta temerario.

Hoy, cuando el riel ha llevado hasta los más apartados rincones del territorio la vibración del telégrafo y el silbato de la locomotora, que constituyen la expresión más poderosa y efectiva del progreso de un país, si echamos una mirada retrospectiva hacia el origen de nuestros caminos de hierro, tendremos que inclinarnos ante la evidencia de aquel esfuerzo enorme, que arrancaba a la barbarie una de las más ricas y hermosas zonas de nuestra tierra.

El desierto fué arrancado a las garras del indio por los ejércitos de la Nación; pero su conquista no se completaba solamente con el hecho de expulsar a sus ocupantes legendarios. Era necesario penetrar lentamente en su territorio sembrando pueblos, chacras y ganado. Muchos factores intervienen en esta segunda conquista, más lenta, pero más segura y eficaz. El primero de esos factores, el esencial, es la comunicación fácil y cómoda. Cuando se puede viajar sin riesgos ni tropiezos, es posible radicarse lejos de los grandes centros poblados, constituir la vivienda y labrar el propio porvenir.

El país debe la primera conquista del desierto, la que se paga con sangre de sus hijos a su solo esfuerzo; la segunda, más definitiva y sólida, la que se paga con oro, al capital inglés, que tendió en la llanura sin límites la red de acero de sus ferrocarriles, llevando a todas partes, con el trepidar de la locomotora, la agitación febril del trabajo y del progreso.

Esta segunda conquista se llevó adelante contra toda razón, hecho y esperanza. No la detuvieron las luchas intestinas; no la paralizó la guerra que arrancó el último tirano de la América española, no la conmovieron las tragedias económicas del estado, sacudido en sus bases más profundas por la rebelión violenta de sus hijos. Todos los terrores, todas las presunciones funestas, todos los peligros, cedieron su lugar al impulso soberano del progreso y a pesar de todo y contra todo, el riel siguió extendiendo su fecunda telaraña colonizadora.

El capital inglés fué más previsor que nuestros grandes hombres. El General Mitre pensó que era necesario un siglo para conquistar el desierto; poco tiempo después pudo comprobar que el riel lo conquistaba en breves años. Es que los países nuevos, cuando se organizan establemente, no marchan al ritmo de las caducas organizaciones sociales europeas, sino que llevan en su espíritu propulsor el empuje de la savia fresca y sana, que los conduce adelante por propia gravitación.

La previsión inglesa fué pués, exacta y acertada, y su convencimiento la llevó a realizar esfuerzos estupendos, como el que significó la construcción de la línea al Neuquén, terminada en dos años de trabajos intensos, constantes y tenaces.

De una de estas empresas progresistas — justamente de la realizadora de ese milagro de rapidez, que la llevó a merecer el calificativo de «benemérita de la patria», por las circunstancias especiales de la política internacional de aquellos momentos, vamos a ocuparnos en las páginas siguientes. Ella es el GRAN FERROCARRIL DEL SUD DE BUENOS AIRES, la empresa ferroviaria más grande de la América latina, la que ha dado, merced a su extraordinaria vitalidad, un crecimiento incesante a sus líneas y de paso

Digitized by Google

promovió una natural acción colonizadora que es base auténtica de la grandeza del país.

El 14 de Agosto de 1865, humeando todavía los cañones de Pavón y encendidas las mechas para la guerra del Paraguay, salía de la Plaza Constitución el primer tren hacia el Sud de Buenos Aires.

Mucho trabajo costó la realización de esta obra; muchos fueron los obstáculos a salvarse; pero la constancia de los hombres fué superior a toda dificultad y el ferrocarril se construyó.

Sabido es que los primeros trenes que circularon en la República Argentina, constituyeron motivos de escarnio para los habitantes del territorio. Más de un paisano, jinete en brioso caballito criollo, desafió a la locomotora a singular combate de velocidad, y más de un estanciero negó el concurso de sus productos, prefiriendo el viejo y lento sistema del transporte en aquellas desvencijadas carretas, que se reunían en la Plaza Constitución, cuyas enormes ruedas quejábanse y crujían al andar, al paso cansino de los bueyes. Las injustificadas prevenciones de los estancieros y del público en general, cedieron pronto su lugar al convencimiento de la utilidad y conveniencia del nuevo método de transporte; la carreta y la diligencia fueron alejándose, arrojadas por el riel, hasta convertirse en meros símbolos tradicionales.

El silbato de la locomotora se hizo cada vez más frecuente, más conocido y más querido; los ramales ferroviarios, como tentáculos de un inmenso pulpo, se extendieron por todos los confines del territorio para absorber la producción nacional y encauzarla hacia los grandes centros comerciales.

Paralelamente, el país desenvolvía también sus amplias facultades productoras, y con insospechada rapidez se realizaban los que fueron descabellados sueños de los precursores de la Nación.

El Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, marchó al unísono con el progreso del país, siempre en los puestos de vanguardia, demostrando su absoluta fe en los destinos del pueblo nuevo. La historia de este ferrocarril es así un reflejo exacto y fiel de la historia económica y social del Sud de la Provincia de Buenos Aires; sus destinos están íntimamente ligados y toda obra grande o pequeña, insignificante o transcendente que en esta parte del territorio argentino se realice, llevará siempre asociado el símbolo popular del Ferrocarril Sud.

Las páginas que van a leerse reflejan a grandes rasgos las vicisitudes soportadas, los éxitos y los fracasos, las satisfacciones y los desengaños experimentados en la empresa. El balance no puede ser más halagador: más de 8.000 kilómetros de vía tendidos en la pampa antes desierta, constituyen una magnífica demostración de trabajo y energía puestos al servicio del progreso de la República; y las significativas constancias de las estadísticas, son elocuentes homenajes que la empresa se rinde a sí misma y a su patria adoptiva, al festejar su setenta y un aniversario.

Digitized by Google

CAPITULO I

●

LOS PRIMEROS PASOS PARA FORMAR LA EMPRESA DEL F. C. DEL SUD

●

SUMARIO:

En el año 1861 el Señor Eduardo Lumb solicita la concesión de una línea de Buenos Aires a Chascomús. — Corta biografía del solicitante. — Discusión en las H. H. Cámaras de Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. — Un proyecto bien recibido. — Desacuerdo sobre el monto de la garantía. — Recursos con que contaba la Provincia. — El fracaso del F. C. del Oeste que no pidió garantía. — Cálculo pesimista sobre el tráfico futuro de la línea proyectada. — Sin ayuda del Gobierno no habrá ferrocarriles. — Se presentan otros empresarios solicitando la misma concesión. — Ventajas tan grandes que despiertan sospechas. — El Señor Lumb ofrece 1.000.000 de pesos como garantía. — Proyecto aprobado. — Texto de la concesión. — Aprobación de la traza de la línea. — El Sr. Lumb no puede formar una sociedad. — Situación económica de la Provincia.— Venta de la concesión. — Formación de la Compañía del F.C. del Sud en Londres.

● ●

El ferrocarril hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla UNA E INDIVISIBLE; sin el camino de hierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos.

JUAN BAUTISTA ALBERDI.

● ●

EN Agosto de 1861 el Señor Eduardo Lumb (1) solicitó de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires autorización para construir un camino de hierro desde Buenos Aires a Chascomús.

El asunto fué discutido ampliamente en la sesión del 12 de Mayo de 1862 en la Cámara de Diputados.

El concesionario prometió construír un camino de primera clase a razón de 10.000 libras esterlinas por milla en cambio de una garantía por parte del Gobierno de 7 % sobre un capital de £ 750.000 aproximadamente.

El proyecto fué bien recibido y todos los señores Diputados reconocieron que en este negocio dominaba una verdad palpitante: que los caminos de

(1) En la época de la guerra de la Independencia Argentina, vivía en Inglaterra el negociante Don Eduardo Lumb, amigo de un capitán francés de apellido Aymard, que asesoraba a una comisión argentina de patriotas que adquirían armamentos en Europa para las tropas revolucionarias. Intimando con él en Liverpool, y resentidos sus negocios por los efectos de las guerras napoleónicas, el señor Lumb decidió trasladarse al Río de la Plata, entusiasmado por lo que del país le contaba el militar francés. Emprendió el viaje con un tío suyo, guiado por el capitán Aymard, estableciéndose a poco en Buenos Aires, para dedicarse al comercio de importación y exportación con el Reino Unido. La vinculación con el país, con su sociedad y su comercio, no tardó en fortalecerse por la escasa población y reducida industria de entonces y así fué como el de Lumb fué uno de los apellidos exóticos que se pronunciaban con respeto en la «gran aldea».

Casado con Elisabeth Jates, una belleza de su tiempo, y radicada su familia ya aquí, el 24 de Octubre de 1828, nació su hijo Carlos, que desde pequeño se vinculó a las actividades de su padre.

Grande fué el ascendiente que fué conquistando en Buenos Aires el hogar de Don Eduardo Lumb, no ya entre la reducida y selecta colectividad británica, sino también entre las familias porteñas. Sobre todo, su prestigio llevó allí a todos los hombres destacados que laboraron en nuestro país en época de la independencia, así como a los que visitaron esta capital por entonces.

Entre ellos, el almirante Brown era asiduo de la casa de don Eduardo, y su hijo don Carlos lo vió repetidas veces, ya cubierto por la gloria de Los Pozos y El Juncal.

En 1846, durante el bloqueo que imponían a la tiranía de Rosas las potencias aliadas, se impartía a los ingleses la orden de embarcarse, abandonando Buenos Aires que se doblegaba bajo el terror de la Mazorca.

Pero el señor Lumb visitó al ministro inglés para advertirle el error del bloqueo, y que ningún inglés abandonaría el país, como en efecto sucedió, con la promesa lealmente cumplida por Rosas, de no molestar a los súbditos de S. M. Británica.

En 1870 don Eduardo Lumb regresó a Inglaterra.

(*Octavio C. Battolla: Los primeros ingleses en Buenos Aires*).

Digitized by Google

hierro no eran solamente una conveniencia para el país, sino que se hacían necesarios para su propia existencia.

Los señores Diputados entendían perfectamente que no podían hacer una oposición legítima al proyecto presentado, sin ir contra los intereses más vitales del país.

Don EDUARDO LUMB
Concesionario del F. C. del Sud.

«No debe olvidarse» — decía el informante de la Comisión de la Cámara — otra ganancia que el camino nos traerá, y que, aunque no pecuniaria, es enorme: ella no puede calcularse por guarismos, pero está en la inteligencia de todos: la ganancia moral que va a reportar al país este ferrocarril.

Tenemos el ejemplo del ferrocarril hasta Moreno, para poder deducir lo que significará moralmente al país, cuando esta otra vía, mucho mayor, llegue hasta Chascomús.

En un país que por lo mismo que es despoblado, por lo mismo que las distancias dificultan tanto la educación, la acción administrativa, la acción judicial, etc., en un país así, un camino que evite tales inconvenientes en una parte considerable de la campaña, y que además acerque diariamente a los hombres, ofrece, sin duda, ventajas, que aunque incalculables con la pluma, son ciertamente de mucha y grande consideración».

Otro Diputado expresó, entre otras cosas:

«Antes del F. C. Oeste, estábamos a dos y tres meses de distancia de Las Flores porque venían cargas de nuestra campaña que se demoraban tanto en el invierno. Para que pueda ejercerse la autoridad en un país, se tiene que estar al alcance de todos los ángulos de su territorio; pronto, como el golpe eléctrico, como una comunicación telegráfica, a fin de que se sienta la mano de la autoridad donde sea necesario».

Había un desacuerdo sobre el monto de la garantía y sobre el costo por milla; la discusión fué muy animada y varios diputados propusieron rebajar la garantía a 5 %.

Un diputado se expresó como sigue:

«Yo creo que no es posible traer capitales a Buenos Aires por el 5 % y sólo trayéndolos podemos hacer este camino; y no porque el país no los tenga para esta clase de empresas; lo que pasa es que el capital del país tiene colocación más lucrativa que la que le puede dar una empresa con el 7 %.

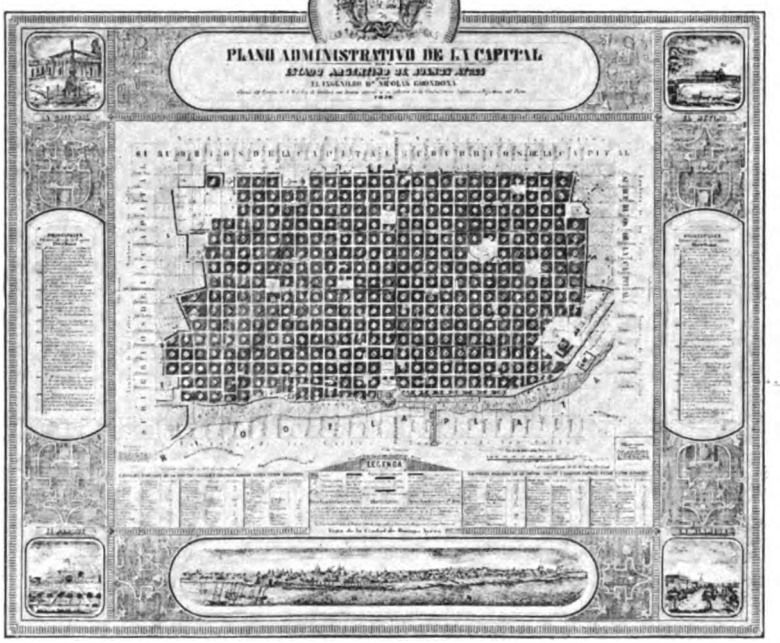
En la situación actual de nuestro presupuesto, que está al alcance de todos, me parece que el gasto de 2 y medio millones, de 3 millones, de 4 millones, no es posible que lo soporte. Si pidiéramos capitales a ese precio, nos inhabilitaríamos completamente para continuar este camino hasta Dolores, nos inhabilitaríamos para subvencionar el camino del Oeste y continuarlo hasta Mercedes, nos inhabilitaríamos completamente para emprender cualquier otro género de obras públicas; porque es preciso también tener entendido, que una vez sancionado por el Senado el proyecto presentado por la Cámara de Diputados, vamos a establecer un sistema. En tonces, nadie hará presupuesto para construir un camino de hierro sin fijar 10.000 libras por milla; nos vamos a colocar en una situación que, o tenemos que renunciar enteramente a extender las vías férreas, o que contraer compromisos que no podemos absolutamente llenar».

Se puede formar una idea de los recursos con que contaba la Provincia, con los siguientes datos:

Buenos Aires en el año 1825.

Digitized by Google

En 1854, año de completa paz, bajo la administración hábil, en materias de hacienda, del señor Peña, el país produjo por venta general de toda especie, incluso las contribuciones municipales que posteriormente se han segregado del Gobierno, 55 millones de pesos de nuestra moneda, por toda clase de renta.



Después vino un período de agitación y de lucha, pero el progreso seguía su curso. Así es que en el año 1861, el año más desfavorable para las finanzas del país, por haber estado desde el principio hasta el fin en continua guerra, las rentas del país, excluyendo la parte municipal, que importaba algunos millones de pesos, no contando para nada el producto de las tierras públicas que se venden o se arriendan, la renta pública subió a 82 millones de pesos y en el año 1862 a más de 110 millones.

Era muy difícil convencer a los miembros de a Cámara de que una garantía de 7 % no debía considerarse excesiva.

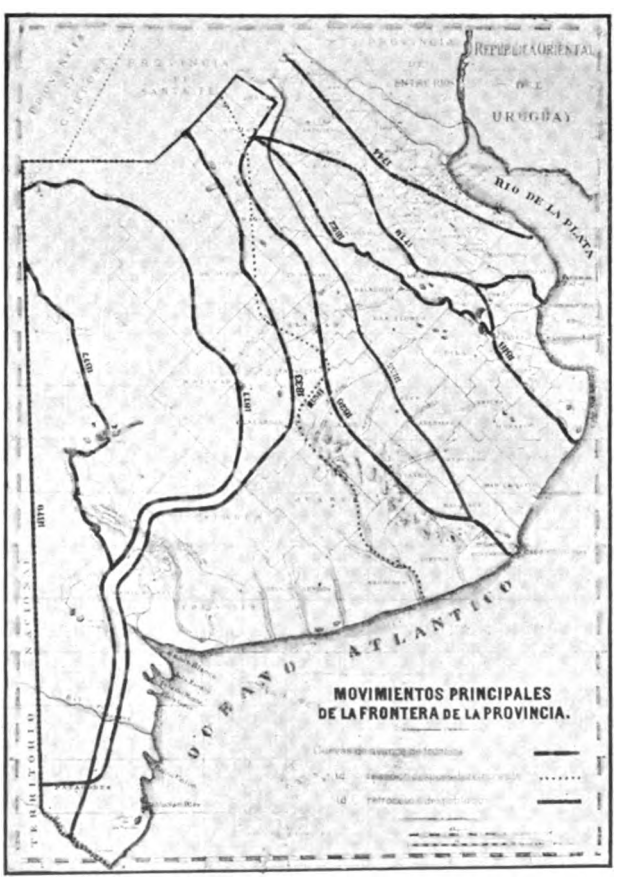
La verdad es que en aquellos tiempos resultaba sumamente difícil legislar sobre ferrocarriles. Faltaba la experiencia y el resultado obtenido de las pocas líneas ya en explotación o en construcción era sumamente pobre.

El F. C. Oeste, que llegó a Moreno, principió por una sociedad que no pedía nada al Gobierno, ni subvención, ni garantía; pero se encontró con que no podía marchar, y era preciso abandonar la empresa, o que el Gobierno la tomara sobre sí.

En efecto; el Gobierno adoptó el sistema de los Estados Unidos y subvencionó la línea dando más capital el Gobierno que todo lo que habían aportado los accionistas, puesto que aquél dió 11.000.000, mientras que los accionistas no tenían más que 2.200.000 pesos.

El Gobierno otorgó una subvención cuyo interés importaba 1.000.000 de pesos anuales; sin la menor esperanza de reembolsarlo, sin la perspectiva de un buen éxito; pero el sacrificio se hizo.

Este era, pues, un sistema distinto; pero no correspondió tampoco a los fines que se había propuesto, porque el camino no pudo, por muchos años, seguir más allá de Moreno; faltaban fondos y créditos para levantar en el país empresas semejantes. Este era un hecho: si el Gobierno no ayudaba con su dinero o con su garantía, no había camino.



El camino de hierro a San Fernando dejaba bastante que desear respecto a buena y sólida construcción y finalmente la línea a la Boca, Barracas y Ensenada concedida a Don Alfonso Lelievre, en Febrero del año 1860, cobraba apariencias de fracaso dadas las continuas prórrogas solicitadas por el concesionario.

Alguno preguntó lo que iba a ganar el concesionario: «Porque este señor no va a hacer el

Digitized by Google

camino, decía — lo que el señor Lumb hace es conseguir esta autorización y manda un agente a Londres para que venda el privilegio, lo que le hará ganar 200 ó 400.000 duros»...

¿Con qué recursos puede contar el camino a Chascomús? La comisión de informe había hecho un ligero cálculo en este proyecto que dió como resultado: 20.000 pasajeros y 25.000 toneladas por año.

En vista de esta declaración un miembro de la Cámara de Senadores (sesión del 20 de Mayo de 1862) hizo la siguiente manifestación:

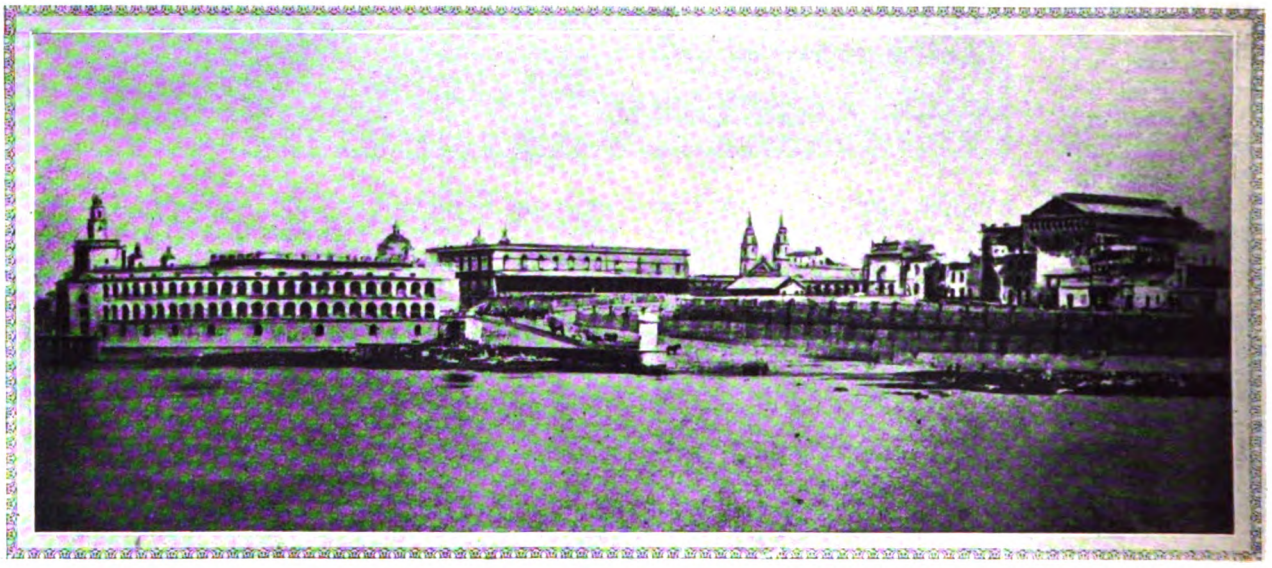
«Yo creo que hemos de tener que estar pagando durante 40 años esa garantía de 7 %.

40.000 pesos diarios cuesta la garantía de 7 %. los gastos de entretenimiento, la administración y la refacción del camino; es necesario que produzca 40.000 pesos diarios para que pueda costearse este camino. (1)

Yo no me hago ilusiones: el camino de Chascomús no producirá 40.000 pesos diarios: toda nuestra generación se extinguirá tal vez, y no producirá esa suma el camino de hierro a Chascomús.

DICTAMEN PRESENTADO POR LA COMISION DE HACIENDA DEL SENADO, EL 25 DE ABRIL DE 1862

Este dictamen, firmado por los señores Diputados Francisco Pico y Mariano Saavedra, es sumamente interesante por los datos que contiene referentes a los medios de transporte en aquella época y por el cálculo de recursos con que podría contar la línea proyectada. El resultado de las investigaciones de dicha Comisión fué como sigue:



La ribera Norte de Buenos Aires, desde la aduana hasta la calle Cangallo. Año 1860.

Foto Witcomb

(1) En el año 1857, cuando se solicitó la concesión del F. C. a San Fernando, la primera línea construída en la Argentina con capital británico se discutió largamente la cuestión de una garantía que fué defendida por el Senador Sarmiento con calor apasionado.

La mayoría de los Senadores encontraron excesiva una garantía de 7 % sobre un capital de 800.000 pesos fuertes.

Contestaba Sarmiento, que, por el contrario, era tan poca cosa, que un banquero en Londres a quien se le fuera a pedir esa suma contestaría: «Vean Vdes. al prestamista del barrio».

«En cuanto a mí, agregaba, no he de morirme, sin ver empleados en ferrocarriles en este país, no digo 800.000 duros sino 8.000.000 de duros».

Los Senadores y la barra se echaron a reír, tan insensata les parecía la suma; y Sarmiento pidió que constara esa hilaridad en el acta.

«Porque necesito que las generaciones venideras sepan que para ayudar al progreso de mi país, he debido adquirir inquebrantable confianza en su porvenir. Necesito que consten esas risas, para que se sepa también con que clase de necios he tenido que lidiar».

Número de Carretas que llegaron al Mercado Constitución durante los años 1857 - 60.

Año 1857	7406	carretas.
Año 1858	6564	»
Año 1859	5733	»
Año 1860	7416	»

El flete que pagaron los frutos introducidos por las carretas durante el año 1860 alcanzó a pesos 4.153.638 m|c. Los productos principales que llevaban eran: 544.957 arrobas de lana (contra 334.302 arrobas en el año 1857), 181.279 cueros vacunos, 77.724 cueros lanares, 67.700 de gama y ciervo y 19.185 cueros caballares.

Pero no todas las carretas que entraban del Sud de la Provincia llegaban a Plaza Constitución; una gran parte de ellas descargaban en barracas particu-

Digitized by Google

lares o en el pueblo de Barracas para ser exportados sus frutos por el Riachuelo.

El movimiento del Mercado Constitución representaba sólo las dos terceras partes del tráfico total del Sud.

Según estos datos el tráfico total se haría por 11.124 viajes de carretas y su flete de entrada de todos los puntos de la campaña importaría 6.230.500 pesos m|c.

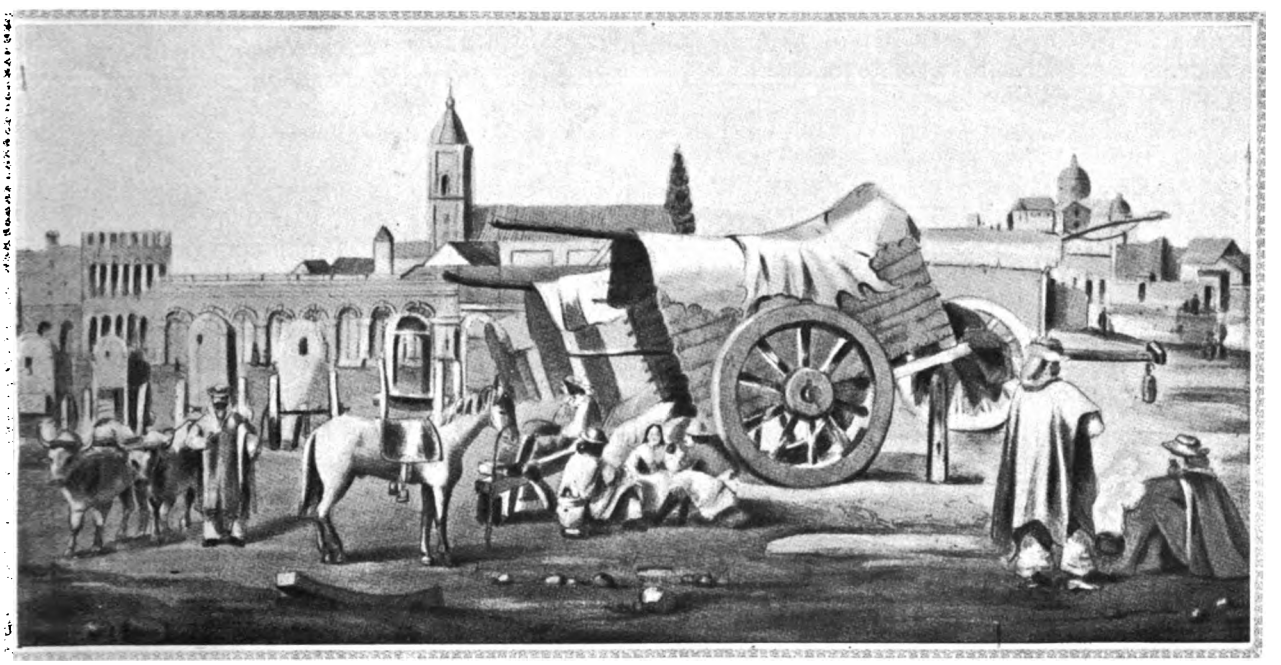
Una carreta podía llevar 25 bultos (que pesaban término medio 100 kilogramos c|u.), o sean unas 2 y media toneladas, así que la carga de las 11.124 carretas equivalía a unas 25.000 toneladas, tráfico con que podría contar la línea del F. C. S.

éste se hizo contando el número de viajes que hicieron en cada mes los carruajes públicos.

Este servicio entre la Ciudad y Barracas se desempeñaba por 8 carruajes que hicieron 4 viajes redondos en los días de trabajo y cinco o seis en los días festivos, llevando un término medio de 8 personas, lo cual daría un movimiento anual de 164.300 pasajeros de ida y vuelta.

La tarifa del pasaje era de 5 pesos m|c. por persona, dando así a estas empresas un producto bruto de 820.000 pesos m|c. anuales.

Para los otros pueblos habían 5 empresas distintas de Mensajerías que despachaban sus carruajes en días fijos y por diversos caminos comprendiendo toda la campaña del Sud desde Lobos y Chascomús



Carretas en la plaza de la Concepción (hoy Independencia) que luego fueron a concentrarse en el Mercado Constitución (hoy Plaza Constitución). ***Dibujo de F. Varois. 1856.***

El valor de los fletes variaba según las estaciones y estado de los caminos, arreglándose por ejemplo, para el Azul del modo siguiente y por bulto:

Desde Agosto a fin de Setiembre...	70 a	80 $	m|c.
Desde Octubre a fin de Marzo..	50 a	60 »	»
Desde Abril a fin de Julio	80 a	100 ó 120 »	»

es decir, un término medio de 73 pesos m|c. por bulto de 100 kg. en todo el año, de Enero a Diciembre.

Era verdaderamente afligente este resultado que hizo palpar el enorme recargo con que estaban gravados los consumos y productos de nuestra campaña y el gran desenvolvimiento que daría a la riqueza el establecimiento de transportes propios y baratos.

Referente al cálculo de movimiento de pasajeros, y llegando hasta el Tandil, Moro y Laguna de los Padres (hoy Mar del Plata).

Estos carruajes hicieron unos 75 viajes de salida mensualmente y otros tantos de regreso (capacidad término medio de 10 pasajeros).

Agregando los que viajaban a caballo o en carruajes extraordinarios podría establecerse por un cálculo aproximado que el movimiento total de pasajeros por año no pasaría de 20.000 para toda la campaña del Sud.

Examinando que parte de este tráfico acudiría al Ferrocarril para luego descubrir la verdadera importancia del servicio que prestaría al público en general y sus productos probables a fin de graduar hasta que punto sería necesario hacer efectiva la garantía solicitada, la Comisión llegó al siguiente resultado:

Digitized by Google

20.000 toneladas de carga entre la Ciudad y Chascomús, a $ 200 ..	$	4.000.000 m|c.
3.900 toneladas de puntos interiores, a $ 100.....	»	390.500 »
10.000 pasajeros, a $ 50.....	»	500.000 »
Carga y pasajeros de Barracas .	»	760.000 »
Total.....	$	5.650.500 m|c.

Este equivaldría a un tráfico de 637 libras esterlinas por milla y «con un producto tan escaso y una línea tan larga no podemos calcular los gastos de explotación en menos de un 70 por ciento lo que representa un total de cerca de $ 4.000.000 m|c. Este cálculo de productos con que podría empezar el camino de fierro es meramente probable pero muy favorable a la empresa. Dependería de una juiciosa y prudente administración que se realizará y aumentará en el porvenir».

Demostró luego que el Gobierno estaría obligado desde el principio y por muchos años a pagar una suma considerable por razón de garantía:

750.000 libras esterlinas, a 7 %....	$	6.200.000 m|c.
Entradas brutas	$	5.650.500 m|c.
Gastos.....	»	4.000.000 »
Ganancia líquida.....	»	1.650.500 »
Garantía a pagar por el Gobierno...	$	4.549.500 m|c.

del Dictamen arriba mencionado no perdió tiempo y pocos días después entregó a la H. Cámara de Senadores, un escrito en el cual defendió con buenos argumentos los dos puntos que más habían sido objeto de discusión, a saber: El costo por milla de línea y la garantía de 7 % anual sobre el capital a emplearse.

Decía entre otras cosas: «Sentimos decirlo, pero la Comisión ha considerado esta cuestión desde un punto de vista equivocado, ora basando sus cálculos en datos pocos verídicos, ora olvidando las circunstancias especiales en que se encuentra el país para acometer empresas de la magnitud de la que nos ocupa».

«La Comisión en algunas de las conferencias que han tenido, ha llamado a su seno al representante de la empresa que se propone realizar este camino y entre las varias explicaciones que solicitó, la declaración más terminante que el Sr. Lumb hizo, fué la siguiente:

«Esta empresa quiere hacer un camino de primera clase y prefiere el rechazo del proyecto antes de reducir en lo más mínimo la suma presupuestada para el costo de la obra (10.000 libras esterlinas por milla), como también el mínimum de interés, cuya garantía se solicita para los capitales que se inviertan en la construcción».

«¿Para qué viene entonces la Comisión, después de tanto tiempo perdido, aconsejando como solución del asunto que se proponga al empresario que reduzca a 8.000 libras esterlinas el costo de la milla

La Pampa Argentina. *Oleo de L. Sartori.*

El Dictamen de la Comisión que no era favorable al proyecto terminó con estas palabras: «Vuelva al P. E. para que haga saber al peticionario Don Eduardo Lumb que haga su proyecto sobre una base más aceptable».

Eduardo Lumb en seguida de saber el contenido del camino y la garantía a la base de 5 %?»

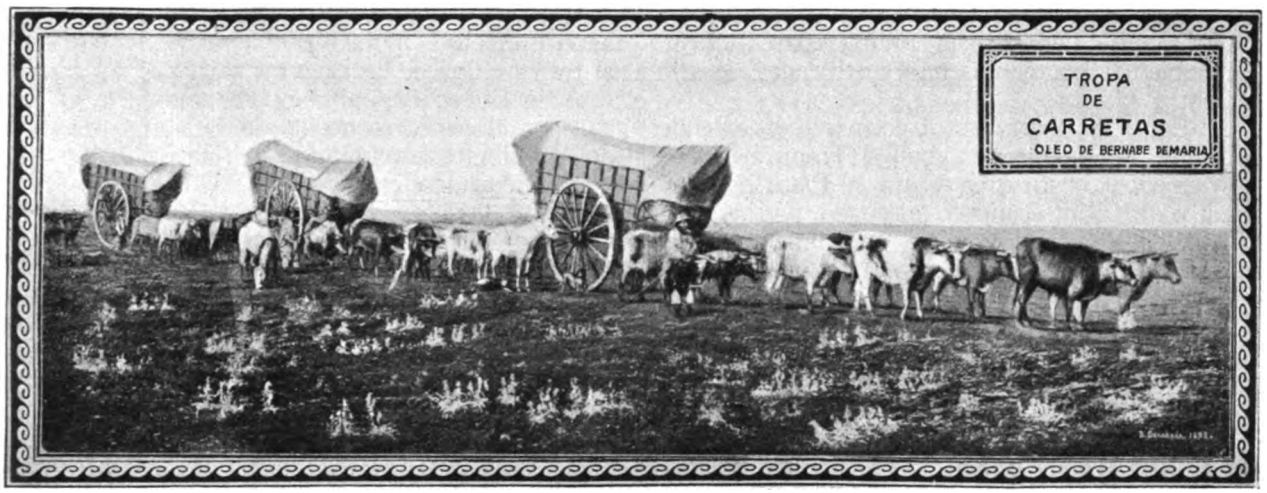
Referente a los probables recursos de la nueva línea decía el Sr. Lumb:

«*Chascomús* ha de ser el centro de toda esa campaña que se extiende al Sud de la Provincia y allí concurrirán los viajeros de todas partes para

Digitized by Google

tomar el Ferrocarril: de allí será de donde se desprendan diligencias a los diversos puntos de manera que el camino de fierro ha de ser el que abarque hasta Chascomús todos los viajeros de esa parte de la Provincia».

cinco grandes ventajas en el proyecto que se ha leído, pero tan grandes que por su grandeza desconfío de ellas. Resulta que en vez de 10.000 libras por milla, piden 9.000, que en vez del mínimum garantía de 7 % piden 6, que en vez de 40 años de garantía,



Los recursos, según el Sr. Lumb, serían:

40.000 toneladas de carga, a $ 200	$	8.000.000 m|c.
Carga entre la Ciudad y Barracas	»	160.000 »
Pasajeros, idem, idem.....	»	1.200.000 »
Idem, entre B. Aires y Chascomús	»	5.936.490 »
Uso del telégrafo ($ 150 por día)...	»	54.750 »
Total.....	$	15.351.240 m|c.

Los gastos no serían del 70 % anuales de las entradas brutas, sino 37 y medio por ciento.

Referente a la garantía demostró el Sr. Lumb que no había la más mínima esperanza de poder conseguir fondos para la construcción de líneas férreas al 5 %.

• •

En víspera de ser aprobado el proyecto del F. C. a Chascomús en la Cámara de Senadores se produjo un incidente que comprometió los propósitos del Sr. Lumb.

En la sesión del 17 de Mayo de 1862 se dió cuenta de una solicitud de los señores Diego Simpson, Juan Murray y Alfonso Lelievre, proponiendo la construcción de un ferrocarril de la Ensenada a Chascomús y Dolores y de Once de Septiembre a Barracas.

Este proyecto fué presentado a última hora al Gobierno, quien se apresuró a pasarlo a la Cámara sin tener tiempo de justipreciarlo.

Aparentemente el nuevo proyecto era más ventajoso para el Gobierno. El Senador Mármol manifestó:

«Sobre esta materia es casi imposible formar juicio a una simple lectura pero así mismo resaltan

piden 30, que en vez de librar las tarifas a la Empresa, se ponen al examen, vigilancia y aprobación del Gobierno, y son cuatro, y la enorme ventaja de hacer un cuadrado, puede decirse así, y formar 3 caminos de Chascomús para la Ensenada, de la Ensenada aquí y de aquí al Oeste. Sin duda son enormes esas ventajas en comparación de las otras.

¿Qué hay de verdad en esta oferta tan generosa, presentada a última hora, en los momentos en que se iba a sancionar el proyecto que estos nuevos empresarios han debido conocer, hace muchos meses?

Hace también muchos meses que el señor Lelievre y demás han debido conocer el asunto, levantar sus planos y han esperado precisamente el último momento para presentarnos las ventajas de su ferrocarril.

Reconozco estas ventajas y les ofrezco mi voto, pero tengo motivos para dudar que aquí hay algo que no sé como clasificar, pero que es muy sospechoso; puede ser rivalidad de empresarios; que sé yo».

Luego se dió lectura a otra solicitud del Señor Lumb que ofreció un depósito de un millón de pesos en garantía del contrato sobre el F. C. a Chascomús.

Esta oferta fué la salvación del proyecto original y en la sesión del 20 de Mayo los señores Simpson, Murray y Lelievre comunicaron a la Cámara que habían resuelto cancelar su solicitud para una línea a Chascomús y Dolores.

Por Ley del 27 de Mayo 1862 las H. H. C. C. Legislativas de la Provincia de Buenos Aires autorizaron al Poder Ejecutivo para celebrar un contrato para la construcción de un Ferrocarril al Sud de la Ciudad.

En virtud de la autorización conferida por dicha Ley el Gobierno celebró con el Sr. Eduardo Lumb,

Digitized by Google

el 12 de Junio del mismo año, un convenio cuyas disposiciones extractamos a continuación:

Art. 1. El camino arrancará del Mercado Constitución y seguirá hasta el pueblo de Chascomús por la vía y traza que determine el plano que el Gobierno aprobará, previos los conocimientos y estudios convenientes. La traza, una vez aprobada, no podrá variarse sin previo consentimiento del Gobierno, por causas bien justificadas de conveniencia pública.

La Empresa podrá, si le conviniese, extender el camino por fuerza de caballos (Tramway) desde el Mercado Constitución hasta la Plaza de Monserrat u otro punto céntrico adecuado, por las calles que se determinase, previo el asentimiento de la Municipalidad en lo que respecta a la ocupación de la vía y plaza pública y su conservación.

Art. II. El camino será de una sola vía, del mismo ancho entre rieles del Ferro-Carril del Oeste, con los desvíos y vías dobles necesarias para el más expedito y fácil movimiento y circulación del camino. Sus construcciones ya en cuanto a terraplenes, puentes, acueductos, estaciones y demás serán de primera clase. Igualmente serán de primera clase los rieles, materiales, tren rodante y demás objetos de uso que hayan de importarse del exterior para la construcción y servicio del camino, según la especificación y planos detallados que por separado se determinaren, con arreglo a las propuestas hechas por el concesionario.

Pulpería de campo.
Dibujo de Juan L. Palliere. 1865.

Art. III. El Gobierno garante a la Empresa sobre el costo efectivo del camino, un interés del 7 por ciento al año, es a saber, se obliga a abonar a la Empresa las sumas que faltaren anualmente de sus utilidades líquidas hasta completar el mencionado 7 %, como interés sobre el costo reconocido del camino, no debiendo en ningún caso reconocerse un costo mayor que el de £ 10.000 por milla, ni pagarse por el Gobierno en ninguna circunstancia una suma mayor anual que la de £ 700 por milla por dicha garantía. Siendo entendido que la Empresa estará obligada a entregar al Gobierno los excedentes que sobre dicho 7 % del costo reconocido, llegase a producir anualmente el camino hasta reembolsarlo de los adelantos que por dicha garantía hubiese efectuado.

Art. IV. Para establecer el costo que deba reconocerse, se tomará sólo en cuenta el gasto efectivo de las obras y materiales empleados, más el valor de los terrenos expropiados, las comisiones legítimas y usuales y el interés del capital, mientras estuviese en construcción el camino, a razón del 6 % al año por las sumas que se fuesen invirtiendo.

Art. V. La garantía mencionada empezará a hacerse efectiva a medida que se vayan abriendo al tráfico público, las diversas secciones del camino (que se determinará al tiempo de aprobarse su traza) por el costo reconocido de éstas, no excediendo del límite establecido, de libras 10.000 por milla. Concluída cada sección, el Gobierno hará reconocer las obras, y en caso de no tener solidez o de no tener seguridad perfecta, no estará obligado a la garantía e impedirá que el camino funcione hasta que ellas sean debidamente reparadas.

Art. VI. Para la liquidación de la garantía acordada, que se practicará al fin de cada año, es entendido que sólo podrán deducirse del producto bruto del camino los gastos legítimos e indispensables de la administración, consumo, y reparación del mismo no debiendo en ningún caso deducirse sumas por intereses de mayor cantidad suplida por la Empresa, o tomada a crédito para ser invertida o por cuenta de dicho camino fuera del límite del costo fijado en los artículos III y IV.

Art. VII. El término de la garantía es de 40 años de la fecha en que ella empiece a correr, pasado el cual cesará toda obligación por parte del Gobierno, quedando los terrenos públicos cedidos a perpetua propiedad de la Empresa. No tendrá obligación el Gobierno de hacer efectiva la garantía durante los períodos en que por culpa de la Empresa estuviese interrumpido el servicio del camino.

Art. VIII. Los terrenos necesarios para la vía, estaciones y demás construcciones indispensables y que se determinarán al aprobarse la traza definitiva del camino, serán cedidos a la Empresa, siendo de propiedad pública; y si particular o municipal serán expropiados por cuenta de dicha Empresa gestionando ella la expropiación.

Art. IX. Los materiales, útiles y artículos que fuese necesario importar del exterior para la construcción y consumo exclusivo del Ferrocarril, serán libres de todo derecho a su introducción, durante

Digitized by Google

el término de la garantía, debiendo sujetarse la Empresa, en caso de dudas o diferencias sobre la extensión de esta franquicia, a la decisión del perito que nombrará el Gobierno.

Art. X. La propiedad del Ferrocarril será libre de toda contribución o impuesto por el mismo tiempo de la garantía.

Art. XI. La correspondencia pública será conducida gratis por el Ferrocarril, y la tropa y toda clase de materiales o efectos del Gobierno a medio precio del establecido para el público.

Art. XII. El Gobierno tendrá el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas del camino durante el período de la garantía. (1)

Art. XIII. Las obras del camino deberán empezar a más tardar a los 18 meses de firmado el presente contrato y a los 2 años deberá estar concluída, al menos, una milla del camino y terminado éste en su totalidad y pronto al tráfico público, dentro de los cuatro años de empezado, salvo caso fortuito o fuerza mayor, bien justificada, bajo la pena de quedar sin efecto la concesión y libre el Gobierno, de obligación alguna de garantía de interés sobre la parte del camino que estuviese hecha, y siendo convenido que, en caso de no cumplimiento de cualesquiera de las antedichas obligaciones, perderá además el Empresario un millón de pesos moneda corriente que depositará en prenda.

NORBERTO DE LA RIESTRA

Ministro de Hacienda de la Provincia de Buenos Aires durante el gobierno del General Mitre. Firmó la concesión otorgada al Sr. Eduardo Lumb.

Art. XIV. El depósito del millón de pesos de que trata el artículo anterior, lo efectuará el concesionario en el Banco de la Provincia al tiempo de firmarse el contrato, bajo la condición establecida, a la orden del Gobierno, pudiendo tan sólo disponer aquél de los intereses que dicho depósito obtuviese según la tasa ordinaria del Banco.

Art. XV. La Empresa tendrá en todo tiempo el derecho de construír ramales a dicho camino en cualquiera dirección u otras obras adicionales a las originariamente estipuladas que juzgue conveniente a los intereses del mismo, pero sin obligación de garantía alguna de interés sobre su costo por parte del Gobierno.

Art. XVI. La Empresa estará obligada a continuar el camino hasta Dolores u otro punto conveniente o a hacer los ramales u otras obras adicionales de ventaja o necesidad que el Gobierno determinare en cualquier tiempo, a condición de que será extensiva para dichas obras la misma garantía de 7 % de interés sobre el costo de ellas.

(1) Este artículo fué modificado por Ley de la Provincia del 9 de Noviemore de 1862 en la siguiente forma:

Art. XII. El Gobierno tendrá el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas durante el período de la garantía siempre que las utilidades líquidas excedan del 12 % al año.

Art. XVII. El Gobierno se reserva el derecho de expropiar en todo tiempo el todo del camino pagando su costo reconocido, más un 20 % a título de indemnización.

Art. XVIII. Las estaciones que se estableciesen a lo largo del camino no podrán ser movidas ni suprimidas sin previa autorización expresa del Gobierno por causa de conveniencia pública bien justificada.

Art. XIX. La Empresa se obliga a dejar francos y expeditos todos los caminos y vías públicas existentes, que el Ferrocarril atravesase para todo el tráfico y servicio ordinario del público, construyendo en todos los puntos en que fuese necesario, los viaductos, puentes, acuedutos y alcantarillas que fuesen requeridas para facilitar el tránsito así como para dar libre paso a las aguas fluviales o avenidas, etc.

Art. XX. La Empresa podrá constituirse en S. A. con responsabilidad limitada, quedando autorizada a levantar el capital necesario para la obra, hasta la cantidad de £ 750.000, por acciones u obligaciones del valor que juzgue conveniente, dentro o fuera del Estado, bajo la expresa condición de que la compañía tendrá su domicilio legal en Buenos Aires y que sus Estatutos deberán someterse a la aprobación del Gobierno.

Art. XXI. El Gobierno tendrá la necesaria intervención en las operaciones de la Empresa, para los efectos de las estipulaciones contenidas en el presente contrato; nombrará al efecto uno o más Comisarios Inspectores que vigilen sobre el cumplimiento de la traza que se fije al camino e intervenga para conocer como corresponde el costo de todas las obras y materiales, su calidad, etc., así como los gastos de explotación y demás, a fin de verificar el verdadero y legítimo costo de todos, y la solidez y la propiedad de las construcciones.

Art. XXII. Las cuentas generales de administración del camino serán publicadas trimestralmente en esta Ciudad.

Art. XXIII. Las cuestiones que pudieran suscitarse entre el Gobierno y la Empresa sobre el cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el presente contrato, serán sometidas a la decisión de árbitros nombrados de una y otra parte con arreglo a las leyes del país.

MITRE
N. de la Riestra.

• •

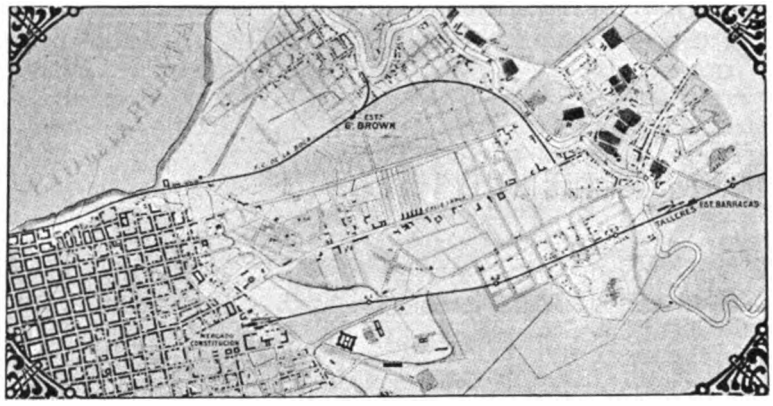
Con fecha 12 de Noviembre fué aprobada la traza del Ferrocarril del Sud según el plano presentado por el concesionario.

Digitized by Google

No habiéndose conseguido el objeto que se tuvo en vista al indicar al Sr. Lumb que el Gobierno deseaba que la línea pasara por el pueblo de San Vicente, por no permitirlo la naturaleza del terreno, se autorizó al concesionario para que en la construcción del camino de hierro procurara acercarlo a una línea más recta entre los puntos de La Paz (Lomas de Zamora) y el paso de Samborombón, con la mira de buscar terrenos más firmes y un trayecto más corto.

A pesar de sus esfuerzos, el Sr. Lumb no pudo conseguir aquí en la Argentina el capital necesario para formar una sociedad para la construcción y explotación de la línea. La Provincia de Buenos Aires, después de la guerra que terminaba en la batalla de Pavón (17 de Septiembre de 1861), encontrábase no sólo con deudas, sino desprestigiada su moneda cuyas fluctuaciones llenaban de pánico al comercio.

Sin embargo, el gran triunfo en los campos de Pavón operó un cambio radical en toda la República; y si los efectos no se hicieron sentir inmediatamente, se consiguió encaminar al país hacia una verdadera organización nacional que, aunque con los tropiezos que eran naturales por la falta de conveniente preparación, iba cimentándose paulatinamente.



Plano de la primera sección del F. C. del Sud atravesando el barrio de Barracas al Norte. 1865.

En vista del fracaso, el Sr. Lumb se trasladó a Londres y tuvo la suerte de que los banqueros Baring Hnos., y David Robertson (después Lord Majoribanks) se interesaran por el proyecto y prometieran su ayuda eficaz.

La concesión que el Gobierno había otorgado al Sr. Eduardo Lumb, fué ahora transferida a una compañía anónima en Londres, la cual tomó a su cargo todas las obligaciones y compromisos y adquirió todos los derechos y privilegios de la concesión por una suma de 21.500 libras esterlinas (11.500 libras por los estudios, planos, etc. y 10.000 libras en comisión). La nueva Compañía Limitada que adoptó el nombre de «Gran Ferro-Carril al Sud de Buenos Aires», levantó un capital de 750.000 libras esterlinas y celebró un contrato con los Sres. Peto y Betts para la construcción de la vía, incluyendo estaciones, talleres y compra de terrenos, como también la proveduría de material rodante, etc., por la suma de 651.500 libras esterlinas. También se efectuó un convenio con el ingeniero Thomas Rumball, por el cual este señor se encargó de todos los gastos de supervisión y control, por la suma de 14.000 libras esterlinas.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO II

●

1863 — 1865

EL FERROCARRIL DEL SUD LLEGA A CHASCOMUS

●

SUMARIO:

Situación política y financiera de la Provincia de Buenos Aires. — El Gobierno aprueba los Estatutos de la Empresa. — Cuestión de la Garantía. — Noble actitud de un núcleo de Caballeros. — Espléndida fiesta con motivo de la inauguración de las obras. — El Presidente General Mitre y el Gobernador Mariano Saavedra, iniciaron los primeros trabajos. — Gran banquete para 400 convidados. — El primer Directorio en Londres y personal dirigente en Buenos Aires. — Inauguración de la línea a Jeppener. — El 14 de Diciembre de 1865 llega el primer tren a Chascomús. — Reseña histórica de esta localidad. — Nómina de las estaciones. — Primer horario de trenes. — Primer tren rodante. — Brillante excursión a Chascomús. — Lo que era Plaza Constitución en aquellos tiempos. — Tranvía de la Empresa del F. C. del Sud. — Pequeños talleres en Barracas. — FF. CC. existentes en la República en el año 1865.

● ●

«Para tener ferrocarriles, abundan medios en estos países. Negociad empréstitos en el extranjero, empeñad vuestras rentas y bienes nacionales, para empresas que los harán prosperar y mulliplicarse».

JUAN BAUTISTA ALBERDI.

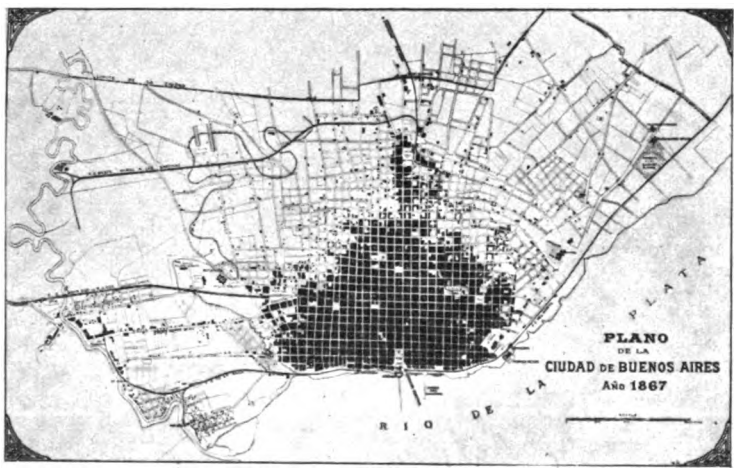
● ●

En la época de la iniciación de los ferrocarriles en la Argentina, Buenos Aires, en más de un concepto, estaba muy lejos de aquella ciudad colonial donde los celosos dignatarios de la Monarquía expurgaban el repertorio de las leyes de Indias o de las Reales Cédulas para mantener a sus habitantes en el atraso y la falta de visiones que la hundiese en el quietismo perpetuo. Por los acontecimientos de que fué teatro en la primera mitad del siglo XIX, y en los cuales las principales potencias europeas intervinieron más o menos directamente por medio de las armas o de sus diplomáticos, atraía la mirada de gobernantes, de políticos y de negociantes de allende los mares, no solamente como el principal mercado sudamericano para colocar mercaderías que no tenían similares aquí en donde únicamente se explotaban las industrias rurales de la ganadería y agricultura; como así mismo fuertes capitales en la explotación de nuevas industrias, en obras públicas, construcción de vías de comunicación, los cuales alcanzarían grandes provechos, por la sencilla razón de que se actuaría en un teatro ajeno a ese orden de explotaciones.

Las distancias entre los centros poblados de la vasta campaña de Buenos Aires, que en esa época se extendía por el Oeste y Sur hasta la Cordillera de los Andes y hasta Magallanes; las implacables distancias que obstaculizan el progreso y la aproximación de los hijos del mismo suelo, no se habían podido salvar durante cuarenta años de guerra civil... Ni el capital argentino, poco dado a especulaciones comerciales; ni el capital extranjero, de suyo receloso, y que no se compromete sino al amparo de las sólidas garantías del orden y de la paz, se habían decidido — hasta el año 1857, — a establecer una línea de vapores que hiciese un servicio regular entre el puerto de Buenos Aires y los de los ríos interiores, ni una línea férrea que uniese a la Capital aunque más no fuese, que con las campañas más próximas a ella. Fué necesario que seis patriotas animosos tomasen la iniciativa y obtuviesen la cooperación del Gobierno, para que el 29 de Agosto de 1857 inaugurase la primera línea férrea hacia el Oeste, la cual, más tarde, fué propiedad de la Provincia. En pos de esta loable iniciativa, empresas extranjeras solici-

Digitized by Google

taron y obtuvieron del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la concesión y garantía para la construcción y explotación de la línea del Norte (hasta San Fernando); de la del Sur que partía de la plaza Constitución, y de la de la Boca y Ensenada que partía de lo que se llamó Estación Central, en el Paseo de Julio, entre Rivadavia y hoy Bartolomé Mitre, y que se trasladó a la Casa Amarilla cuando aquella fué devorada por las llamas, en Febrero de 1897. La concesión y garantía de estas líneas estaba subordinada terminantemente a la jurisdicción que las dichas empresas reconocían al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, en lo que se refería a fijación de horarios y tarifas, ubicación y nombre de estaciones, policía y superintendencia sobre locomotoras, tren rodante, etc., etc. (1)



• •

Los Estatutos de la nueva Compañía fueron aprobados el 24 de Diciembre de 1862, y por Decreto provincial del 12 de Agosto de 1863 el Gobierno reconoció por único y definitivo costo del F. C. del Sud la suma de 700.000 libras esterlinas.

Al fijar el Superior Gobierno como valor máximo del F. C. del Sud la cantidad de £ 700.000, lo hizo aceptando la oferta de los Sres. TOMAS ARMSTRONG, JORGE DRABBLE, MARTIN ALZAGA, JUAN NEPOMUCENO FERNANDES, ALFREDO LUMB, JOSE G. LEZAMA, AMBROSIO P. LEZICA, ENRIQUE A. GREEN, JUAN FAIR, FEDERICO ELORTONDO y ENRIQUE HARRAT; por la que se comprometieron a pagar de *mancomun et insolidum* el importe del interés del 7 % anual garantido por el Gobierno a la Compañía del F. C. del Sud sobre una suma de 25.000 libras esterlinas por todo el tiempo que subsista la obligación del Gobierno para con la Compañía concesionaria.

El Gobierno por un decreto ordenó que en caso de ser necesario hacer efectiva la garantía del 7 % anual sobre el capital reconocido, la pagarían reembolsando lo que se relacionaba a £ 25.000 los señores ya nombrados, correspondiendo a cada uno de ellos un desembolso de cerca de 167 libras esterlinas por los 8 días de Diciembre de 1865 y todo el año de 1866.

La ley provincial del 28 de Agosto del mismo año modificó los artículos 12° (de la ley de 9 de Noviembre de 1862) y 16°. (del contrato de concesión del 12 de Junio de 1862), los cuales quedaron reformados del modo siguiente:

Art. 12°. El Gobierno tendrá el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas durante el período de la garantía, siempre que las utilidades líquidas excedan del 12 % al año.

Art. 16°. La Empresa estará obligada a continuar el camino hasta Dolores, u otro punto conveniente o a hacer los ramales que el Gobierno determinase siempre que ésta lo denunciase, a condición de que será extensiva para dichas obras la misma garantía de 7 % de interés sobre el costo de ellas, y en caso que la Compañía no se preste a ejecutar dichas obras, el Gobierno tendrá el derecho de expropiar el camino pagando su costo reconocido más un 20 % a título de indemnización.

La Empresa celebró luego un contrato con los señores Samuel M. Peto y E. Ladd Betts de Londres para la construcción de la línea.

El 7 de Marzo de 1864 se organizó una espléndida fiesta con motivo de la inauguración de las obras, fiesta que se realizó con todo brillo y éxito.

Tuvo lugar en el terreno donde se halla hoy la estación Plaza Constitución, sitio histórico, que antes fuera ocupado por una batería destinada a la defensa de la Ciudad de Buenos Aires (1852).

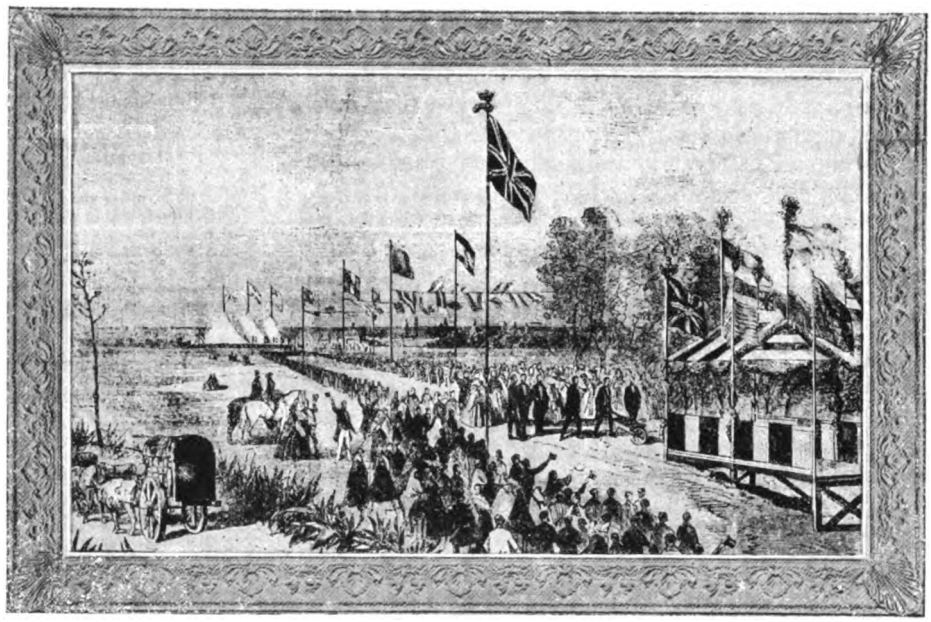
En este campo abierto, se había levantado una vasta tienda de campaña desde donde se veía un panorama espléndido.

La Boca con sus innumerables barquichuelos y sus centenares de casas de madera distribuídas regular y caprichosamente; luego la animada población de Barracas, población laboriosa, situada allí por la mano de la industria y el comercio, aumentada notablemente por los beneficios de la libertad y de la paz que atraen a la inmigración robusta y emprendedora; luego, hacia el norte, la hermosa vista de la ciudad con sus torres y sus miradores caprichosos; y en el sitio mismo, adornado de millares de banderas, una numerosa y alegre concurrencia transportada en cien carruajes de todos los puntos de la ciudad, a tomar parte en la fiesta.

El presidente de la República y el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, figuraban en primer término en aquella asamblea al aire libre.

(1) Adolfo Saldías: Buenos Aires en el centenario de la Revolución de Mayo.

Digitized by Google



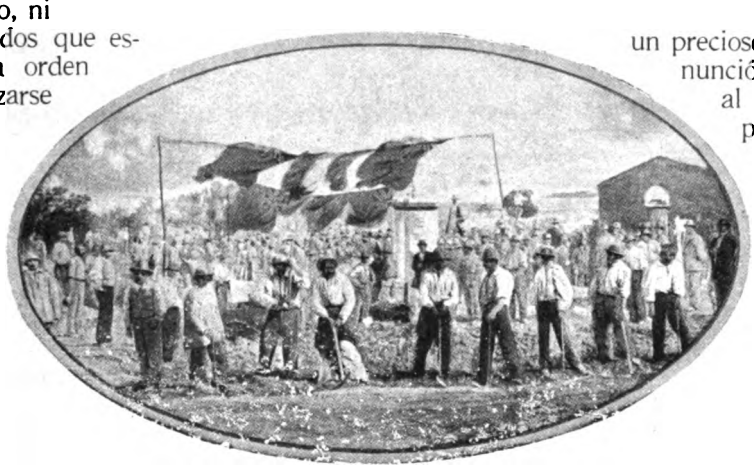
Ceremonia de la inauguración de las obras del F. C. del Sud en la Plaza Constitución el 7 de Marzo de 1864.

Reproducimos algunos apuntes de los diarios de la época:

«En esta pequeña batería rodaban cañones y un batallón de infantería, que con las armas del combate en su mano, velaba para que la planta del enemigo no viniese a profanar el templo de la patria y el hogar de la familia.

El 7 de Marzo de 1864 se oía un ruido sordo, producido por algo que corría sobre la tierra y se veía un gran batallón formado en dos filas; pero, ya no eran ni el ruido pesado de los cañones, que iban a entrar en batería para lanzar una lluvia de fuego sobre el enemigo, ni el batallón de soldados que esperaba impaciente la orden de su jefe, para lanzarse a la pelea.

Era el ruido agradable de la carretilla en que se arrojaba la primer palada de tierra argentina, que se sacaba para dar comienzo a la noble tarea y el batallón pacífico de obreros, que con los instrumentos del trabajo en la mano, esperaba que el ingeniero en jefe les pegase ese grito consolador: «Adelante» «La hora ha llegado».



Comienzo de los trabajos en la primera sección del F. C. del Sud 7 de Marzo de 1864.

Aquella batería era el símbolo fatídico de guerra.

Los trabajos que se iniciaban el día 7, eran el símbolo augusto de la paz.

A las doce en punto, el señor Frank Parish, Presidente de la comisión local del F. C. del Sud, en un precioso discurso, que pronunció conmovido, invitó al Presidente de la República a que diese la «primer palada» en el sitio de donde debía arrancar la vía.

El General Mitre, en cuya fisonomía se dejaba entrever el placer que le dominaba, contestando brevemente al Señor Parish, tomó la pala, removió la tierra, que dejó caer en la preciosa carretilla, que la mano del patriota señor Mariano Saavedra condujo a depositar al pie del pequeño tablado preparado al efecto.

Cuando aquellos dos hombres, Mitre y Saavedra ambos patriotas, ambos apóstoles ardientes de la nacionalidad argentina, llevaban el uno la pala al hombro y el otro la carretilla en sus manos, la concurrencia los aclamó y vivó con delirante en-

General BARTOLOME MITRE
Presidente de la Nación, Padrino de la ceremonia de la inauguración de las obras del F. C. del Sud.

Don MARIANO SAAVEDRA
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. Padrino de la ceremonia de la inauguración de las obras del F. C. del Sud.

Digitized by Google

tusiasmo. Terminada esa ceremonia, tan corta como tocante, toda la comitiva, presidida por el Presidente, el Gobernador, sus ministros, los ingenieros de la Empresa, los señores de la Comisión directiva y el cuerpo diplomático, se dirigió al local en que se había preparado el espléndido banquete con que fueron obsequiados.

Un ancho y gigantesco toldo, a manera de tienda de campaña, formaba la bóveda de ese templo improvisado, consagrado a la paz, al progreso y a la libertad.

Al frente, sobre una pequeña plataforma, se levantaba una mesa destinada a las autoridades, al cuerpo diplomático, los ingenieros y algunos señores de la comisión directiva.

Del otro lado aparecía una tribuna destinada a las señoras y entre esa tribuna convertida en alegre jardín y la mesa del frente, estaban otras tres grandes mesas, que fueron ocupadas por los 400 convidados.

Brindaron los señores ministros inglés Thornton, el cónsul Parish, el gobernador Saavedra, Dr. Rufino de Elizalde, Dr. Vélez Sársfield y el Dr. Guillermo Rawson».

Medalla acuñada en conmemoración de la inauguración de las obras del F. C. del Sud el 7 de Marzo de 1884.

• •

El primer Directorio en Londres y el personal dirigente en Buenos Aires fueron constituídos como sigue:

Directores en Londres:

JUAN ANDERSON
(Director del F. C. South Eastern).

J. P. BROWN
Westhead, M. P. (Vicepresidente del F. C. London & North Western).

JUAN FAIR
Vice cónsul de Buenos Aires en Londres.

CARLOS GILPIN, M. P.
(Director del F. C. South Eastern).

JORGE A. H. HOLT
Ex socio de la casa de Brownell y Cía., Buenos Aires.

JOSE RIVOLTA
(Antonio Rivolta e hijos) Londres.

DAVID ROBERTSON, M. P.
(Presidente de los tenedores de fondos públicos de Buenos Aires).

GUILLERMO SCHOLEFIELD, M. P.

GUILLERMO ARTURO WILKINSON
(Presidente del F. C. Metropolitan).

Banqueros:

GLYNN, MILLS y Cía.,
(67 Lombard street, Londres).

Abogados:

BIRCHAM, DALYMPLE y DRAKE
(46 Calle del Parlamento, Londres).

Corredores:

LAURENCE, hijo y PEARSE
JORGE SEYMOUR.

Secretario:

GUILLERMO HADFIELD
(Escritorio: 16 Cornill Street, Londres).

Directores en Buenos Aires:

FRANK PARISH
(Cónsul de S. M. B.).

EDUARDO LUMB

JUAN FAIR
pro - tem.

Digitized by Google

Gerente:

EDUARDO BANFIELD.

Ingeniero Residente:

THOMAS RUMBALL, M. I. I. C.

Contador:

JUAN BRADSHAW WANKLYN.

• •

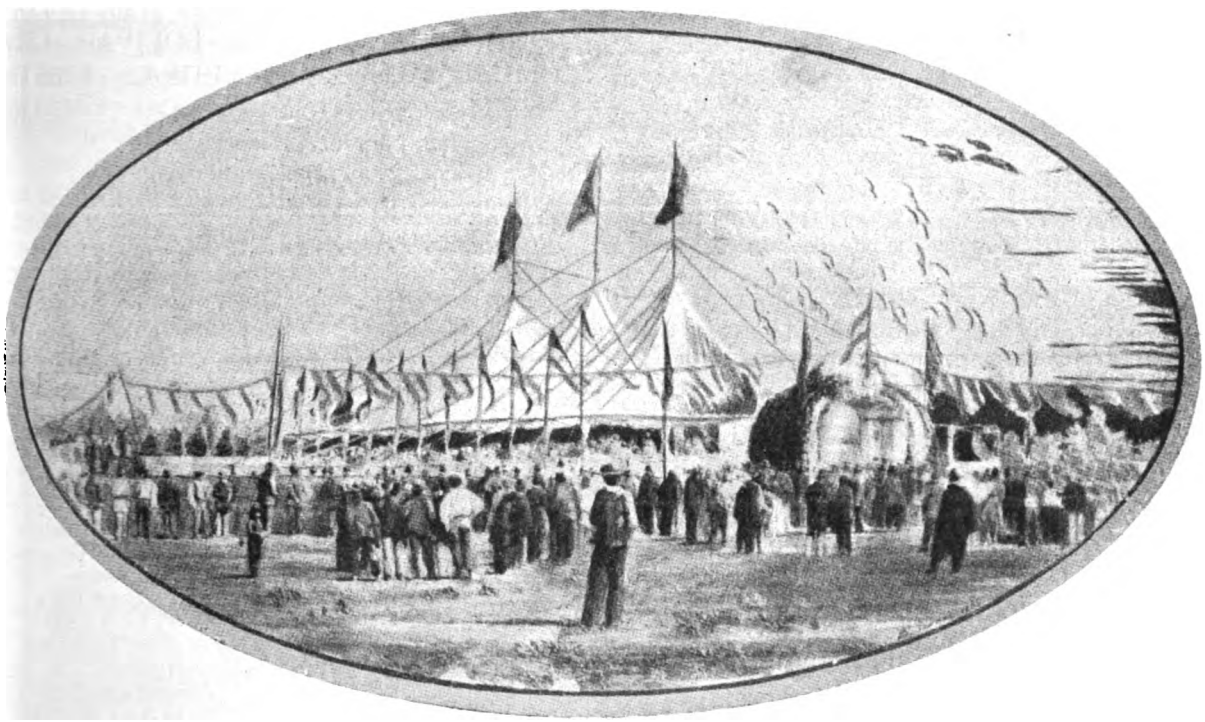
Los contratistas, representados por el señor William Crawford y el Ingeniero Constructor Thomas Rumball, empezaron en seguida los trabajos, que se realizaron con tanta actividad, que fué posible inaugurar la primera sección, hasta Jeppener (77 Kilómetros) el día 14 de Agosto de 1865, y toda la línea, hasta Chascomús (114 Kilómetros) el día 14 de Diciembre del mismo año.

Las estaciones construídas entonces fueron: Constitución, Barracas, Lomas de Zamora, Glew, San Vicente, Domselaar, Ferrari, Jeppener, Facio (hoy Altamirano), Gándara y Chascomús. (1).

El horario que regía en 1865 era el siguiente:

SALIDAS

Buenos Aires.....	9.00	12.30	4.00	8.25
Barracas	9.10	12.40	4.10	8.35
Lomas de Zamora ...	9.35		4.35	
Glew.....	10.05		5.05	
San Vicente	10.30		5.30	
Domselaar.....	11.04		6.04	
Ferrari	11.32		6.32	
Jeppener.....	12.00		7.00	
Facio.....	12.25		7.25	
Gándara	12.55		7.55	
Chascomús.....	1.30		8.30	



Inauguración oficial de la sección Mercado Constitución - Jeppener. 14 de Agosto de 1865.

(1) El Teniente Coronel Barbará, en su vocabulario de la lengua pampa, dice que Chascomús se deriva de Chadicomú y que esto significa agua muy salada.

Según otros el nombre de Chascomús significa «país de las lagunas», designación que es sumamente apropiada por haber en la zona bastante lagunas, grandes y pequeñas.

Muchas y prósperas ciudades argentinas que tuvieron su nacimiento en la época colonial, deben su origen a un reducido puesto militar de avanzada o fortín, que cerraba entonces el camino a la indómita indiada, que con sus audaces correrías castigaban constantemente a los colonos diseminados en la campaña de Buenos Aires.

En el año 1779 el capitán Escribano trasladó la primitiva población desde el fortín «El Zanjón», en la margen del Samborombón, a la laguna Chascomús estableciendo allí un nuevo fuerte en la línea de la frontera, contra los indios.

Enviadas de España al Río de la Plata doscientas familias colonizadoras en virtud de la real orden de 22 de Junio de 1779, fueron éstas retenidas provisionalmente en Maldonado, Montevideo y San Carlos, hasta que dispusiera su envío a las tierras a que iban destinadas.

Resuelta por el Virrey Vertiz la incorporación de algunas de las mismas a los pueblos que se situaban alrededor de los fuertes principales, dió orden de mandar inmediatamente

Digitized by Google

REGRESOS

Chascomús.....		7.40		3.40
Gándara		8.10		4.10
Facio.....		8.40		4.40
Jeppener.....		9.05		5.05
Ferrari		9.33		5.35
Domselaar.....		10.00		6.04
San Vicente		10.30		6.32
Glew		11.00		7.00
Lomas de Zamora ...		11.30		7.30
Barracas	8.15	11.55	1.30	7.55
Buenos Aires.....	8.25	12.20	1.40	8.10

---

ocho familias a Chascomús que llegaron a dicho lugar el 12 de Octubre de 1780.

Instaladas dichas familias en el fuerte de Chascomús, se les dieron a cada una seis fanegas de trigo; una cuartilla de maíz, en espiga; una yunta de bueyes y madera suficiente para construír un rancho.

Cruentas y dolorosas páginas tiene la historia de Chascomús, y la vida de zozobra que la población comenzó a experimentar ante los amagos de la indiada, se reflejan en una gran cantidad de memoriales y escritos elevados a distintos virreyes de los que tuvieron a su cargo el dilatado Virreinato del Río de la Plata.

Y así nació a la vida la próspera y progresista ciudad de Chascomús.

(*José Torre Revello: «La Fundación de Chascomús*).

Chascomús figura como partido en la división judicial de la campaña que se hizo por decreto de 28 de Diciembre de 1821.

En 1825 fué erigido en parroquia bajo el nombre de «Virgen de las Mercedes».

A sus expensas se creó el partido de Viedma por ley de 24 de Octubre de 1864 y decreto de 24 de Febrero de 1865. Esta ley fué derogada el 22 de Diciembre de 1894, reintegrándose a Chascomús las tierras que se le habían adjudicado a aquél.

Como muchos otros pueblos de la provincia de Buenos Aires, Chascomús se halla vinculado a la historia del país por un concepto de mérito singular.

Allí y en Dolores se engendró la revolución del Sur que encabezara don Pedro Castelli contra la tiranía de Rosas, el año 1839.

Sus fuerzas revolucionarias compuestas de 1500 milicianos con escasas armas, muchas de ellas simples lanzas hechas de tijeras, estaban al mando superior del coronel Castelli, y entre sus jefes figuraban Julio Cramer, Manuel Rico, Zacarías Marquez, Martín Alzaga, Martín Campos, siendo abanderado el teniente Domingo Lastra (hijo).

El día 6 de Noviembre estas fuerzas llegaban a Chascomús, donde entraron sin ninguna resistencia.

Al día siguiente los revolucionarios fueron sorprendidos en las orillas de la laguna de Chascomús y obligados a presentar batalla resultando batidos en toda la línea, por las fuerzas del tirano al mando superior de su hermano Don Prudencio.

En la batalla murieron Cramer, Lastra y otros.

Castelli fugitivo, fué pronto capturado y fusilado siendo su cabeza puesta en una pica en la plaza del pueblo de Dolores.

El día 7 de Noviembre de 1929 el 90º. aniversario de la batalla de Chascomús se inauguró en dicha localidad un grandioso monumento a los Libres del Sur, obra del escultor Luis Perlotti.

Escudo de la Empresa del Ferrocarril del Sud.

El tren rodante del Ferrocarril del Sud consistía en:

8 locomotoras cuyos nombres eran: COLON - GARAY - BUENOS AIRES - BOLIVAR - CHASCOMUS - MITRE - SAAVEDRA y RIESTRA.

38 coches para 1420 pasajeros.
7 vagones para encomiendas.
75 vagones para carga (cubiertos).
20 vagones para carga (altos).
82 vagones para carga (bajos).

El 18 de Diciembre de 1865 se organizó una gran excursión a Chascomús bajo la dirección de los señores Armstrong, Drabble y Green.

Desde las 7 de la mañana comenzaban a afluir numerosos convidados.

La tienda de campaña (del 7 de Marzo de 1864) había sido sustituída por una hermosa estación, punto de partida de Buenos Aires a Chascomús.

La pequeña pampa al Sud de la Ciudad se había convertido en un centro activo de movimiento comercial al soplo mágico del espíritu de empresa y de los adelantos del siglo.

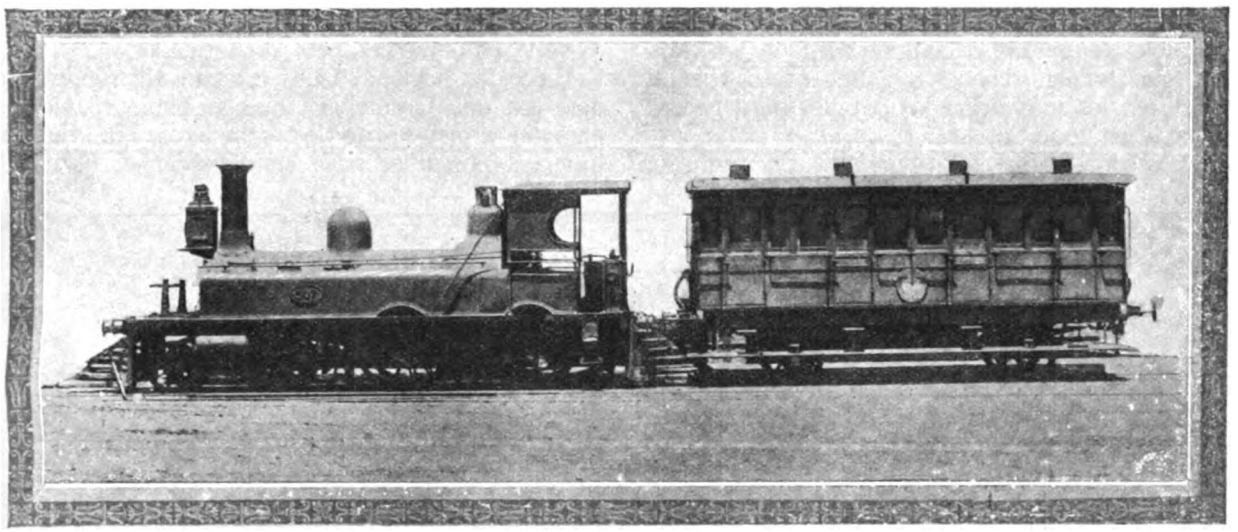
En aquellos tiempos un viaje en ferrocarril constituía todo un acontecimiento y el entusiasmo que reinaba entre los privilegiados viajeros era indescriptible.

El «Correo del Domingo» contiene en sus columnas el siguiente romántico relato de la celebrada excursión:

«En aquel espacioso edificio, hay dos locomotoras que están rugiendo anhelosas por lanzarse en el espacio, limpias, lucientes; parece que se sienten satisfechas al verse examinadas por tanta gente, que ellas se encargarán luego de transportar al extremo del camino en pocas horas. Allí y fuera, por todas partes, coches, vagones, carros, ruedas; acopio crecido de materiales.

Todos los coches lucen el escudo de las armas argentinas en sus puertas.

Digitized by Google



Tipo de tren rodante en 1865.

Diez y seis asientos en cada uno, anchos sillones de esterilla con respaldo, frescos y cómodos, evitarán los inconvenientes y desagrado de los atropellos; en esos coches no tendrán lugar esas escenas.

El reloj de la estación marcó las ocho.

El silbato dió el grito de partida.

La música rompió los aires, aumentando el regocijo.

Los viajeros han tomado asiento.

El tren parte!

La estación queda llena de espectadores, de pueblo, de peones que a centenares se ven todavía en el mercado Constitución, conductores de carretas cargadas de frutos que más tarde sólo vendrán ahí por la vía férrea.

La locomotora a la cual ha sido confiado el tren de placer, lleva en letras lucientes el nombre del inmortal «COLON».

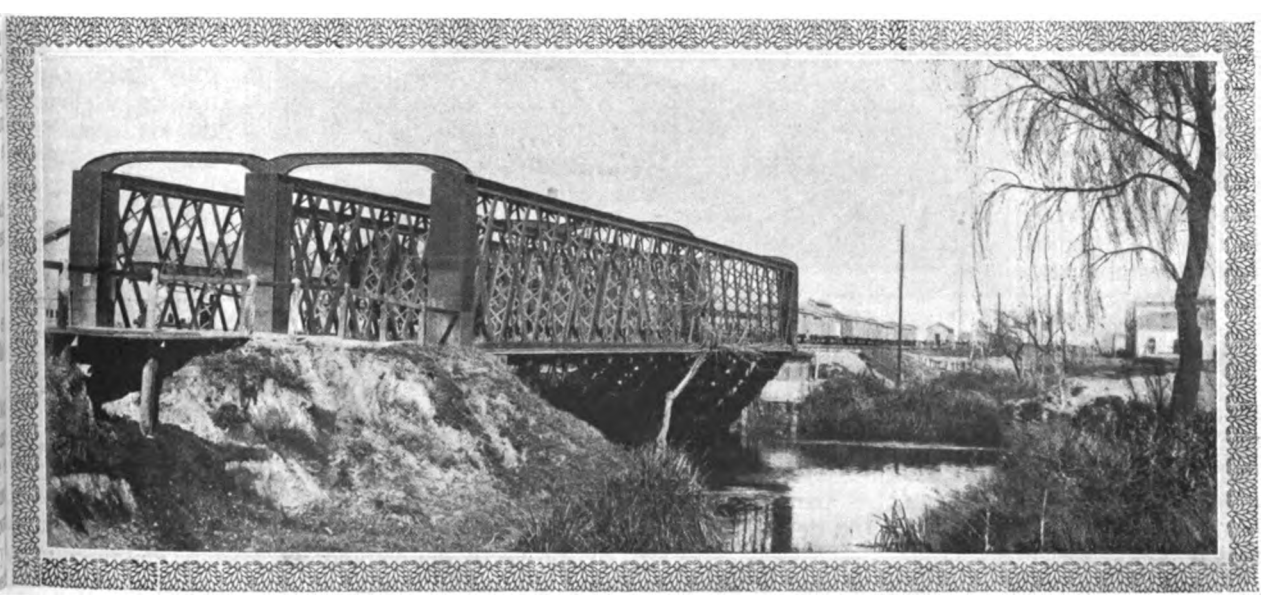
Los viajeros sienten dos o tres minutos después de partir un rumor estridente, rápido como el rayo.

El tren se deslizaba en ese instante entre el cielo y la tierra. Pasaba por el hermoso puente de Barracas!

Todos sintieron una conmoción íntima, que podía traducirse en admiración por la obra y en aplauso a la empresa que con ella dotaba al país.

Oyóse el silbato de prevención. La «COLON» anunciaba su paso a escape por la estación de Barracas, donde se detienen los trenes ordinarios, y se lanzaba hacia la pampa, dando a los vientos su densa melena y llevando en sus entrañas un volcán en acción constante.

«El muro, el árbol, la montaña, el río
Todo se vé en su vértigo girar
Como sombras de un loco desvarío
En un baile fantástico infernal.»

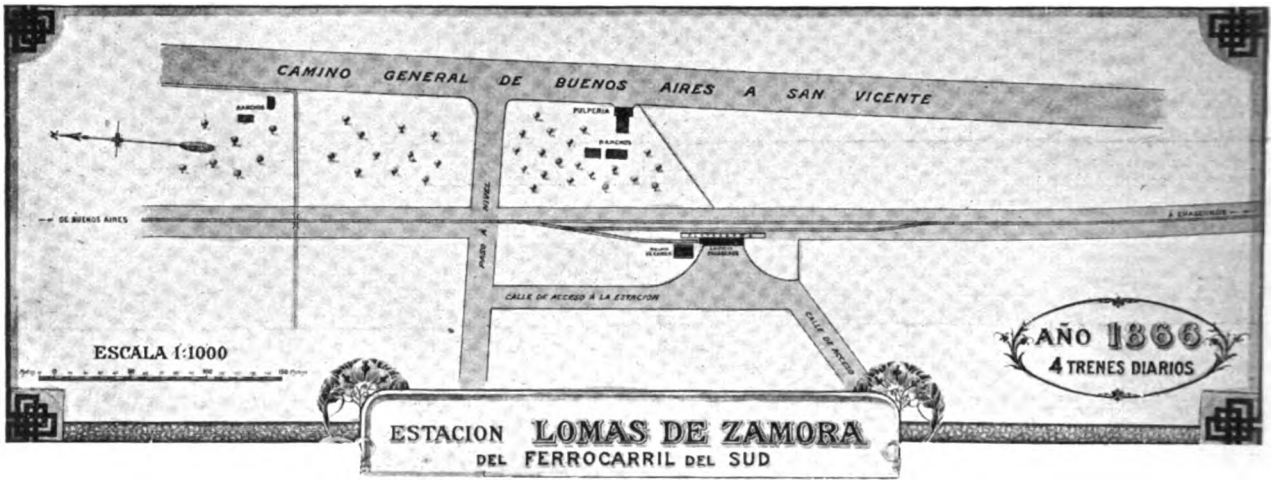


Puente del F. C. del Sud sobre el Riachuelo.

Digitized by Google

Los viajeros, pasadas las primeras sensaciones indefinibles, empiezan a comprender que los caballeros que habían dispuesto aquel paseo, habían pensado en los más delicados detalles para hacerlo agradable en todo.

Cada coche había sido provisto con profusión



de cigarros habanos, de agua de Colonia, de bizcochos, de líquidos generosos, de pantallas de aire.

En pos de los coches iba un carruaje cerrado. Era una bien surtida despensa de viaje.

En cada parada, esa despensa abría sus puertas y el vino helado y los refrescos eran ofrecidos a los viajeros.

Cinco o seis paradas hubo en el viaje.

Unas veces para que los pasajeros examinasen las estaciones, otras para que la «COLON» repusiese el agua que había convertido en vapor; y otras de esas veces para admirar el grande y sólido puente de fierro del Samborombon, cuyo lecho estaba seco entonces, como yerma estaba la campaña hasta donde alcanzaba la vista.

Estación Lomas de Zamora. Año 1866.

Se había dejado atrás el bello oasis que representan las chacras, las quintas, los jardines y los edificios diseminados en ese terreno tan pintoresco llamado «Las Lomas de Zamora», pasándose luego a un campo quemado en muchas partes y donde hasta el cardo se alza con dificultad del suelo endurecido por la seca.

A las cuatro horas de haber dejado la estación de la Ciudad, los alegres viajeros entraban por las calles de Chascomús. Llegaban al término de la jornada empolvados, pero no fatigados.

Todas las nacionalidades estaban allí representadas; era una Cosmópolis que se había reunido al llamado amistoso de los caballeros que querían hacer el obsequio, para conmemorar el hecho de inmensa trascendencia, de la conclusión de los trabajos hasta aquel pueblo.

El vecindario veía llegar aquella caravana de buen humor, salida poco antes de la ciudad, y el estruendo de los cohetes y las armonías de la música dieron aire triunfal a aquella entrada al pacífico Chascomús, escena digna de pintarse por su novedad y su significación.

Los promovedores de la fiesta, habían dispuesto allí todo de la manera más esmerada para hacer los honores a los huéspedes.

El hotel resonó muy luego con la música y el rumor de los que llegaban, y a quienes ya esperaba una mesa exquisitamente provista.

Aquel cuadro era digno a su turno de uno de los salones de hotel de la Capital, y de una fiesta clásica.

La animadísima escena dura dos horas, porque los brindis se suceden, y la música dedica a cada orador sus agradables notas...

Allí se cambiaron las felicitaciones más ardorosas, se hicieron los votos más vivos; se recordó la historia del proyecto del camino; el pasado, el presente, lo venidero; la Europa, la América, la inmigración, la estadística, la guerra; todo dió tema a los discursos,

Digitized by Google

hasta la tarifa de los ferrocarriles y la ley a que debe obedecer el costo del transporte del hombre y de la carga, fué allí cuestión animada.

Una hora antes un silbato anunciaba la llegada del tren ordinario conducido por la «BUENOS AIRES». Había salido de la Ciudad a las nueve. Vecinos, estancieros, algún sacerdote, varios extranjeros y comerciantes bajaron de ese tren.

Muy pocas personas de las que hacían ese viaje de placer conocían todavía aChascomús y la campaña recorrida hasta allí. Tal vez el resto no hubiera nunca tenido ocasión de hacer ese viaje, sin la adquisición de un camino de fierro.

Chascomús tiene una hermosa laguna salada que lleva su nombre. Allá pasó en seguida la caravana.

A las cuatro de la tarde estaban todos de vuelta en la estación.

En ese momento volvía a la ciudad el tren que había llegado allá a la una.

Veinte minutos después la «COLON» emprendió su viaje en el mismo rumbo y con los mismos pasajeros, despedidos por muchos vecinos de Chascomús y al son del himno patrio.

La vuelta a la Ciudad fué tan amena como la ida a Chascomús, lo fué más tal vez.

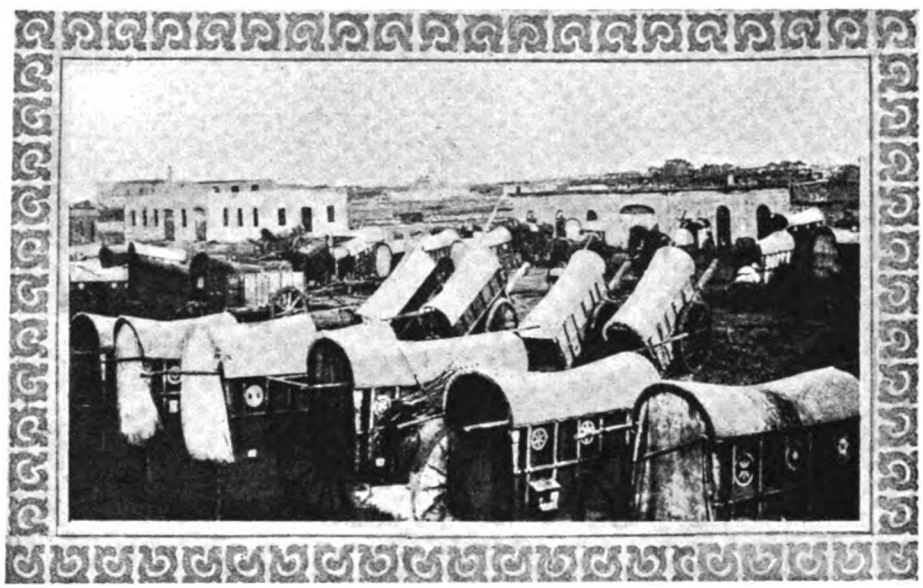
Las torres, los miradores caprichosos, los jardines de los suburbios se acercaban en grupos fantásticos.

Era la tarde y la hora
En que el sol la cresta dora
De los Andes.

Poco después el sol se había ocultado y la vista gozaba de un hermoso espectáculo a la luz tibia del crepúsculo de una tarde de Diciembre.

La excursión campestre había durado doce horas doce horas que habían pasado... como pasa el tiempo feliz, como un soplo dejando en todos los viajeros el grato recuerdo del 18 de Diciembre de 1865».

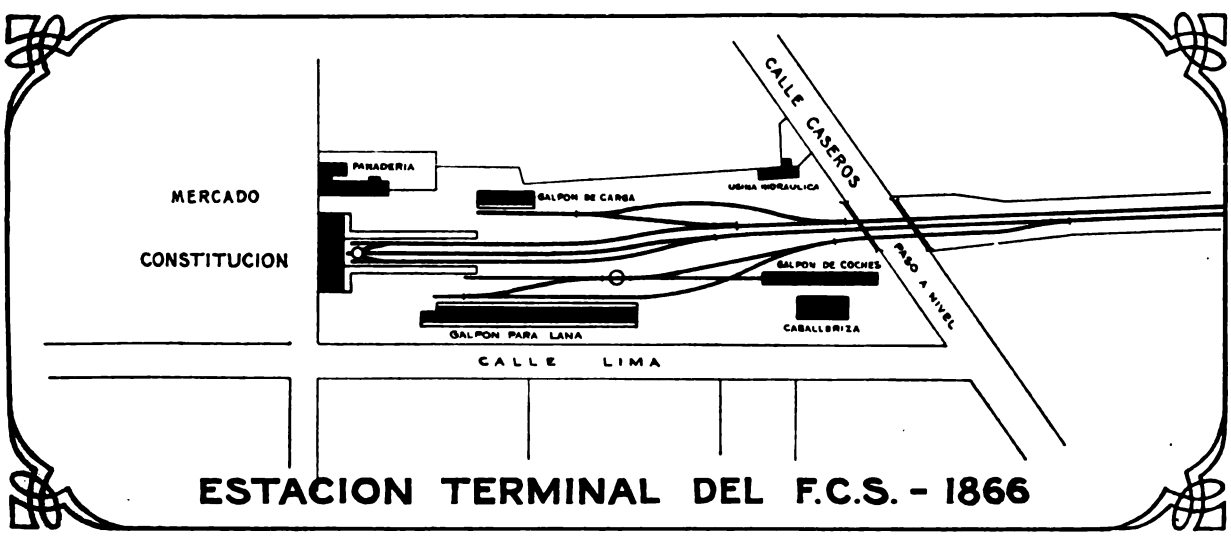
● ●



La estación terminal durante la construcción. 1864.

El pequeño edificio de la Estación Constitución que se entregó al servicio público en Agosto de 1865, era una construcción sencilla y modesta dotada con todas las comodidades necesarias para satisfacer las exigencias del público de entonces.

De aquí corrió el primer tren del F. C. del Sud, que ha sido y es, sin duda alguna, uno de los factores principales del desarrollo de la prosperidad del país, precisamente porque todas las tierras que abarca



ESTACION TERMINAL DEL F.C.S. - 1866

Digitized by Google

la enorme red están sometidas al trabajo del hombre.

¿Qué era hace setenta años la actual Plaza Constitución, tan frondosa, tan pintoresca, tan concurrida de día y de noche, con su intenso comercio circunvecino, con su edificación monumental y el tráfico incesante que la envuelve como un vértigo?

En 1865, esa magnífica plaza se presentaba como uno de los lugares menos urbanizados de la ciudad.

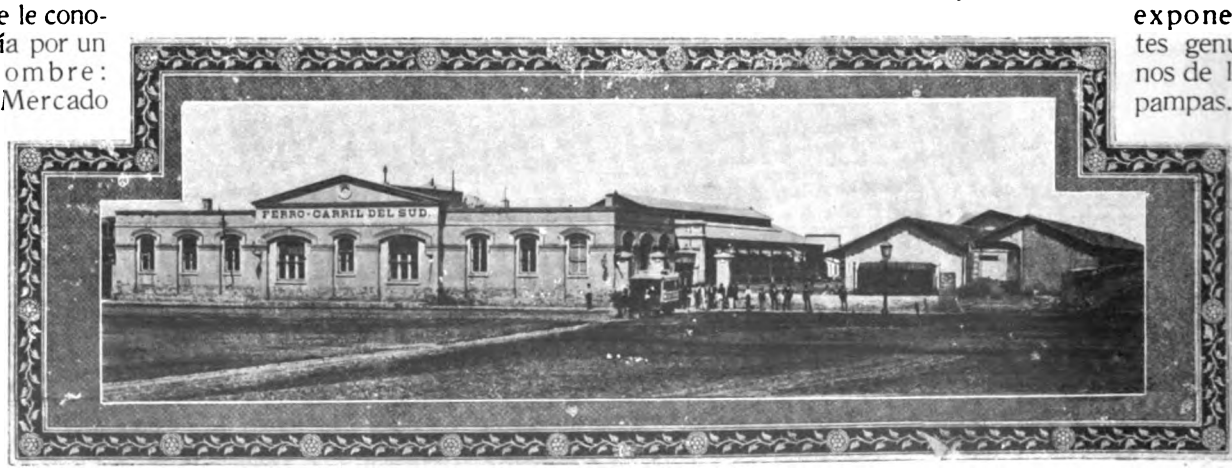
La primera estación terminal del F. C. del Sud, frente al Mercado Constitución. Año 1865.

Vasto descampado de tierra inculta, intransitable en invierno por los pantanos, y en verano por el polvo que se elevaba en espesas nubes al soplo de la más débil ráfaga, toda su utilidad quedaba reducida a ser el punto de reunión de las tropas de carretas que llegaban a Buenos Aires procedentes de los campos del sur de la provincia.

Aquello era un verdadero y pintoresco espectáculo porque cada vez aumentaba el número de vehículos transportadores de productos agropecuarios, lo cual, unido a las transacciones que allí se realizaban, dábanle las características de un mercado. Por ello se le conocía por un nombre: «Mercado Constitución». Las carretas llenaban el perímetro de la plaza y los gauchos pasaban meses enteros debajo de ellas, tomando mate y jugando al truco, hasta que el «patrón» vendía los frutos del país. Era un aspecto pintoresco y jovial de la vida de aquellos tiempos.

Pululaban allí, además de los gauchos conductores de las carretas, los mercaderes de los alrededores, los pichincheros de toda la ciudad, y los que merodeaban en torno de las diversas actividades del mercado, recogiendo desperdicios, amén del incipiente movimiento de pasajeros de la entonces pequeña estación Constitución ubicada en el mismo sitio donde hoy se levanta la moderna, pero de contornos asaz modestos. Tales eran los factores que contribuían a dar al lugar un cariz verdaderamente típico, comparable sólo con el que ofrecía en ese mismo tiempo el «Mercado Once de Setiembre», plaza de concentración de las carretas provenientes de la zona Oeste de la Provincia.

Las autoridades municipales consideraban al «Mercado Constitución» como uno de los puntos extremos de la ciudad; y en tal concepto muy pocas atenciones le prodigaban. No había allí servicio de limpieza ni de alumbrado, fuera de algunos misérrimos faroles a kerosene que atendían los comerciantes más acomodados. Por consiguiente, de noche cada cual campaba por sus respetos, y bajo el pértigo de cada carreta improvisábase un fogón donde se desarrollaban escenas típicamente nativas, como exponentes genuinos de las pampas.



Estación PLAZA CONSTITUCION. Año 1867
Obsérvese el pequeño tranvía frente a la estación y el lodazal que separa a ésta del resto de la ciudad.

Digitized by Google

Detrás de estos modestísimos y primitivos mercados de frutos se extendía la pampa inmensa, despoblada, con una que otra estancia diseminada y perdida entre el verde esmeralda de los campos incultos, sin un metro de riel tendido en la vastísima pradera solitaria.

• •

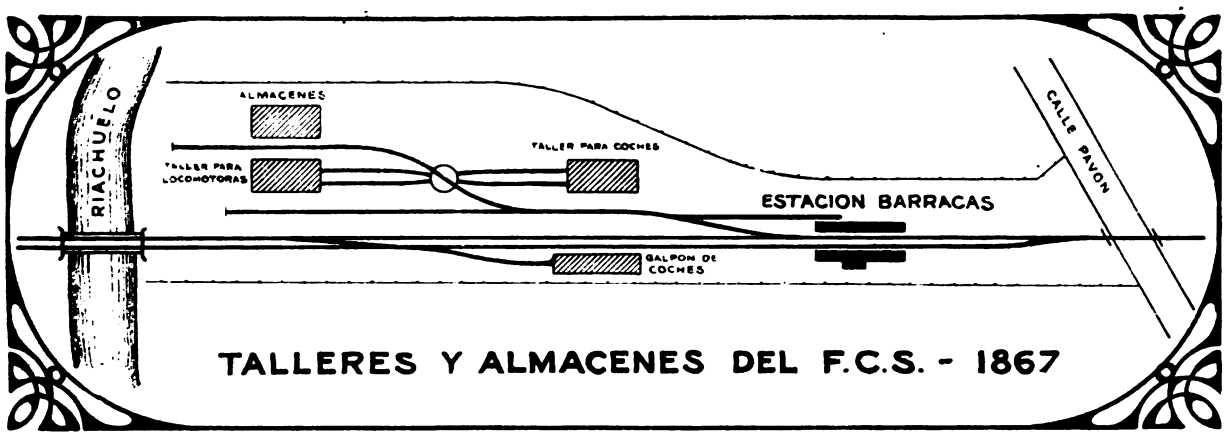
Los Directores de la Empresa no tardaron en darse cuenta de lo apartado que se encontraba la estación terminal del interior de la ciudad y resolvieron construír una línea auxiliar de Tranvías arrastrados por caballos para así facilitar el transporte rápido, cómodo y barato, de pasajeros y encomiendas que habían de utilizar la nueva vía de comunicación con el Sur de la Provincia de Buenos Aires. (1)

Arrancando este tranvía del interior de la estación Constitución cruzaba la Plaza en todo su largo y corría por la calle Lima hasta llegar al N°. 117, a pocos metros de la esquina de Moreno, entrando a un barrancón que miraba al Oeste; propiedad de la familia del Dr. Durañona, cuyo local se llamaba «Estación Lima».

Se inauguró esta estación y línea de tranvía el 3 de Febrero de 1866 y fué el segundo que circuló por las calles de esta ciudad aunque en radio limitado.

Por este medio se llevaba el ferrocarril al centro de la ciudad, y para mayor comodidad del público, había coches de primera y de segunda clase en los que se viajaba con el boleto del tren.

Según un aviso publicado en «La Tribuna», las



TALLERES Y ALMACENES DEL F.C.S. - 1867

condiciones para poder viajar en los coches del tranvía del F. C. del Sud eran las siguientes:

«A los pasajeros por el Tramway, que tengan el competente boleto no se les cobrará por el pasaje en el Tramway».

«Los pasajeros pueden obtener boleto del F. C. y enviar sus equipajes a cualquiera estación del F. C. en la boletería del Tramway, Lima N°. 117».

«Los pasajeros por el Tramway que no tengan boleto del F. C. abonarán $ 5 m|c.

El «Tramway también puede usarse como ómnibus desde 117 calle Lima hasta la Plaza Constitución, subiendo en cualquier punto, entendido no estando ocupado con pasajeros para el F. C.».

«Los pasajeros para Barracas pueden subir en cualquier parte entre 117 calle Lima y la estación Plaza Constitución bajo la tarifa siguiente:

Para Barracas	1ª. clase ..	$ 5	m|c.
	2ª. » ..	$ 3	»
Ida y Vuelta	1ª. clase ..	$ 7	»
	2ª. » ..	$ 5	»

NOTA: «El tren que parte de Buenos Aires para Barracas a las 9.15 a. m. procederá los Domingos y días festivos a Lomas de Zamora llegando a aquella estación a las 10 a. m.».

(1) La implantación de los tranvías en Buenos Aires fué ampliamente discutida en el seno del gobierno municipal de aquel entonces, y dió lugar a apasionados debates, pues así como tenía sus panegiristas, la progresista iniciativa tenía sus impugnadores recalcitrantes. Cuando el Concejo debió informar en la propuesta de los señores Armstrong, Green y Drabble, en Agosto de 1865, el municipal señor Echenagucía dijo que «no sin grave resistencia y sólo en vista de la ley de concesión se había permitido a la empresa del Ferrocarril del Sud la colocación de un tranvía en la calle Lima hasta la plaza Monserrat; que él no alcanzaba a comprender las grandes ventajas de ese medio de transporte, al paso que eran saltantes sus graves inconvenientes en nuestras calles tan angostas, en que será interrumpido el tráfico de los demás rodados».

En Mayo del año siguiente, renovada en su totalidad la corporación, fué debatido nuevamente el asunto, siendo impugnado el proyecto por el municipal señor Letamendi, quien observó «que es perjudicial para los propietarios de casas por cuyos frentes pasan los trenes», agregando luego el municipal señor Lanús «que las propiedades del estado por donde pasan los trenes desmerecen mucho, así como encarecen los transportes de materiales y cargas para las mismas, en razón de que hay que depositarlos a mayor distancia para no impedir el paso».

Bueno es aclarar que la oposición que encontró en la Municipalidad la idea de implantar los tranvías en Buenos Aires, era un pálido reflejo de la que estaba latente en el vecindario opositor decidido a una innovación tan fundamental en sus medios de comunicación.

(*Ismael Bucich Escobar: «Buenos Aires Ciudad»*).

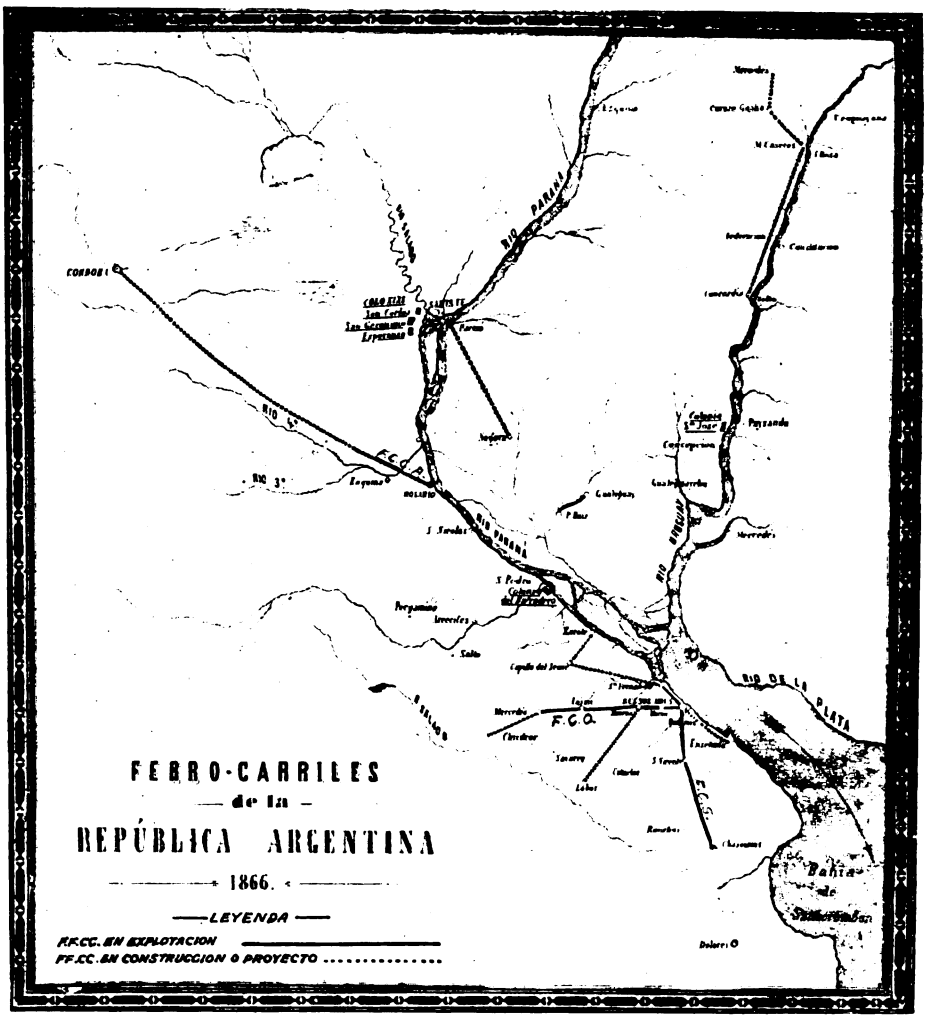
Digitized by Google

La línea del tranvía fué más tarde prolongada hasta la esquina de Cerrito y Tucumán.

Cada hora entre 5.30 a. m. y 9.50 p. m. salía un coche de Plaza Constitución empleando cerca de media hora para llegar hasta la calle Tucumán.

Por muchos años regenteó como Jefe a la estación Lima, el señor Diego S. Moore, criollo, hijo de ingleses, quien supo captarse la buena voluntad, de sus patrones como la del público contribuyente, por su correcto cumplimiento en el desempeño de sus funciones, la que le valió ascender a Inspector General del F. C. Sud.

La empresa también estableció un servicio de encomiendas y carga a domicilio, por medio de carros, cobrándose una tarifa que variaba desde 2 hasta 5 centavos oro por arroba, según la distancia, siendo la tarifa más barata para los clientes que vivían en calles empedradas.



• •

Los rieles adoptados en la construcción de la línea, eran del sistema Barlow, de 90 libras la yarda y se estableció una doble vía entre Buenos Aires y Barracas.

En este último punto fueron ubicados: un galpón para coches y los pequeños talleres, máquinas y herramientas propias para las reparaciones diarias y también para fabricar ciertas piezas nuevas en caso de necesidad.

En la fecha de la inauguración del F. C. del Sud existían en la Provincia de Buenos Aires los siguientes ferrocarriles:

Ferro Carril Oeste de la Provincia, con una línea de 101 kilómetros de largo, entre la estación del Parque (hoy Plaza Lavalle) y Mercedes.

Ferro Carril del Norte, con una extensión de 29 kilómetros, entre la estación Central y Tigre.

Ferro Carril Buenos Aires y *Puerto Ensenada*, con una pequeña línea de 4 kilómetros de largo, entre la estación provisoria, (que se hallaba en la bajada de la calle Venezuela, y la Boca del Riachuelo.

(*Véase el plano en la parte superior*)

• • •

Digitized by Google

CAPITULO III

●

1866 — 1869

PRIMEROS RESULTADOS FAVORABLES DE LA EMPRESA

●

SUMARIO:

Entrada bruta de 1000 libras por semana. — Frank Parish aconseja la inmediata construcción de la línea hasta Dolores. — Partida para Londres donde defendió su proyecto. — Importancia del tráfico de lanas. — Prudencia de los Directores. — Noble actitud del Presidente del Directorio londinense. — Extraño proyecto de uno de los Directores. — Resultado de la explotación. — Los estancieros prefieren mandar la lana por carros. — Carros versus ferrocarril. — Rescisión de la garantía. — Protesta contra los elevados fletes del F. C. del Sud. — El Gobierno arregla el conflicto elevando las tarifas del F. C. Oeste. — Epidemias, guerras e invasiones de indios. — El Directorio en Londres no admite la posibilidad de nuevas prolongaciones.

● ●

«El F. C. del Norte no llena su objeto; su servicio es pésimo, y la culpa la tiene la autoridad que lo tolera.
El F. C. del Ensenada es el más caro de todos.
El F. C. del Sud, no se contenta con nada, siempre está pidiendo algo».

Opinión expresada por un Senador en la sesión del 18 de Julio de 1872.

● ●

EL resultado de la explotación fué bastante satisfactorio desde el primer día en que la línea se libró al público; y durante el mes de Diciembre 1865 y Enero 1866 la entrada general alcanzó más o menos a 1.000 libras esterlinas por semana.

El representante local, señor Frank Parish en su primer informe sometido a los directores en Londres insistió en que la Compañía llevase la línea a Dolores, sin pérdida de tiempo.

Los directores, en vista de la actitud de su representante, lo citaron a Londres, donde llegó a tiempo para asistir a la asamblea general de la compañía el día 17 de Marzo de 1866.

El informe detallado del señor Parish, y la discusión general de los directores, revisten el suficiente interés como para ser recordados aquí.

Don EDUARDO BANFIELD.
Gerente del F. C. del Sud desde 1865 hasta 1872.

El señor Parish habló con gran entusiasmo de su patria y explicó los inmensos recursos de la parte sud de la Provincia de Buenos Aires y la absoluta necesidad de extender la línea hasta Dolores. Era necesario conseguir el transporte de las enormes cantidades de lana que llegaban al Mercado Constitución por medio de carros, desde Azul, Tandil, Las Flores, Tres Arroyos, etc.

Con la sola línea a Chascomús los estancieros no consideraban una ventaja para ellos mandar sus carros a la estación terminal, donde debían cargar la lana sobre los vagones del ferrocarril, para después descargarla otra vez en Buenos Aires. Era entonces más fácil hacer todo el viaje con carros, ahorrando de esta manera las operaciones de carga y descarga.

Para mejor ilustración de la importancia que tenía

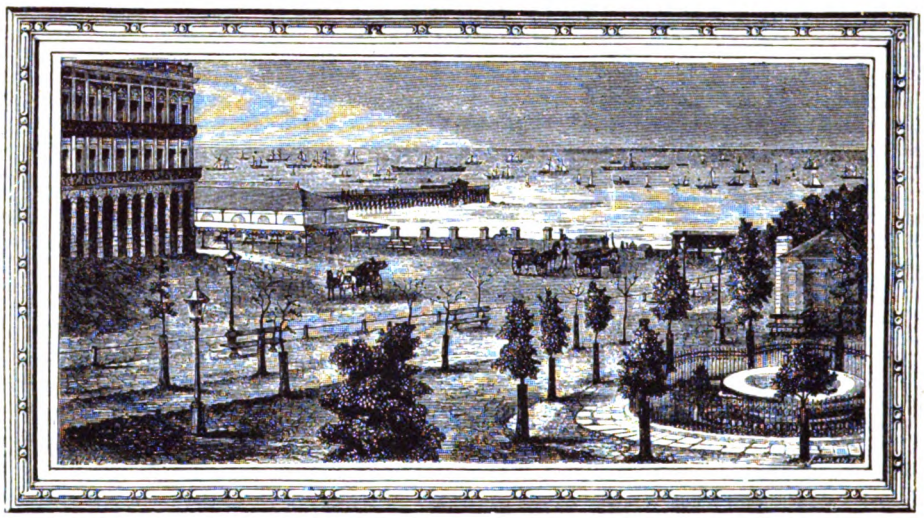
Digitized by Google

para la Compañía el transporte de dicha lana, el señor Parish presentó una planilla dando detalles referentes al número de carros y cantidades de lana recibidas en el Mercado Constitución.

Año	Núm. de carros	Arr. lana
1863	9.332	958.908
1864	9.520	1.150.963
1865	11.321	1.670.514

Los directores, sin embargo, no queriendo tomarse la responsabilidad de comprometer la empresa haciendo nuevas construcciones, creyeron más prudente esperar todavía algún tiempo, para consolidar bien la posición de la Compañía antes de precipitarse en aventuras.

Un ferrocarril de 114 kilómetros de largo en un país extranjero era más que suficiente y una nueva extensión sería posible únicamente en el caso de que el Gobierno se comprometiera a dar una garantía del 10%.



El puerto en el año 1865.

El Presidente del Directorio manifestó que renunciaba a toda clase de remuneración hasta el día que la Compañía pudiese distribuir un dividendo de 7 %.

Sucedió hasta lo increíble: uno de los directores propuso que tal vez fuera más conveniente dejar a otra empresa que llevara a cabo las nuevas prolongaciones y entonces el Ferrocarril del Sud podría obtener autorización para correr sus trenes sobre esas nuevas líneas y trabajar conjuntamente con la nueva compañía, en perfecta armonía.

Otra razón dada en contra de la nueva extensión era la casi imposibilidad de poder obtener en esos momentos, en Inglaterra, un nuevo capital de 700 a 800.000 £. En los años siguientes el tráfico del Ferrocarril del Sud iba en aumento, como puede verse en la planilla inserta.

AÑOS	1866	1867	1868	1869
Largo total en kilómetros ...	114	114	114	114
Entrada bruta £	63.593	85.288	99.128	124.877
Gastos £.....	44.230	49.775	50.207	65.223
Ganancias..£	19.363	35.513	48.921	59.654
Suma a pagar por el Gobierno provincial para llegar a £ 49.000 o sea 7 % de libras 700.000 £ ...	29.637	13.486	79	«nil»
Dividendo ...	7 %	7 %	7 %	7 %
Número de pasajeros transportados	193.608	363.705	423.834	521.991
Toneladas de carga	14.439	23.636	32.376	47.184

La oposición por parte de los estancieros, o más bien de los empresarios de carros, que continuaban mandando los productos al Mercado de Constitución por medio de carros, era tenaz y transcurrieron varios años antes de que la Compañía pudiera salir victoriosa de la lucha.

AÑO	Lana llevada a Bs. Aires por carros Toneladas	Lana transp. a Bs. Aires por el F. C. S. Toneladas	Porcentage trans. por vía férrea Toneladas
1863	9.859	——	
1864	11.509	——	
1865	16.705	——	
1866	30.000	8.250	21 %
1867	21.773	11.340	34.26 %
1868	21.378	16.807	44 %
1869	17.190	20.290	54.14 %

• •

El cálculo de la suma que el Gobierno debía pagar como garantía a la Empresa por los 18 días de Diciembre de 1865 y por todo el año de 1866, hecho por el Superintendente de Contabilidad de los FF. CC. garantidos, Sr. Manuel Pérez de Cerro, constituía todo un estudio serio y notable en sus detalles.

El Delegado del Gobierno para la inspección de

Digitized by Google

dichos FF. CC., envió el informe al P. E. con las siguientes palabras:

«Este interesante trabajo es la obra de muchos meses de labor constante, en que la clara inteligencia y los esfuerzos del Señor Cerro, han suplido perfectamente la falta de práctica en este género de contabilidad, trabajo nuevo y único que se ha hecho en el país y que ha merecido la aprobación de personas competentes que han sido consultadas. El va a servir de base para el examen de las cuentas del F. C. del Norte y servirá también para el examen de las cuentas de los años posteriores de los FF. CC. garantidos».

La experiencia de poco tiempo había bastado para demostrar que el sistema de garantía que se consideró el más adecuado para estimular empresas como las de los ferrocarriles, que requerían el empleo de grandes capitales, ofrecía graves inconvenientes en la práctica; ya por la fiscalización odiosa que era necesario ejercer sobre los actos administrativos de las empresas; ya por la ineficacia de esa misma fiscalización, y por las discusiones y desagrados que de ellos podrían derivarse.

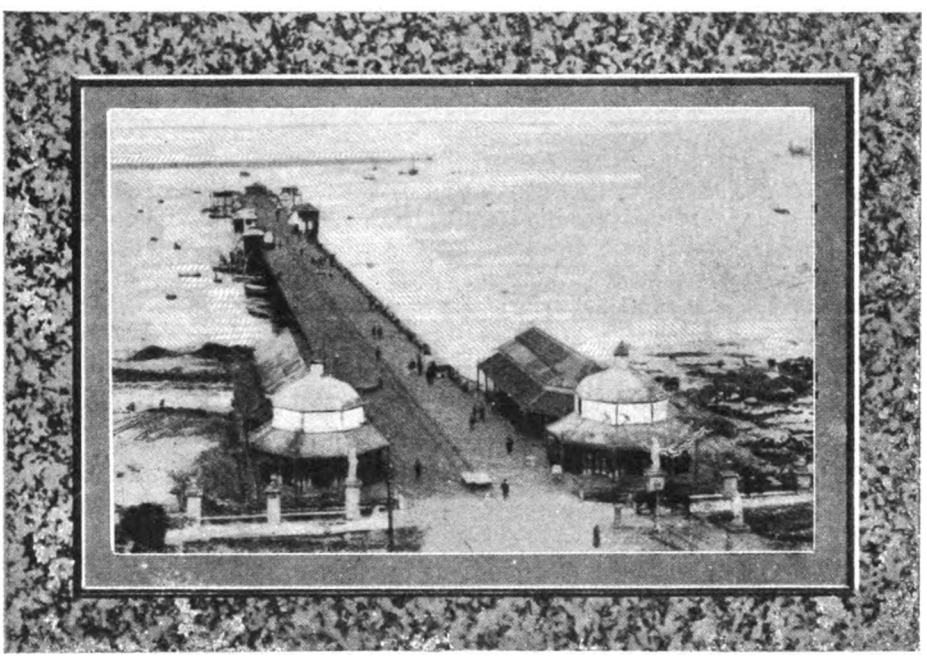
En el año 1868 el Gobierno de la Provincia dió a conocer un decreto del 6 de Octubre expresando las dificultades que ofrecían la revisión anual de cuentas y liquidación de la garantía de los FF. CC. y la conveniencia de adoptar una modificación que era aceptable tanto para el Gobierno como para las Compañías, cambiando el sistema de dicha garantía.

En vista del buen resultado de la explotación, fué natural el deseo de los directores de renunciar a la garantía del Gobierno. Cuando éste autorizó al Delegado a inspeccionar los FF. CC. garantidos para que procurase arribar a un arreglo con las empresas, tendiente a convenir el cese de dichas garantías, el Ferrocarril del Sud mostró su entera conformidad con la idea propiciada por el Gobierno y dió amplios poderes a la Comisión Local, a fin de conciliar un arreglo con el Gobierno Provincial, teniendo por base la abolición de la garantía por medio de una compensación equitativa y única.

El 5 de Enero de 1869 el Representante Legal del F. C. del Sud, señor Frank Parish, presentó un escrito al Ministro de Hacienda sometiendo los siguientes puntos para un convenio a celebrarse entre las dos partes:

Primero. — La Empresa del Ferro-Carril del Sud consiente en la abolición de la garantía que le acuerda la Ley de concesión, librando así al Gobierno de la obligación contraída por el espacio de 40 años, de cubrir todo déficit que anualmente resulte a la Compañía, asegurándole un líquido producto de 7 % anual.

Segundo. — El gobierno por su parte indemniza a la Compañía, por los beneficios que recibe, pagándole una compensación de libras esterlinas 20.000 (veinte mil libras esterlinas) al contado, como pago



El muelle para pasajeros. 1865.

único, cancelando, por medio de esa suma, las cuentas de 1866 y 1867, así como toda obligación que de ellas correspondiese, dándolas por terminadas, así como la obligación de la garantía por los treinta y ocho años restantes, hasta el año 1906.

Tercero. — La Compañía seguirá gozando de las exenciones y derechos que le acuerda la Ley, con las variaciones siguientes:

1°. Que en el caso de prolongarse la línea férrea o de hacérsele ramales, el Gobierno abonará como única subvención, libras esterlinas 500 (quinientas libras esterlinas) por cada milla inglesa adicional al camino que se abra a la circulación, y dicha suma le será abonada al contado a la Compañía.

2°. La cláusula de la Ley referente a la expropiación, queda vigente, siendo entendido que las obras adicionales que serán necesario hacer para el aumento futuro del tráfico, serán tomadas también en consideración.

Finalizó el Señor Parish el documento con las siguientes palabras:

Digitized by Google

«Se lisonjea en creer, esta Comisión Directiva, que este arreglo que beneficia al país, merecerá la más cordial y pronta aprobación del Gobierno, librando así a la Provincia de fuertes desembolsos futuros; pues si bien aparece posible, que la línea férrea del Sud, cubra muy pronto la garantía, mientras son nuevas las construcciones y su tren rodante, no por eso líbrase el Gobierno, o sea la Provincia, del fuerte gravamen que le resultaría con la doble reposición del tren rodante, vía permanente, y material actual de la Empresa, que tendrá precisamente que reemplazarse, en el transcurso de los 40 años que dura la garantía acordada por la Ley».

El asunto pasó luego a la H. Cámara de Senadores donde el 13 de Setiembre del mismo año la Comisión propuso un proyecto que tenía por objeto poner fin dignamente a un estado de cosas violento, perjudicial y mal definido.

Por Ley de 25 de Octubre de 1869 se autorizó al P. E. contratar con la Empresa del F. C. del Sud, a efecto de exonerar a la Provincia de la obligación que tenía en virtud del primitivo contrato de concesión, que garantizaba a dicha empresa el interés anual del 7 %.

Con fecha de 3 de Enero de 1870 la empresa celebró con el Gobierno de la Provincia el siguiente contrato para la rescisión de dicha garantía:

Art. 1°. Cesa desde la fecha la obligación que contrajo el Gobierno por el artículo 3°. del contrato de concesión, de garantir un interés de 7 % al año, a la Empresa del F. C. del Sud.

Art. 2°. El Gobierno reconoce por buenos y definitivamente hechos los pagos efectuados hasta la fecha por cuenta de la expresada garantía.

Art. 3°. El Gobierno abonará además a la Empresa la suma de £ 10.000 por finiquito y cancelación de toda cuenta.

Art. 4°. En substitución de la garantía estipulada en el Art. 16 del contrato de concesión, quedará obligada la Provincia a pagar a la Empresa, como prima o subvención, la cantidad de £ 500 por cada milla de camino que construya y libre al tráfico, en los mismos casos y bajo las mismas condiciones en que aquella garantía debía tener lugar.

Art. 5°. En todas las demás cláusulas y condiciones quedará subsistente el contrato sin alteración alguna.

• •

En los primeros años de la existencia del F. C. Sud, se fomularon varias protestas contra los fletes elevados, que en realidad eran más altos que los del F. C. Oeste.

El Gobierno de la Provincia que en aquellos años era dueño del Ferrocarril Oeste, halló una forma muy sencilla para arreglar el asunto, y en lugar de obtener del F. C. del Sud la rebaja de los fletes ordenó a la dirección del F. C. del Oeste aumentar los suyos, para que así se uniformaran los precios de transporte.

Si bien es cierto que el F. C. del Sud no pasó económicamente por las vicisitudes y alternativas de las otras compañías, también es cierto que los primeros años de su explotación se distinguían por una sucesión de acontecimientos adversos; epidemias, inundaciones, guerra con el Paraguay (1865-1870), invasiones de indios, levantamientos políticos, etc., etc.

El cólera de 1867 se detuvo unos meses para manifestarse otra vez al final del mismo año y extenderse entonces al siguiente de 1868, repitiéndose en esta época un hecho análogo, puesto que el cólera reinó aún en 1869.

La Argentina, el Brasil y el Estado Oriental, en guerra contra el Paraguay desde el año 1865 eran tres naciones que estaban íntimamente ligadas, con comunicaciones frecuentes, casi diarias.

En estas condiciones es fácil comprender que una vez importado a cualquiera de ellas, como efectivamente sucedió, el cólera pasó a sus vecinos y de éstos a los de más allá hasta concluir por envolverlos a todos.

Desde Noviembre 1867 hasta Marzo de 1868 el número de víctimas producidas por la epidemia superó a la cifra de 3500 en Buenos Aires solamente. Al mismo tiempo la enfermedad hacía su aparición en los pueblos del Sud y al terminar el año 1867 los principales Departamentos de la Provincia se hallaban atacados. Quince días más y el cólera se enseñoreaba en toda la campaña, sin excluir los pueblos

La avenida Santa Lucía (hoy Montes de Oca) y panorama de Barracas y la Boca. 1875.
Foto Witcomb.

Digitized by Google

Hotel de Inmigrantes (Retiro) y Mercado de frutas. 1870.

bien distantes como Bahía Blanca, Rojas, 9 de Julio, etcétera.

Fué en realidad una plaga universal caída sobre nuestra abandonada campaña, que produjo grandes estragos entre sus poblaciones alarmadas e indefensas. En los pueblos donde el cólera se manifestaba, la gente se apresuraba a huir a los más cercanos aun no contaminados; pero pronto la epidemia estallaba allí y tenían que apartarse de nuevo, terminando al fin por comprender la inutilidad de la fuga y regresar después de tantos viajes al lugar de partida, si antes no habían concluido con su vida en estas peregrinaciones en que el temor desempeñaba el principal papel. Las autoridades municipales de Las Flores ordenaron que los cadáveres de los coléricos fuesen enterrados en las mismas estancias y de ninguna manera transportados al pueblo; y fué tal vez a estas medidas que debió su salvación como lo hacen suponer todas las investigaciones hechas en este sentido. (Doctor José Penna: El Cólera en la República Argentina).

El representante del F. C. del Sud, Mr. Frank Parish, aunque abogaba con entusiasmo por la extensión de la línea no pudo en muchos años convencer al Directorio de su practicabilidad.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO IV

●

SUMARIO:

Comunicación con los pueblos lejanos. — La Galera. — La riqueza de la Provincia en ganado vacuno y lanar. — La oveja merina. — Inmigración de Irlandeses. — El Dr. Carlos Pellegrini cuenta una preciosa anécdota referente a los inmigrantes irlandeses. — Los estancieros del Sud piden nuevas extensiones. — Lo que era la provincia de Buenos Aires en aquellos años. — Lucha con los indios. — Líneas de fortines. — El Gobierno trata de hacer la paz con los indios. — Expediciones. — Gobernadores de la Provincia. — El Gobierno progresista de Don Mariano Saavedra. — Fundación de varios pueblos al Sud y al Oeste de la Provincia. — El Gobierno fecundo del Dr. Alsina. — Fundación del pueblo de Olavarría y el partido de Juárez. — Don Emilio Castro prosiguió con éxitos lisonjeros la labor de sus antecesores.

● ●

«Nuestra agricultura fué obra del riel antes que del arado».

SAENZ PEÑA.

● ●

LA galera era el medio de transporte más cómodo, antes que los ferrocarriles cruzaran nuestras dilatadas llanuras y era el único lazo que unía con el mundo sus distritos apartados.

Era un enorme coche de cuatro ruedas en cuyo interior cabían muchos pasajeros.

Sus grandes ruedas cuando el tiempo era lluvioso, dejaban marcas como si fueran dos grandes surcos de arado en los caminos y en los campos que cruzaba.

Cuando el tiempo era bueno dejaba en pos de sí una enorme polvareda, con la que anunciaba de lejos su presencia.

Cuando no tenía posta o punto donde renovar los caballos de tiro, o la distancia a recorrer era muy larga, acompañaba a la galera la tropilla de caballos de repuesto.

Los estancieros facilitaban gratuitamente los potros y caballos a los mayorales o empresarios, a condición de que les llevasen la correspondencia o encomiendas, siendo ésto de mucha importancia para ellos, por ser el único medio de comunicación con que contaban.

La galera era una verdadera Arca de Noé.

En ella iban: el estanciero rico, el gaucho pobre solo o con la familia, el presidiario con sus grillos y los vigilantes que le custodiaban, etc.

Se llevaban armas para repeler a los indios y a los malhechores.

Poco a poco se fueron generalizando las mensajerías, especialmente en la Provincia de Buenos Aires.

Viaje en galera.

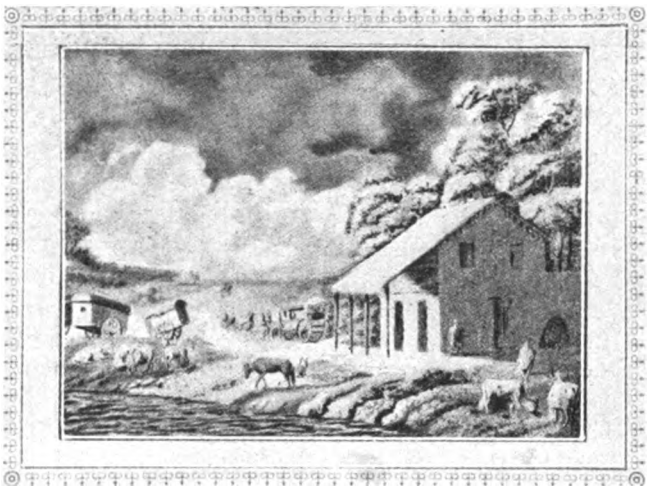
Cuando todo andaba bien, la galera podía hacer unos 80 kilómetros por día. Ocurrían, sin embargo, de vez en cuando accidentes de consideración. Alfredo Ebelot en su libro titulado «La Pampa» 1890, nos cuenta episodios interesantísimos de los viajes de las galeras:

«En otra ocasión me iba a Bahía Blanca en diligencia. A la mitad de camino, debíamos de cambiar de galera, en Juárez, pueblito así llamado en honor del presidente de Méjico que dió tanto que hacer al emperador Maximiliano, y concluyó con él de tan terrible manera.

. . . . . .

«Al instalarnos de madrugada en la nueva galera, la primera cosa que se alcanzó a ver con la dudosa

Digitized by Google



Una posta. 1830.

claridad del alba, fué un armero provisto de carabinas Remington. El mayoral nos indicó donde estaban los cartuchos y nos explicó minuciosamente lo que habíamos de hacer en caso de ataque. Teníamos en perspectiva tres días de camino sin poblaciones, sin ranchos siquiera, en todo el trayecto.

«A los pocos pasos, estando en la frontera de Guaminí, supe que otra galera de Juárez había sido tomada por los indios. Que el mayoral y los pasajeros habían sido degollados. Entre éstos figuraba un viejo español, establecido en Bahía Blanca hacía muchos años y que había tenido la atrevida idea, en épocas que aquel pueblo tenía todas sus comunicaciones cortadas por los indios, de plantar treinta mil álamos. Crecieron a las mil maravillas, y cuando se adelantó la línea de fronteras, su precio, nulo el día anterior, pasó de 300.000 francos. Por sus chacras, imposibles de vender poco antes, le ofrecían el doble de esta suma. La fortuna le había llegado repentinamente; la muerte lo acometió de un modo más repentino aún!

«La misma invasión, al volver al desierto, pasó a nuestro alcance, y fué sableada por las fuerzas nacionales. Un soldado que acababa de voltear un indio, reparó mientras caía, en algo que hacía bulto sobre su pecho. Se apeó sin demora para registrarlo, y le quitó un lío de billetes de banco con unos 5.000 francos, que provenían del viejo español. Hacía tres días que el soldado estaba a caballo, y varias horas que estaba peleando. Tenía bien ganado el derecho al descanso. No lo hubiera podido consentir antes de haber perdido al juego hasta el último peso de su hallazgo. Lo consiguió, ya avanzada la noche, y, solamente entonces, se echó a dormir y durmió bien. El soldado argentino queda retratado en este rasgo.

«El camino de hierro llega hoy a Bahía Blanca. Existe una colonia floreciente en el punto mismo en que la galera fué saqueada y degollados los pasajeros. Las galeras siguen internándose en el desierto. Llevan la semilla de la civilización, los diarios, las cartas, los aventureros. Son las precursoras del riel, las avanzadas del progreso».

Muchas son las anécdotas referentes a las galeras, siendo una de las más graciosas, la siguiente atribuida a Don Miguel Corol Lugones que en una oportunidad tuvo que hacer un viaje en galera. Al requerir al dueño del transporte el precio del pasaje, éste a su vez preguntó: «¿Cómo quiere viajar, Vd., de primera, de segunda o de tercera?»

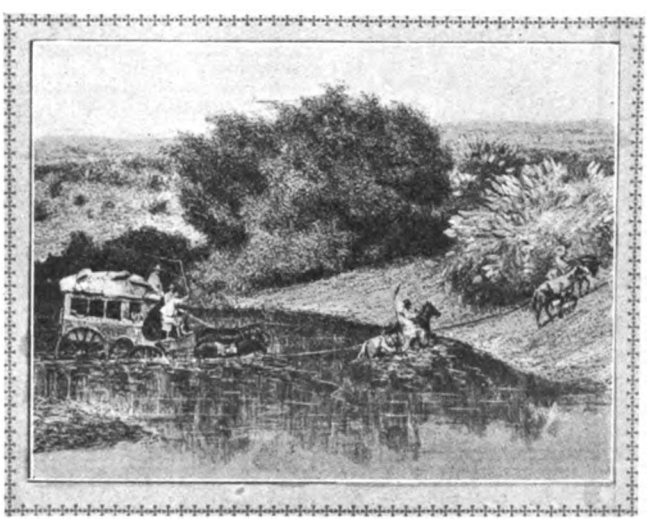
Con sorpresa y sin animarse a preguntar en qué consistía la diferencia, ya que todos estaban igualmente mal instalados, optó por decirle que viajaría de segunda.

Cruzando luego una acequia que se hallaba desbordada se hizo con tal mala suerte que las ruedas de atrás de la galera, quedaron empantanadas hasta los ejes.

De repente se sentía la voz enérgica y autoritaria del conductor del coche que les avisaba:

«Los de primera, quédensen; los de segunda bájensen; y los de tercera... ¡a hombriar las ruedas!

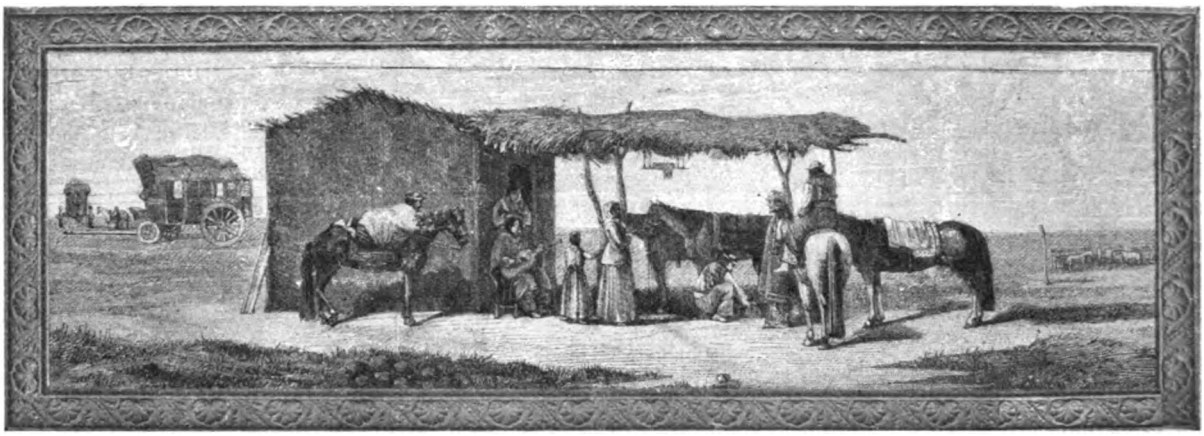
Ahora entendió perfectamente el señor Lugones, la forma en que había sido resuelto el problema de las clases».



Una galera cruzando un arroyo.

Poco a poco fueron generalizándose las mensajerías en la Provincia de Buenos Aires y en 1856 la Empresa más importante era «Las Mensajerías Argentinas» y de su escritorio de la calle Santa Rosa partían 3 veces por mes las diligencias para Cañuelas, Lobos, 25 de Mayo, Saladillo, Ensenada, Magdalena, Chascomús. Pila, Dolores, Vecino, Tuyú, Ajó y Tordillo. Dos veces al mes iban a Tandil, Ranchos, Lobería, Bahía Blanca y Patagones. Se cobraba generalmente 5 pesos moneda corriente por legua y por cada persona.

Digitized by Google



Parada de una "Diligencia" en una posta de la campaña de Buenos Aires.

Estas diligencias fueron naturalmente poco a poco desalojadas por los Ferrocarriles, pero continuaron por muchos años después.

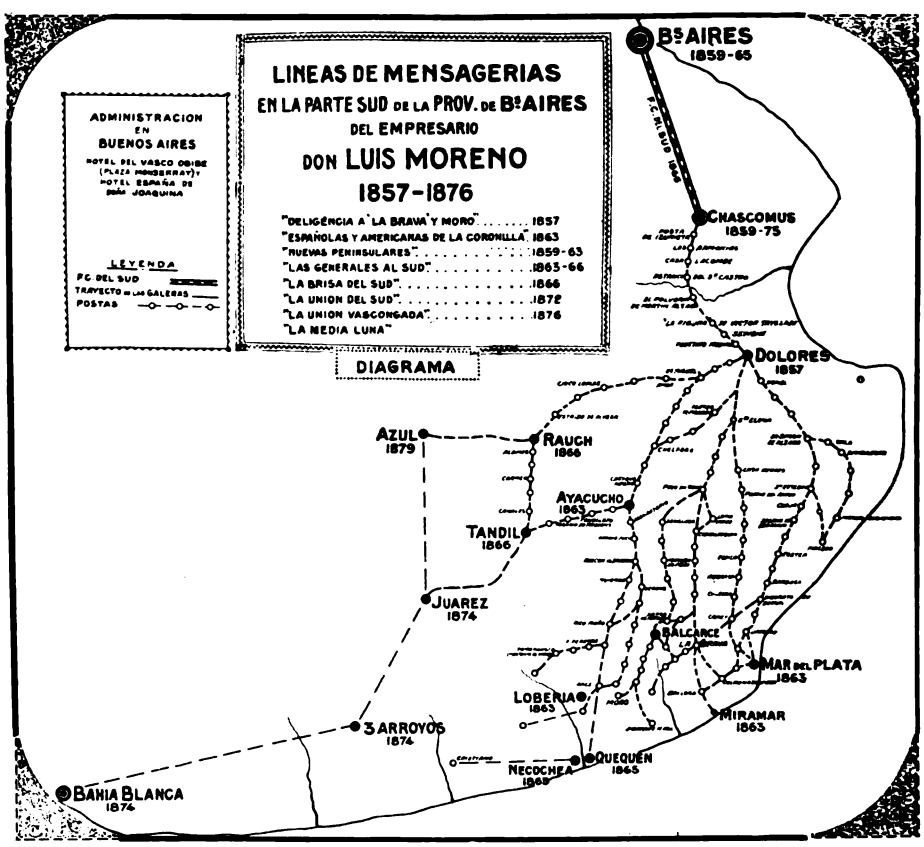
En 1866 habían ya muchísimas Empresas de Mensajerías; la que más fama tuvo fué «Las Mensajerías Generales del Sud» de los señores Moreno y Sevine con oficinas en Chascomús y Dolores.

Esta Empresa llevaba todos los días a los viajeros desde la última estación del Ferrocarril del Sud, hasta Dolores, y tres veces por mes mandaba sus diligencias al Quequén, Tandil y a la Laguna de los Padres (hoy Mar del Plata). (1)

La Provincia de Buenos Aires era rica en ganado vacuno y lanar y el diagrama insertado da una buena idea de la existencia y distribución de ganado en los varios partidos de la parte Sud en el año 1866.

La oveja merina introducida por los españoles, abandonada en nuestras pampas degeneró rápidamente, hasta alcanzar el tipo casi perdido que se llamaba la oveja criolla, débil, raquítica, y de vellón escaso y ordinario. Para regenerarla era necesario introducir nueva sangre, y fué Haley quien primero introdujo de Lisboa en 1813 una partida de ovejas merinas que cuidó en el partido de Morón, donde perecieron casi totalmente en un incendio de los inmensos cardales que entonces cubrían esa región.

El segundo ensayo fué promovido por Rivadavia en 1824, y le sirvieron de auxiliares los ingleses Johen Harrat y Peter Sheridan, quienes fundaron los establecimientos «Las Palmitas» y «Los Galpones», de donde salieron los reproductores que mestizaron y transformaron todos nuestros rebaños.



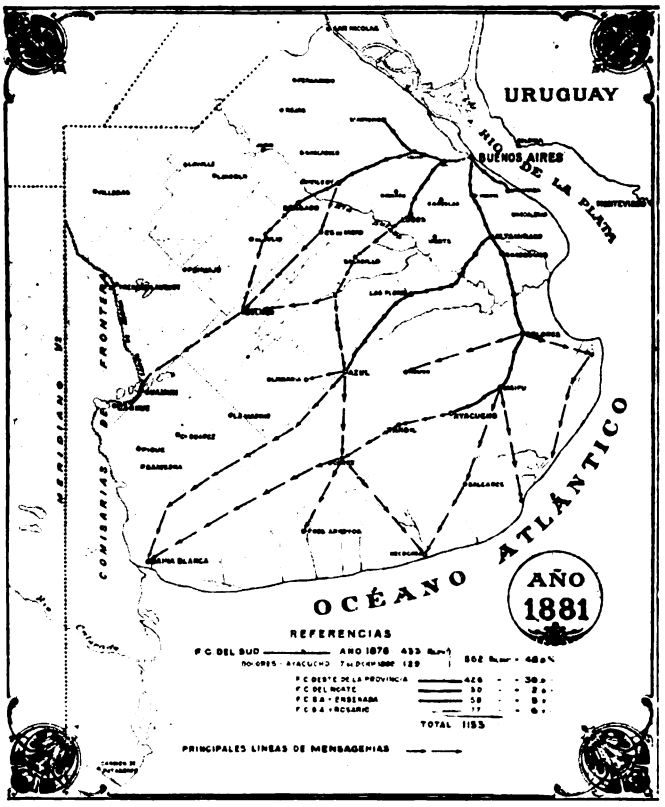
(1) Los datos que figuran en el mapa de las mensajerías en la Provincia de Buenos Aires nos han sido facilitados gentilmente por la Señorita B. Moreno Barrenechea, hija de Don Luis Moreno uno de los más destacados empresarios de mensajerías de la época.

Digitized by Google

Por el año 1840, debido a la situación especial que atravesaba Irlanda se inició una corriente de inmigración irlandesa al Río de La Plata, y puede afirmarse que pocos inmigrantes han sido más benéficos y provechosos para el fomento de la riqueza nacional que ese relativamente pequeño grupo de irlandeses que llegó a este puerto hasta 1855. Se dedicaron con preferencia a la cría del ganado lanar que no atraía a nuestros paisanos porque era un trabajo sedentario y sin emociones, y fueron ellos los que con paciente esfuerzo transformaron nuestros rebaños, dieron poderoso impulso al comercio de la lana y valorizaron como consecuencia natural nuestras tierras.

El Doctor Carlos Pellegrini en su discurso inaugural de la exposición británica en el año 1905 cuenta una anécdota preciosa referente a los inmigrantes irlandeses.

«La historia de estos inmigrantes, laboriosos y honestos, cómo se iniciaron, lucharon y triunfaron, puedo contarla con sólo referir un incidente que se conserva en mis recuerdos de familia. Un día, allá por el año 1845, se apareció en la estancia de mi padre, en Cañuelas, un irlandés joven y vigoroso, aunque rendido por la fatiga. Contó muy brevemente su historia. Era marinero de un buque de guerra, había desertado porque quería trabajar en este país, y hecho el camino a pié desde la ciudad hasta la estancia, donde unos compatriotas, le habían asegurado que encontraría empleo. Su deseo era cuidar ovejas. Fué aceptado, se le confió una pequeña majada, y se le acordó un pequeño sueldo, pero se le prometió que de cada tres corderos que se salvaran le pertenecía uno. Para relatar sus afanes y empeños en su nuevo oficio bastará deciros, que cuando había temporal y corría peligro, todos los corderos encontraban refugio en el humilde rancho, bien cuidados y abrigados, mientras el pastor dormía bajo el alero. Con estos cuidados no es de extrañar que un día le anunciara a mi padre que tenía una majadita propia y había resuelto arrendar un campo cerca de Mercedes para establecerse solo. El irlandés partió con sus ovejas y pasaron los años sin que tuvieran noticias de él. Un día, quince años después, allá por 1860 los diarios anunciaron como un hecho extraordinario que un carnero Negrette importado se había vendido por la enorme suma de cuarenta mil pesos moneda corriente, y que el comprador era un irlandés. Muchos criollos se sonrieron y algunos llegaron a sospechar que nuestro hombre había «tomado la mañana» antes de ir al remate. Mi padre tuvo la curiosidad de conocer al comprador y halló a su antiguo marinero convertido en gran y progresista criador, dueño de las mejores majadas de la Provincia. La fortuna que legó a sus hijos probó que sabía lo que hacía cuando pagaba cuarenta mil pesos por un gran reproductor».



• •

Continuamente llegaban solicitudes de los estancieros del Sud pidiendo nuevas extensiones y el Gobierno de la Provincia también reiteraba sus deseos de ver llegar a Dolores la línea del F. C. del Sud.

Para mejor comprender la resistencia y vacilaciones por parte del Directorio en Londres referente a nuevas prolongaciones y ramales, daremos una ligera descripción de lo que era la Provincia de Buenos Aires en aquellos tiempos. La Provincia de Buenos Aires tenía en el año 1866 una extensión aproximadamente de 16 millones de hectáreas, con un área cultivada de solamente 177.000 hectáreas o sea un poco más del 1 por ciento.

• •

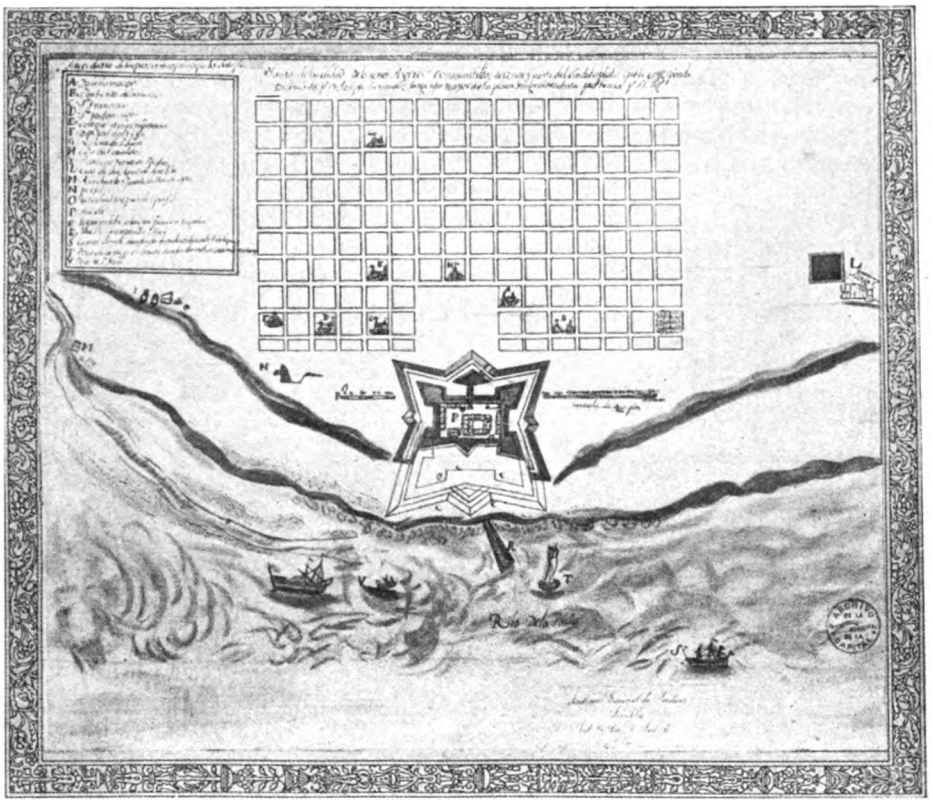
CRECIMIENTO DEMOGRAFICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Año 1580. 300 habitantes que eran los fundadores y primeros pobladores de la ciudad (299 hombres y una mujer, según documentos).

Año 1604. 1.764 habitantes.

Año 1744. 17.284 habitantes. Era el año de la fijación de la primera línea de frontera y empadronamiento de la guarnición y de las poblaciones de la ciudad y campaña.

Digitized by Google



Plano de la Ciudad de Buenos Aires en la época colonial.

Año 1778. 37.130 habitantes. Año anterior a la fijación de la segunda línea de frontera.

Año 1801. 72.168 habitantes. En virtud de los pactos con los indios la población de la campaña se extendía poco más o menos en 1801, a lo que fué después línea de frontera en 1822.

Año 1822. 143.496 habitantes.

Año 1837. 180.000 o 200.000, según lo publicado en «Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata» por Sir Woodbine Parish.

El censo levantado en toda la República en los días 15, 16 y 17 de Setiembre de 1869, arrojó para la Provincia de Buenos Aires 494.887 habitantes, de los cuales correspondían a la Capital 178.007 y a la campaña 316.880.

El límite de la Provincia hacia el Oeste estaba, desde años atrás, formado por fortines y zanjas de defensa contra los indios, los cuales en el año 1826, extendían sus tolderías en las mismas orillas del Salado y muy frecuentemente avanzaban en horribles correrías o malones a buscar su botín de guerra hasta las mismas puertas de la ciudad de Buenos Aires.

Cada estancia contaba con una dotación de armas suficientes para armar a las peonadas y poder, así, hacer frente a los salvajes.

Rosas había organizado un cuerpo armado con el carácter de fuerza policial para seguridad y defensa de sus estancias. Este cuerpo aumentó poco a poco en número, concluyendo por ser un verdadero escuadrón, y más tarde un regimiento.

Como vestían de colorado eran llamados los Colorados de Rosas o los Colorados del Monte.

Muchas fueron las expediciones militares enviadas a la frontera y cada vez se iban conquistando nuevos territorios y la línea de defensa movida más al Oeste.

En el año 1866 el límite de la Provincia al llegar a Junín doblada bruscamente al Sud corriendo hasta 9 de Julio y llegaba al Atlántico pasando por la Blanca Grande, Lavalle, San Martín y el fuerte Argentino en Bahía Blanca.

En varias ocasiones el Gobierno buscó la manera de hacer la paz con el salvaje comprometiéndose a mantenerlo con víveres y dinero, pero, la armonía con los indios no fué nunca completa, pues continuaban sus crueles invasiones, incendiando estancias y degollando a sus pobladores, mientras se llevaban los animales a millares.

Los indios pampas mantenían estrechas relaciones comerciales con los habitantes de las provincias meridionales de Chile.

La vuelta del malón.
(*Cuadro de Angel Della Valle*)

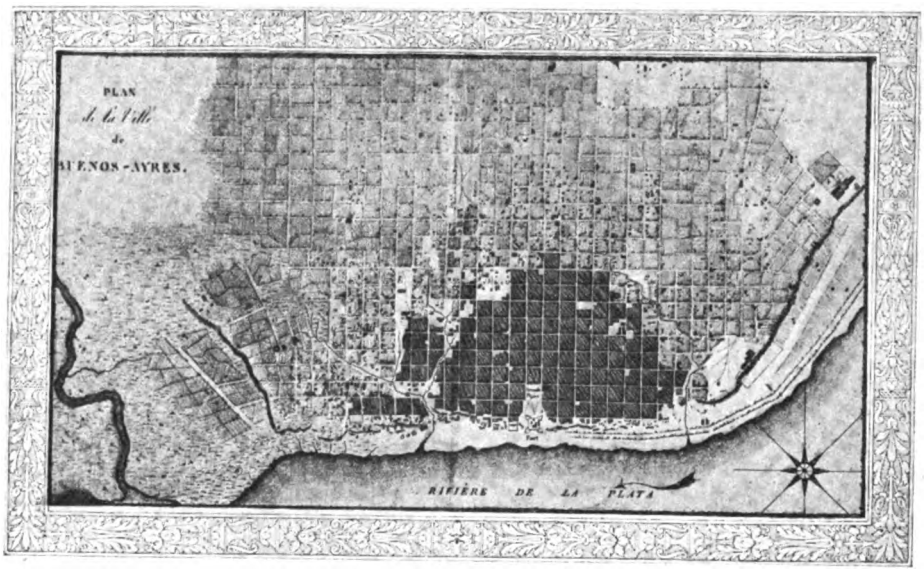
Digitized by Google

Los ganados robados por los indios en las estancias argentinas, que ascendían a miles de cabeza por año, eran vendidos en Chile a precio bajo y sin dificultades de ninguna especie, porque las autoridades chilenas toleraban este comercio y hasta lo facilitaban.

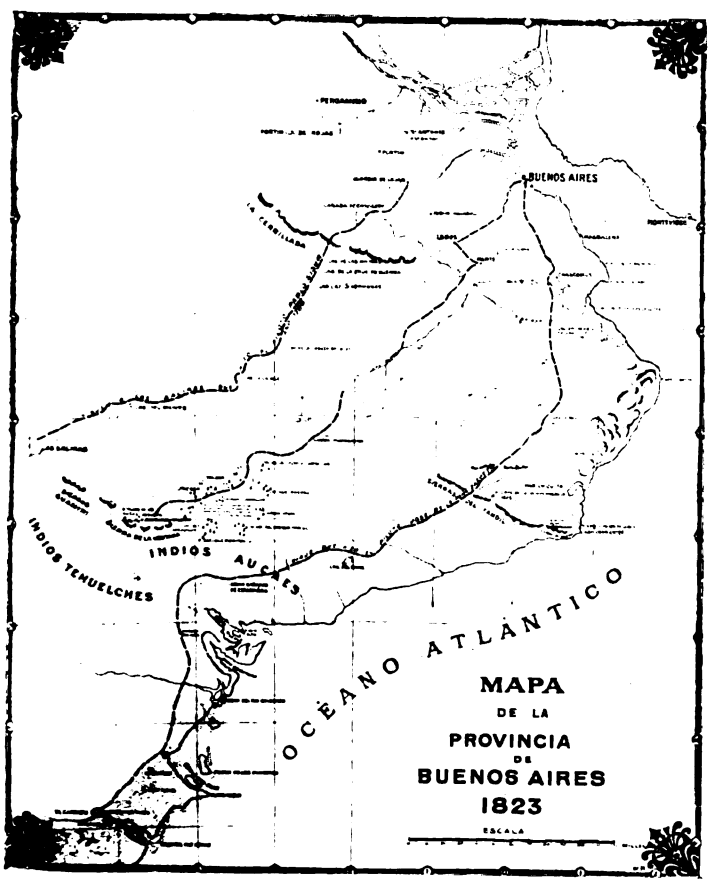
En 1855 las cosas estaban de mal en peor. Los indios llegan hasta Rojas y Olavarría, Azul y Tandil. Estas localidades sufrían constantes amenazas.

El coronel Bartolomé Mitre organizó una expedición y llegó al arroyo Tapalqué, donde batió a los indios; pero habiéndose dispersado en el saqueo la caballería, los indios reaccionaron y la victoria se convirtió en derrota, pués desde el general hasta el último soldado tuvieron que retirarse a pie, dejando todo el material y perdiendo las caballadas.

Por los años de 1857 y 1858 tuvieron efecto los combates de Sol de Mayo y Pigüé, fracasando el coronel Granada a pesar de su bravura. Los indios incendiaron el campo y estuvo a punto de volar el parque de municiones. Igualmente desgraciada fué la expedición del coronel Emilio Mitre, a quien derrotaron los indios ranqueles y tuvo que abandonar hasta su artillería.



Plano de Buenos Aires en el año 1809.
(Atlas de Don Félix de Azara de la obra "Voyages dans L'Amerique Meridionale".)
Foto La Prensa.



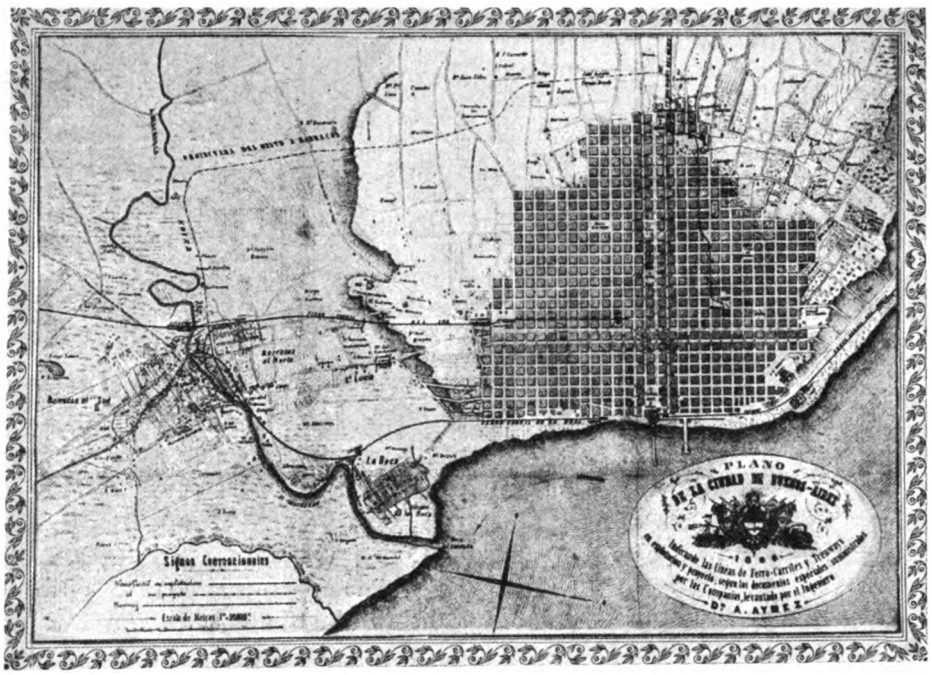
La línea de fortines, débiles construcciones de palo a pique, unas veces, de barro moldeado en cajones otras, no podía contener las invasiones. En vano desde los «mangrullos» los vigías atisbaban las nubes de polvo denunciadoras de los malones, o las espantadas de los avestruces que delataban con sus huidas la vecindad del pampa. Todo era inútil; la suspicacia del indio y su conocimiento del terreno hacía que sólo se notara su presencia cuando ya estaba en las poblaciones. En balde se cruzaban «rastros»; en balde se hacían prodigios de heroísmo y de sagacidad; el indio se burlaba siempre del «winca» y realizaba a voluntad sus malones.

La vida de fronteras era comparable a un destierro, o algo peor, con víveres escasos, mal vestidos, en continua alarma, la tropa no tenía tregua; allí iban los destinados a quienes la política o el encono de un alcalde o comandante militar castigaba sin justicia. El comisario pagador llegaba cada año con uno o dos meses de sueldo y los oficiales y jefes sufrían privaciones cruentas, siendo el resultado de todo ello completamente estéril.

Había algo más grave todavía: semejante estado de cosas no era sólo causado por los indios, sino también por cierta clase de

Digitized by Google

«comerciantes», (los denominaremos así) que acumularon cuantiosas fortunas, con el producto de los malones. En efecto; haciendas que se vendían a buen precio del otro lado de la frontera, y toda clase de bienes amasados con la sangre de las víctimas, constituían la base de las susodichas fortunas.



Plano de Buenos Aires en el año 1866.
Levantado por el ingeniero A. Aymez.

Foto La Prensa.

● ●

El 15 de Octubre de 1862 subió al poder como Gobernador Constitucional de la Provincia don Mariano Saavedra, hijo del Presidente de la Junta de 1810.

Desde esta fecha se contrajo a regularizar algunos servicios públicos cuyas deficiencias provenían del estado de guerra en que se había hallado la Provincia, y a mejorar o ampliar otros que exigían las nuevas necesidades de una población que aumentaba en proporción desconocida hasta entonces; dió empuje a la educación común estimulando la fundación de escuelas en puntos apartados de la Provincia; amplió la enseñanza en las Escuelas Normales de Profesores y de alumnos; reorganizó la policía de campaña y reglamentó las funciones de los jueces de paz: resolvió la prolongación del Ferrocarril del Oeste hasta Mercedes y hasta Chivilcoy; estableció en la Universidad la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas; reorganizó la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires; fomentó el establecimiento de colonias con familias suizas en los campos del «Sauce Grande» y del Río Negro. Y por sus auspicios fué sancionada la ley del 3 de Noviembre de 1864 que dió el primer gran paso hacia la conversión del papel moneda (propiamente «moneda de papel» del Banco de la Provincia), garantizando el valor de ese papel a razón de un peso fuerte de diez y seis en onza de oro por cada veinticinco de dicho papel.

Y con el propósito de extender su acción reparadora y progresista en los puntos más lejanos y desamparados del vasto territorio de Buenos Aires. el Gobernador Saavedra proyectó una autorización que fué sancionada por la Legislatura, para invertir hasta trescientos mil pesos moneda corriente en cada uno de los partidos de campaña que no tuviesen centro de población para levantar un pueblo y construír todos los edificios públicos, la iglesia, la escuela, la Municipalidad y Juzgado de Paz, la Comisaría, la Tablada o el Mercado, el Cementerio... más de un millón de pesos moneda corriente en obras públicas de otros pueblos de campaña. Con una actividad casi febril. en el tiempo comprendido entre Julio del año 1863 y Agosto de 1865, el Gobierno de Saavedra fundó 21 pueblos (entre ellos Saladillo, Tapalqué, Tres Arroyos, Gral. Las Heras, Suipacha, Castelli, Ayacucho, Balcarce, Necochea y Rauch) casi todos en la Pampa, entonces yerma, pero de cuyos senos fecundos brotaba la miel de la riqueza, y que hoy son otros tantos emporios de producción en una escala superior a los de los demás países de Sud América.

El 3 de Mayo de 1866 prestó juramento de Gobernador de la Provincia el Dr. Adolfo Alsina en el mismo lugar en que prestaron igual juramento su padre el Dr. Don Valentín Alsina y su abuelo Doctor Manuel Vicente de Maza.

El Gobierno del Dr. Alsina se caracterizó, desde luego, por la tendencia a descentralizar las relaciones políticas y administrativas y por la consciente entereza con que sostuvo los derechos y prerrogativas inherentes a la de la soberanía de la Provincia. A este principio de su credo republicano, Adolfo Alsina subordinó todo otro orden de interés y de conveniencias, porque de ahí derivaba el afianzamiento permanente de bienes generales, — los únicos que persiguió durante su vida, con ecuanimidad, des-

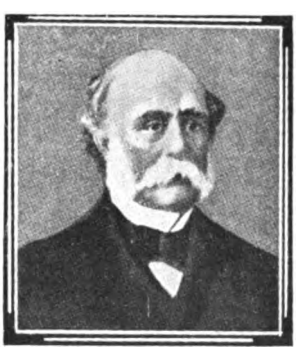
Digitized by Google

prendimiento y honestidad que realzaron siempre su nombre.

Fué un gobierno más administrador que político.

Los beneficios de la educación común fueron llevados a los centros más apartados de la Provincia y se edificó escuelas bajo un plan uniforme y contraloreado por funcionarios idóneos. Por una larga serie de disposiciones adecuadas, la Provincia recuperó enorme cantidad de tierra pública que no estaba legalmente bajo el dominio particular; se declaró tierra de egidos la que debía corresponder a muchos pueblos de campaña; y por «*primera vez*» se organizó el servicio de ingenieros municipales en los pueblos cercanos a los ferrocarriles, nombrados por las respectivas municipalidades a quien competía las delineaciones para la construcción de edificios, cercos, zanjeados, mensuras de solares, quintas, chacras. Y al mismo tiempo que prolongaba las líneas telegráficas por el Norte hasta San Nicolás, y por el Oeste hasta el Bragado, el Gobierno fundaba el partido de Juárez en parte del terreno del partido de Necochea; el pueblo de «Olavarría» en las «puntas» del arroyo Tapalqué y el pueblo de «Brandzen» en la entonces frontera Costa Sud; fundó un «Instituto Agrícola», dando el primer gran paso en el camino después ilustrado con las Facultades de Agronomía y Veterinaria; y luego de firmar la nueva organización dada a la Policía de la Capital, regida hasta entonces por el reglamento de su creación en el año 1821, y de conceder la primera línea de tramway que circuló por las calles de Buenos Aires, donde se han multiplicado acortando distancias y valorizando la propiedad raíz, el Doctor Adolfo Alsina renunció en el año 1867 a la Gobernación de Buenos Aires por haber sido proclamado y después electo, Vicepresidente de la República.

Dr. ADOLFO ALSINA
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. 1866.



Don EMILIO CASTRO
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. 1867 - 68.

Sucedióle en el Gobierno de la Provincia el Presidente del Senado, Don Emilio Castro, personaje de abolengo, de tradición federal, que después de Caseros siguió como muchos otros la evolución de la época sobre la base de la segregación del Estado de Buenos Aires, al cual sirvió con recomendable desinterés y solía pulsar con claro y elevado criterio los cuantiosos intereses públicos que le estaban confiados y a los cuales imprimió grandes progresos en razón de su época y de los recursos con que contaba.

Como Gobernador provisorio y como titular, esto es, durante cuatro años, Don Emilio Castro prosiguió con éxitos lisonjeros la labor de sus dos últimos antecesores, denotando una actividad y un acierto tales que no hubo discrepancias entre la prensa y los partidos políticos en declarar, al dejar su mandato, que su gobierno se había singularizado entre los mejores de Buenos Aires. (1)

(1) Adolfo Saldías: Un siglo de instituciones... Buenos Aires en el Centenario de la Revolución de Mayo.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO V

•

LA EMPRESA AUTORIZA NUEVAS EXTENSIONES

•

SUMARIO:

Presidencia de Domingo Faustino Sarmiento. — Guerra con el Paraguay. — El Directorio del F. C. del Sud resuelve autorizar nuevas extensiones. — El Gobierno amenaza invadir la zona del F. C. S. — Las dos glorias de la Provincia de Buenos Aires. — Política ambiciosa del F. C. Oeste. — Programa de extensión del F. C. Sud. — Llegada de la vía a General Belgrano en Marzo de 1871. — Horrible epidemia de fiebre amarilla. — El Dr. Avellaneda es electo Presidente. — Crisis Comercial. — Desinteligencias entre los dos altos poderes públicos. — Guerra civil en 1880. — Buenos Aires declarada Capital de la República. — Modificación propuesta de la ley de FF. CC. referente a las expropiaciones. — Interesante discusión en el Senado Provincial. — Relaciones cordiales entre el Gobierno y las empresas particulares. — Nombres dados a las locomotoras. — El F. C. del Sud llega en 1872 a Las Flores, en 1874 a Dolores y al Azul en 1876.

• •

«Sin el ferrocarril no tendréis unidad política en países donde la distancia hace imposible la acción del poder central».

JUAN BAUTISTA ALBERDI.

• •

EL 12 de Octubre de 1868 asumió la Presidencia de la Nación, Don Domingo F. Sarmiento. Al enumerar su programa de Gobierno promete: «asegurar la unión nacional, afianzar la justicia, consolidar la paz interior, proveer a la defensa común, promover el bienestar general y asegurar los beneficios de la libertad».

Las largas luchas que la Nación había sostenido para reivindicar este último bien, destruído por la tiranía que fué derrocada en Caseros, habían dejado en los ánimos esa saludable vigilancia y aprensión, que fué siempre la salvaguardia de las libertades públicas y que requería tiempo para serenarse.

Don DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO.
Presidente de la República Argentina desde el año 1868 hasta 1874.

La guerra con Paraguay (1865-1869), provocada por la ambición del tirano Solano López, de la raza guaraní, tomaba al país tan de improviso, y su duración y crudeza estaban tan fuera de los cálculos de lo verosímil, que mucho había debido forzosamente ser pospuesto por la anterior administración al imperioso deber de salvar la integridad de la República amenazada. Las turbulencias internas que frustraban los fines de la Constitución; las invasiones de los salvajes, que destruían la cosa misma constituída, — la sociedad, — habían dejado en el ánimo de los habitantes de las provincias un sentimiento profundo de inseguridad y alarma continua originada por los peligros reales o imaginarios, que detenían el desarrollo de la industria.

Finalmente en el año 1870 se decidió el Directorio del F. C. del Sud y presentó a sus accionistas un programa de extensiones según el plano que se verá en estas páginas.

En ese proyecto no figura la prolongación a Dolores y la explicación es muy sencilla. En vista de la resistencia por parte del Directorio de decidirse a construir nuevos ramales el Gobierno de la Provincia anunció su propósito de construir una línea de Merlo a Azul pasando

Digitized by Google

por Lobos. Esto no era conveniente para el F. C. del Sud, pues se introducía de tal manera líneas de competencia dentro de la zona que debía ser servida por el F. C. del Sud, lo que constituía una política ferroviaria por parte del Gobierno que podría resultar desastrosa para el porvenir de la Empresa.

El Banco de la Provincia y el Ferrocarril del Oeste eran las dos glorias de los hijos de Buenos Aires. Todos los Gobernantes que dirigieron los destinos de la Provincia de Buenos Aires se preocuparon de éllos y su mayor satisfacción al leer sus Mensajes a la Legislatura era el decir: «Que durante sus Gobiernos se habían construído tantos Kilómetros de Ferrocarril».

La política del F. C. del Oeste se caracterizaba por su ambición y los Directores tenían la firme idea de llevar sus líneas a través de los Andes. Efectivamente, por decreto del 15 de Noviembre de 1868 se ordenó la prolongación del F. C. de la Provincia desde Chivilcoy hasta la Cordillera de los Andes.

El gran estadista argentino don Guillermo Rawson, uno de los espíritus más elevados de la América Española, decía en un documento presentado al Congreso Argentino en 1868:

«El Ferrocarril del Oeste debe ser prolongado indefinidamente en dirección a la Cordillera hasta el otro lado de los Andes para poner en comunicación ambos océanos. Esta es la obra grande que no debe perderse de vista y que tiene que ejecutarse fatalmente antes de muchos años.

Para la República Argentina, este proyecto grandioso representaría la población de 4.000 leguas de desierto y la formación de ciudades y de provincias cuyos nombres están por inventarse».

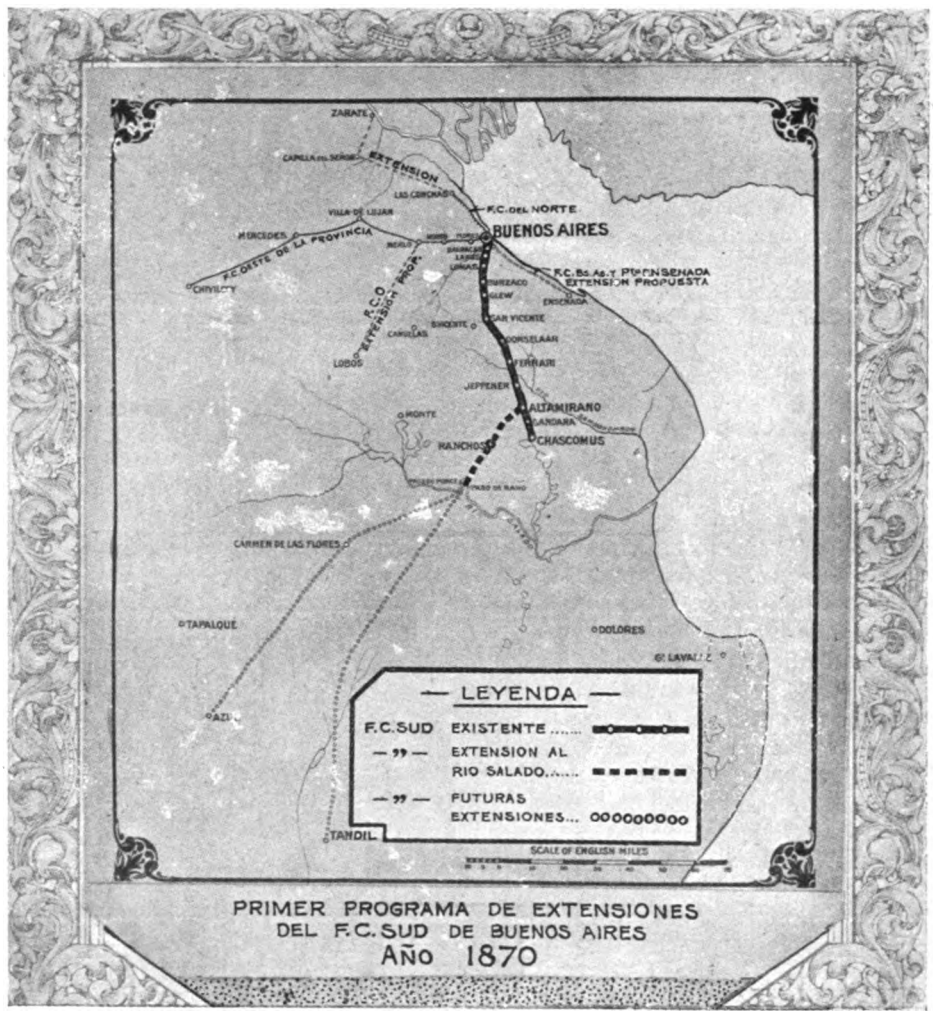
Y en efecto aquel filántropo ilustre no estaba equivocado al recomendar el paso por Planchón. De hacerse una exposición de motivos serían muchas las razones que podrían aducirse en favor de la idea.

Para evitarse la construcción de la línea de Merlo a Azul el Directorio del F. C. del Sud presentó otro proyecto en el año 1871 al Gobierno pidiendo permiso para llevar la línea a Dolores y construír un ramal de Altamirano a Azul y otro de Lomas de Zamora a Guardia del Monte mediante una subvención de 500 libras esterlinas por milla.

Con fecha 17 de Octubre 1872 la Legislatura de la Provincia acordó dicha subvención en lo que se refería a la prolongación a Dolores pero se negó a pagar subvención alguna para los dos ramales mencionados anteriormente, de los cuales se había ya comenzado el que arrancando de Altamirano iba al Azul, y cuya primera sección de Altamirano a Ranchos (24 kilómetros) fué entregada al servicio público el 1°. de Marzo 1871, siendo la segunda sección de Ranchos a General Belgrano (30.5 kilómetros) abierta el 19 de Mayo del mismo año.

Desde los primeros días de 1871, se empezó a notar en la ciudad algunos casos de fiebre amarilla, enfermedad exótica, importada posiblemente de las costas del Brasil donde es endémica y pestífera.

Hallándose la población en las condiciones higiénicas más deplorables, la intensidad del mal se hizo



PRIMER PROGRAMA DE EXTENSIONES DEL F.C. SUD DE BUENOS AIRES
AÑO 1870

Digitized by Google

sentir muy pronto con caracteres alarmantes.

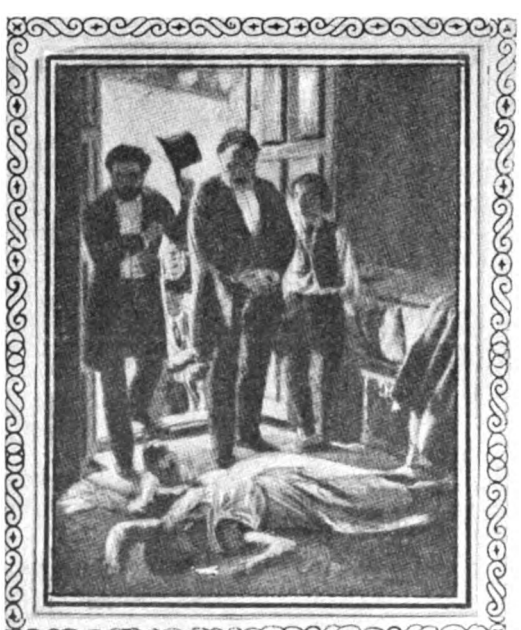
En el mes de Enero fallecieron seis personas; en Febrero, 298; en Marzo, 4.895; en Abril, 7.535; en Mayo 842 y en Junio 38; arrojando un total de 13.614 víctimas durante los seis meses en que reinó la epidemia.

Todas las medidas adoptadas por el Gobierno, la Municipalidad y las comisiones sanitarias, fueron impotentes para contener el flagelo, cuyos efectos sólo se aminoraron al llegar los días frescos y los saludables vientos de la pampa.

Antiguo tipo de estancia en la Provincia de Buenos Aires.

En el período álgido de la epidemia, era lúgubre y aterrador el aspecto de la ciudad. En los barrios donde aquél se presentaba, caían familias enteras como al soplo de un veneno exterminador. Los ataúdes se sacaban a las puertas de calle y se apilaban de tres en tres para esperar los carros que habían de conducirlos a los cementerios. Desde las cuatro de la tarde las casas de familia y de negocio empezaban a cerrarse. Los vecinos se cuidaban de transitar por las calles, dándole así a la población el verdadero aspecto de una ciudad infestada. Sentíase sólo el rodar de los carros fúnebres y el grito, desapacible y tétrico, de los conductores.

Llegada la noche, los faroles se encendían mal y una bruma constante los envolvía. De trecho en trecho, la luz incierta de una casa, se proyectaba en las aceras, denunciando la existencia de una botica, únicos establecimientos que se mantenían abiertos. Después, un silencio conmovedor, un silencio de muerte, caía sobre la ciudad. Los ya escasos moradores despertaban un día y otro, viendo la guadaña de la parca suspendida sobre todas las cabezas; y esta población se aterraba cada día más, leyendo en los diarios la lista de los muertos, cuyos nombres se renovaban por cientos en aquellas sombrías páginas.



Cuadro de Juan Manuel Blanes, que representa una escena de la epidemia de fiebre amarilla del año 1871.

El grabado que acompaña a estas líneas representa una escena de la espantosa epidemia que hace sesenta y cuatro años hizo llorar a los porteños en el foyer del teatro Colón, donde el autor Juan Manuel Blanes, famoso pintor ríoplatense, había colocado el cuadro original, magnífica obra de arte.

«Fué aquel un desfile interminable y silencioso frente a la evocación de la tragedia»

«El artista había trasladado al lienzo una escena desgarrante observada en un inquilinato de la calle Balcarce, donde, en el humilde aposento invadido por la muerte, una tierna criatura hace esfuerzos por amamantarse del seno de su madre exámine, mientras en el marco de la puerta aparecen las figuras austeras de los doctores Roque Pérez y Manuel G. Argerich, que días más tarde pagarían también su tributo a la epidemia».

«La contemplación del cuadro conmovió la pluma de los pensadores e hizo vibrar la lira de los poetas. Cuando cayó el Dr. Pérez —escribió Andrés Lamas,— lanzamos la idea de erigirle una estatua. Ahora ya la tiene. La tela de Blanes es tan durable como el bronce y transmitirá su nombre de generación en generación».

«Rafael Barreda, joven aun y fresco en su corazón el recuerdo de la madre arrebatada por la epidemia, sintió renovarse su dolor al contemplar el cuadro y dió al papel su lamento»:

. . . . . .

«Oh!, deja que mire la escena que pintas,
que sufra, que llore, que sienta latir
la fibra más honda al ver a esa madre...
que he visto a la mía besarme y morir!».

. . . . . .

Digitized by Google

El cuadro fué adquirido por el Gobierno uruguayo y se encuentra en la actualidad en la ciudad de Montevideo.

(Martin Correa: Buenos Aires hace 60 años)

Coincidieron con los estragos de la fiebre amarilla los que causaron a la ciudad las inundaciones ocasionadas por las lluvias torrenciales de aquel otoño.

Tanto al Sur como al Norte, rebalsaron los «terceros». Cuadras enteras de casas llenáronse de agua y muchas familias fueron salvadas por los fondos de sus propiedades, no siendo posible cruzar las veredas convertidas en caudalosos ríos. Así es, que tanto para facilitar la salida de las aguas como para sanear la ciudad, se proyectó y se emprendieron por el Gobierno de la Provincia, las llamadas Obras de Salubridad.

Como principio de saneamiento e higiene, se estableció el servicio de aguas filtradas del Río de la Plata, a fín de clausurar los pozos de balde, de cuya agua se servía el pueblo, lo que era nocivo en alto grado para la salud de las personas, tanto o más que el agua era recogida por los aguadores en las orillas del río, y vendida luego para los usos domésticos más delicados.

Doctor ROQUE PEREZ
presidente de la comisión de socorros y que murió por el contagio de la fiebre amarilla.

En medio de estas preocupaciones urbanas, terminó la administración del General Sarmiento, dejando el país envuelto en guerra civil, y la capital bajo el peso del estado de sitio.

• •

En Julio de 1872 el P. E. de la Provincia de Buenos Aires, recibió una solicitud de las empresas ferroviarias pidiendo modificación de la ley general de FF. CC.

Las empresas manifestaron que al tratar de realizar negocios financieros en Europa, habían constatado, que era un gravísimo inconveniente para la realización, la forma establecida en el inciso 8°. del artículo 1°. de la ley del año 1871 relativa a la expropiación. En él se expresaba que la expropiación podría hacerse abonando 6000 libras esterlinas por milla, incluso tren rodante, etc. Los solicitantes argumentaban extensamente acerca de todos los inconvenientes que tal proceder ofrecía, y en efecto, la comisión que estudió el asunto no pudo menos de reconocer que, en justicia, no podía fijarse un valor uniforme para la expropiación de todos los FF. CC.

Doctor MANUEL ARGERICH
victima, como el Dr. Roque Pérez, de su abnegación. Falleció en Marzo de 1871.

En la época en que esta ley se sancionó había motivos suficientes para creer que no podía exceder nunca el costo de un ferrocarril de 6000 libras esterlinas la milla, y al fijar esta condición en la ley, no se tuvo por objeto hacer efectivo el derecho de expropiación, por que la verdad es que no entraba en el sistema económico de la Nación, ni en las ideas dominantes en el país, la de los ferrocarriles fiscales, y mucho menos el expropiar los FF. CC. construídos por empresas particulares.

El asunto fué discutido en el Senado Provincial en la sesión del 18 de Julio de 1872.

Los discursos de los senadores demostraban bien a las claras las relaciones cordiales que existían entre el Gobierno y las Empresas ferroviarias.

Decía el Senador Bernardo de Irigoyen, entre otras cosas:

«El artículo en cuestión no ha importado el pensamiento de expropiar los FF. CC. Nada más distante de nuestro ánimo; y se puede asegurar que ese procedimiento no entra en las condiciones económicas del país.

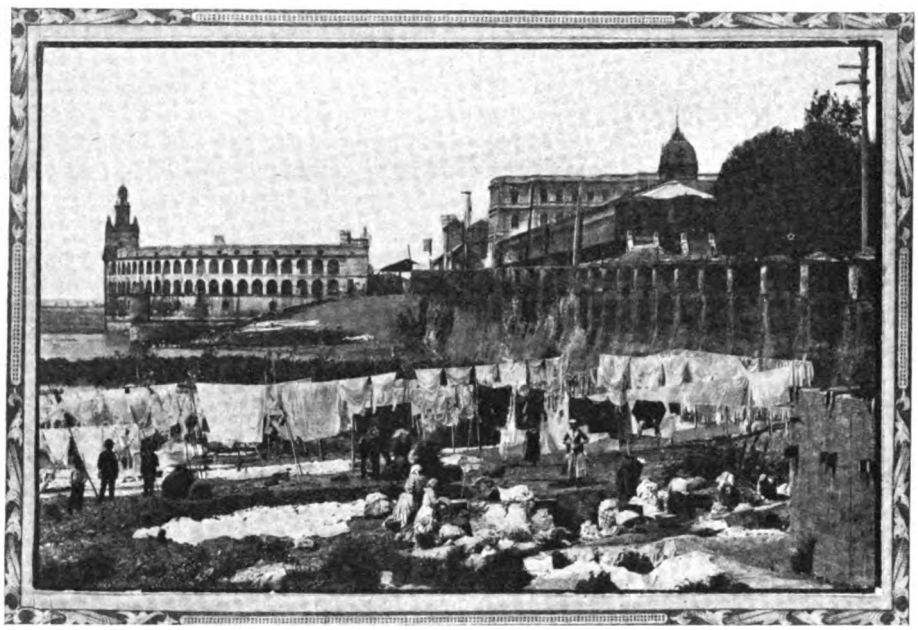
El espíritu que domina a este país, es espíritu liberal y protector hacia estas empresas. Todos estamos convencidos que los FF. CC. constituyen un medio poderoso de civilización y prosperidad y todos estamos acordes en prestarles la mayor cooperación posible».

El senador López se expresó así:

No debemos olvidar, que si antes hemos hecho concesiones de FF. CC. a los capitales extranjeros, éstos han entrado en estas empresas corriendo una grave eventualidad, porque les ofrecíamos ventajas que no estaban aseguradas en un país nuevo y desconocido de los capitales mismos a quienes queríamos llamar.

Los empresarios tenían, por consiguiente, que ir a la plaza de Londres y buscar ese capital comprometiendo su crédito personal y sus responsabilidades para sus negocios que siendo desconocidos en aquella plaza, eran necesariamente eventuales y dudosos en mayor o menor grado en los momentos en que se iniciaban y en que se lanzaba el capital necesario para hacerlo.

Digitized by Google



Lavanderas trabajando en el lecho del Río de la Plata.
Arriba: La Estación Central.

No nos olvidemos, pues, del mérito que por este servicio corresponde a las empresas originarias que han venido a nuestro país; ni nos olvidemos tampoco de que esas empresas que han contribuido a resolver el problema obteniendo el capital que necesitábamos para hacer esa prueba, han formado nuestro crédito sobre este punto en el gran mercado de Londres, para tornarlo favorable a nosotros, y para hacer notorias las incuestionables ventajas que las vías férreas les ofrecen; de modo que si ellas enriquecen, nosotros nos colocamos también, por sus capitales, en las condiciones de los pueblos más adelantados del mundo.

Es, pues, necesario y justo que les guardemos todas las consideraciones que la justicia, la probidad y la razón nos aconsejan; y como éste es mi modo de pensar franco y claro en la materia, no tengo porqué ocultar tampoco el decidido interés que tomo en que sean favorecidas esas empresas que pueden ser consideradas como la base fundamental de todo nuestro desarrollo en el porvenir».

Quedó luego modificada la base 8ª. del artículo 1°. de la ley de FF. CC. de Noviembre 25 de 1871 del siguiente modo:

1°. La expropiación de los caminos de fierro, se verificará a justa tasación del valor que tengan al tiempo de ejecutarse, no incluyéndose en ella los terrenos públicos que se hubiesen donado a la empresa.

2°. Se pagará además del justo precio de tasación, el 20 % de indemnización sobre este valor.

3°. Siempre que un ferrocarril produzca más de un 12 % de utilidad, el P. E. podrá intervenir en la fijación de las tarifas para rebajarlas de acuerdo con la empresa.

4°. En todas las concesiones a empresas de caminos de fierro el P. E. pondrá la condición de que toda dificultad o cuestión que surja entre la empresa y el P. E. será resuelta definitivamente por árbitros, y en caso de discordia por un tercero, que éstos nombrarán formando tribunal.

5°. Quedan comprendidos en esta ley todos los FF. CC. concedidos hasta la fecha. Los que hubiesen obtenido subvenciones o que en adelante la obtuvieran, podrán acogerse a sus disposiciones, devolviendo la suma recibida al tiempo de la expropiación.

En aquellos tiempos era costumbre dar nombres a las locomotoras y mientras el F. C. del Sud en la elección de los nombres trataba de expresar su gratitud para con los hombres prominentes que prestaron su apoyo en los primeros años de actuación de la nueva Empresa, encontramos entre los del F. C. de la Provincia nombres patrióticos co-

Mapa de los FF. CC. existentes en la Provincia de Buenos Aires en el año 1875, cuando el F C. del Sud llegaba a Carmen de las Flores y Dolores.

Digitized by Google

rrespondientes a los próceres que figuraron en la lucha por la Independencia. ej.: «San Martín», «Pringles», «Paunero», «Belgrano», «Lavalle», «Brown» etc.; pero se encuentran también nombres como ser, «Voy a Chile», «Los Andes», «Mendocino» y «Planchón», que indican bien claramente que dicho Ferrocarril tenía en proyecto extender la línea a la vecina República.

Los nombres de las locomotoras del F. C. del Sud eran: «Mitre», «Saavedra», «Riestra», «Buenos Aires», «Bolívar», «Colón», «Chascomús», «Garay», «Dolores» y «Salado». El F. C. del Norte llamaba sus locomotoras: «Uruguay», «Paraná», «Belgrano», «La Plata», «Unión Nacional», «Luján», «25 de Mayo» y «Progreso». El F. C. B. Aires y Puerto Ensenada había elegido nombres como: «Coca», «Ensenada», «Córdoba», «Ogilvie» y «Wheelwright».

El largo total de las líneas del F. C. del Sud al finalizar el año 1871 alcanzó a 168.5 kilómetros.

La sección de General Belgrano a Las Flores (64.5 kilómetros) se inauguró el día 1°. de Julio de 1872.

La prolongación de Chascomús a Dolores con un largo de 90,0 kilómetros fué librada al servicio público el 10 de Noviembre de 1872 y la última sección de la extensión al Azul desde Carmen de Las Flores hasta este último pueblo (109.5 kilómetros) fué entregada al público el 8 de Setiembre de 1876.

En 1870 el F. C. del Sud ocupaba el tercer lugar entre seis ferrocarriles, pero en 1877 con 432 kilómetros de vía, o sea el 50% de todas las líneas férreas dentro de la Provincia de Buenos Aires, se situó a la cabeza de todos, conservando este puesto desde entonces.

Digitized by Google

CAPITULO VI

●

VIAS FERREAS Y TRANVIAS EXISTENTES EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES 1868 - 1872

●

SUMARIO:

Resultado de la explotación 1870-1876. — Tren rodante en 1877. — Viajes de inspección de los Directores. — Lo que era Buenos Aires en el año 1877. — El recorrido de los FF. CC. dentro de la ciudad — La estación Central. — Gran éxito de la línea de tranvía del F. C. del Sud. — Antecedentes de la instalación de tranvías en Buenos Aires — Numerosas concesiones otorgadas — Seria competencia — Venta de la línea de tranvía del F. C. del Sud en 1872.

● ●

«Los ferrocarriles de Buenos Aires han seguido adelantando algunos y prosperando todos en su tráfico. Es increíble el desarrollo industrial que estos caminos han producido en todos los puntos donde alcanza su influencia».

Mensaje del Vicepresidente de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo, Marcos Paz, al inaugurar las sesiones del Congreso argentino el 1°. de Mayo de 1866.

● ●

EXAMINANDO el resultado de la explotación de las vías del Ferrocarril del Sud desde 1870 hasta 1876 se nota un aumento considerable en el transporte de lana que ascendió desde 8.795 toneladas en 1870 hasta 30.588 toneladas durante 1876, aumentándose durante el mismo tiempo la carga total desde 52.216 toneladas hasta 155.621.

Los años 1870-1874 fueron en otros aspectos muy malos y las epidemias de fiebre amarilla y cólera paralizaron toda la vida comercial. Agréguense a estas desgracias las frecuentes revoluciones y los varios años de gran sequía y se apreciará como obra realmente admirable que el Ferrocarril del Sud haya podido salvar tantas dificultades.

El número de pasajeros que en el año 1870 alcanzó a 516.993 disminuyó considerablemente en 1871 alcanzando solamente a 375.000.

RESUMEN DE LA EXPLOTACION DEL F. C. DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1870-1876.

	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
Longitud de la línea al 31 Dic. .	114 Kms.	170 Kms.	235 Kms.	235 Kms.	324 Kms.	324 Kms.	433 Kms.
Número de pasajeros	516.990	375.000	311.246	424.705	524.214	518.513	523.104
Toneladas de carga	52.216	70.300	86.903	98.238	103.822	166.394	155.621
Entradas Brutas (Pesos oro) .	670.000 $m/n	810.000 $m/n	906.100 $m/n	1.067.000 $m/n	1.150.200 $m/n	1.780.000 $m/n	1.663.000 $m/n
Gastos Explotación (Pesos oro)	343.500 $m/n	427.000 $m/n	493.000 $m/n	586.000 $m/n	650.000 $m/n	910.000 $m/n	911.000 $m/n
Ganancia líquida (Pesos oro)..	362.500 $m/n	383.000 $m/n	413.100 $m/n	481.000 $m/n	500.200 $m/n	870.000 $m/n	752.000 $m/n
Capital al 31 de Diciembre . .	826.261 £	1.126.105 £	1.235.245 £	1.568.466 £	1.788.788 £	2.194.057 £	2.352.389 £

Digitized by Google

El área cultivada en la Provincia de Buenos Aires era muy limitada y los productos de la ganadería formaban la fuente principal de las entradas del Ferrocarril como puede verse en el cuadro siguiente:

TONELADAS TRANSPORTADAS

Años	Productos de la Agricultura	Productos de la Ganadería
1870	4679	23100
1871	1538	28150
1872	3865	30100
1873	3980	32900
1874	7240	32900
1875	6214	46950
1876	11238	47100

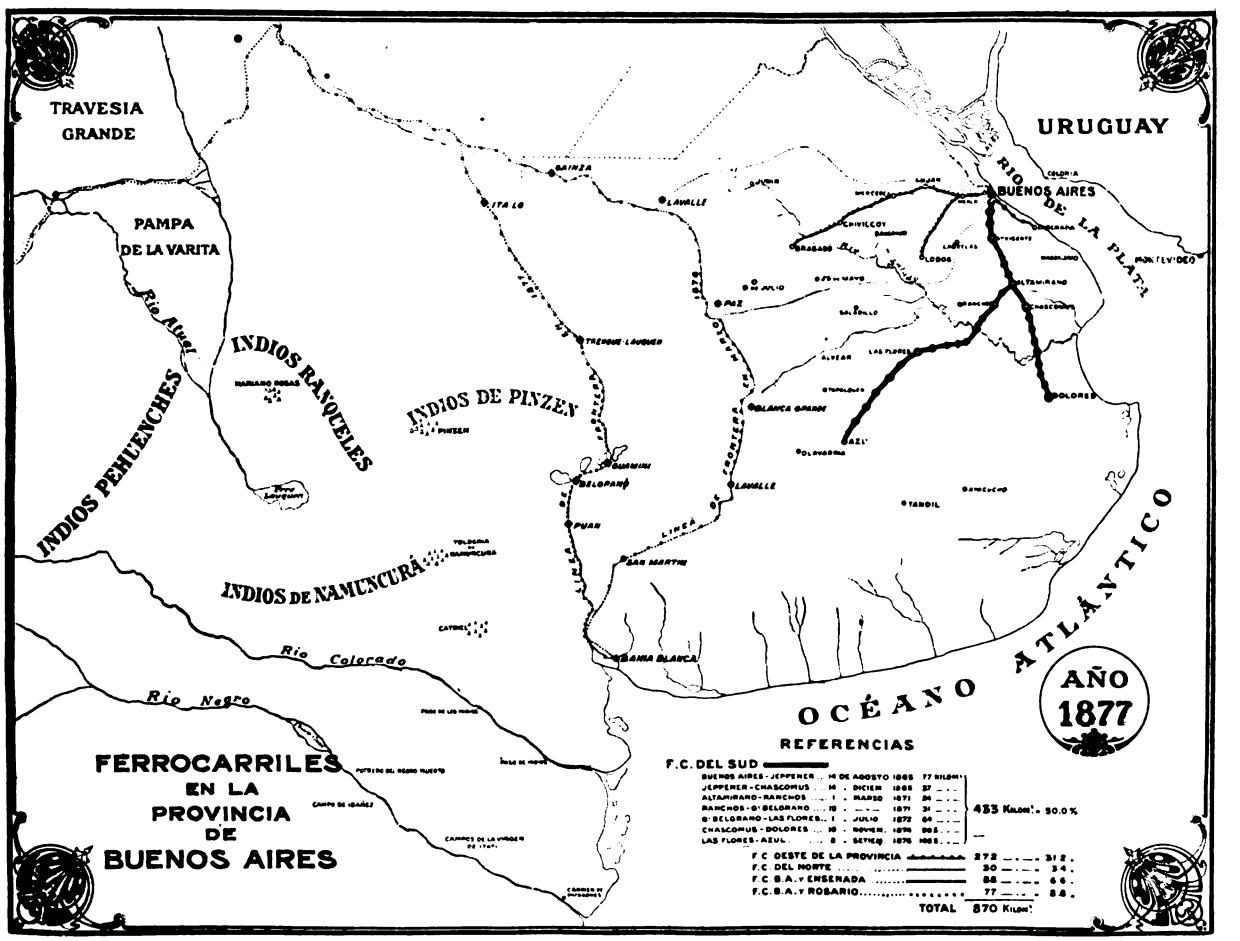
convertidos en un inmenso lago de más de 200 leguas cuadradas de extensión.

Se ahogaron unas 5.000.000 de ovejas y las comunicaciones con las estaciones del Ferrocarril quedaron interrumpidas por largo tiempo.

El premio del oro era también muy alto y la Empresa perdió sumas grandes convirtiendo la moneda nacional en libras esterlinas para las remesas a Inglaterra.

Esta pérdida que en el año 1877 fué de 21.735 libras esterlinas llegó en el año siguiente a la suma importante de 50.854 libras esterlinas representando una reducción en el dividendo de 3 por ciento.

La Empresa del F. C. del Sud a pesar de estar rodeada de un torvo ambiente de intranquilidad política, alzamientos y agitaciones revolucionarias,



El Ferrocarril del Sud tenía al finalizar el año 1877 el siguiente tren rodante:

33 locomotoras, 99 coches de 1ª y 2ª. clase, 18 coches tipo inglés, 467 vagones cubiertos, 336 chatas para el transporte de los carros cargados con lana, 26 furgones y 6 vagones para transporte de ovejas.

El año 1877 fué en realidad desastroso, produciéndose durante el mes de Marzo una lluvia tan copiosa que todos los campos al Sud de Dolores fueron prolongadas sequías y por añadidura inundaciones, tuvo ocasión no solamente de atender a las numerosas extensiones, sino también de introducir mejoras en las instalaciones existentes.

De las obras principales deben mencionarse:

Nuevos galpones en Plaza Constitución.

Compra de una gran extensión de terreno en Sola, destinado a estación de carga y taller.

Digitized by Google

Construcción de 6 galpones de carga y talleres para construcción de coches y vagones.

Ensanche de los galpones en Barracas al Sud.

Renovación de vía permanente, sustituyéndose los primeros rieles tipo Barlow por rieles de acero de 29 kilos por metro lineal sobre cojinetes de fierro fundido.

Inauguración de la estación Banfield en 1873.

Introducción del sistema «Block» entre Plaza y Barracas.

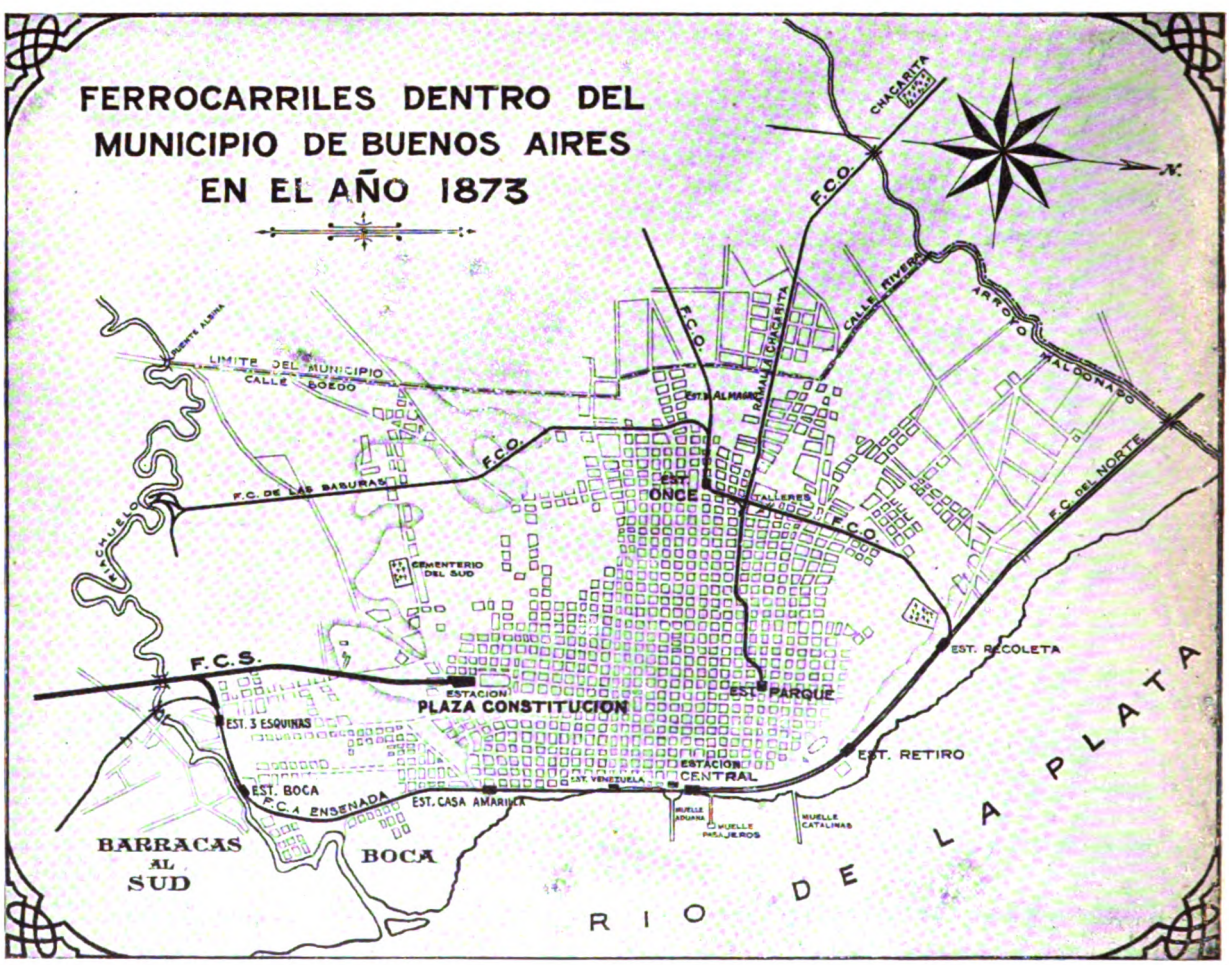
Varios fueron los viajes hechos por uno u otro de los Directores para visitar Buenos Aires y cerciorarse de la buena marcha de la Empresa. Así en 1868 el Director John Fair hizo un viaje de inspección acompañado por el accionista George Drabble. En 1872 el Sr. Drabble fué enviado a Buenos Aires en una misión especial y confidencial, para arreglar unas cuestiones importantes con el Gobierno Provincial, considerar la conveniencia de vender la línea del tranvía, procurar permiso para correr los trenes del F. C. del Sud sobre las líneas del F. C. de la Boca etc., etc.

En 1877 hizo un viaje de inspección el secretario, Sr. Barker. La República fué visitada otra vez en 1880 por los Sres. Frank Parish y C. O. Barker, Presidente y Secretario respectivamente del Directorio en Londres.

En 1868 el número de Directores de la Compañía del F. C. del Sud fué aumentado a 7 para así poder nombrar Director al Sr. George W. Drabble, fuerte accionista y durante muchos años residente en la República.

En Junio de 1873 falleció el presidente del Directorio en Londres, Lord Majoribanks y para reemplazarlo fué nombrado St. George A. H. Holt.

El Sr. F. Parish, hasta entonces Presidente de la Comisión Local en Buenos Aires, fué nombrado Director en Londres, siendo su puesto en Buenos Aires ocupado por el Sr. Charles B. Krabbe. Este señor falleció en 1874 y el Sr. John C. Zimmermann fué su sucesor como representante legal ante el Gobierno de la República.

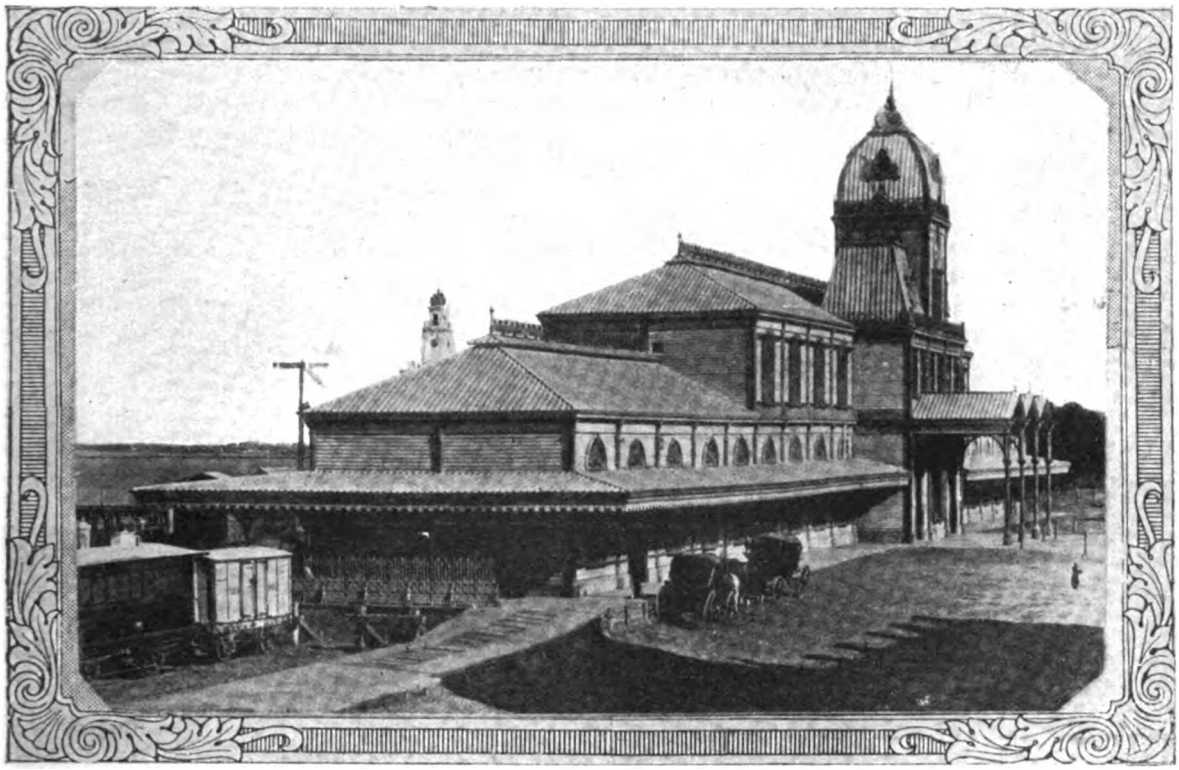


En 1877 hizo un viaje de inspección el secretario, Sr. Barker. La República fué visitada otra vez en 1880 por los Sres. Frank Parish y C. O. Barker, fué su sucesor como representante legal ante el Gobierno de la República.

Veremos ahora lo que era Buenos Aires en el año 1877.

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires que tenía jurisdicción sobre la ciudad de Buenos Aires, fijóle nuevos límites por decreto de Octubre de 1867 ensanchando el área del viejo Municipio de acuerdo

Digitized by Google



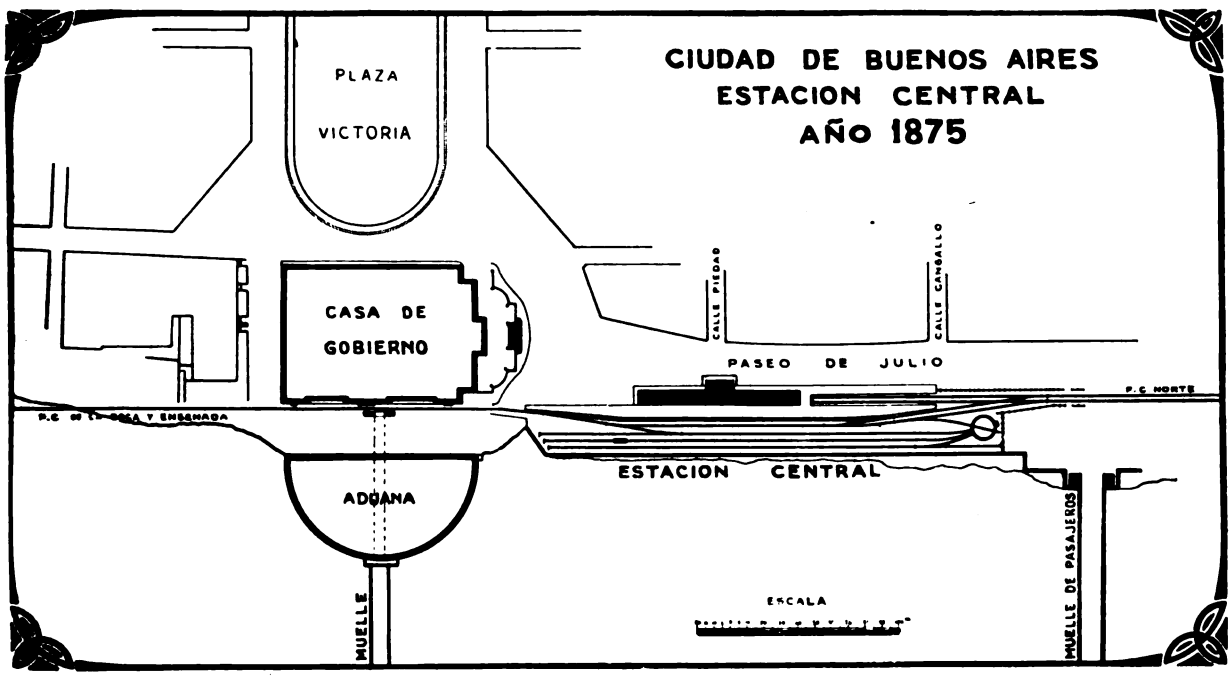
Estación Central situada en Paseo de Julio a la bajada de la calle Piedad (hoy Bmé. Mitre). Año 1877.

con los lineamientos siguientes: (Véase el plano respectivo).

Por el Norte el arroyo Maldonado desde su desembocadura en el Río de la Plata hasta su intersección con la actual calle Rivera; por el Oeste esta calle que entonces no era sino un camino polvoriento; Medrano y Boedo hasta el Riachuelo; por el Sud el Riachuelo hasta su confluencia con el Plata.

Ocupaba un área total de 4.000 hectáreas contra 18.584 hectáreas que es la extensión actual.

En el plano inserto se ha mostrado no solamente los límites del Municipio de entonces sino tam-

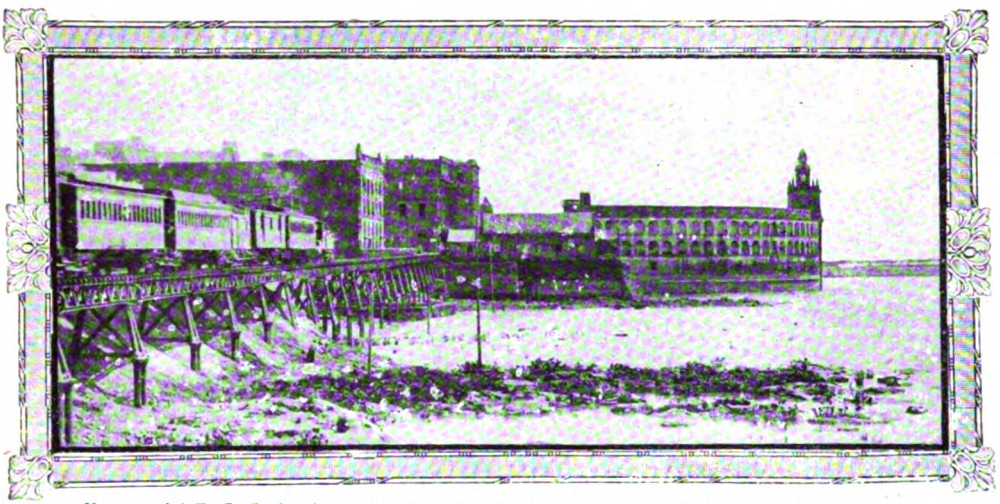


Digitized by Google

bién las numerosas vías de Ferrocarril que cruzaban la ciudad en todas direcciones.

El Ferrocarril del Oeste tenía su estación principal en la plaza del Parque, en el sitio donde se encuentra actualmente el teatro Colón.

La vía cruzaba la actual Plaza Lavalle tomaba por la calle de este nombre hasta el Bulevar Callao, y de ahí por una curva y contracurva que todavía existe, (Calle Rauch), entraba en un terraplén que se encontraba en el centro de la calle Corrientes hasta llegar a la altura de la de Centro América (hoy Pueyrredón) de donde la vía se dirigía hacia la izquierda, hasta la esquina de Piedad y Bermejo donde se encontraba la antigua estación Once de Setiembre.



Un tren del F. C. Sud sobre el viaducto del F. C. de la Boca y Ensenada en camino para la Estación Central.

De Once de Setiembre la línea seguía paralela a la calle Piedad (hoy Bartolomé Mitre) hasta la de Medrano, donde estaba la vieja estación Almagro, suprimida en la actualidad.

El F. C. del Oeste tenía varios ramales que partían de Once de Setiembre y recorrían calles importantes del Municipio.

Ellos eran: el que por la calle Centro América iba a empalmar con el F. C. del Norte en la Recoleta para luego proseguir hasta la Estación Central situada en Paseo de Julio a la bajada de la calle Piedad, conduciendo por él cargas y pasajeros.

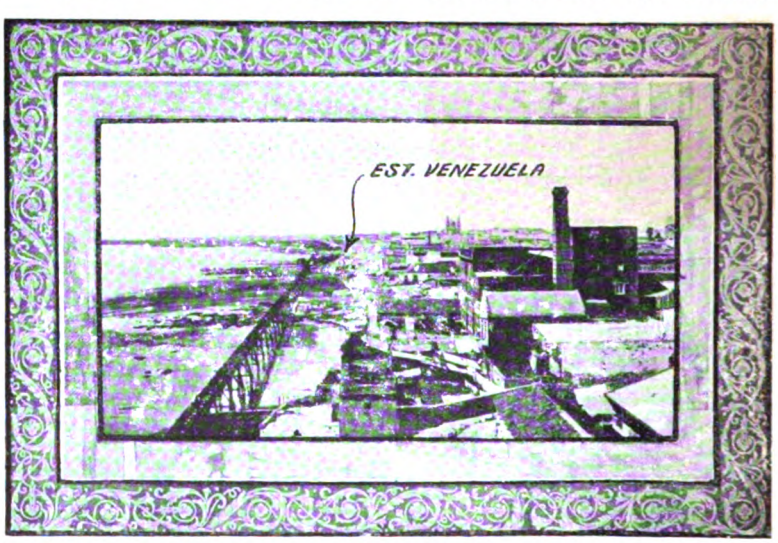
Otro ramal era el que partía de la vía principal y la calle Bustamante, hasta los confines del Municipio en el Riachuelo. Esta línea era exclusivamente destinada al tráfico de cargas, materiales y residuos, y era conocido como el ramal a «los depósitos de basura».

El tercer ramal era la línea que partía de la esquina de las calles Corrientes y Bermejo hasta la Chacarita por el que se hacía el servicio fúnebre de aquella necrópolis. El ferrocarril de la Boca, Barracas y Ensenada partía desde la estación Central y cruzaba el Riachuelo a corta distancia de la línea del F. C. del Sud.

Además, existían los ferrocarriles del Norte con una pequeña línea de 30 kilómetros de largo desde la estación Central hasta Tigre y el F. C. a Campana que fué inaugurado en Abril de 1876.

Para tener entrada directa a la estación Central el F. C. del Sud construyó e inauguró el 1°. de Octubre de 1872 un pequeño ramal de empalme desde la estación Barracas hasta la estación Tres Esquinas del F. C. de la Boca y Ensenada destinando unos pocos trenes diariamente para este servicio.

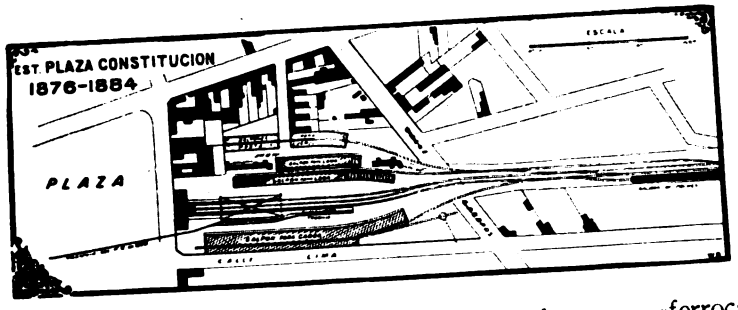
Con fecha 12 de Agosto de 1872 se celebró un convenio, entre todos los ferrocarriles arriba mencionados reglamentándose el uso común de la estación Central. Este documento fué firmado por el Representante del F.C. del Sud señor Santa María y el ingeniero de la misma compañía Sr. Crabtree.



Paseo de Colón con el viaducto del F. C. de la Boca y Ensenada y la Estación Venezuela.

Reproducimos un plano de la antigua estación

Digitized by Google



central que, como hemos dicho, antes era de propiedad de F. C. de la Boca y Ensenada.

El Sr. A. V. Huertas en su monografía «Recuerdos del Pasado» publicada en la Revista del F. C. C. Argentino, ha dado una descripción sumamente interesante de la estación Central, de la cual transcribimos algunos parráfos:

«Los Ferrocarriles de «la Boca y Ensenada «y del Norte eran dos «empresas y adminis- «traciones distintas, «pero el Administrador «General era el mismo «para ambas, como «así también el Inge- «niero, el Contador, el «Superintendente del «Telégrafo, el Auditor, «el Cajero y hasta el «Jefe relevante quien «de un día para otro, «pasaba de Jefe de «Tigre a serlo de En- «senada o Quilmes o «de una de éstas a San «Isidro, etc. A propósito del desempeño de puestos «en aquellos tiempos, recuérdase el caso en que «una persona era Jefe de tres estaciones a la «vez, en tres localidades distintas y todo su per- «sonal se componía de un empleado, debiendo uno «de ellos encontrarse en servicio al paso de los «cuatro trenes mixtos que hacían el servi- «cio diariamente, atender el despacho de «boletos y encomiendas, el de cargas en «dos de ellas y atender la recepción res- «pectiva de bultos, etc.».

Estación Plaza Constitución (1868) con la línea de tranvía.

«Esas tres estaciones se encontraban a «varios kilómetros de distancia una de la «otra y, como garantía de lo que indica- «mos, mencionaremos que eran ellas las «hoy del F. C. Sud, denominadas Conchitas, «Godoy y Berazategui. El Jefe a que nos «referimos, falleció hace muchos años, pero «la otra persona existe y, si no se nos ha «informado mal, en la actualidad o hasta «hace poco tiempo, era jefe de una de «esas mismas estaciones. Pero volvamos a «la estación Central».

«Hubo tiempo en que llegaban y par- «tían de ella varios trenes del F. C. del «Sud, los del F. C. B. A. y Ensenada, los «del F. C. del Norte, los del B. A. y Ro- «sario, algunos del F. C. del Oeste, los del «F. C. B. A. al Pacífico desde la inaugu- «ración de esa línea, y por último, los «del F. C. C. Argentino, procedentes de «Córdoba y los de Rosario».

«Era una verdadera estación Central de «ferrocarriles, con una plataforma sobre la línea «principal y otras dos correspondientes a dos vías «muertas, cuyos paragolpes estaban a la cabecera «lado Norte de la estación y cuya capacidad «era para unos 4 o 5 coches. La primera de ellas, «se denominaba «Vía Belgrano», porque era la que «generalmente hacía servicio para el partido de «Belgrano, de la Pro- «vincia de Buenos Ai- «res, hoy parroquia de «la Capital Federal, y «que, en 1880 llegó a «ser Capital de la Re- «pública por pocos días. «La otra se llamaba «vía Cuatro y media», «porque de allí partía «para el Tigre a esa «hora o poco más, a la «tarde, uno de los más «importantes trenes del «F. C. del «Norte».

«Las comodidades «para el público eran «por duplicado: de un «lado para los pasajeros «del Sud y del otro para los del Norte. Ni para «tomar un whisky tenían que mezclarse los pasa- «jeros de un lado con los del otro extremo, pues «había dos confiterías; una para el F. C. Ensena- «da y otra para el F. C. Norte; dos salas para «señoras, y así, todo en el mismo orden».

Carretas en espera de cargas.

Digitized by Google

«Las oficinas para el personal de la estación eran: «dos de encomiendas a ambas cabeceras de la esta- «ción y, en el medio del edificio, una oficina para «las boleterías con un pasadizo al lado Norte para «los trenes que salían para ese lado y otro al lado «Sud para los respectivos trenes. Debajo de una «escalera por donde se subía al piso superior, estaba «la oficina de telégrafos, debajo de la otra escalera «(pues había dos) estaba la oficina de correos».

«En fín, allí no faltaba nada. El Jefe de movi- «miento, que era el Inspector en Jefe de plataformas «y sus otros dos Inspectores, tenían por oficina «todo el andén, y, en cualquier sitio que se encon- «traban, no faltaba un banco donde podían sentarse «y escribir un telegrama de cruce de trenes u otra «orden cualquiera que se vieran precisados a dar».

«El tráfico público empezaba como a las 5.30 a.m. «y terminaba a media noche; después de despacharse «el último tren, cuando se cerraban las puertas, y «desde ese momento, era dueño y señor de toda la «estación, incluso el piso superior, un sereno inglés «muy recto y enérgico, quien había sido soldado «del Paraguay. Hablaba todavía muy poco el «idioma castellano, pues no hacía más que cuarenta «años que había llegado al país. Muy buen hombre «pero, cuidado con que no se le respetara en su «puesto, y Dios nos libre si alguien hubiera in- «tentado introducirse sin su permiso durante la «noche a las plataformas o cualquier otro sitio de «la estación. Vigilaba constantemente desde una «punta hasta la otra del edificio, y el corredor de «las oficinas del piso superior. Iba perfectamente «armado, siempre con las mismas armas». «En la «mano izquierda llevaba una linterna, debajo del «brazo un largo sable que le acompañó en la guerra «del Paraguay; en la mano derecha, un grueso «talero y, debajo del brazo correspondiente, una «gran pistola cargada, con dos balas. En fín, un «arsenal de guerra, en el que sólo faltaban ametra- «lladoras y tanques».

«Desde la plataforma de Central, se veía el Río «de La Plata y la forma como se efectuaba la des- «carga de mercaderías de las lanchas a los carros «que las conducían luego a tierra. Del lado derecho «aparecía el muelle de cargas, a cuyo costado atra- «caban algunas lanchas para cargar o descargar. «Del lado izquierdo el muelle de pasajeros que era «el embarcadero de los que viajaban a Montevideo, «siendo además, un bonito paseo, principalmente «en verano, cuando las familias se paseaban por «él, hasta altas horas de la noche, tomando el «fresco».

«Los trenes del lado Sud entraban a Central «por un viaducto, de altas columnas de hierro, el «que empezaba en la estación Casa Amarilla y «terminaba en la calle Victoria. Los pilotes de esta «obra de tanto valor, se encuentran actualmente «enterrados, pues, según parece, el desarmarlo «hubiera costado una importante suma, a lo cual «no hubiera respondido el valor del hierro».

La línea de tranvía que construyó la empresa del F. C. del Sud desde su estación terminal en el Mercado Constitución hasta la esquina de Lima y Moreno (inaugurada el 3 de Febrero de 1866) fué todo un éxito durante los primeros años de su existencia.

Tranvía de pasajeros y zorra de cargas.

Se había habilitado esta línea para facilitar el movimiento de pasajeros y en la plaza de Monserrat había una pequeña estación adonde se entregaban los equipajes y se obtenían los boletos.

Por este medio se llevaba el Ferrocarril al centro de la ciudad y para mayor comodidad del público había coches de primera y segunda clase en los que se viajaba con los boletos del tren.

Durante el año 1867 se transportaron por esta línea 45.500 pasajeros y durante el año 1868 cerca de 59.000, disminuyéndose a 56.500 el número correspondiente al año 1869.

El 24 de Abril de 1870 la línea fué prolongada hasta la Plaza del Parque (hoy Lavalle), estación terminal del F. C. del Oeste de la Provincia y desde este momento subió enormemente el número anual de pasajeros o sea 217.500 para el año 1870 y 458.500 para 1871.

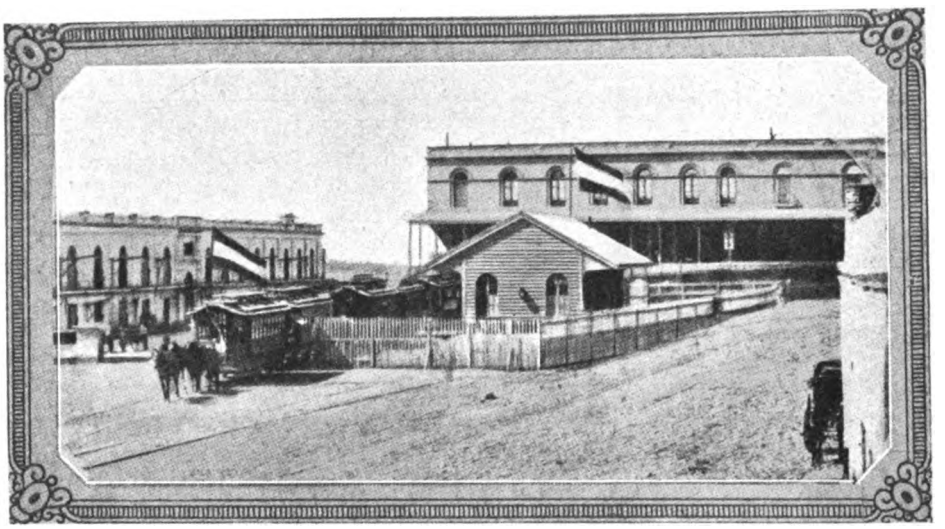
La línea de tranvía del F. C. del Sud no fué la primera línea de esta clase que funcionaba en Buenos Aires.

Desde el 14 de Julio de 1863 el F. C. del Norte había construído una línea entre Retiro y Plaza Victoria por el Paseo de Julio y tanto esta línea como la del F. C. del Sud fueron llamadas «Ramales de acceso de los Ferrocarriles» siendo exclusivamente para el uso de los pasajeros ferroviarios.

Es interesante recordar lo que era la ciudad de Buenos Aires entonces. Su planta urbana no llegaba más allá de la calle Callao aun cuando su límite geo-

Digitized by Google

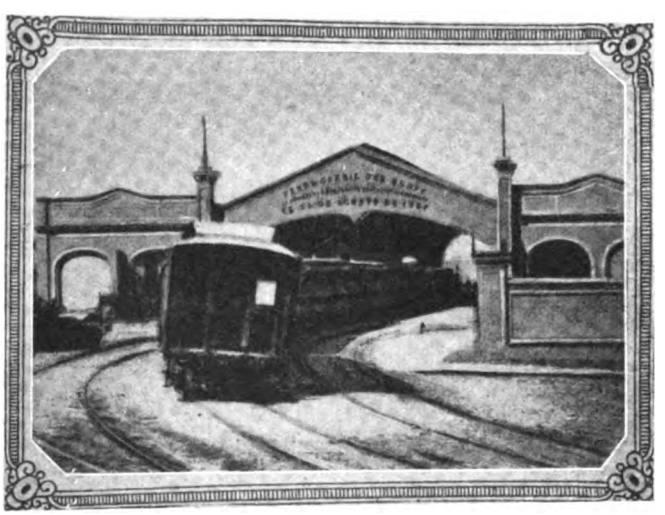
gráfico lo constituía la línea marcada por las calles Boedo, Almagro, Rivera y el Arroyo Maldonado. Para llegar a Flores o Belgrano era necesario cruzar una extensa zona constituída en su mayor parte por grandes chacras, potreros y quintas de verano. Algunas calles ostentaban un pavimento de piedra bruta cuyo recuerdo hará aun erizar la piel a más de un viejo porteño. Las más, vírgenes de todo pavimento, presentaban frecuentes hondonadas y así, con el sol y el polvo en verano y el lodo en invierno, las comunicaciones se hacían siempre difíciles y molestas pues los únicos medios de locomoción eran entonces el caballo, las volantas y las carretas.



La primera estación del Ferrocarril del Norte en la plaza Victoria. De esta estación los pasajeros eran llevados a Retiro en coches de tranvía - (1864)

Este cuadro, aunque pobre en su poder evocador, pinta lo que era la ciudad entre los años 1870 y 1880 y hace pensar, en el gran alborozo con que se debió recibir el establecimiento de tan útil sistema de transporte. Pero ello no fué así. El tranvía levantó gran alarma en la población, que temía ser aplastada por los coches. Esta oposición no se limitó a la gente del pueblo sino que tuvo de su lado a la mayor parte de la gente culta y destinguida de la época. Se presentaron protestas al gobierno y muchos llegaron hasta manifestar sus temores por la desvalorización y aun por la destrucción de las propiedades.

Era tal el carácter destructor que se asignaba a los tranvías que a los pocos meses de estar éstos funcionando, el Gobierno ordenó su suspensión por temor a una catástrofe y sólo los restableció con motivo de una gran manifestación que tuvo lugar en la Plaza Once en los principios del año 1870.



La Estación Parque.
(Fué levantada en la manzana que actualmente ocupa el Teatro Colón)

El servicio de tranvías se hacía entonces a intervalos no menores de 30 minutos. Los coches fueron en el comienzo tirados por mulas, pero pronto se vió la conveniencia de sustituirlas por el caballo criollo cuyas condiciones de mansedumbre lo hacían más adaptable para esta clase de trabajo. Delante de los coches, a una distancia de 50 metros, marchaba un postillón para anunciar, con toques de corneta, la proximidad del vehículo.

Por modalidades propias de la época, los tranvías debían parar frente a cada casa donde lo pidiese un pasajero, y, lo que es aún más típico, los mayorales se creían obligados, por razones de elemental cortesía, a facilitar el descenso de los señores de alguna edad, acompañándolos hasta las puertas de sus casas. A pesar de esto, y de las demoras que ello supone, el tranvía de tracción a sangre constituyó para la época una conquista urbana de trascendental importancia. Eran más rápidos, más cómodos y sobre todo enormemente más económicos que cualquiera de los otros medios de locomoción que entonces se utilizaban.

Justo es recordar aquí a Don Federico Lacroze fundador de una de las primeras líneas de tranvía, que el

Digitized by Google

año 1868 se presentó (con un exiguo capital de 150.000 pesos de la antigua moneda o sea 30.000 pesos oro) al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires solicitando el permiso necesario para instalar una línea de tranvía con sujeción a la ley provincial de 24 de Agosto de 1868.

Esta ley prescribía hasta la distancia entre cada coche, que había de ser tirado por dos caballos solamente y nunca debería ser menor de 130 metros, siendo absolutamente prohibido pararse en las bocacalles.

La velocidad máxima fué fijada en 6 millas por hora.

El señor Lacroze obtuvo la concesión en la cual se establecía la tarifa de 2 pesos moneda corriente (16 centavos de ahora) por persona en primera clase, un peso en segunda y mitad de precio para niños menores de 8 años.

En verano sólo podían correr 60 coches de tranvías entre ida y vuelta, desde las 5 de la mañana hasta las 7 de la noche, suprimiéndose desde esa hora la circulación de los vehículos salvo

Ejemplares de los boletos que expendía la compañía de tranvías.

Un tranvía en la calle de la Piedad. (hoy Bmé. Mitre).

cuando había ópera en el Colón, que a las 11 se mandaba un coche.

El Gobierno tuvo que intervenir en la marcha de los coches de tranvía ordenando que a 20 pasos delante un centinela avanzado armado de una corneta que se oía en toda la ciudad advirtiera la aproximación de este peligro que corría a 6 millas por hora y tirado por dos Pegasos de avanzada edad.

(Julio A. Costa: Don Federico Lacroze).

La línea de tranvía de Lacroze desde la esquina de Cangallo y Suipacha hasta la plaza Once de Septiembre fué inaugurada el 12 de Febrero de 1870 y desde esta fecha en pocos años se otorgaban numerosas concesiones y se inauguraban varias nuevas líneas y entre ellas algunas que hicieron una seria competencia con la línea de tranvía del F. C. del Sud.

La empresa en vista de esta competencia resolvió deshacerse de su línea de tranvía y el día 1° de Septiembre de 1872 la vendió a la Compañía de tranvías de la Ciudad de Buenos Aires por la suma de 6.000 libras esterlinas.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO VII

•

LA COMPETENCIA CON EL F. C. OESTE SE HACE SENTIR

•

SUMARIO:

Se pone término a las extensiones del F. C. del Sud. — Estación terminal de Dolores. — Reseña histórica. — Frank Parish elegido Presidente del Directorio. — La conquista del desierto. — Resumen de la explotación de la Empresa 1877-1879. — Se substituye el ramal de Lomas a Monte por la prolongación de Dolores a Maipú y Ayacucho. — Inauguración de esta línea en Diciembre de 1880.

• •

«Los ferrocarriles son o serán a la vida local de nuestros territorios interiores lo que las grandes arterias a los extremos inferiores del cuerpo humano, manantiales de vida».

JUAN BAUTISTA ALBERDI.

• •

AL comenzar el año 1877 el F. C. del Sud llegaba con sus rieles hasta las dos estaciones terminales de Dolores y Azul, distantes de Buenos Aires 204 y 317 kilómetros respectivamente, y el Directorio en Londres, no pensaba, por el momento, seguir más adelante.

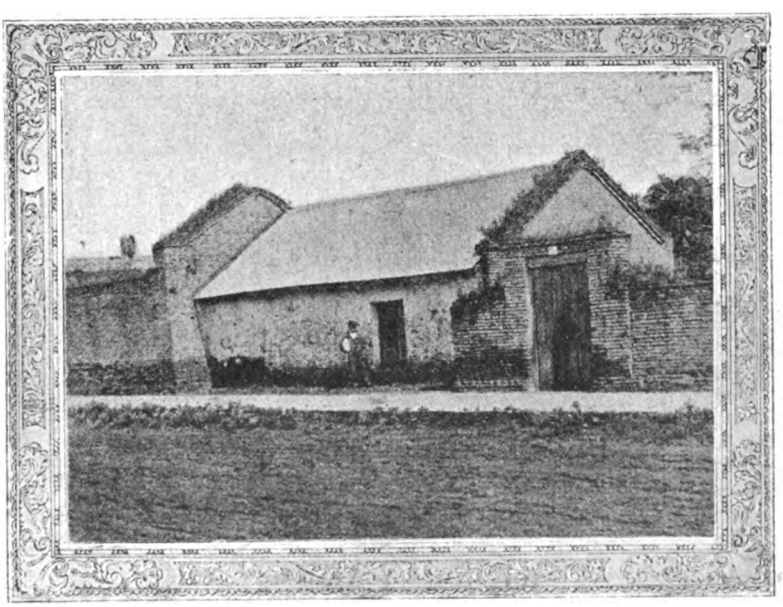
Las noticias recibidas de la República no eran, por cierto, muy tranquilizadoras, y en su carta fechada el 15 de Mayo de 1877 el administrador de la empresa se queja de la paralización del comercio, la crisis financiera y los repetidos ataques de los indios que en número de 5.000 habían llegado hasta cerca de Azul llevándose unas 150.000 cabezas de ganado.

La fundación del partido de *Azul* se realizó el 9 de Junio de 1879 y tres años después se fundó el pueblo con el nombre de *«Fuerte Federación»* primero y *«Fuerte Azul de San Serapio mártir»* más tarde, situado a orillas del arroyo *Culufú* (azul) que le dió su nombre.

A pocas cuadras del Fuerte Federación se construyeron los primeros ranchos del Azul y bien pronto llegó a formarse un núcleo compacto de población.

El Azul tuvo un largo período de paz con los salvajes, si bien debió permanecer continuamente en actitud de alarma y defensa a la amenaza de posibles invasiones.

Esta paz, salvo insignificantes merodeos, persistió hasta 1838, fecha de la gran invasión mandada por el cacique Railef,



Dolores histórica. Rancho donde celebraron sus reuniones Castelli y sus compañeros.

Digitized by Google

quien llegó hasta las puertas del Azul para ser vencido en «Quintuco» por Callvucurá.

Entre los años 1843 y 1846 el cacique Callvucurá, a pesar de los tratados de paz y de alianza con el Gobierno, asoló en repetidos malones las fronteras de Buenos Aires y de Santa Fe y sus hordas inmolaron centenares de vecinos y sometieron a numerosas mujeres a una horrenda cautividad.

El progreso del Azul quedó entonces detenido y así se explica que en 1854 no tuviera el partido más que unos 6000 habitantes y en 1869 solamente 7200 almas.

En cambio, a partir del año 1872, en que Callvucurá fué derrotado y deshechas sus hordas por el General Rivas en la batalla de San Carlos, la población del Azul alcanzó rapidísimo crecimiento. El censo de 1878 arroja 16.100 habitantes para el partido del Azul.

General JULIO A. ROCA

Presidente de la República desde el año 1880 hasta 1886. Terminó la "conquista del desierto" el 25 de Mayo de 1879 siendo entonces Ministro de guerra.

La tradición ha consagrado a Don Ramón Lara, Capitán de Blandengues, como fundador de *Dolores*.

Desde 1814 hasta 1821 este incansable soldado se ocupó en barrer tolderías y mantener en jaque los malones recorriendo palmo a palmo todo el Sud con sus montes hasta el Tandil.

Cuando se fundó *Dolores*, bajo la protección de «Nuestra Señora de los Dolores», la línea fronteriza estaba demarcada por el río Salado y los indios pampas, diseminados en sus toldos a orillas de la laguna de Kaquelhuincul y en las costas de la laguna de Chapaleofú, Huesos, Tandil y Tapalqué, vivían pacíficamente, comerciando con Buenos Aires.

En 1821 unos 1.500 indios atacaron la escasa guardia de Kaquelhuincul, compuesta de 100 hombres, la destruyeron y se dirigieron inmediatamente hacia Dolores que se encontraba desprevenida.

En la madrugada del 30 de Abril la sorprendieron, favorecidos por una niebla espesa.

Cometieron toda clase de atrocidades con los pacíficos pobladores, incendiaron sus casas y se apoderaron de cuanto encontraron de valor.

Tomaron cautivas muchas familias, entre las que se hallaban la del fundador Lara, en número de 17 personas.

Lara, que iba de Kaquelhuincul a Dolores con sus hombres, encontróse con el vecino Don Gregorio Marin, al que los indios después de haber hecho cautivo enviaban de "chasqui" a otros caciques.

Por él se enteró de que todo había sido destruído y que su familia estaba en poder de la horda la que le comunicaba: «tenemos toda la familia de usted en nuestro poder, pero no somos tan inhumanos como los cristianos; está con salud y bien cuidada».

Después de una orgía de más de 10 días se alejaron, recogiendo a su paso caballos y vacas hasta formar un botín representado por unos 150.000 animales.

En 1825 Ramón Lara, después de haber rescatado su familia, pidió autorización del Gobernador Balcarce para repoblar a Dolores, lo que hizo con familias de Chascomús y Magdalena.

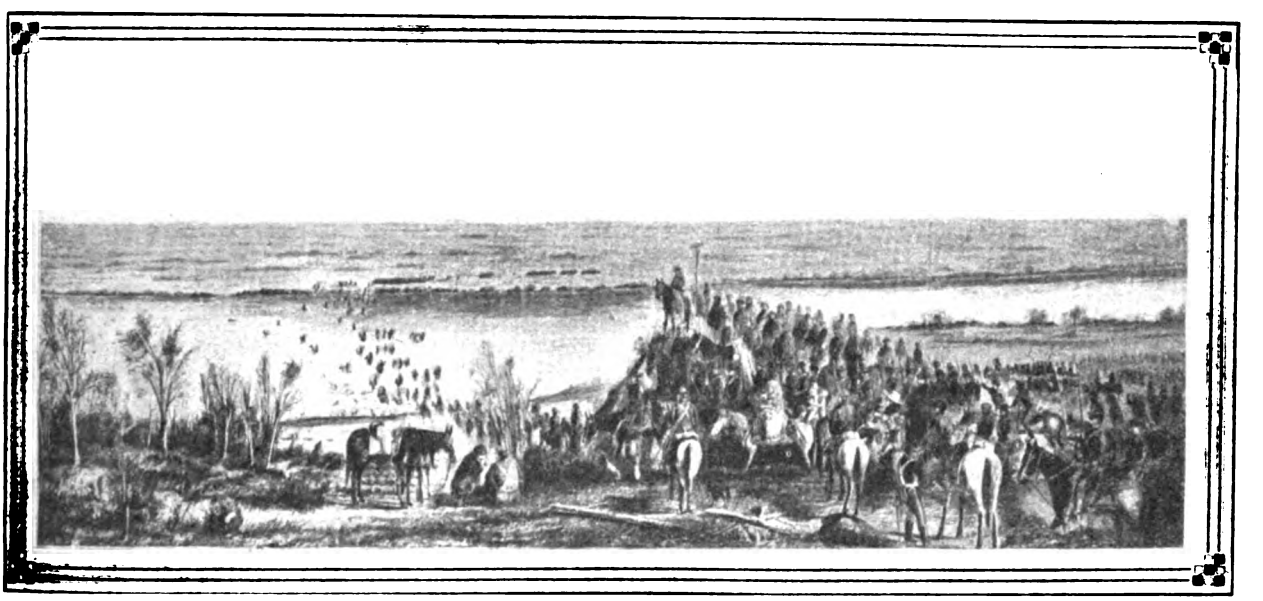
"Campaña del desierto", cuadro existente en el Museo Histórico Nacional.

Digitized by Google

En 1827 fué creado el partido de Dolores. «*Dolores la heroica*» desempeñó una meritoria misión como vigía y vanguardia de la sociedad organizada en las lejanías en que imperaba el salvaje.

Hasta entonces su lucha había sido contra la barbarie de las pampas pero luego trató de librar una lucha titánica contra Don Juan Manuel de Rosas que iba a iniciar su política de terror. Un grupo de hombres valientes de entre los hacendados de la zona, resolvió alzarse contra el tirano.

De ahí surgió lo que el General Mitre ha llamado el «Grito de *Dolores*» y que en nuestra historia se conoce por la «*Revolución del Sud*».



Ocupación de la Pampa en 1879. Paso del Río Colorado el 11 de Mayo de 1879.

Pedro Castelli y los demás cabecillas al frente de una fuerza de más de 5.000 hombres resolvieron dar el golpe y el 29 de Octubre de 1839 fué proclamada la insurrección en la plaza de Dolores.

La batalla empezó el 6 de Noviembre a la madrugada, pero a causa de una infame traición de parte del capitán Funes, las fuerzas revolucionarias fueron derrotadas, siendo Castelli tomado prisionero y degollado sin misericordia en el acto.

Su cabeza fué paseada por el pueblo en un caballo blanco, para luego ser clavada en una pica en medio de la plaza. Allí permaneció algún tiempo, hasta que una mano piadosa la recogió para sepultarla.

En este sitio se levanta hoy la pirámide de la que se denomina plaza Castelli, erigida en 1859.

El soldado que ultimó a Castelli se llamaba Juan Durán y el hecho fué reconocido con esta nota de Juan Manuel de Rosas:

«Por cuanto el miliciano Juan Durán tuvo la suerte de dar alcance y cortarle la cabeza al salvaje unitario titulado Coronel Pedro Castelli, se le acuerda el «uso de barba y bigote federal» testera y colera punzó en su caballo, acordándole a la vez el sueldo de sargento durante toda su vida. Buenos Aires 18 de Noviembre de 1839».

Desde el año 1850 en que ya se registraban en su padrón urbano 144 nombres de comerciantes y profesionales establecidos, hasta el 1871 en que el F. C. del Sud establece en la población una de sus estaciones, el progreso de la ciudad es rápido.

Pero a partir de ese momento se intensifica enormemente: es por muchos años punto terminal del Ferrocarril, y a Dolores afluyen el comercio y la actividad de aquella vasta porción de la campaña.

La prosperidad material acrecienta la influencia civilizadora que Dolores ejerce en aquellas regiones y pronto la ciudad es uno de los focos de atracción más poderosos de la campaña bonaerense.

Frank Parish fué nombrado Vicepresidente del Directorio en Londres en el año 1876 y en 1877 Presidente por haber fallecido el señor G. A. Holt.

El señor Parish era gran amigo de la República por la que sentía sinceros entusiasmos.

Fué uno de los más desinteresados propagandistas de las riquezas futuras de esta Nación, y una de sus primeras acciones fué planear cuidadosamente un programa de extensiones que fuera sirviendo gradual y eficazmente toda la región S. E.

Los accionistas, entonces como ahora, hacían conjeturas acerca de donde vendrían los ingresos para pagar dividendos e interés sobre el nuevo capital que debía emitirse de año en año. Pero el Sr. Parish pudo probarles pronto que una línea bien situada y explotada con inteligencia debía producir lo suficiente.

Fué el Sr. Frank Parish, que había nacido en Buenos Aires, el visionario heraldo de nuestro porvenir y de nuestra grandeza y supo su previsión

Digitized by Google

y su gran conocimiento del país inculcar plena confianza en los capitalistas británicos, los que tuvieron en él un gran colaborador y un celoso guardián.

Los esfuerzos del Sr. Parish para convencer al Directorio de la absoluta necesidad de proseguir en las extensiones, tuvieron buen éxito y en el principio del año 1880 se dieron órdenes a la Comisión Local para hacer las gestiones correspondientes ante el Gobierno de la Provincia.

«*La conquista del desierto*» se había efectuado ya y la lucha contra el salvaje y la conquista de inmensas y ricas llanuras de la Provincia de Buenos Aires, que fué un árduo problema iniciado en la época de la dominación española, sólo pudo resolverse definitivamente en el año 1879.

Era presidente de la República el doctor Avellaneda y ministro de la guerra el fogoso orador Adolfo Alsina, cuando se concibió el proyecto de un avance de la línea de la frontera y la conquista de la extensa Pampa.

Era un proyecto de urgente necesidad, desde luego, pero de difícil realización. Se le oponían múltiples obstáculos que primeramente había que vencer.

Agregábase a esto la carencia absoluta de recursos que afligía al Gobierno, pués el estado financiero era casi de bancarrota.

Las tribus nómades existentes en el territorio entre la vieja línea de frontera y la del Río Negro, debían ser sometidas de grado o por fuerza y arrojadas en el último caso al Sud de aquel río.

Se dictó la ley de 1876 que autorizaba la inversión de 1.600.000 pesos fuertes con el fin de hacerla efectiva, debiendo realizarse esos recursos a favor de una subscripción pública y emisión de títulos que daban derecho a la adjudicación de las tierras en cuya posesión se entraría a medida que avanzara la línea de frontera sobre el desierto.

Esta ley habría quedado por mucho tiempo sobre el papel si Alsina no hubiese tenido la visión clarísima de su practicabilidad y la firme voluntad de realizarla, acabando con los misterios del desierto y con las alarmas en que vivían las poblaciones de campaña dentro de una línea fronteriza que apenas se desprendía de los centros urbanos a cuyas inmediaciones acampaba la barbarie, que arreaba haciendas y llevaba cautivas a familias desamparadas.

Alsina preparó un vasto plan de ofensiva y defensa fronteriza, y puesto al frente de numerosas fuerzas, se lanzó en Abril de 1876 a la Pampa ignota, conduciendo victoriosamente sus huestes que ocuparon Puan, Carhué, Guaminí y otros puntos de reconocida importancia.

Alsina murió el 29 de Diciembre de 1877.

«Era seguramente Adolfo Alsina el que moría» dijo Avellaneda en el elocuente discurso con que le diera eterna y condigna despedida. «Muere preguntando, si Lavalle ha derrotado al cacique Namuncurá.»

Desaparecido Alsina lo reemplazó el General Julio A. Roca en el ministerio y en la dirección de la empresa objeto de aquella expedición.

Racedo llevó a cabo una serie de operaciones y combates contra las guerrilleras tribus ranquelinas, secundado ventajosamente por el malogrado Capdevila, por el Coronel Taboada y por el General Lucio V. Mansilla, el ilustrado militar e interesante escritor.

El segundo jefe de la expedición, el General Villegas, realizó a su vez mil proezas, secundado por otros jefes expertos, como Lavalle, Maldonado, García, Winter, todos ellos llenos de fe y tesón.

El 13 de Mayo de 1879 el General Roca cruzó el Río Colorado y deseando honrar el nombre de la gran personalidad que había concebido e iniciado la conquista del desierto, bautizó con la designación de «*Paso Alsina*» aquel vado del río pampeano.

El 25 de Mayo del mismo año el General Roca con su ejército llegó a las orillas del Río Negro, poniendo así, con inmensa satisfacción, término a su campaña, ensanchando los dominios de la patria y resolviendo para siempre el problema secular de las fronteras.

Honor y gloria al valiente soldado argentino que vivió en constante lucha con el salvaje y fué, sin duda alguna, el máximo «pioneer» de nuestro progreso.

El cuadro siguiente representa el resumen de la explotación del Ferrocarril del Sud durante los años 1877-1879:

	1877	1878	1879
Longitud de la línea al 31 de Diciembre	433 kms.	433 kms.	433 kms.
Número pasajeros .	492.050	461.550	437.600
Toneladas carga ...	129.050	120.000	137.660
Entradas brutas. (Pesos oro)	1.762.500	1.813.800	2.042.712
Gastos de explot. (Pesos oro)	1.007.500	863.500	827.500
Ganancia líquida (Pesos oro)	755.000	950.300	1.215.212
Capital 31 Diciembre (Libras esterlinas)	2.319.817 £	2.379.987 £	2.669.967 £

Habiendo llegado al conocimiento del representante local de la compañía del Ferrocarril del Sud, que el Gobierno de la Provincia trataba de compeler a la empresa para que llevase a cabo el ramal proyectado en 1873, desde Lomas de Zamora a Guardia del Monte, el señor Guillermo H. Moores formuló, en varias ocasiones, las siguientes propuestas, con el objeto de allanar las desaveniencias que parecían próximas a producirse:

1. Que el Ferrocarril del Sud construiría una prolongación de Dolores al nuevo pueblo de Maipú.

Digitized by Google

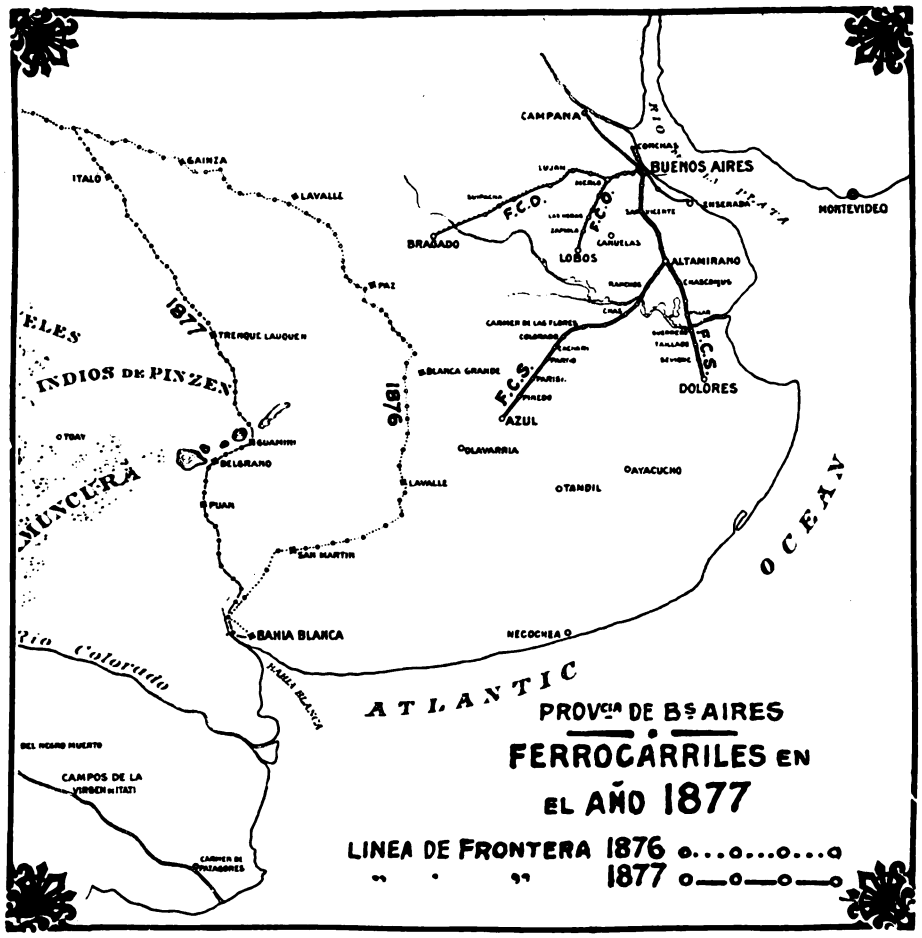
2. Que los estudios se harían dentro de 6 meses de aceptada esta propuesta.

3. Que dentro del término de 3 años de aprobados los planos quedaría concluída y pronta para librarse al servicio público esta prolongación

4. Que con esto quedaría la Empresa completamente exonerada de construír el ramal a Monte pasando por Cañuelas.

El representante local agregaba, que al hacer esta substitución la Empresa había consultado, no solamente sus intereses y los de la línea del F. C. del Oeste, sino también los del público, puesto que con la prolongación a Monte venía a establecerse una competencia con el ramal a Lobos por la proximidad del paralelismo de ambas líneas, mientras que la línea a Maipú venía a favorecer una zona sinuosa del terreno de difícil comunicación en la actualidad, pudiendo más tarde servir de punto de partida para prolongar la línea más al Sud.

Pasado el expediente al informe del F. C. del Oeste y Departamento de Ingenieros, el primero opinó favorablemente a la propuesta de la Empresa del F. C. del Sud, mientras que el segundo sostuvo la conveniencia de la línea a Monte y Cañuelas.



Con fecha 20 de Mayo de 1879 el Poder Ejecutivo resuelve aceptar la propuesta del F. C. del Sud en la condición de que sea prolongada la línea hasta Ayacucho.

Se acordó a la Empresa un plazo de 10 meses para manifestar su conformidad a esta resolución, bajo apercibimiento de que pasado ese tiempo tendría por nula la propuesta, procediéndose sin más trámite a la ejecución del ramal de Lomas a Monte por Cañuelas.

La Empresa prestó de inmediato su conformidad a esta resolución y por Decreto del 20 de Diciembre de 1879 el Gobierno Provincial autorizó a la Empresa para construir y explotar la prolongación de la línea desde Dolores hasta Ayacucho, bajo las bases y condiciones que quedarían establecidas más tarde y sujetándose además a las prescripciones del contrato primitivo.

La prolongación de Dolores a Ayacucho, con un largo total de 129 kilómetros, fué entregada al servicio público el 7 de Diciembre de 1880.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO VIII

●

LA PROPIEDAD DE LA EMPRESA EN PELIGRO

●

SUMARIO:

Rumores de expropiación. — Alarma en Londres. — Delegación enviada a la Argentina. — Conferencias con el Gobernador Dr. Dardo Rocha. — Resultados favorables. — Contrato para la construcción de nuevas líneas. — Carta del Sr. Frank Parish. — La Empresa ofrece introducir mejoras en la explotación de sus líneas. — Modificación de las tarifas — Nuevo reglamento. — Comparación con los demás FF. CC. de la República.

● ●

«Nuestro partido puede tomar por símbolo, una escuela, un telégrafo y un ferrocarril, agentes de pacificación y orden más seguros que cañones y penitenciarías».

SARMIENTO.

● ●

LA administración del Ferrocarril del Sud fué excelente y los resultados de la explotación tan buenos que no era de sorprenderse que la idea de que el Gobierno de la Provincia debía expropiar el Ferrocarril y administrarlo por su cuenta, tomara cuerpo, de tal manera, que el Directorio en Londres, viendo su propiedad en peligro, decidió mandar una delegación a la República Argentina, invistiéndola con plenos poderes para tratar la cuestión directamente con el Gobernador Dr. Dardo Rocha.

La Delegación fué compuesta por los señores Frank Parish y C. O. Barker, Presidente y Secretario respectivamente del Directorio en Londres.

La misión era muy delicada y de gran responsabilidad, pero fué llevada a cabo de una manera brillante en primera instancia, debido a la gran habilidad diplomática desplegada por los dos representantes del Directorio.

Las principales cuestiones a tratarse y solucionar eran:

1. Fijación de tarifas a base de oro y mejoras a introducirse en el servicio de trenes.

2. Arreglo de varios asuntos. Pago de las subvenciones atrasadas e indemnizaciones por los múltiples daños causados a la Empresa durante las revoluciones, alzamientos y guerras civiles.

3. Evitar una posible expropiación de las líneas del Ferrocarril del Sud por parte del Gobierno Provincial.

En Julio de 1880 la delegación salió de Inglaterra y ni bien llegada a Buenos Aires comenzó sus conversaciones con el Gobierno.

Después de varias conferencias celebradas con el Dr. Dardo Rocha, arribóse a un acuerdo referente a las condiciones bajo las cuales la Empresa se comprometía a construír las prolongaciones de Ayacucho al Tandil y del Azul a Bahía Blanca (vía Tres Arroyos).

El contrato, que lleva fecha del 19 de Octubre de 1881, contiene dos artículos muy importantes viz: el 14°.: que dice que «la Empresa se compromete a entregar al servicio público la línea a Bahía Blanca a más tardar el 20 de Abril de 1884 y la de Ayacucho al Tandil dentro de tres años, después de firmado este contrato»; y el art. 17°.: «El P. E. se compromete, por su parte, a no

Digitized by Google

expropiar las líneas de la Empresa, hasta el 27 de Mayo de 1902».

Este contrato fué aprobado por las Cámaras Legislativas el 26 de Noviembre de 1881.

Referente a las demás cuestiones pendientes que fueron tratadas en las conferencias, el representante de la Empresa Señor Frank Parish dirigió la siguiente carta al Gobernador Dr. Rocha:

«Excmo. Señor Gobernador:

De acuerdo con lo manifestado a V. E. respecto a las mejoras que son necesarias en el F. C. del Sud, para poder hacer frente al aumento del tráfico, y de la comodidad de los pasajeros y deseando la Compañía dar una prueba más a V. E. de sus buenos

Mapa indicando las dos extensiones a efectuarse por el F. C. del Sud según el contrato del 29 de Noviembre de 1881.

Digitized by Google

deseos para contribuir en todo cuanto le sea posible al desarrollo y prosperidad del país, el que suscribe, en nombre de la mencionada compañía se compromete a introducir las siguientes mejoras:

1°. Construír una doble vía entre Buenos Aires y Burzaco.

2°. Poner un tren diario de pasajeros entre Buenos Aires, Azul y Ayacucho con una velocidad de 40 kilómetros por hora, incluyendo las paradas necesarias (tan luego que llegue el tren rodante necesario).

3°. Ensanchar las estaciones, andenes, introduciendo todas las mejoras que sean necesarias en la vía existente para la conveniencia de los pasajeros y comodidad de la carga.

4°. Garantir el peso y la cantidad de la carga que se transporte en sus vagones.

5°. Sujetarse como tipo máximo a las nuevas tarifas que se fijarán entre el P. E. y la Empresa con arreglo al artículo 13°. del contrato celebrado entre V. E. y el que suscribe.

No concluiré, Excmo. Señor, sin hacer presente a V. E. que las mejoras que en nombre de la Compañía me comprometo a introducir, interesan no solamente al público sino también a la Compañía, quien desde hace mucho tiempo las tenía en proyecto y que han sido materia de estudio durante mi residencia en Buenos Aires, habiéndose ya adoptado algunas, y las otras aguardan la sanción del Directorio, y los fondos necesarios para su ejecución. Todo lo cual se realizará tan luego como la construcción de nuevas líneas sean sancionadas y el correspondiente capital suscrito.

Tengo el honor de reiterarme de V. E. su más atento y seguro servidor

(Firmado) FRANK PARISH».

———

Finalmente arreglóse también la cuestión de las tarifas mencionadas en el art. 13°. del contrato, que decía:

«La tarifa máxima de carga y pasajeros que podrá cobrar la Empresa en toda la línea o en cada una de sus secciones será fijada entre el P. E. y la Empresa del F. C. del Sud».

Los gerentes de los FF. CC. Oeste y Sud, Señores Ringuelet y Cooper, respectivamente, discutieron por encargo del P. E. el asunto, y llegaron el 18 de Enero de 1882 a un acuerdo, resultando una disminución en el precio de los pasajes de 1ª. y 2ª. clase, de aproximadamente 30 por ciento. Respecto a las cargas, se convino en reducir las tarifas en un 25 por ciento término medio, con exclusión de las de 4ª. clase.

También se redactó un reglamento para deslindar las obligaciones y derechos correspondientes tanto al público como a la Empresa.

El primer artículo decía: «Los relojes de las estaciones estarán siempre arreglados por el Cabildo de Buenos Aires».

———

DESARROLLO DEL F. C. DEL SUD, DURANTE LOS AÑOS 1865-1880

Comparaciones con los demás FF. CC. de la Argentina

(Datos oficiales)

	1865	1870	1874	1880	Observaciones
	Km	Km	Km	Km	
F.C. del Sud.....	114	114	324	563	Trocha ancha
F.C. Oeste	101	177	329	426	» »
F.C. del Norte	29	29	30	30	» »
F.C.B.A.y Ensenada.	5	6	55	58	» »
F.C.C. Argentino ..	—	396	396	396	» »
F.C. Andino	—	—	132	254	» »
F.C.Prim.Entreriano	—	—	10	10	» media
F.C. Arg. del Este...	—	—	55	155	» »
F.C.C. Córdoba.....	—	—	—	547	» angosta
F.C.B.A. y Rosario .	—	—	—	77	» »
Totales.....	249	722	1331	2516	

• • •

Digitized by Google

CAPITULO IX

EL AÑO 1880

SUMARIO:

Nuevo período presidencial. — Campaña electoral. — Los Candidatos. — El Presidente Avellaneda y la cuestión Capital. — La Provincia no quiere perder su Capital tradicional. — La actitud del Gobernador Carlos Tejedor. — La Provincia se alza en armas contra el Gobierno Nacional. — Combates sangrientos. — El F. C. del Sud sufre serias pérdidas. — Tráfico suspendido durante mes y medio. — Revolución sofocada. — Proyecto de federalización de Buenos Aires. — El acontecimiento más trascendental del período de Avellaneda. — Exportación de la primera bolsa de trigo. — Exportación de cereales de la República Argentina desde 1873 hasta 1880. — Ley de capitalización de la ciudad de Buenos Aires. — Dr. Juan José Romero, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. — Notable actuación durante ocho meses. — Admirable Mensaje a la Legislatura en Mayo de 1881. — Gobierno del Brigadier General Julio A. Roca.

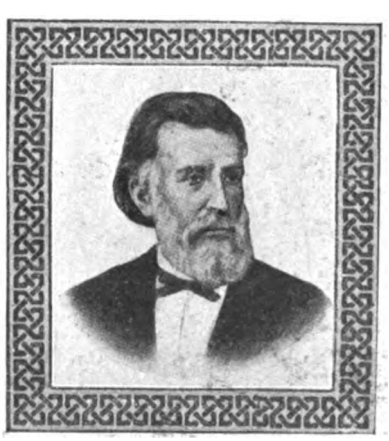
«El pueblo de la provincia de Buenos Aires será, en su gran mayoría, el primero en reparar con su actitud fiel y patriota los agravios que el Gobierno de la Nación acaba de recibir. Así lo espero, y entre tanto declaro que no volveré a la ciudad de Buenos Aires mientras permanezca en pie la insurrección armada que dirige el Gobernador de esta Provincia».

(De la proclama dada por el Presidente Avellaneda el 3 de Junio de 1880.)

LA proximidad de la nueva elección presidencial (Octubre de 1880), fué motivo de serios disturbios. Dos candidatos lucharon para obtener el triunfo; el General Julio A. Roca, Ministro de Guerra de Avellaneda, apoyado por las provincias y que gozaba de un prestigio inmenso por la brillante terminación de la conquista del desierto, y el Dr. Carlos Tejedor, a la sazón Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, orlado por una sólida reputación de estadista.

El desequilibrio económico y el mal estado financiero en la Provincia y en la Nación, originaron graves desinteligencias entre los dos altos poderes públicos que coexistían y funcionaban en la capital.

El presidente Avellaneda estaba decidido a hacer de la ciudad de Buenos Aires la capital definitiva de la República, antes de transmitir el mando a su sucesor.



Dr. CARLOS B. TEJEDOR
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. 1878 - 1880.

Es concebible que la Provincia no quisiera perder su capital tradicional, la riqueza que ella representaba, ni admitir la desmembración de su territorio. La pérdida de la ciudad se consideraba entonces como una humillación, y desde luego, su posesión absoluta era motivo de vanidosas ostentaciones para los gobernantes de la época. No podía admitirse que el Gobierno Nacional, aunque tuviera allí su asiento, ejerciera acto alguno de soberanía; Buenos Aires era la Capital de la Provincia ante todo y por sobre todo. Para deslindar claramente las respectivas posiciones — sin pensar que con ello precipitaba los acontecimientos y proporcionaba al presidente la oportunidad anhe-

Digitized by Google

lada de imponer sus designios —, el gobernador Tejedor al asumir el mando, el 1°. de Mayo de 1878, dijo: «La constitución federal traza claramente la línea que divide la acción del gobierno general de los gobiernos de provincia; y esa línea será sagrada para mí, procurando conciliar las prerrogativas propias con la obediencia que en asuntos nacionales debemos a nuestro huésped».

La palabra «huésped» sonó mal a las autoridades nacionales y señaló el comienzo de las hostilidades con el gobierno de la Provincia, evidentemente fuerte, como que compensaba al de la Nación como entidad política. Pero el Dr. Avellaneda veía aproximarse el final de su presidencia sin resolver la cuestión capital, y como estaba dispuesto a no abandonar sus propósitos, se mantuvo en perpetua intransigencia con las autoridades porteñas. A las insinuaciones agresivas del Dr. Tejedor respondió con demostraciones de fuerza militar en las calles de la ciudad y el conflicto iba agravándose con la acumulación de nuevas y poderosas causas, como la elección presidencial que puso frente a frente al candidato del interior, el general Roca, ministro de Avellaneda, y el portaestandarte de la autonomía porteña, el propio gobernador de Buenos Aires, Dr. Tejedor.

Dr. NICOLAS AVELLANEDA
Presidente de la República desde 1874 hasta 1880.

El desenlace de este grave conflicto sólo llegó a obtenerse en el terreno de las armas. Los combates comenzaron el 12 de Junio de 1880 para terminar con la derrota de las tropas revolucionarias en Puente Alsina, en los corrales y en Barracas. Se luchó encarnizadamente no sólo en batallas campales sino en las mismas calles de Buenos Aires y la ciudad fué bombardeada por buques de la armada nacional.

La revolución de 1880 es, sin duda, una de las páginas de más sangriento relieve en la historia de nuestras luchas civiles.

Para el Ferrocarril del Sud resultó tal revolución una verdadera calamidad.

El tráfico fué totalmente suspendido durante todo el mes de Junio y la mitad de Julio.

Los revolucionarios cortaron las vías en varios puntos llevándose los rieles y durmientes de las estaciones, sacaron las vigas de las alcantarillas y se apoderaron de todas las estaciones y garitas para señales.

Después de la derrota de los revolucionarios intervino el cuerpo diplomático extranjero y consiguió un armisticio por 24 horas (el 23 de Junio).

Tejedor, en el deseo de ahorrar mayores derramamientos de sangre, propuso al Dr. Avellaneda un arreglo honorable para la Provincia y decoroso para ambas partes; quedando los poderes públicos de Buenos Aires incólumes. El Gobernador Tejedor renunció su alto cargo (30 de Junio) y fué reemplazado por el Dr. José María Moreno, quien al hacerse cargo del mando provincial reconoció a las autoridadss nacionales.

En vísperas del conflicto, el presidente Avellaneda había abandonado su sede habitual en Buenos Aires para instalarse en el pueblo de Belgrano. Allí se reunió también el Congreso Nacional después de algunas incidencias y allí permanecieron algún tiempo ambos poderes. Después del triunfo, el presidente sometió al Congreso su proyecto de federalización de Buenos Aires que fué aprobado el 20 de Setiembre de 1880. La Ley disponía que la Legislatura bonaerense debía dar su conformidad a la misma para su validez.

Calle Piedad (hoy Bartolomé Mitre) en el año 1880. En el fondo se ve la estación Central.

Digitized by Google

La Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, no sin la protesta viril de algunos de sus miembros y después de animadas discusiones, votó la cesión de la ciudad para Capital de la República.

De esta manera experimentó el Dr. Avellaneda la gran satisfacción de ver solucionada favorablemente, pocas semanas antes de abandonar el poder, la cuestión capital que durante muchos años había preocupado seriamente a las autoridades del país.

Al finalizar el año 1880 y al ser interrogado el Dr. Avellaneda sobre si el acontecimiento más trascendental de su período era la federalización de Buenos Aires pronunció estas felices palabras:

«El acto más trascendental de mi gobierno es la exportación al extranjero de la primera bolsa de trigo argentino».

la jurisdicción de la Nación, sin que los municipales pierdan por esto su carácter.

Art. 3°. El Banco de la Provincia, el Hipotecario y el Monte de Piedad permanecerán bajo la dirección de la Provincia, sin alteración a los derechos que a ésta corresponda.

Art. 4°. La Provincia mantendrá igualmente la administración y propiedad de sus ferrocarriles y telégrafos, aunque empiece su arranque en el municipio de la ciudad, conservando igualmente la propiedad de los demás bienes que tuviere en él.

Art. 5°. La Nación tomará sobre sí la deuda exterior de la Provincia de Buenos Aires, previo los arreglos necesarios.

Art. 6°. El Gobierno de la Provincia podrá seguir funcionando sin jurisdicción en la ciudad de Buenos

Casa del Gobierno en el año 1876.

Exportación de Cereales de la República Argentina desde 1873 hasta 1880

Año	Trigo	Lino	Maíz	Total
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1873	5	14	1.653	1.612
1874	358		3.862	4.220
1875			222	222
1876	29		8.058	8.087
1877	199		9.817	10.016
1878	2.547	104	17.064	20.615
1879	25.669	246	19.521	55.436
1180	1.116	958	15.032	16.106

Por fín, el 6 de Diciembre, ya bajo la presidencia del general Roca, fué promulgada la ley de la capitalización de Buenos Aires, que establecía lo siguiente:

«Art. 1°. Declárase Capital de la República el municipio de la ciudad de Buenos Aires, bajo sus límites actuales.

Art. 2°. Todos los establecimientos y edificios públicos situados en el municipio quedarán bajo Aires, con ocupación de los edificios necesarios para su servicio, hasta que se traslade al lugar que sus leyes designen.

Art. 7°. Mientras el Congreso no organice en la Capital la administración de justicia, continuarán desempeñándola los juzgados y tribunales provinciales con su régimen presente».

El 11 de Octubre de 1880 una intervención nacional puso en posesión del mando de la Provincia al Dr. Juan José Romero, quien se dedicó con ahinco a mejorar los servicios públicos que habían sufrido perturbaciones considerables durante todo ese año, 1880, en que los ciudadanos se habían levantado en armas en todos los puntos de la Provincia, insumiendo cuantiosos recursos en una movilización que paralizaba las faenas rurales, restringía necesariamente el comercio e introducía sensible desequilibrio en los recursos para atender a las necesidades generales.

La Provincia había pasado por un sacudimiento político y administrativo tan poderoso, como lo son siempre aquellos que determinan las guerras civiles.

Todavía entonces no había vuelto la calma a los espíritus. La desconfianza producida por los acon-

Digitized by Google

tecimientos políticos alimentaba la espectativa de todos.

Los capitales permanecían retraídos, el comercio paralizado, la industria aniquilada.

Al dar cuenta de su labor de ocho meses, el Gobernador Romero, manifestaba en su Mensaje a la Honorable Legislatura de Buenos Aires, el 1°. de Mayo de 1881, lo siguiente:

«Lo que recibí Honorables Senadores y Diputados, fué algo informe, que carece de nombre. Una repartición de milicias que parecía haberse montado sin más objeto que la desorganización de la Guardia Nacional; donde no hay antecedentes de ninguna clase, ni siquiera el nombre de los jefes inmediatos: donde figuran jefes superiores, con mando hasta de ejército, cuyos nombramientos no existen y cuyas facultades ni se determinaron ni se conocen.

Un Ministerio de Gobierno con 4 o 5000 expedientes atrasados hasta de tres años, servido por un archivo destinado a suministrar antecedentes, en el más completo desorden, donde es inútil, por imposible, la busca de cualquier documento.

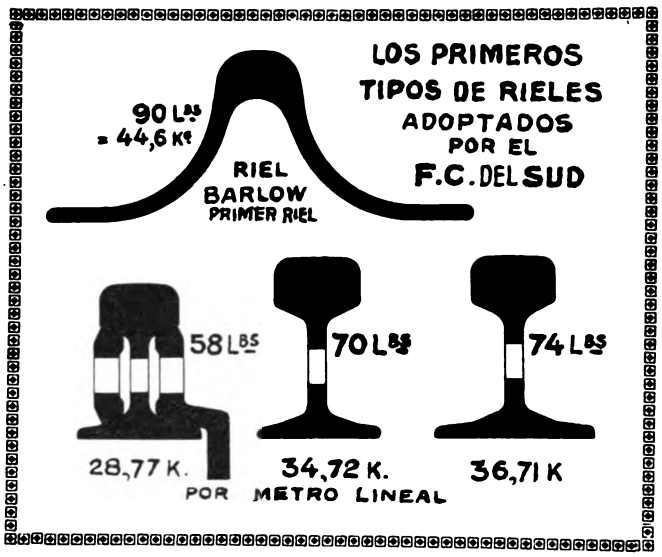
Un Ministerio de Hacienda en las mismas condiciones, también con 4000 expedientes atrasados, y en el más completo desorden.

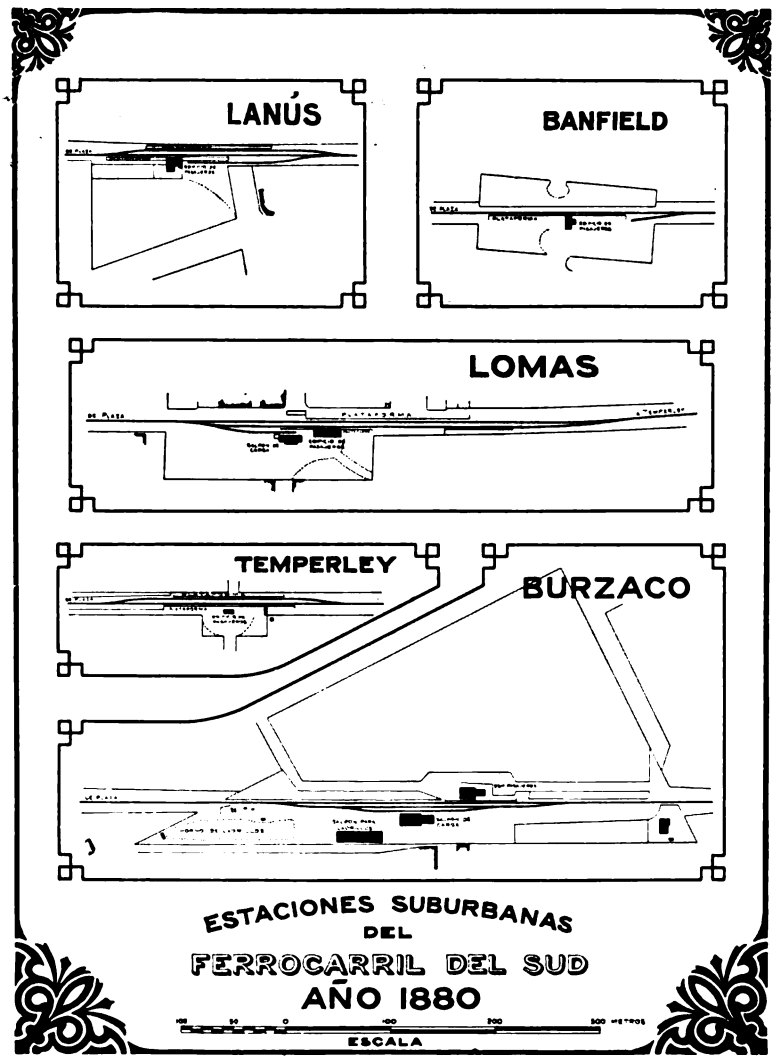
Una policía semi-militar vagabunda de los Partidos, manteniéndose a costa de los propietarios, más temida de la gente honrada que de los bandidos que debía perseguir.

Las Municipalidades de Campaña luchando impotentes contra la más absoluta desorganización y con la tabla rasa que las corporaciones anteriores, en casi su totalidad, habían hecho de sus entradas, con hábitos de despilfarros desesperantes, y haciendo muchísimos años que ni tenían presupuestos ni rendían cuenta de los dineros que manejaban.

Y todo este caos, sin tener siquiera base capaz de reorganización, porque en verdad no había Contaduría, no había libros; no era posible saber lo que se debía, ni con lo que se contaba.

En esta situación creí que lo más apremiante, lo más urgente, era organizar la administración. A esa organización he consagrado una labor constante. Buscar en la escrupulosa administración de los dineros públicos, y en la más estricta economía, los fondos necesarios para hacer frente a la enorme deuda, exigible y flotante que pesaba sobre la Provincia; organizar la Contaduría. poner el despacho al día y vigilar en todo momento el manejo de los intereses del Estado: y todo esto sin perseguir a nadie, sin preguntar a

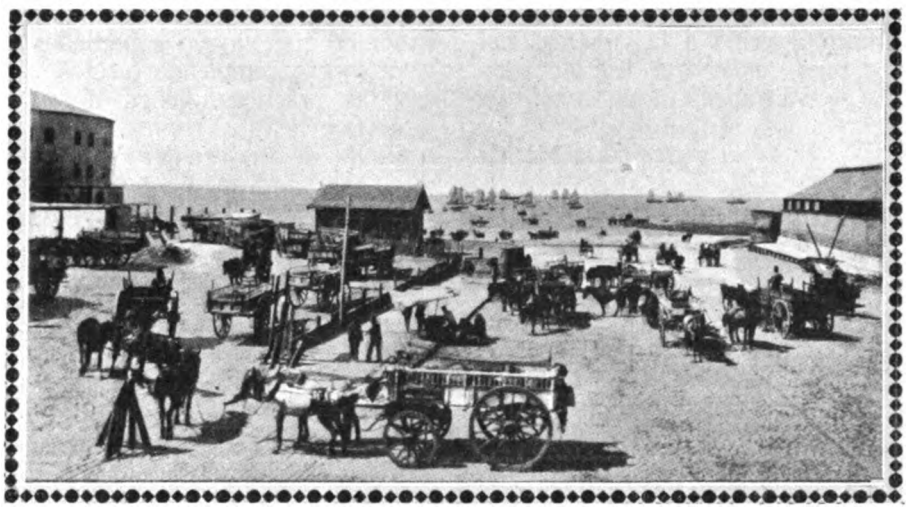




Digitized by Google

nadie su opinión política, pero exigiendo a todos el más estricto cumplimiento de sus deberes.

«Después de una ruda labor, puedo deciros, Señores Senadores y Diputados, con íntima satisfacción, que nadie ha derramado una lágrima por una persecución política; que por primera vez, durante muchos años, el despacho de todas las dependencias del Gobierno está al día; que después de dos meses de administración se han pagado todas las deudas exigibles de la Provincia, sin una hora de retardo; que no hay letras atrasadas en la Contaduría y que la contabilidad se cierra todas las tardes con las operaciones del mismo día.... Os entrego la administración de la Provincia en orden perfecto, libre de deudas, rica en entradas, próspera en productos y esperando que mi sucesor, con más tiempo, más inteligencia y la misma fe inquebrantable que me animó siempre, le prepare vías anchas y fáciles para su engrandecimiento...».



El puerto y el hotel de Inmigrantes. 1880.

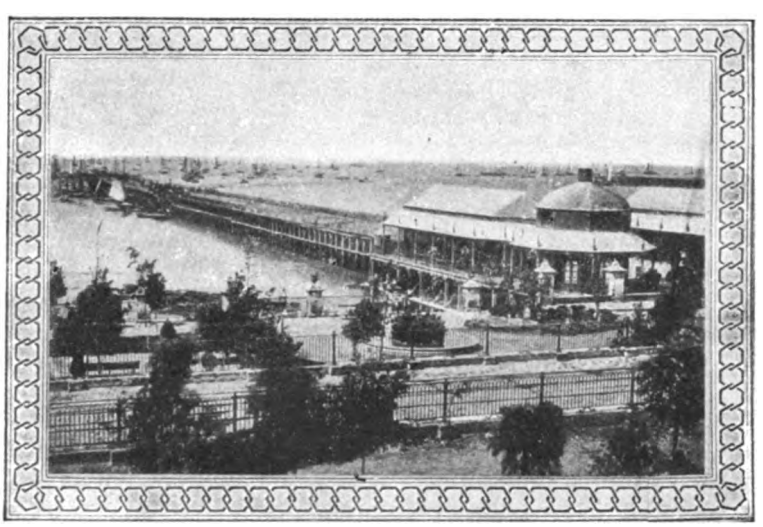
Con el gobierno del General Julio A. Roca, la paz interior se consolida. En su Mensaje al inaugurar las sesiones del Congreso Argentino, en mayo de 1881 el Presidente dice entre otras cosas:

«Como habéis podido notar, la paz más profunda, el orden y la libertad más completos, con los signos de una larga duración, reinan en toda la República, y nuestro crédito político y económico penetra en todos los pueblos y mercados europeos, que empiezan a creer, por fín, que hemos entrado en la época de la razón y de la edad madura».

«A la incertidumbre en que hemos vivido constantemente, aún en los períodos en apariencia más tranquilos, ha sucedido una confianza sin límites en el porvenir».

«La vida, el movimiento, el anhelo del progreso, el espíritu de empresas útiles y el amor al trabajo, se han despertado en todos los pueblos con vigor extraordinario».

«Las provincias no se preocupan ya de armarse para velar por su autonomía, ni sus gobiernos de garantirse contra las acechanzas revolucionarias, sino de su reorganización política, social y económica, del perfeccionamiento de su administración, de su agricultura, irrigación, caminos, Bancos y todo aquello que represente un adelanto o una mejora».



Muelle para pasajeros. 1880.

«Cada uno de vosotros, que acaba de recorrer la República en distintas direcciones, puede comprobar estos hechos, y sabe cuán ardiente sed de orden y de progreso experimentan todos los argentinos, que miran en la paz, basada en el derecho y la libertad, y no en la producida por el cansancio de la lucha, la fuente más fecunda de su bienestar y del engrandecimiento nacional».

«Es que la última y dura prueba de que ha salido triunfante la autoridad de la Nación, robusteciendo su prestigio y su poder en la conciencia pública, así como la solución de la cuestión Capital que inutilmente hemos buscado por espacio de 70 años y que ha dado al fín un asiento permanente al gobierno federal en la ciudad que le estaba designada

Digitized by Google

por todos los antecedentes y conveniencias, han venido a disipar para siempre los gérmenes de la anarquía, que eran producidos más por la falta de organización definitiva, que por la mala voluntad y perversidad de los hombres».

«Parece que fuéramos un pueblo nacido recién a la vida nacional, pues tenéis que legislar sobre todo aquello que constituye los atributos, los medios y el poder de la Nación, tan grande era la falta de una capital permanente para la República».

«Ahora podéis dictar vuestras leyes con entera libertad y con la conciencia de que ellas serán fielmente obedecidas, sin consultar otra cosa que la razón, la justicia o la oportunidad, y sin temor de que ningún gobernador de provincia, rompiendo con todas las prácticas, venga a protestar a este recinto, tratando de violentar vuestras sanciones».

• • •

Digitized by Google

CAPITULO X

●

TRANSFORMACION DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y LA NUEVA ESTACION TERMINAL DEL F. C. DEL SUD

●

SUMARIO:

La transformación completa de la ciudad de Buenos Aires. — La fecunda administración del Intendente Torcuato de Alvear. — Obras realizadas. — La Recova vieja. — Avenida de Mayo. — Pronósticos sobre la futura población de la Capital. — Intendencia de Francisco Seeber. — Epoca de especulación desenfrenada. — Formación de sociedades anónimas. — Gran Hotel Internacional. — Proyectos para construcción de tranvías eléctricos de alto nivel. — Traslación a Sola de los talleres del F. C. del Sud. — Urgente necesidad de construír una nueva estación terminal. — Compra de terreno. — Obras construídas.

● ●

«Don Torcuato de Alvear tiene una formidable fuerza de persuación y todas sus fantásticas iniciativas son puestas sobre el tapete, discutidas y aceptadas de buen o mal grado, y llevadas sin dilación a la práctica.

Es el genio edilicio de Buenos Aires ante cuya potente energía nada son ni nada valen los obstáculos transitorios».

ISMAEL BUCICH ESCOBAR
en su libro: «Buenos Aires Ciudad».

● ●

A partir del día de la capitalización de Buenos Aires, su gobierno está regido por los principios fundamentales que establece la Constitución: la dependencia directa e inmediata del Presidente de la República y del Congreso, este último en su carácter de legislatura local del Municipio Federal.

Desde esta misma fecha empieza la transformación urbana más grandiosa que han presenciado los pueblos y que registra la historia; la transformación de la ciudad pequeña, chata, sucia y oscura de la colonia, en la brillante y grandiosa Buenos Aires, donde el espíritu moderno y vigoroso trata de radicar y radica todas sus conquistas.

La República iba en tren de progreso asombroso y admirable.

Con respecto a la agricultura, hasta el año 1880 según el señor Lahitte, tuvimos que importar para nuestro propio consumo 18.581 toneladas de trigo y 4.800 toneladas de harina, pero ya en 1883 la exportación del cereal alcanzó a 60.754 toneladas y la de harina a 4.844 toneladas.

La transformación de Buenos Aires fué impuesta por la riqueza conquistada con la enérgica acción

Digitized by Google

democrática del trabajo y por el motor humano, que afluyó a nuestras playas en corrientes siempre mayores con el fin de poblar el desierto y reclamar para la labranza, en proporciones crecientes, las enormes extensiones de tierra de pan llevar, puestas en comunicación directa con el gran centro de todas las actividades por medio de las múltiples líneas férreas.

El saldo favorable de la inmigración en la década de 1871 a 1880, da la cifra de 85.122 personas, pero en la década siguiente de 1881 a 1890 el saldo favorable subió a la cifra imponente de 637.667 personas.

La población de Buenos Aires, que en 1880 era de 270.708 habitantes, llegó al terminar el año 1890 a 547.144 o sea a más del doble.

El espíritu conservador de la gran ciudad colonial, no sólo fué sacudido violentamente, en la década de 1881 a 1890, sino también vencido.

Para robustecer esta opinión citaremos los acontecimientos más importantes desarrollados en la Capital desde 1880, hasta cuyo año la vida de ésta se deslizaba tranquilamente y sin mayores sacudimientos.

En la sesión del 4 de Setiembre de 1880 se designó presidente de la Comisión Municipal al señor Torcuato de Alvear, quien actuó como tal de manera brillante durante casi tres años, para luego ser nombrado primer Intendente Municipal el 14 de Marzo de 1883.

Fué necesario el genio intrépido y la voluntad férrea de don Torcuato de Alvear para que se transformara la aldea en la gran ciudad y sólo por su audacia en el pensamiento y en la acción, venciendo todos los obstáculos de amigos y adversarios pudo hacerse la reforma substancial, casi revolucionaria, que importaba, en definitiva, progreso, mejoras, creación; en una palabra: cultura europea.

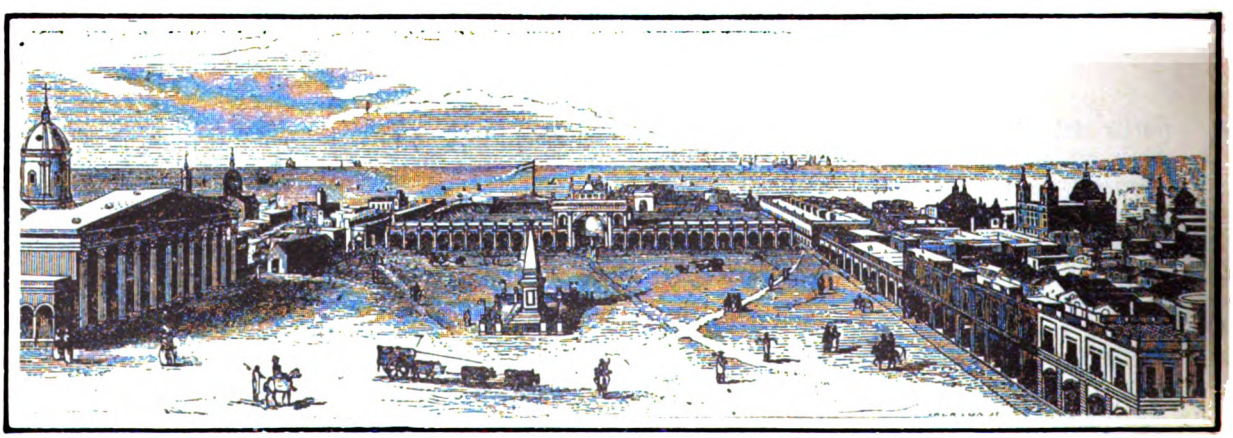
Don TORCUATO DE ALVEAR
Primer Intendente de la Municipalidad de Buenos Aires.

Entre las numerosas obras realizadas en la fecunda administración de Alvear, baste recordar la apertura de la Avenida de Mayo, la fundación de la Asistencia Pública, la dotación de asilos y hospitales, creación de la oficina Química Municipal, la provisión de agua, gas y cloacas, la pavimentación y delineación de calles, creación de mercados de abasto, enajenación del antiguo teatro Colón al Banco Nacional, supresión de los famosos «terceros», construcción de casas para obreros, el trazado de jardines en las plazas de Lavalle, Once y Constitución que hasta entonces eran verdaderos matorrales, plantación de árboles en las calles, transformación de la plaza de Mayo (de cuyo centro fué eliminada la grotesca Recova), creación del Registro Civil y finalmente la vacunación obligatoria contra la viruela.

Al derrumbe de la Recova, ese derrumbe que para muchos fué una profanación y más que una profanación un sacrilegio, los hombres de hoy lo consideran desde dos puntos de vistas, igualmente capitales. Fué una cuestión de estética y otra cuestión de higiene.

Bajo el gobierno del virrey del Pino, empezóse a construír en 1803 la Recova Vieja, destinada en su orígen a «puestos» para la venta de carne, pescado y verdura, a fin de que no siguiera la plazoleta del Fuerte sirviendo de mercado.

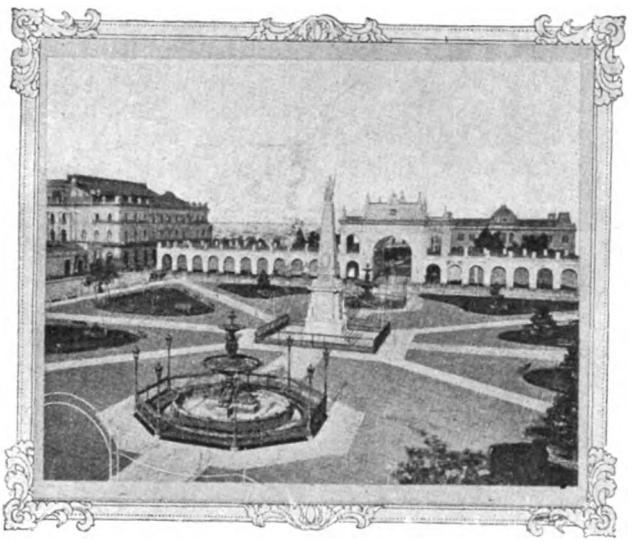
Estaba edificada en dirección a la calle Defensa, de Victoria a Rivadavia y formábanla cuarenta «cuartos», veinte con frente a la plaza Mayor (Victoria) y los veinte restantes mirando hacia el Fuerte (Plaza 25 de Mayo).



Plaza 25 de Mayo y Plaza Victoria separadas por la recova vieja. Año 1825.

Digitized by Google

Poco a poco los «puestos» de carnes y verduras fueron reemplazados por tiendas, fondines y toda clase de «boliches»; su aspecto era bastante parecido al ofrecido hasta hace poco tiempo por el Paseo de Julio.



La Casa del Gobierno, la Recova Vieja y el teatro Colón en el año 1880.

En 1835, a causa de las grandes dificultades financieras que el país empezaba a sufrir por el incalificable e injusto bloqueo francés, Rosas, para hacerse de recursos, para poder resistir, se vió en el duro trance de poner en venta varias propiedades del Estado, y entre ellas la Recova Vieja, que fué comprada en subasta pública por don Manuel Murrieta, quien transfirió después el boleto a Don Tomás Anchorena, en poder de cuya familia continuó hasta que por fin en 1883 fué expropiada por la Municipalidad.

Recuperado así este inmueble por el Municipio de la capital su intendente, don Torcuato de Alvear, anunció en los primeros días del mes de Mayo de ese mismo año, que para las fiestas mayas del día 25, ambas plazas estarían unidas en una sola. Todo el mundo tomó la cosa a broma, pero no contaban con la firmeza y tenacidad de don Torcuato, quien el día 8 puso a trabajar 200 hombres día y noche, dirigiéndolos y animándolos él en persona, pues la demolición ofrecía grandes dificultades, porque su construcción era muy sólida. Nueve días más tarde, esto es el 17 de Mayo, estuvo terminada la demolición y cumplida la promesa de ese gran intendente, pues no sólo el 25 de Mayo de 1883 ambas plazas se unieron en una sola, sinó que hasta el empedrado de la calle Defensa, desde Victoria a Rivadavia, terminóse para esa fecha.

La calle que cruzaba la actual plaza de Mayo fué definitivamente cerrada en 1890.

Sabido es que, desde los primeros tiempos de su actuación en el gobierno de la comuna, Alvear acariciaba el pensamiento de abrir la gran avenida de Mayo y en 1883 confió su propósito al inolvidable arquitecto Juan A. Buschiazzo. A este se debieron los más suntuosos edificios públicos y privados levantados en esa época.

El arquitecto Buschiazzo, con la rapidez de

Fotografía tomada en el año 1886 en la que se observa la disposición de la Plaza de Victoria (hoy Plaza de Mayo). (Revista Municipal de la Ciudad de Buenos Aires)

Digitized by Google

concepción que era su característica profesional, penetró de inmediato en la amplia visión de Alvear y dió forma concreta a la idea, aun embrionaria, del intendente.

Fruto de esa identificación imaginativa es el proyecto que reproducimos y que fué formulado por el arquitecto Buschiazzo para acompañar el mensaje que don Torcuato envió al Ministerio del Interior y que éste elevó al Congreso, proponiendo la apertura de la avenida que es hoy orgullo de nuestra ciudad.

El 31 de Octubre de 1884 se dictó la ley por la cual se autorizaba la expropiación de las parcelas necesarias de las fincas a través de las cuales se iba a delinear la Avenida de Mayo.

Diez años después, en 1894, es decir, el 29 de Noviembre de ese año, quedó totalmente abierta y librada al servicio público la importante y hermosa arteria.

Apertura e inauguración de la Avenida de Mayo el 29 de Noviembre de 1894.

La Avenida de Mayo con sus 13 cuadras de largo y 30 metros de ancho costó unos 14.000.000 de pesos, suma en que fueron valuados los terrenos y edificios expropiados, resultando un término medio de 220 pesos por metro cuadrado.

La construcción de la Avenida de Mayo revela el buen tino de sus creadores, especialmente en su faz financiera.

Los modestos recursos con que contaba la Municipalidad en aquellos años no pasaban de 4.000.000 de pesos anualmente.

Hoy día las entradas alcanzan casi 80.000.000 de pesos sin contar los fondos extraordinarios.

Durante la epidemia de cólera que se mantuvo latente en casi toda la República desde fines de 1884 hasta 1887, don Torcuato dedicó preferente atención al grave problema sanitario.

La Casa de Aislamiento fué ensanchada, se construyeron hornos de desinfección y se intensificó el servicio de barrido, riego de las calles, desagotamiento de pantanos y se desalojaron muchos conventillos.

Don Torcuato de Alvear terminó su memorable intendencia en Mayo de 1887 y el presidente Juárez Celman nombró en su reemplazo al doctor Antonio F. Crespo.

En Julio de 1887 el Gobierno de la Provincia consintió en incorporar al distrito federal los partidos San José de Flores y Belgrano, y de esta manera la ciudad Capital que tenía tan sólo 4.000 hectáreas, aumentó su superficie a 18.584 hectáreas que es su extensión actual.

La solemne entrega de los territorios cedidos, efectuóse el 14 de Febrero de 1888 pero antes de esta ceremonia que significaba la oficialización de la fecha en que la ciudad se engrandecía, se realizó el primer censo municipal de Buenos Aires que dió el siguiente resultado: Población 433.375 habitantes de los cuales 204.734 eran argentinos, y 228.651 extranjeros.

El edificio de la "Asistencia Pública", del más puro estilo colonial. 1880.

Estos últimos se subdividían como sigue: italianos 138.166, españoles, 39.562, franceses 20.031, orientales 11.136, ingleses 4.160, siendo el resto compuesto de varias nacionalidades.

De las 33.804 casas edificadas dentro del Municipio, 28.353 eran casas bajas, 4.979 de un piso alto, 4.236 de dos pisos y 36 de tres pisos.

La extensión de las vías tranviarias era de 140 kilómetros y el servicio se efectuaba por medio de 277 coches y 3.797 caballos.

Corroborando los datos del censo, decía Mariano Pelliza en su «Crónica abreviada de la Ciudad de Buenos Aires, inserta en el tomo I del Censo Municipal de 1887»:

«¿Qué será de esta gran ciudad de Buenos Aires

Digitized by Google

El Cabildo. Año 1883.

dentro de 50 años, es decir, en una época no tan remota que no la puedan alcanzar muchos de los presentes?

«Si aplicamos a la población propia y adventicia, la probada teoría de Malthus, calculando sobre 450.000 habitantes que hoy tiene, resultaría 900.000 para 1913 y de 1.800.000 para 1938; pero como estos cálculos no siempre se cumplen en la práctica debido a la inconsistencia de algunos factores, y admitiendo por ende causas reactivas en el progreso de la población podemos, reflexionando atentamente sobre el pasado, enunciar como probable la cifra de 1.500.000 para el segundo período indicado (1913) y la de 2.000.000 para el día feliz en que la renombrada Atenas del Plata, cuna de la libertad y centro de la opulencia argentina, celebre el cuarto centenario de la primera fundación de Buenos Aires por Mendoza».

El señor Pelliza acertó admirablemente bien la población de Buenos Aires para el año 1913 que según el censo nacional fué de 1.575.814 pero los 2.000.000 han sido ya alcanzados unos 10 años antes del año 1936 mencionado por él.

El 18 de Agosto de 1888 renunció el intendente Dr. Crespo y desde esta fecha hasta Mayo de 1889 actuó como intendente interino el Dr. Crawell.

El 10 de Mayo de 1889 se entregó la Intendencia a don Francisco Seeber, caballero que fué de merecidos prestigios en el alto comercio y la banca, en los cargos públicos, en el periodismo y en la esfera social en que le tocara actuar.

Espíritu lleno de aspiraciones trajo desde Europa, adonde sus padres le enviaran para completar sus estudios, un bagaje de ideas y conocimientos que desarrolló fructíferamente en la tierra de su nacimiento.

En el cargo de Intendente Municipal puso una vez más de manifiesto las singulares condiciones personales de administrador.

Hombre enérgico y clarividente, formuló múltiples proyectos tendientes a mejorar todavía más las condiciones sanitarias de la población.

Proyectó la avenida de Norte a Sud, el ensanche de la calle Florida, retrocediendo las casas de tres metros en el piso bajo y colocando columnas iguales de granito al frente, lanzó la primera ordenanza sobre tráfico urbano con la base de «Conserve la izquierda», llevó a cabo el saneamiento de la Boca, instaló baños públicos, suprimió el lavado de ropa en el río, e hizo pavimentar más de 400 cuadras.

Cuando el Congreso, después de largas demoras y discusiones, aprobó la ley sancionando el gasto para abrir diagonales en varias partes de la Ciudad, el país se encontraba en grandes dificultades financieras, absolutamente desfavorables para afrontar semejantes desembolsos, lo que hizo desesperar al señor Seeber quien se expresó de la siguiente manera:

«La lentitud del H. Congreso es lamentable, pues ha impedido que se ejecuten obras que tarde o temprano se impondrán y que serán más costosas cuanto más tiempo transcurra. No es concebible que una ciudad como Buenos Aires, la más grande e impor-

Gran Hotel Internacional.

Digitized by Google

tante del hemisferio austral, se resigne a permanecer siempre, en barrios centrales, con calles de 10 metros de ancho y en las que con el aumento forzoso en la altura de los edificios, faltarán muy pronto aire y luz». (Ismael Escobar: «Buenos Aires, Ciudad)».

La década de 1881-1890 era una época de locura en que todo el mundo estuvo ciego, especulando de una manera nunca vista antes, y sin embargo en estos años el país alcanzó un desarrollo productor y económico que fascinó.

El abuso del crédito y la especulación desenfrenada que se apoderó de todo el mundo trajo una situación incómoda que en su origen llamó el Presidente Juárez Celman «Crisis de progreso».

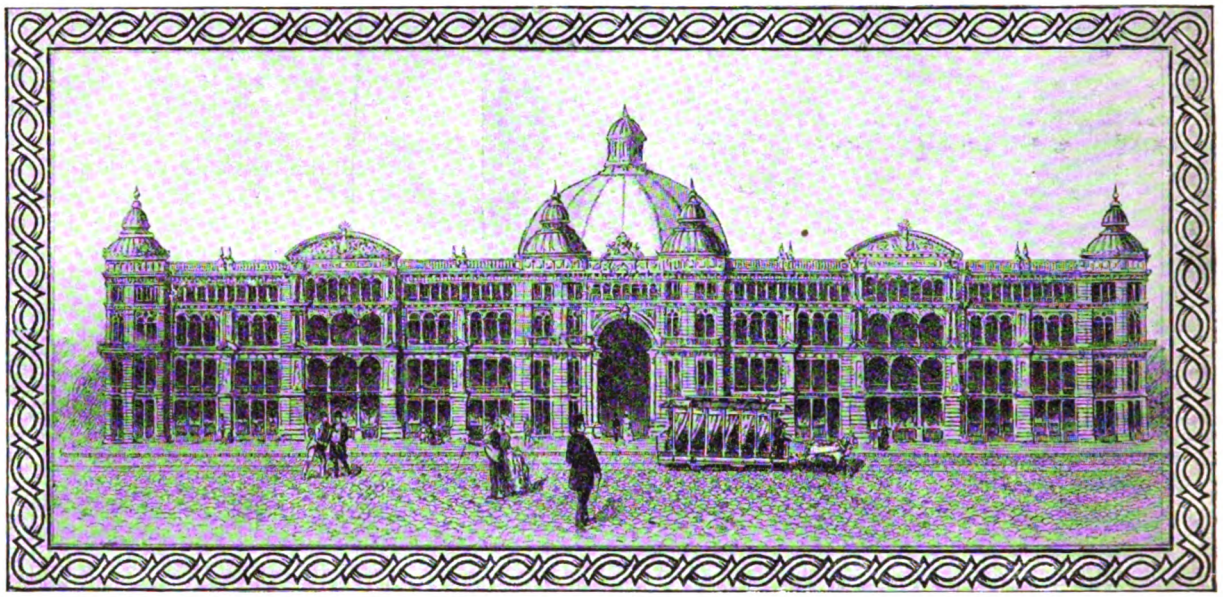
La formación de sociedades anónimas era cuestión de todos los días.

Los proyectos se multiplicaban, unos buenos y grandiosos, otros, fantásticos e inoportunos.

Entre las más importantes de las sociedades formadas en aquellos años debe mencionarse la «Compañía Nacional de Grandes Hoteles».

Esta sociedad que fué constituída legalmente con un capital de 5.000.000 de pesos nacionales, de curso legal, tuvo la intención de empezar sus operaciones con la construcción del «Gran Hotel Internacional», del cual reproducimos la vista. Iba a ocupar una manzana entera ubicada entre Paseo de Julio, Corrientes, Lavalle y una calle nueva llamada Zapiola.

El Hotel tendría 700 cuartos para viajeros, grandes salones para fiestas, y varios comedores para banquetes hasta 800 cubiertos.



Bon Marché Argentino (hoy Galería Florida)

En el prospecto se decía entre otras cosas:

«Este edificio será el más grande de toda la América del Sud y no habrá en el mundo entero Hotel más importante, tanto por su ubicación y sus dimensiones como por las innovaciones que habrá en las disposiciones interiores y las comodidades que ofrecerá a los viajeros.»

«En el último piso habrá un observatorio dotado de instrumentos de larga vista, de donde se podrá observar el movimiento de la rada exterior y describir los alrededores de la ciudad a 5 leguas de distancia».

Buenos Aires. Proyecto de tranvía eléctrico elevado (Sistema Tellier).

Un proyecto de edificación grandiosa que fué

Digitized by Google

empezado pero nunca terminado totalmente era el «Bon Marché Argentino», situado entre las calles de Florida, Córdoba, San Martín y Viamonte.

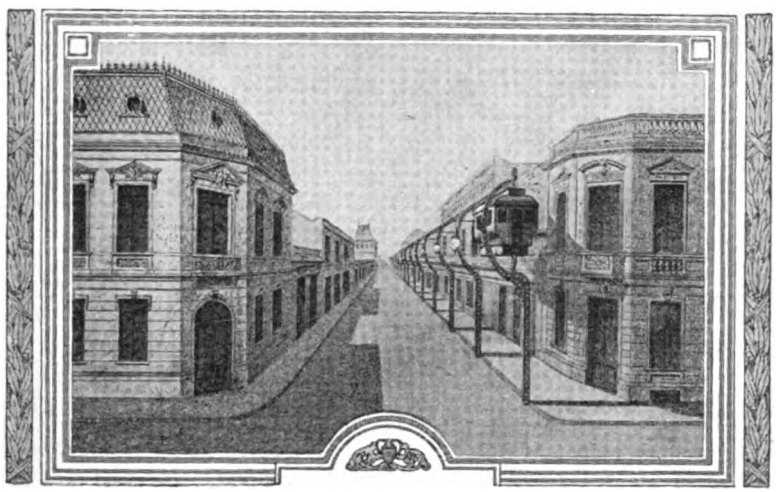
La idea era la de instalar aquí tiendas grandes y lujosas por el estilo de las de París y Londres, pero antes de poder terminar el proyecto la sociedad se vió obligada a entrar en liquidación.

Luego se formó otra sociedad bajo el nombre de «Galería Florida» con el objeto de adquirir todos los terrenos y edificios construídos y en construcción que pertenecieron al «Bon Marché» para terminarlos y explotarlos en la forma más conveniente a los intereses sociales.

Reproducimos el proyecto original que con la cúpula majestuosa del centro y los grandes techos de vidrios sobre las cuatro galerías formaba un conjunto bonito y bien equilibrado.

En Octubre de 1907 la Empresa del F. C. de Buenos Aires al Pacífico adquirió una parte del terreno y edificio (5813 metros cuadrados) por la suma de 3.000.000 de pesos c/l. para poco después instalar en los diversos cuerpos del edificio las oficinas de la administración y de las varias reparticiones.

Tampoco faltaban proyectos para la instalación de líneas de tranvías eléctricos a alto nivel para así obtener comunicaciones rápidas y seguras entre los diferentes distritos de la Capital Federal.

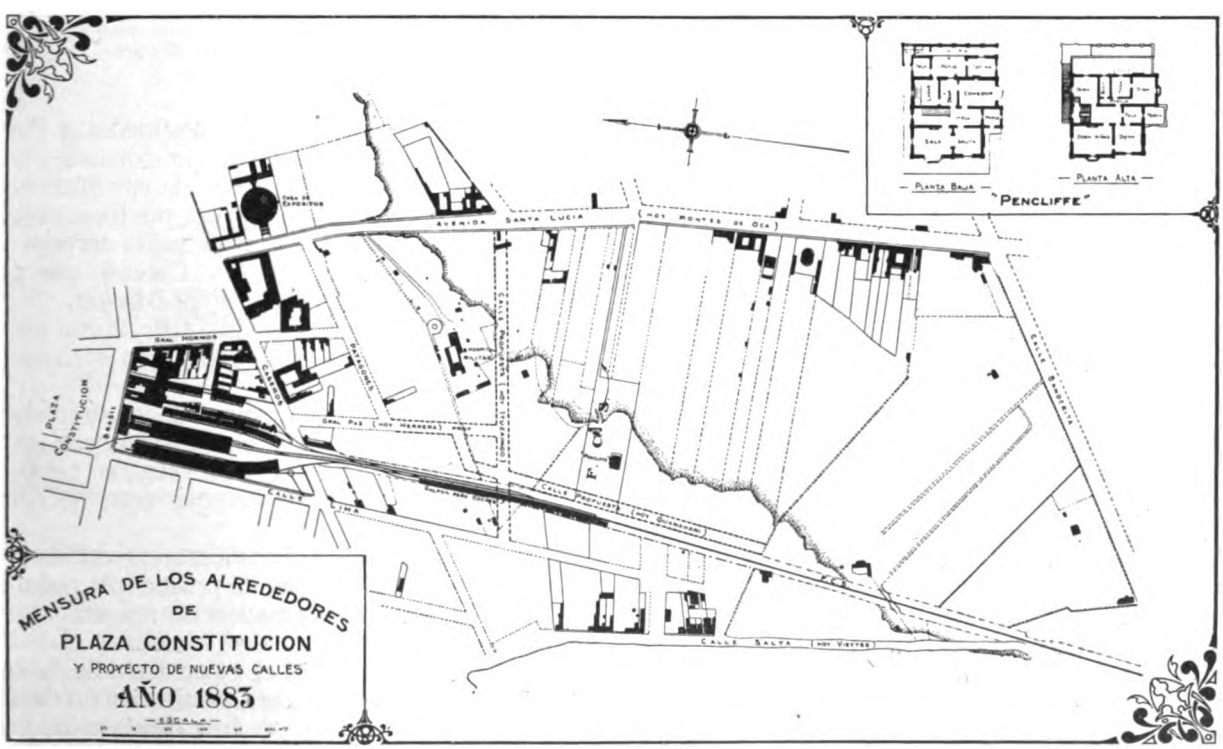


Otro proyecto, más elaborado, para lineas de tranvía eléctrico de Buenos Aires (Sistema Tellier).

Encontramos en el «Sud - Americano» del año 1889 dos proyectos para líneas elevadas en las calles de Buenos Aires los cuales reproducimos como nota curiosa.

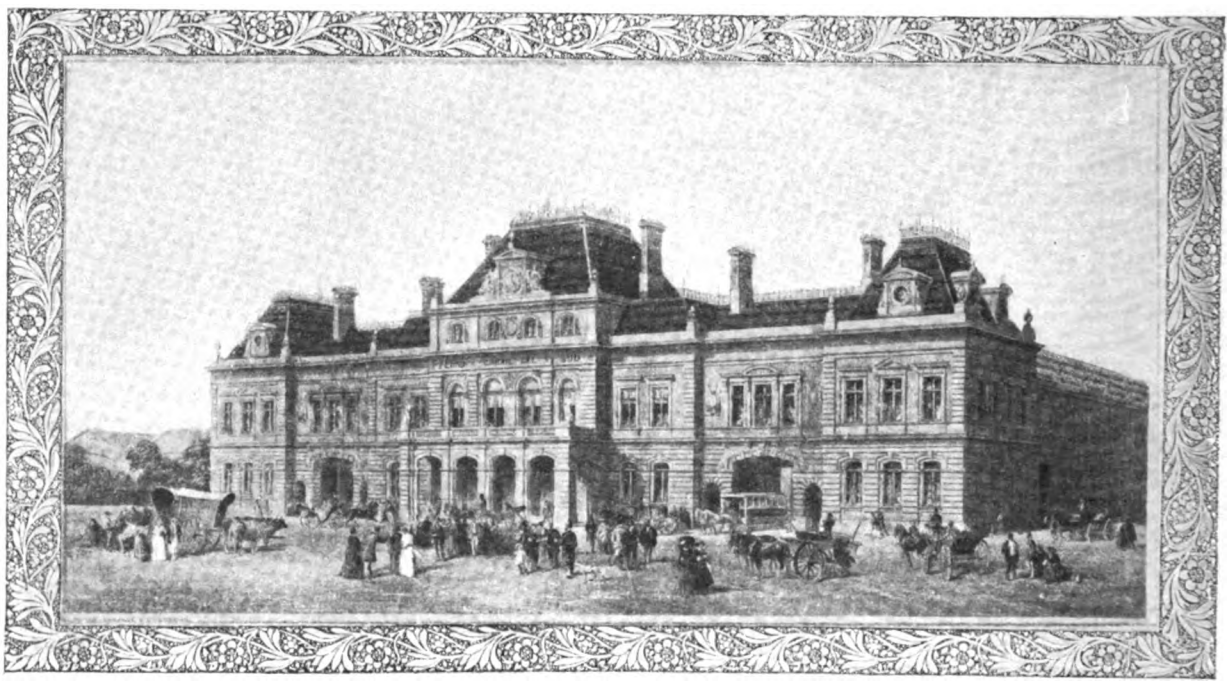
Los proyectos fueron recomendados en la forma siguiente:

«El proyecto Le Tellier (patentado por el Gobierno de la República Argentina) parece reunir todas las ventajas deseables; los coches pueden correr con mucha rapidez y sin peligro; asidos por el riel superior y mantenidos en posición por el de abajo, no pueden salirse, salvo en las estaciones donde hay arreglos especiales para ello.»



Digitized by Google

«Por otra parte, este proyecto no impedirá ni aumentará el tráfico ya difícil, en las calles angostas de la Capital Federal: las columnas de hierro son de 31 centímetros de diámetro, y es esto lo único que se toma a la calle». «En el cordón de la vereda se colocará un poste a cada 10 metros; además, lo único que se puede aplicar a nuestras calles angostas es una construcción liviana y elegante, que soporte un solo coche liviano de tranvía, para 20 o 24 personas, y construcción con postes de un solo lado de la calle, sin arcos, que pudieran venir a ser una especie de techado, dándole así el aspecto de un túnel». «Por los dibujos que publicamos se verá que estas columnas podrían servir a la vez para el alumbrado eléctrico de las calles, cosa que, como todas las demás aplicaciones de la electricidad, es sólo cuestión de tiempo, pero que ha de venir, por ser la electricidad la llamada a llenar, en breve, casi todas nuestras necesidades respecto a fuerza motriz, luz, calor y medios de comunicación».



Proyecto para la nueva Estación Plaza Constitución confeccionado por los arquitectos Parr, Strong & Parr en Londres en el año 1883.

El desarrollo rápido de la Empresa del F. C. Sud exigía siempre nuevas y más amplias construcciones y en Septiembre de 1880 la Empresa solicitó el permiso para trasladar todos sus talleres. desde Barracas al Sud a Sola, construyéndose también en este lugar un gran depósito para coches y varios corrales.

Estos talleres sirvieron durante casi 20 años, pues hasta 1902 no se habilitaron los grandes y espléndidos talleres que hoy existen en Remedios Escalada, entre Lanús y Banfield.

Quedaba sin embargo el problema más intrincado y difícil de resolver.

El ensanche de la estación terminal de Plaza Constitución era de urgente necesidad y requería una atención inmediata.

El número de pasajeros se había duplicado en los últimos 10 años. La proporción de viajeros de larga distancia había aumentado considerablemente y la estación no ofrecía comodidades suficientes para esta clase de pasajeros.

Los productos de ganadería destinados a Plaza, como lana, cueros, etc. tomaban proporciones tales que la estación existente, a pesar de sus numerosos depósitos no daba alcance y no era posible construír depósitos adicionales en este pequeño terreno situado entre las calles Brasil y Caseros que formaban los estrechos límites de la estación.

El propósito de la empresa de construír una nueva estación terminal fué recibido con gran entusiasmo por parte de las autoridades.

En 1883 se ordenó una mensura de los alrededores de Plaza Constitución hacia el lado sud para servir de base a una extensión de la estación terminal y proyectar las calles nuevas que eran necesario abrir.

A título de antigüedad curiosa reproducimos el plano de esta mensura, como la prueba más palpable de la portentosa transformación de nuestra ciudad en los últimos 50 años.

A mediados del año 1883 el espectáculo de la ciudad hacia el sud de la Plaza Constitución no dejaba siquiera imaginar que en su área desolada pudiera

Digitized by Google

levantarse después el apiñamiento de casas que forman hoy los laboriosos barrios de Boca y Barracas.

El río, celoso de su anterior poderío y adivinando quizás el futuro dominio del hombre, rompía de vez en vez la mansedumbre de su quietud y se lanzaba impetuoso y bravío reafirmando sus derechos seculares, llegando a lamer el pie de la barranca que se delineaba unos 100 metros más allá de la calle Caseros, donde la Avenida Santa Lucía (antes llamada calle Larga y hoy conocida por Montes de Oca) descendía bruscamente en procura del bajo barrio barroso.

Estación Plaza Constitución. Techada sobre la playa para coches y las plataformas 1 y 2.

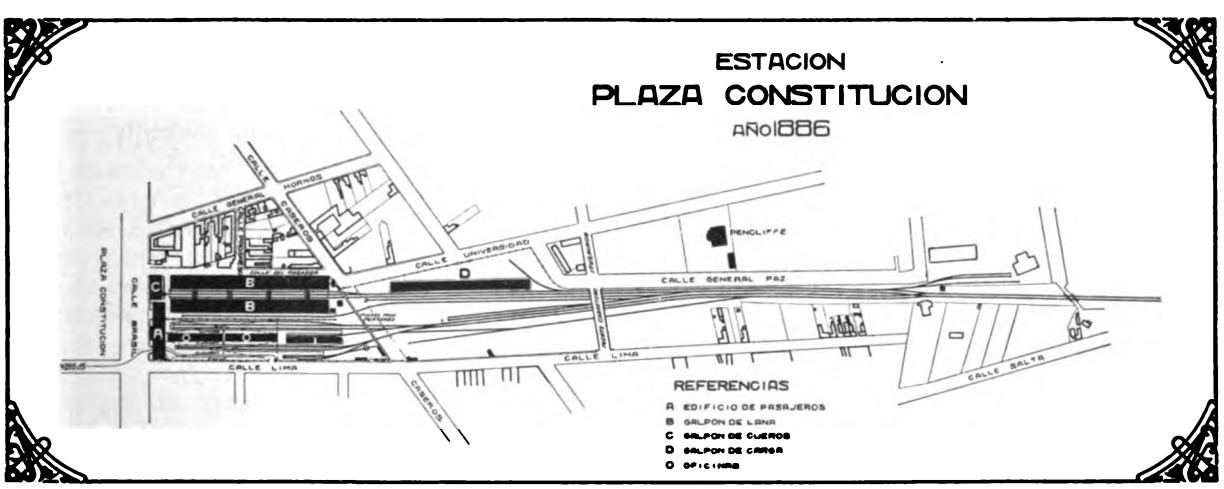
Sobre la barranca, como atalayando el amplio horizonte, hasta el reflejo de plata vieja del río, la casa de Expósitos ostentaba su gran cuerpo circular. Hacia el sud se levantaba el viejo edificio del hospital Militar y más al sud todavía, sobre el borde de la barranca en su parte más alta, la casa del Gerente del Ferrocarril del Sud llamada «Pencliffe» mostraba su silueta de casa señorial al final del largo y estrecho camino de acceso que se iniciaba en el bajo de Santa Lucía.

Desde lo alto de la barranca podía contemplarse en toda su extensión el panorama: un ranchería informe denunciaba la presencia del hombre y una que otra casa de material ponía la nota precursora del futuro avance conquistador de la Ciudad.

La calle Salta, bajando la barranca, en la parte que hoy se llama Vieytes, no era más que una huella; la calle Suárez apenas se delineaba llamándose entonces «La Banderita», de cuyo nombre queda hasta hoy el recuerdo en dos viejas casas de comercio que se levantan en el cruce de Montes de Oca.

Ahondando en distancia hacia el Riachuelo, la configuración geométrica de la ciudad se esfumaba en la línea heterógenea del caserío.

Era imprudencia residir en esa zona, extenso barrio del arrabal, donde la reciedumbre del ñandubay tradicional oficiaba de palenque y de amarradero puesto que junto al infaltable caballito criollo, bueno y pronto siempre para cualquier función, el bote o la canoa descansaba tranquilamente a la espera de su tarea alternativa con el caballo, cuando el río se adentraba en la agonía de su reinado, bramando al pie de las casas la historia de sus devastaciones tempestuosas.



El caso era que las aguas alcanzaban muy frecuentemente hasta la actual Avenida Montes de Oca llegando al mismo pie de la barranca de Santa Lucía.

Cuenta D'Orbigny que en una ocasión, durante

Digitized by Google

una creciente, el oleaje fué tan formidable que la proa de un bergantín entró por la puerta del almacén situado en el Paseo de la Alameda (hoy Avenida Leandro Alem).

Para poder efectuar el ensanche propuesto de la estación Plaza Constitución, la Empresa adquirió del señor Largdon y otros, unos 37.000 metros cuadrados de terreno y la Municipalidad resolvió la apertura de las calles Universidad (hoy Herrera) General Paz (hoy Guanahani) e Ituzaingo.

En la calle Caseros fué construído un puente para peatones y en Ituzaingo un puente carretero. La estación fué, en puridad, reconstruída totalmente.

Se demolió el edificio de pasajeros para dar lugar a un magnífico edificio de dos pisos con amplias comodidades tanto para los pasajeros como para la administración, que también iba a ocupar con sus oficinas públicas y particulares el trecho existente entre las plataformas 2 y 3.

Al lado Este de la estación se construyeron dos galpones de más de 200 metros de largo (de doble piso) unidos por un techo, destinados principalmente para lanas. Tres vías entraban en la parte central provistas de varias mesas trasladores para vagones.

Estos galpones fueron inaugurados el 30 de Agosto de 1884 pero no para recibir sus cargas de lana sino para albergar las numerosas familias del barrio Boca - Barracas que se hallaban desamparadas por la inolvidable inundación producida en aquel año, (tormenta de Santa Rosa).

Nueva estación Plaza Constitución. Galpones para lana.

Entre estos dos galpones y la calle Brasil se construyó un galpón para cueros y en el terreno adquirido al lado Sud de la calle Caseros se edificó un gran galpón para carga con entrada desde la nueva calle Universidad.

Como se ve en el plano adjunto, la nueva estación terminal, una vez concluídas las obras indicadas quedaría en condiciones sumamente ventajosas para poder satisfacer las exigencias de un tráfico intenso, tanto de pasajeros como de carga y encomiendas. El nuevo edificio para pasajeros y los galpones para lana y cueros fueron terminados y ocupados durante el año 1885. El galpón de carga con sus desvíos y playa para carros se inauguró en el año 1886 y finalmente fueron entregados al servicio público el puente para peatones de la calle Caseros y el puente carretero de la calle Ituzaingo en el año 1887. El amplio desarrollo del Ferrocarril del Sud en estos últimos años determinó un aumento notable de la población y del progreso urbano de las poblaciones linderas a su recorrido y empezaron a formarse nuevos pueblos suburbanos entre los cuales merecen mención especial, los de Lanús y Adrogué.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XI

●

FUNDACION DE LA CIUDAD DE LA PLATA, COMO CAPITAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

●

SUMARIO:

El Dr. Dardo Rocha asume el poder como Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. — Necesidad de fijar el asiento legal de los Poderes Públicos de la Provincia. — Comisión técnica nombrada para examinar las posibles localidades para la futura ciudad-capital. — Concurso de planos y presupuestos. — El mensaje del Gobernador declara que la Capital de la Provincia debía formarse en las Lomas de la Ensenada de Barragán. — El 19 de Noviembre de 1882 se colocó la piedra fundamental de la nueva capital. — Necesidad de buenas comunicaciones entre Buenos Aires y La Plata. — Instalación de los poderes públicos el día 15 de Abril de 1884. — El Gobierno del Dr. Dardo Rocha se singularizó por numerosas obras e iniciativas de progreso para la Provincia.

● ●

«La Provincia de Buenos Aires acaba de trasladar sus poderes públicos a La Plata, ciudad creada desde sus cimientos, del día a la noche, con extraordinaria actividad, lo que es otra nueva prueba elocuente del vigor del país. Queda, pues, definitivamente resuelto el último problema de nuestra organización política, y al comunicároslo, hago votos porque la nueva capital de la provincia de Buenos Aires, prospere y llene debidamente los fines para que ha sido tan maravillosamente creada».

Mensaje del Presidente Julio A. Roca al Congreso, en Mayo de 1884.

● ●

CAPITALIZADA la ciudad de Buenos Aires por Ley del Congreso Nacional de fecha 20 de Setiembre de 1880 se impuso como problema inmediato la designación de una capital propia para la Provincia.

Era una situación nueva y, por decirlo así, insostenible, la que acababan de crear las leyes sobre capital de la República a los poderes públicos de Buenos Aires, obligándolos a gobernar esta Provincia, sin la ciudad de Buenos Aires. El doctor don Dardo Rocha, investido con el cargo de Gobernador de la Provincia el 1°. de Mayo de 1881, se propuso regularizar tal situación emprendiendo con fe y con anhelo la obra de levantar una nueva capital para la Provincia.

Dr. DARDO ROCHA
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. Fundador de la ciudad de La Plata.

El Dr. Adolfo Saldías en su libro «Buenos Aires en el centenario de la Revolución de Mayo», nos da pormenores sumamente interesantes sobre la creación de la nueva Ciudad Capital.

Dos días después de asumir el mando el doctor Rocha, suscribió un decreto trascendental en el que, partiendo de la necesidad de fijar a la mayor brevedad el lugar en que debía establecerse el asiento legal de los Poderes Públicos de la Provincia, y de que los estudios que con tal objeto se practicasen, «lleven al ánimo de todo ciudadano el convencimiento que

Digitized by Google

Colocación de la piedra fundamental de la Ciudad de La Plata el 19 de Noviembre de 1882.

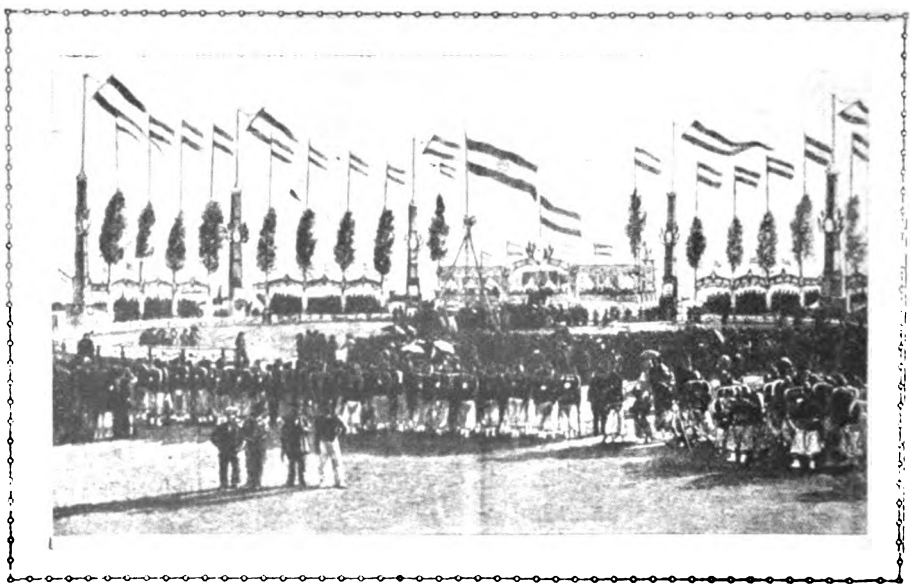
la designación del local que se elija y la formación en él de la ciudad capital, será una obra útil para la administración e indispensable para el desarrollo del comercio y de la industria», el Gobernador designa por decreto del 4 de Mayo una comisión técnica y selecta para que examinase las localidades y apuntase las condiciones, ventajas y desventajas que dentro de una serie de requisitos a que se refería, las hiciese o no aptas para el destino propuesto. Y por subsiguientes decretos el Poder Ejecutivo mandó sacar a concurso los planos y presupuestos para los principales edificios de la nueva capital. Simultaneamente encomendó al Departamento de Ingenieros los planos de la nueva ciudad capital y de varios edificios públicos.

La Junta de técnicos y de funcionarios encargada de informar sobre los parajes más convenientes para erigir la capital de la Provincia, se expidió el 1°. de Octubre de 1881. Al estudiar por separado las ventajas o desventajas que las localidades sometidas a su estudio ofrecían para la administración de la Provincia; la calidad de terrenos para la edificación, y de los circunvecinos para agricultura, y el caudal de agua para servir las necesidades de una ciudad populosa, la Comisión resumía su opinión declarando que «las localidades que reúnen mayor número de las condiciones indicadas para el establecimiento de un gran centro de población, es decir, condiciones higiénicas, hidrográficas y administrativas son: Campana, Las Lomas de la Ensenada y Zárate, en primer término, y en orden siguiente Quilmes, Los Olivos y San Fernando o los pueblos de la línea del Oeste desde Moreno hasta Mercedes si hubiera de elegirse una ciudad mediterránea».

El punto fundamental fué materia de varios meses de estudio, de discusiones públicas y legislativas, controversias, influencias e intereses encontrados, puestos en juego.

Con este motivo el Gobernador Rocha dirigió a la Legislatura un mensaje notable en el que, refiriéndose a la discusión suscitada con motivo del punto en que erigiría la nueva capital de la Provincia, declaraba haber asumido la responsabilidad de limitar las funciones de la comisión «ad hoc», para que la designación de ese punto tan primordial fuese la resultante, no de la opinión de la misma, por ilustrada y concienzuda que fuere, sino del estudio comparativo que verificasen los poderes colegisladores de la Provincia, vinculando así su responsabilidad.

A este mensaje el Gobernador Rocha adjunta un proyecto de Ley por el que se declara capital de



Formación de tropas frente a los palcos levantados en el lugar donde se llevó a cabo la histórica ceremonia.

Digitized by Google

la Provincia el municipio de la Ensenada, manda fundar inmediatamente una ciudad frente al puerto de ese nombre, con un ejido de 6 leguas cuadradas; declara de utilidad pública todas las tierras necesarias para ese objeto, encarga al Poder Ejecutivo la designación del día en que colocará la piedra fundamental de la nueva ciudad, y establece que una vez terminados los edificios públicos, se trasladarán a ellos todas las reparticiones de la administración».

El 19 de Noviembre de 1882 fué colocada la piedra fundamental de LA PLATA, que fué declarada Capital de la Provincia.

El acto de la fundación revistió, dentro de su sencillez, gran solemnidad y fué presenciado por todos los hombres de figuración que actuaban en el escenario político argentino.

El Teniente General Julio A. Roca, Presidente de la República en aquella época y Padrino del Acta de la Fundación de la Capital de la Provincia, que se vió imposibilitado para acudir a la ceremonia, envió el siguiente telegrama al Dr. Dardo Rocha desde Córdoba, donde se encontraba con motivo de la inauguración de la estatua del General Paz:

«El fundar y construír ciudades de golpe, como se ha trazado y levantará La Plata, han sido siempre hechos raros y grandes en la historia. En este día, pues, grande para Vd., para su provincia y para la Nación, porque completa las soluciones alcanzadas últimamente, cuyos beneficiosos frutos palpamos, le envío mis felicitaciones y hago votos para que la Capital de Buenos Aires crezca como un prodigio, revelando así las fuerzas creadoras del país. Su afectísimo amigo. — JULIO A. ROCA.
Presidente de la República».

El Doctor Victorino de la Plaza, entonces ministro de Relaciones Exteriores, representó al Presidente Roca en el acto de la colocación de la piedra fundamental de La Plata y el Arzobispo de Buenos Aires, Monseñor Federico Aneiros tuvo a su cargo la bendición de la piedra.

El acta de Fundación fué suscrita por los Ministros, Representantes de las naciones extranjeras, los altos funcionarios de la Nación y de la Provincia como asimismo por un gran número de vecinos de la Capital de la República y de la Provincia de Buenos Aires.

Dice el acta de Fundación en su última parte: «Quedó así definitivamente coloca da lapiedra fundamental de la ciudad de La Plata, y así las generaciones venideras que quisieran en su centenario conmemorar este acto y constatar la existencia de este documento y objetos que le acompañan, deberán efectuar una excavación que partiendo del punto céntrico de la plaza, mida un metro y medio en la dirección ya indicada. Excavando perpendicularmente se encontrará el frente del macizo y la puerta que guarda la caja».

Doctor VICTORINO DE LA PLAZA entonces Ministro de Relaciones Exteriores, que representó al presidente Roca en el acto de la colocación de la piedra fundamental de La Plata.

El Dr. Rocha con espíritu emprendedor hizo surgir mágicamente esa ciudad edificada toda ella como una sola casa, en un abrir y cerrar de ojos.

Y al mismo tiempo infundió tal incremento a la Provincia que desde esta época se inicia en todo su esplendor.

Todo había que hacerlo para que la ciudad naciente surgiese en medio de aquellos campos silenciosos y abandonados, de cuya monotonía sólo quedaban las inmensas hileras de eucaliptos, asombrosa y profusamente diseminados en los campos de Iraola.

La delineación y el trazado empezaron febrilmente, estableciéndose campamentos de centenares de obreros, en su casi totalidad italianos, en la vetusta población de Tolosa. Se trabajaba día y noche sin descanso, como queriéndose robar tiempo al tiempo.

Simultáneamente con estos grandes preliminares se levantaban puentes sobre los arroyos inmediatos para facilitar el acceso a la naciente ciudad; se trabajaba y se abovedaba las calles; se comenzaba el empedrado y adoquinado; se establecía las aguas corrientes y el alumbrado eléctrico; se comenzaba el arreglo de las plazas y del parque alrededor de la casa de la Estancia de Iraola; se encargaban y se construían casas para los empleados; se construía la gran calzada para unir la ciudad con el puerto proyectado; se trazaban y amojonaban quintas y chacras en una extensión de cinco leguas; se hacía el estudio completo de nivelaciones en la ciudad, y del sistema de cloacas que debía adoptarse; se comenzaba con energía la excavación del gran puerto que debía de abrigar los más grandes barcos que penetrasen al río de la Plata, realizando con esto último, una idea que enunció Moreno en el año 1810; se edificaron doce casas para escuelas; se creó la primera oficina meteorológica de la Provincia;

Digitized by Google

el primer observatorio astronónico, trayendo de Europa los instrumentos necesarios y entre ellos, el famoso ecuatorial, que entonces se consideraba entre los mejores del mundo; organizóse el servicio municipal y policial, etc., etc.

Han pasado ya más de 50 años desde el día que, en el subsuelo de «Las Lomas de la Ensenada de Barragan» enterróse el triple cofre de cobre, de plomo, mármol y piedra del Azul que guarda en una redoma de cristal, el acta de la fundación de la Capital de la Provincia de Buenos Aires.

Esfuerzo inicial de una grande obra, quísose caracterizar ese acto como un símbolo de patriotismo trascendental.

Por eso se grabó en aquel cristal una expresiva leyenda **«El pueblo argentino unido y fuerte declaró Capital de la Nación a la ciudad de Buenos Aires.**

El pueblo de la provincia levantó la ciudad de La Plata en testimonio de amor por la unión argentina».

Con tal esfuerzo y símbolo, en ese día púsose fin al período histórico que culminara en las batallas del puente de Barracas y de los Corrales y se reafirmó solemnemente una vez más el hondo sentimiento de la unión nacional, más fuerte que las sugestiones de las pasiones políticas y de intereses localistas.

En el tiempo transcurrido desde entonces se ha alzado sobre las antes desiertas «Lomas» una hermosa y moderna ciudad centro de la vida política e intelectual de la provincia, que justifica ampliamente su simbólico concepto de amor y paz y los augurios de progreso y bienestar que se formularon al fundarla.

———

Era de absoluta y urgente necesidad proveer de buenos medios de comunicación que unieran a la flamante Capital con Buenos Aires. El Ferrocarril Oeste apresuróse a construír una línea de Haedo a La Plata pasando por Mármol.

Arzobispo de Buenos Aires, Monseñor Doctor FEDERICO ANEIROS, que tuvo a su cargo la bendición de la piedra fundamental de la Ciudad.

Foto Vida Nuestra, Nov. 1932

El primer dibujo del escudo de la ciudad de La Plata, aceptado y sancionado por la primera municipalidad. Este escudo fué adoptado de acuerdo a los primeros dibujos trazados por el ingeniero Benoit.

Foto Vida Nuestra, Nov. 1932

El F. C. de la Boca y Ensenada había ya llevado su línea hasta Ensenada, donde llegó el 31 de Diciembre de 1872.

El 15 de Mayo de 1874 fué habilitado el muelle de Punta Lara, habiendo ya el señor Wheelwright en el mes anterior, efectuado la transferencia de ese Ferrocarril a favor de la Compañía del F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada.

La línea de Tolosa a Ensenada fué construída por el F. C. del Oeste y entregada al servicio público el día 2 de Noviembre de 1882.

La línea de La Plata a Pereyra se inauguró el 1°. de Enero de 1884, y la de Villa Elisa a Mármol y Temperley el 4 de Enero del mismo año y finalmente fué terminada la línea de Mármol a Haedo el 1°. de Agosto de 1886.

La estación terminal en La Plata se llamaba **«19 de Noviembre»** hasta el 20 de Octubre del 1884 cuando fué cambiado el nombre por el de **«La Plata».**

Año y medio después de haber colocado la piedra fundamental de La Plata o sea el 15 de Abril de 1884 se instalaban en la nueva Capital los tres poderes de la Provincia.

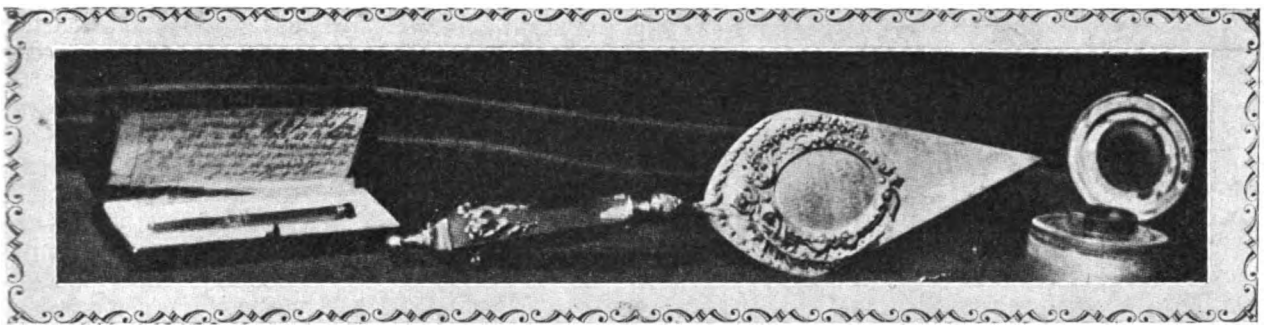
El acontecimiento se celebró con grandes festejos de los que participaron el pueblo y las autoridades.

A las 9 y 55 se ponía en marcha en la Plaza Constitución el tren especial de la comitiva oficial e invitados a la fiesta.

De la estación Central partía 35 minutos después, otro tren llevando el resto de la concurrencia.

El primero llegó a su destino a las 12 y 30. Los Guardias Nacionales de la Ensenada y el batallón de Guardia Cárceles estaban formados en la estación a la llegada de la comitiva y la banda de música de la Policía, ejecutaba su repertorio.

Digitized by Google



La cuchara de oro con mango de ébano con incrustaciones de oro y brillantes, tintero y lapicera de oro, que se usaron en el acto de la colocación de la piedra fundamental.

Foto Vida Nuestra, Nov. 1932

A la llegada del primer tren había unos 400 peones de las obras, formados con sus armas de trabajo, las que presentaron a la concurrencia y en seguida se dispersaron.

Después de las salutaciones de estilo, dirigióse la concurrencia al edificio del Ministerio de Hacienda, uno de cuyos departamentos había sido arreglado para el despacho del Gobernador.

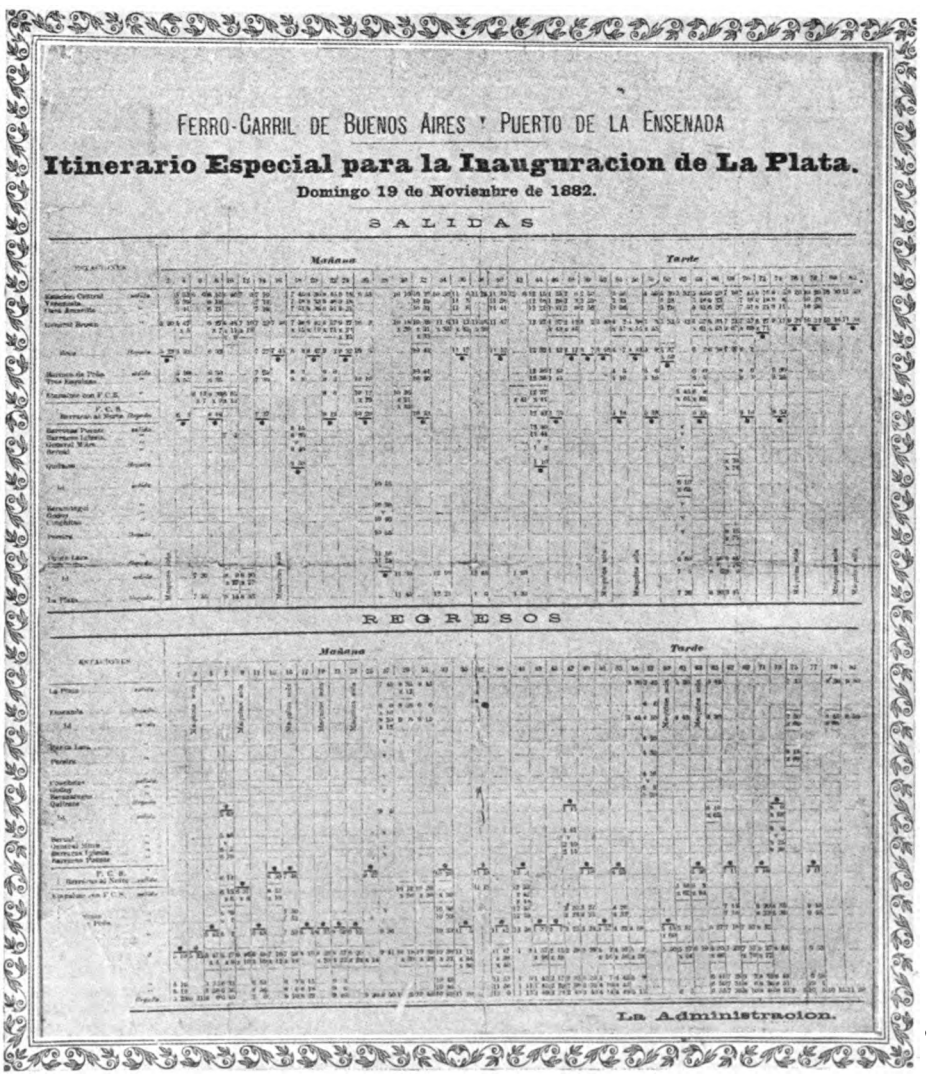
El Dr. Rocha ocupó un carruaje con el Arzobispo y sus dos Ministros.

Una vez instalados en el salón del despacho como, a la una de la tarde, el Gobernador, un tanto conmovido, inauguró solemnemente la instalación de los Poderes Públicos con la siguiente breve alocución:

«El hecho que recordará «este día, es la consuma- «ción de uno de los actos «de mayor abnegación y «patriotismo de la Provin- «cia de Buenos Aires, en «favor de la nacionalidad «argentina.

«El ha influído ya y ha «de influír mucho más en «la propiedad y en la esta- «bilidad de nuestras insti- «tuciones; pero hechos de «esta naturaleza no se con- «sideran consolidados sino «cuando el tiempo los con- «sagra con su sello respe- «table y duradero.

«Las pasiones sinceras y «los sentimientos extravia- «dos sugieren dudas a la «opinión común, que per- «turban los espíritus y de- «moran las consecuencias de «la confianza de estos gran- «des hechos políticos. Pero de hoy en más, no hay «motivos ni pretextos para dudas fundadas, porque «rectificados en el hecho y en el derecho la ce- «sión de la ciudad de Buenos Aires para capital «de la República, será para honra y gloria de «los argentinos, entre los cuales nos contamos los «hijos de Buenos Aires.



FERRO-CARRIL DE BUENOS AIRES Y PUERTO DE LA ENSENADA

Itinerario Especial para la Inauguracion de La Plata.

Domingo 19 de Noviembre de 1882.

SALIDAS

REGRESOS

La Administracion.

Digitized by Google

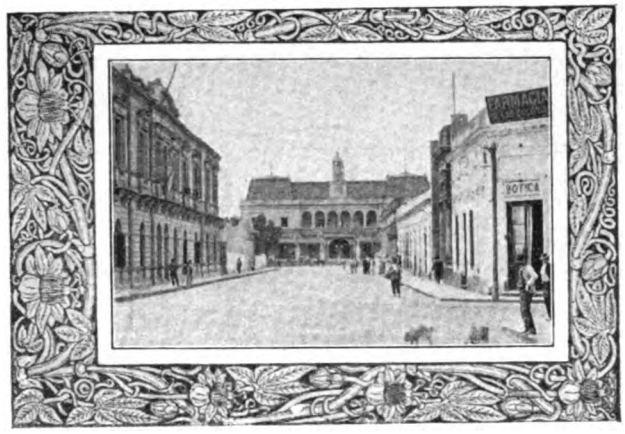
«Hoy, 15 de Abril de «1884 declaro solemne«mente instalados los «poderes públicos de la «Provincia de Buenos «Aires en la ciudad de «La Plata capital defi«nitiva de la misma Pro«vincia.

«Señores de la Supre«ma Corte, Señores «Miembros de la Legis«latura; os invito a to«mar posesión de los edi«ficios que en esta ciudad «os están destinados y «os pido que me acom«pañéis a dar gracias al «que todo lo puede, rogándoos que vuestros votos «sean sinceros para que este acontecimiento sea pre«cursor de gran«des progresos «para la Repú«blica y la Pro«vincia de Bue«nos Aires».

El banquete oficial de 400 cubiertos tuvo lugar en un salón de la Estación del Ferrocarril Oeste, convenientemente ornamentado, sobresaliendo los trofeos que simbolizaban las provincias argentinas.

El banquete popular se ofreció en el espléndido parque de Iraola.

El plano de la ciudad de La Plata comprende, dentro de un cuadrado perfecto, una superficie de 2500 hectáreas con un boulevard de circunvalación de 100 metros de ancho.

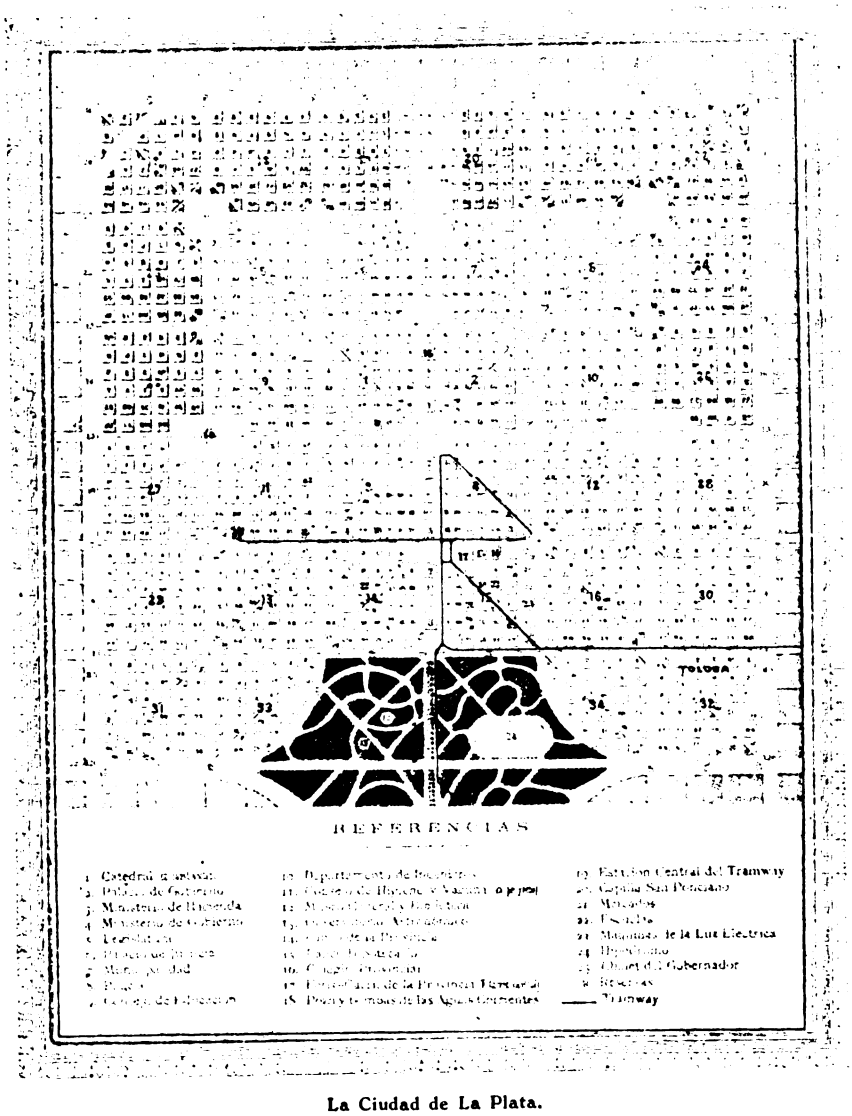


La estación de Ensenada del Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de Ensenada. 1885.

En direcciones Sud-oeste y Nor-oeste dos grandes avenidas de 30 metros de ancho se cruzan en el centro mismo de la ciudad, mientras que otras seis diagonales siguiendo las mismas direcciones han sido construídas con las principales plazas como centro de intersección.

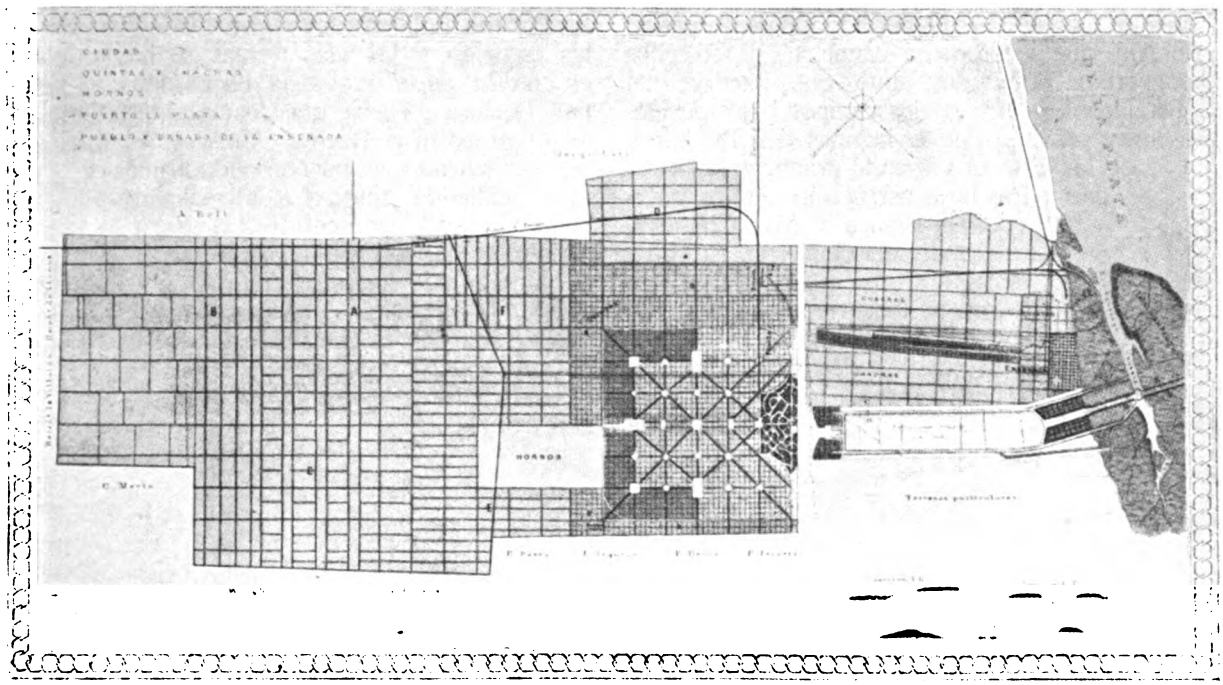
Muy fecundo fué el gobierno del doctor Dardo Rocha. Tocóle expedir los decretos conducentes a levantar el censo de la Provincia y promover la reforma de la Constitución, dos hechos que se imponían después de haber sido federalizada su antigua capital.

El Gobernador Rocha aumentó notablemente el número de Escuelas comunes, con lo que se consiguió disminuir en buena proporción el número de analfabetos en la vasta extensión de la Provincia; mandó estudiar más de dos mil kilómetros lineales de la red general de caminos y construyó todos los que debían converger a la nueva capital; se practicó el estudio general de nivelación en una zona de más de dos mil leguas, elaborándose los planos que servirían para proyectar los ca-

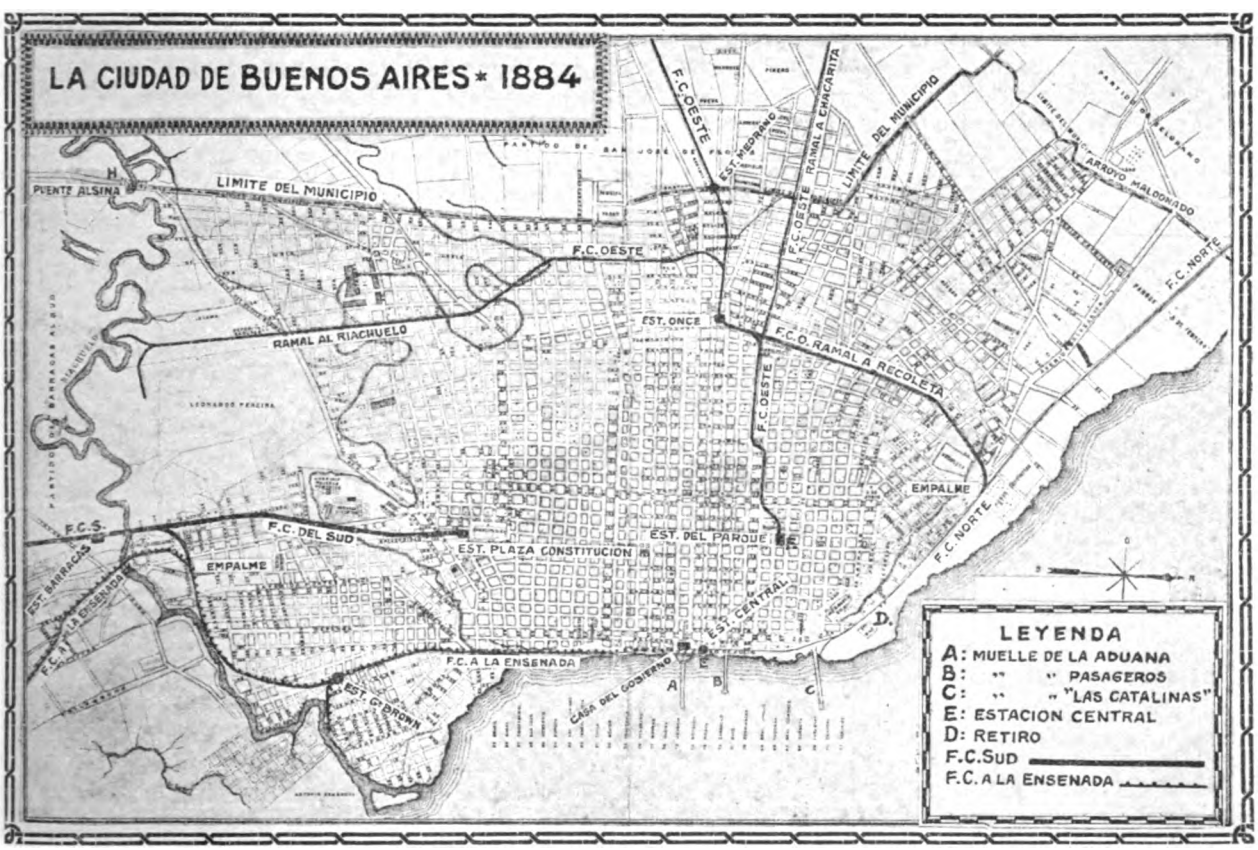


La Ciudad de La Plata.

Digitized by Google



Municipio de la Capital de la Provincia: La Plata. 1885.



nales de desagües y de navegación en la Provincia. Los proyectos para los canales de desagües en la primera zona, que fué la que por entonces se estudió, o sea en la región del Vecino, fueron encargados al Ingeniero Waldorph, el autor del puerto de La Plata, quien proyectó la ejecución de tres canales de 280 kilómetros de extensión. Estos canales tendrían origen en el partido de Arenales, en

Digitized by Google

los arroyos Langueyú y El Perdido y desembocarían en río Ajó, que se proponía canalizar, y en ellos desaguarían otros dos, uno que partiría del Tandileofú y otro de los campos bajos de Dolores, pasando por las lagunas del Tordillo y de las Cruces, y mandó practicar los estudios para la construcción de los puertos de Bahía Blanca y Mar Chiquita.

Al descender del Gobierno, en Mayo de 1884, afirmó el Dr. Rocha: «En este período no se ha alterado un solo momento la paz, ni se ha derramado una lágrima, ni una gota de sangre por culpa de los Poderes Públicos; las rentas casi se han doblado; las escuelas y las vías férreas se han duplicado; el crédito de la Provincia ha pasado con honra por la dura prueba que los acontecimientos le impusieron a Buenos Aires, y lejos de ser perjudicado se ha consolidado más y más, pudiendo, merced a él, realizarse el hecho tan trascendental para nuestro comercio, de concluir con el período de conversión; finalmente, la Provincia ha sido reintegrada con la fundación de esta ciudad y la traslación a ella de los poderes públicos».

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XII

●

OLAVARRIA - BAHIA BLANCA - TANDIL

●

SUMARIO:

Fundación de Olavarría. — Reseña histórica. — Invasión de indios. — Las vías del F. C. del Sud llegan a «El Puerto» (hoy Ing. White) en Mayo de 1884. — Bahía Blanca. — Reseña histórica. — Concesión para construír un muelle. — Valor de productos exportados. — Inauguración de la línea. — Gran entusiasmo. — Asistencia del Gobernador Dr. Dardo Rocha. — Algunos de los discursos. — El Ferrocarril llega a Tandil en 1883. — Reseña histórica. — Tata Dios. — Resultado de la explotación del F. C. del Sud, 1880-1886. — Existencia de ganado en la zona del F. C. S. — Asombroso desarrollo de la empresa. — Doble vía entre Buenos Aires y Burzaco. — Unión en Mármol con el F. C. Oeste. — Primitivos talleres. — Compra de terreno para nuevos talleres en Sola.

● ●

«Los caminos de fierro son, en este siglo, lo que los conventos eran en la Edad Media: cada época tiene sus agentes de cultura. El pueblo de Caldera (en Perú) se ha improvisado alrededor de un ferrocarril, como en otra época se formaban alrededor de una iglesia; el interés es el mismo: aproximar al hombre a su Creador por la perfección de su naturaleza».

JUAN BAUTISTA ALBERDI.

● ●

EL período de 1880-1890 es uno de los más activos en la vida ferroviaria argentina.

Catamarca, Salta, San Juan, Mendoza, Santa Fe, La Plata y Bahía Blanca quedan unidas por vínculos de acero a la Capital Federal.

Alrededor de ésta y de Rosario la madeja de líneas sigue entrelazándose. Por el Sud de la Provincia, además de Bahía Blanca, el Ferrocarril del Sud extiende sus vías hasta Mar del Plata y Tres Arroyos.

La primera sección de Azul a Olavarría (44 kilómetros) fué librada al servicio público el día 15 de Mayo de 1883.

———

OLAVARRIA
APUNTES BREVES ACERCA DE SU PASADO

Designado comandante de la frontera Sud, en 1866, el Teniente Coronel don Alvaro Barros, a poco de estar en Azul comprendió la necesidad de fundar una población que impidiera las invasiones

Digitized by Google

por el lado opuesto al de Catriel, esto es, por el camino N. O. que las indiadas seguían al vadear el arroyo Tapalqué y fundó a Olavarría sobre la margen derecha del mismo, y a 10 leguas del Azul.

El 27 de Noviembre de 1867 el Gobernador Alsina reconoció la excelencia del pueblo, «creándolo» oficialmente, en el terreno fiscal denominado «Puntas del Arroyo Tapalqué».

La propaganda del Comandante Barros para fomentar el progreso de Olavarría no tuvo límites.

Indicaciones que hizo a capitalistas, por temperamento refractarios a inversiones audaces, no surtieron efecto.

Las tierras de Olavarría no podían servir para trigo y sembrarlo en el desierto, con la amenaza de los indios, era, más que utopía, sarcasmo.

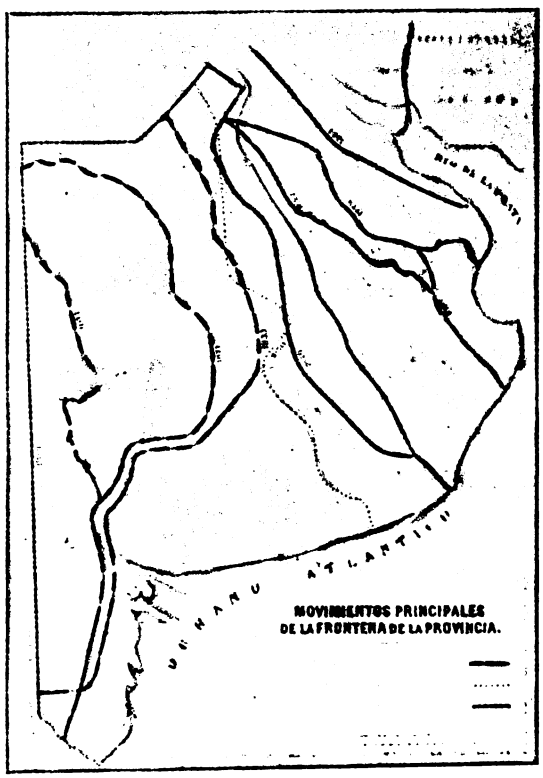
El Comandante Barros debió ser conceptuado loco.

El trigo fué, sin embargo, sembrado a expensas del Comandante Barros, y en tierra virgen y mal trabajada dió abundante fruto.

Barros había triunfado. El éxito agrícola obtenido alentó a los oficiales de los cuerpos de la frontera Sur, que trataron de formar una cooperativa agrícola.

La iniciativa no pudo desarrollarse. El Gobierno les debía 26 meses de sueldo, y como no se les pagara, les faltó capital.

Formularon un pedido de pago que el Jefe apoyó ante el Gobierno Nacional, gestiones que fueron conceptuadas como acto de rebelión por

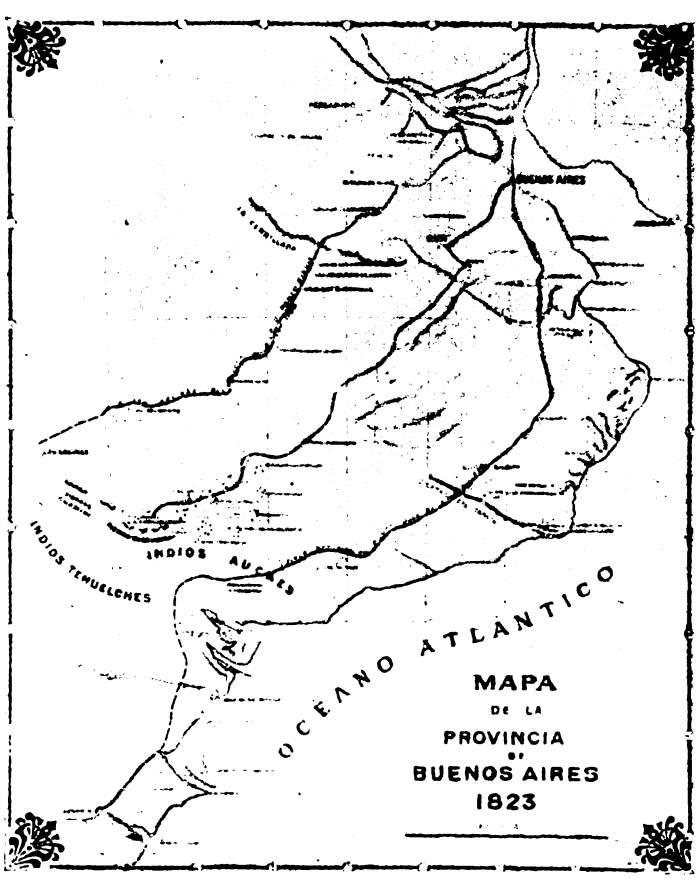


parte de los oficiales, a quienes se mandó sumariar, y al Comandante Barros el ministro de guerra, general Gainza, díjole:

«Siento en el alma que Vd. haya sido el intermediario de actos que son un verdadero desacato y que he debido reprimir y castigar».

Barros, que entendía que la dignidad no es ajena a la subordinación, contestó al Ministro: «que la ordenanza mandaba que el sueldo fuese religiosamente pagado, que sus oficiales no murmuraban de que no se cumpliera ese precepto, pero que ni ellos ni hombre alguno podía vivir del aire, ni vestirse con las verdes yerbas que produce el desierto».

Los oficiales fueron procesados y como los rozamientos del ministro de Guerra con el Comandante Barros (que era alsinista) tenían un origen político, poco después fué separado del comando de la frontera Sud y le reemplazó el Coronel don Francisco Borges, de filiación «mitrista».



Las fuerzas fueron trasladadas a la Blanca Grande y sólo quedaron en Olavarría cuarenta guardias nacionales al mando del capitán de igual clase don Lucio Florinda, vecino de Olavarría y uno de los agricultores más entusiastas.

Comprendió aquél que el pueblo quedaba indefenso con los cuarenta soldados y buscó la voluntad de los indios de las tolderías para asociarlos al progreso.

Los hizo agricultores, ocupándolos como peones. La indiada respondió en el trabajo, y cuando al

Digitized by Google

poco tiempo la guarnición fué retirada, los indios constituyeron la nueva milicia para la defensa del pueblo donde estaban sus intereses.

El trabajo había dignificado a los parias del desierto que animados por los primitivos pobladores de Olavarría constituyeron su baluarte.

El 8 de Agosto de 1876 una columna fuerte de indios llevan una invasión hasta Olavarría, siendo mandada por los caciques Namuncurá y Juan José Catriel, pero fué dispersada y abandonó el arreo que llevaba calculado en 50.000 vacas y gran número de animales yeguarizos.

Cuando en 1877 la Legislatura sancionó la ley de colonización en esta zona, recién el pueblo de Olavarría inició una acción activa de progreso y prosperidad; se fundaron centros agrícolas, siendo nervio vital de su desarrollo las colectividades rusas, alemanas e italianas, algunas de las cuales hoy constituyen una colectividad de gran influencia en el partido.

El temible "rey de las pampas" MANUEL NAMUNCURA. El cacique Vorogano luce el uniforme de Coronel, grado al que fué asimilado después de su sometimiento.

Coronel JOSÉ DE OLAVARRIA, guerrero de la independencia.

El partido de Olavarría fué creado por ley el 25 de Octubre de 1878. El nombre del pueblo y partido importa un homenaje a la memoria del Coronel de la independencia José de Olavarría. (1)

Los emigrantes rusos y alemanes, al radicarse en Olavarría conforme a la ley que les vendía las tierras y les habilitaba con 10.000 pesos de antigua

(1) El Coronel José de Olavarría nació en Salta el 13 de Febrero de 1801.

Apenas contaba trece años de edad, cuando ingresó en el ejército patriota incorporándose más tarde al regimiento de los Andes, Cruzó la Cordillera, tomando parte en las batallas de Chacabuco, Melipilla, Portezuelo de Elqui y Bio-Bio.

Hizo también la campaña del Perú, la de la Sierra, al mando del General Arenales, la de la costa, a las órdenes del General Domingo Tristán y la de los puertos intermedios, con el General Alvarado. Se halló en la batalla de Junín, donde cayó prisionero; fué rescatado, y en la batalla de Ayacucho se hizo notable por su bizarría al mando del famoso escuadrón de Húsares. Hizo, finalmente, la campaña del Brasil, y se encontró en la batalla de Ituzaingó al mando del regimiento 16 de caballería. Mientras se retiraba el batallón mandado por Oribe, el Coronel Olavarría con su regimiento se abrió paso entre los rechazados y cargando violentamente, obtuvo la victoria.

Emigrado por las contiendas civiles, formó con Lavalle, para combatir a Rosas en 1839. Retirado después a Mercedes, dedicóse a las faenas rurales. Por la invasión de Oribe, tuvo que refugiarse en Montevideo, donde dejó de existir el 26 de Octubre de 1845, siendo repatriados sus restos en 1849.

Digitized by Google

moneda, se agruparon en tres colonias: Hinojo, Nievas y San Miguel reconocidas por el Estado con posterioridad.

Las siembras en las colonias empezaron en el año 1878 y además del subsidio del Gobierno, una casa alemana de Buenos Aires donó 230 fanegas de trigo y semillas de hortalizas en abundancia.

El señor Casto Munita ayudó a los agricultores con 26.000 sarmientos de uva.

La primera cosecha de las colonias, en 1878, dió 4.000 fanegas de trigo, que en 1879 llegaron a 28.000 y en 1880 a 35.000 fanegas; en 1881 la cosecha alcanzó a 60.000 fanegas de trigo, avena y centeno.

En 1883 la producción llegó a 250.000 fanegas y la exportación fuera del partido se inició con gran beneficio de los productores.

El primero de Octubre de 1883 se inauguró la sección de Olavarría a La Gama (hoy Gral. La Madrid) en una extensión de 93,4 kilómetros, y, finalmente, la última sección, entre Gral. Lamadrid y «El Puerto» (hoy Ingeniero White), pasando por Bahía Blanca, fué entregada a la explotación el 7 de Mayo de 1884, (262,8 kilómetros).

La línea del F. C. del Sud, en su trayecto desde el centro de la Provincia, recorría una hermosa región de terrenos feraces y vírgenes, dedicados exclusivamente a la ganadería, con grandes perspectivas de prosperidad, pero, a nadie le hubiera sido dado entrever que en esos mismos terrenos la agricultura adquiriera el desarrollo a que llegó más tarde.

TANDIL

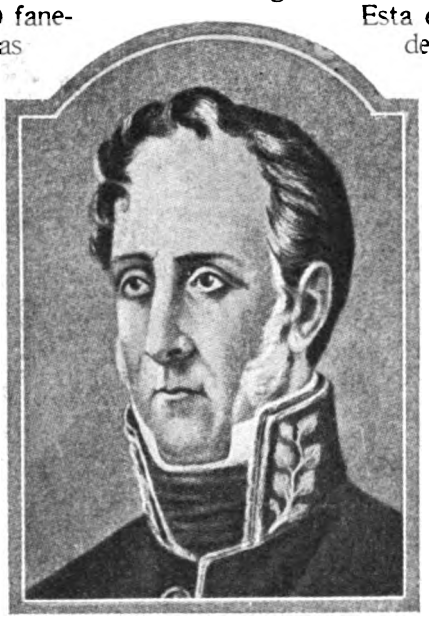
ANTECEDENTES DE LA FUNDACION

El 19 de Agosto de 1883 fué inaugurada la prolongación de Ayacucho al Tandil (63 kilómetros).

Fué fundador de Tandil el Brigadier don Martín Rodríguez, simpática figura militar de la cruzada de la independencia.

Comisionado para establecer una línea de fortines, salió el 10 de Marzo de 1823 de Guardia del Monte con una expedición compuesta de 2.500 hombres, un gran tren de carretas y 7 piezas de artillería.

Esta expedición llegó hasta las Sierras del Tandil, lugar en que se resolvió la construcción de un fuerte, dándosele el nombre de «Independencia», el día 4 de Abril de 1823.



Brigadier don MARTIN RODRIGUEZ.
Fundador de Tandil.

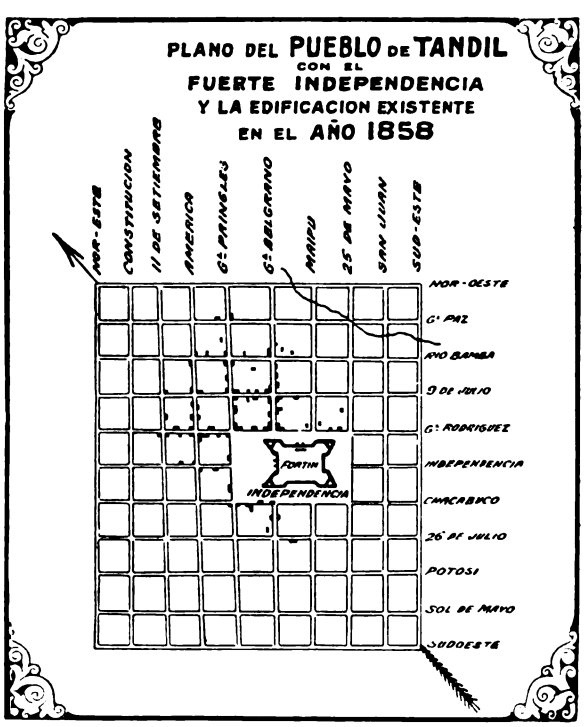
En un principio, la población fué creciendo lentamente, incorporándose a ella elemento extranjero.

En un censo levantado en el año 1853 por el alcalde don Regino Barboso, el número de habitantes en Tandil ascendía a 627.

Este censo, que lleva la fecha 4 de Diciembre de ese año, consignaba 30 casas a la naciente ciudad. La nacionalidad de los casados era la siguiente: 15 españoles, 14 franceses, 6 dinamarqueses, 5 ingleses y el resto argentinos.

Tales han sido los comienzos de la ciudad del Tandil, sobre cuyo nombre se conocen diversas etimologías.

Mientras unos opinan que su nombre es el de un cacique que solía acampar a orilla del arroyo que cruza por allí, otros, como el jesuita Falkner, que hizo estudios en la región, opinan que la palabra «Tandil» quiere decir, en lengua autóctona, «Sierra alta».



El Tandil apacible del trabajo y del veraneo, tiene también sus páginas sombrías.

Para edificar su progreso, no fué sólo necesario hacer frente a los indios sino también a los fanáticos y cuatreros.

Jerónimo Solanet, un gaucho santiagueño que ejercía el curanderismo, consiguió embaucar a todo el paisanaje de la región con sus prácticas de adivino y sus diabólicos brevajes de curandero.

«Tata Dios», apodo que se le había dado, era el santón de más influencia en los ranchos, hasta el extremo de que los hombres le confiaran incondicionalmente sus esposas, sus hijas y sus intereses.

Digitized by Google

En casa de Solanet se realizaban frecuentes reuniones, hablándose de la necesidad de emprender una cruzada sangrienta contra los extranjeros.

El primero de Enero de 1872, los gauchos del brujo hicieron irrupción en los campos, provistos de armas de fuego, lanzas y puñales.

Solanet, a la cabeza de un grupo de jinetes, clamaba «mueran los gringos y los masones».

A poca distancia del sitio denominado La Canal, se hallaba establecido un súbdito francés, llamado Chapar, que poseía valiosas tierras y ganados y que gozaba de prestigio en esta región por su capacidad para los negocios. Tenía esposa e hijos y un número considerable de empleados.

Los gauchos invadieron la casa de Chapar, asesinando a toda la familia y después hicieron otro tanto con el personal desde el mayordomo a los peones. En el lugar de la masacre quedaron 18 muertos.

La terrible horda tomó luego el camino que conduce al Tandil, matando a cuantas personas encontraba y, entre ellos, a un grupo de conductores de carros, todos extranjeros.

La horda parecía dispuesta a terminar con todos los extranjeros, fueran o no masones.

Pero ya había circulado la noticia por el pueblo, adoptándose medidas de defensa para reducir a los malhechores.

Las víctimas sumaban 36, entre hombres, mujeres y niños.

Solanet y los suyos fueron a parar a los calabozos de la comisaría, donde Tata Dios fué muerto por un desconocido, deseoso de vengar la memoria de sus numerosas víctimas.

BERNARDINO RIVADAVIA
Ministro del Gobernador Martín Rodríguez 1821 - 1824. Presidente de la República desde el 8 de Febrero 1826 hasta el 27 de Enero 1827.

BAHIA BLANCA
RESEÑA HISTORICA

Bahía Blanca está situada en la margen derecha del Arroyo Napostá Grande, a 7 kilómetros de su desembocadura en el Océano Atlántico.

Toma su nombre de la bahía salitrosa, refugio de los navegantes en las inhospitalarias costas atlánticas de la Provincia de Buenos Aires, conocida en las cartas náuticas por la «Costa del diablo».

La primera iniciativa para la fundación de la ciudad de Bahía Blanca, pertenece a don Bernardino Rivadavia.

La idea de la conquista del desierto, comenzaba a agitarse durante la segunda década de nuestra vida libre, y así fué que en 1824 el Gobierno del General Martín Rodríguez, por indicación de Rivadavia, encomendó al armador don Vicente Casares el estudio de un proyecto por el cual, y mediante cierta suma de dinero y la contribución de elementos de trabajo y un piquete armado de 100 hombres, éste se comprometía a fundar un puerto, un fuerte y un pueblo, en el paraje denominado «Las Arenas Blancas» o «La Bahía Blanca».

El proyecto de referencia, convertido en contrato, fué aprobado por el gobierno el 26 de Febrero de 1824 y elevado a escritura pública días después ante el escribano don José Ramón Basavilbaso.

No obstante el apoyo decidido y la colaboración eficacísima del entonces ministro Rivadavia, y el empeño que el poder oficial demostraba por que la fundación se llevara a cabo, a fin de solucionar el grave problema que entrañaba el peligro permanente del desierto, poco tiempo después hubo de rescindirse ese contrato, a causa de la falta de cumplimiento, por parte del gobierno, a ciertas cláusulas del mismo. Entre otros compromisos, existía uno sobre todo, que la situación difícil y un tanto aflictiva del país no le permitía solventar, y que consistía en la entrega de la suma de veinte mil pesos que, en forma de ayuda pecuniaria, debía hacer al armador señor Casares, el que, por su parte, no hubiera podido, contando sólo con los escasos elementos de que disponía, acometer semejante empresa.

Fué así como el gobierno se vió precisado a abandonar momentáneamente la idea de confiar a un particular el establecimiento proyectado en «La Bahía Blanca».

Coronel MANUEL DORREGO
Nombrado Gobernador de la Provincia de Buenos Aires el 12 de Agosto de 1827. Fusilado por orden de Lavalle el 13 de Diciembre de 1828, en Navarro.

Algunos años más tarde, en Marzo de 1828, durante el corto gobierno del coronel don Manuel Dorrego, capitán general del estado de Buenos Aires, volvía a agitarse el noble y patriótico propósito de establecer varios fuertes en la campaña sur de la provincia, que se con-

Digitized by Google

ceptuaban como una garantía para la conquista del desierto y que servirían para contrarrestar valerosamente y con éxito el avance de los indígenas, sometiéndolos o arrojándolos al otro lado del Río Negro. Saneado así el territorio de esa raza indómita, podía ser entregado al dominio del hombre civilizado, al musculoso brazo del labriego, que lo hiciera producir, convirtiéndolo en rica fuente y base de la futura y soñada grandeza nacional.

Pero ese pensamiento, grande por cierto, de los soberanos artífices de nuestra nacionalidad, no se circunscribía a eso solamente. Otro alto anhelo de patriotismo se vislumbraba en él. La guerra que se sostenía con los Estados Unidos del Brasil, a propósito de la pretendida incorporación de la Banda Oriental del Uruguay a las Provincias Unidas del Río de la Plata, y un tanto el temor justificado de que operasen las naves brasileñas en el Atlántico sur y ocupasen sus tropas parte del territorio argentino, fué, más que todo, lo que dió impulso y decidió el acometimiento de tan arriesgada empresa. Eso debió ser, y no otro, el principal objeto de aquella memorable expedición al desierto dilatado y misterioso, arrancado al dominio de los indios después de una titánica y acerba lucha de más de medio siglo.

Coronel RAMON ESTOMBA
Jefe del Regimiento 7°.
Fundador de Bahía Blanca.

———

Hagamos, de paso, un poco de historia.

Al coronel don Ramón Estomba, jefe del regimiento 7°. de caballería, cúpole el honor de ser designado, el 7 de Marzo de 1828, por el ministro de guerra y marina, general don Ramón Balcarce, para que con las fuerzas a su mando, llevara a cabo la proyectada fundación de un fuerte y batería en «La Bahía Blanca».

Recibidas las instrucciones por las cuales debía regirse, el coronel Estomba ultimó inteligentemente los trabajos de organización para la marcha y el 22 del mismo mes, a las 12 del día, la división de su mando partía desde el «Fuerte de la Independencia», (hoy ciudad de Tandil), rumbo a la pampa.

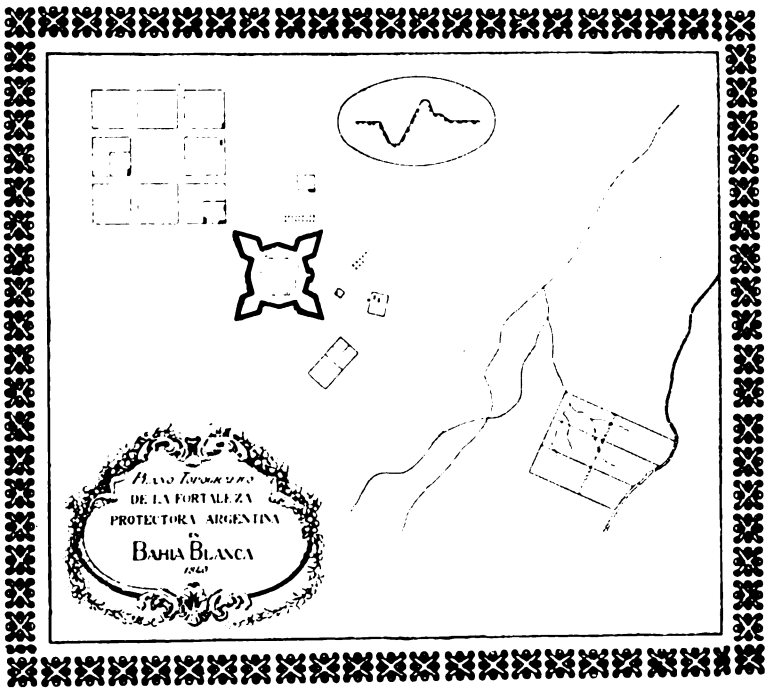
Esa división la formaba el regimiento 7°. de caballería, dos piezas de artillería de campaña, una compañía de cazadores, un grupo de prisioneros indios procedentes de Carmen de Patagones y un numeroso convoy de carretas, en las que se transportaban los útiles y materiales necesarios para la nueva fundación.

. . . . . .

Y así fué que, después de atravesar más de cien leguas de árido desierto, el ejército expedicionario llega el 9 de Abril a la parte occidental del Arroyo Napostá Grande, tendiendo sus carpas a las cuatro de la tarde, hacia el sur.

———

Ese mismo día, reunidos en la tienda del coronel Estomba, éste, el teniente coronel Andrés Morel, los sargentos mayores Narciso del Valle y Juan de Elías, el capitán Martiniano Rodríguez, el ingeniero Narciso Parchappe y los vecinos Nicolás Pires, Pablo Acosta y Polidoro Coutín, con el objeto de cambiar ideas para la elección del terreno en el que debía levantarse la fortaleza y población, convinieron en forma unánime y en unidad de miras que la posición elegida por dicho ingeniero, (comisionado del gobierno), y aprobada por el coronel Estomba, era la mejor y más adecuada por hallarse inmediata al puerto natural y al arroyo Sauce Chico.

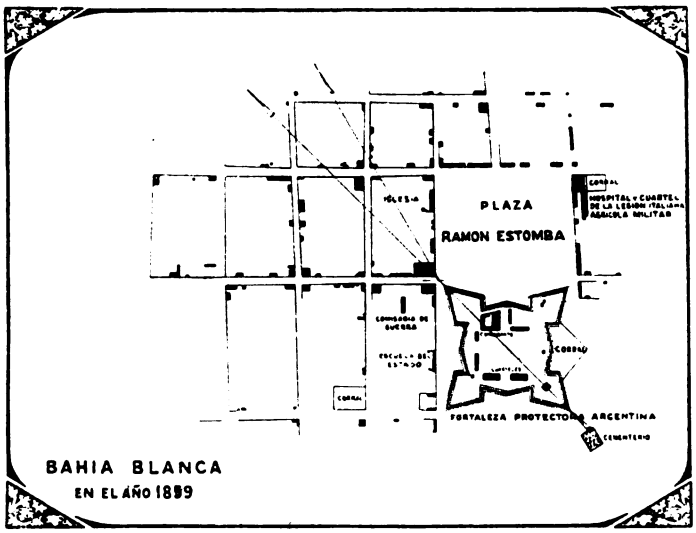


En tal virtud, el día 11 abríanse sobre la traza hecha por el ingeniero Parchappe, los vigorosos cimientos del fuerte, demolido hace algunos años y que ostentábase frente a la Plaza Rivada-

Digitized by Google

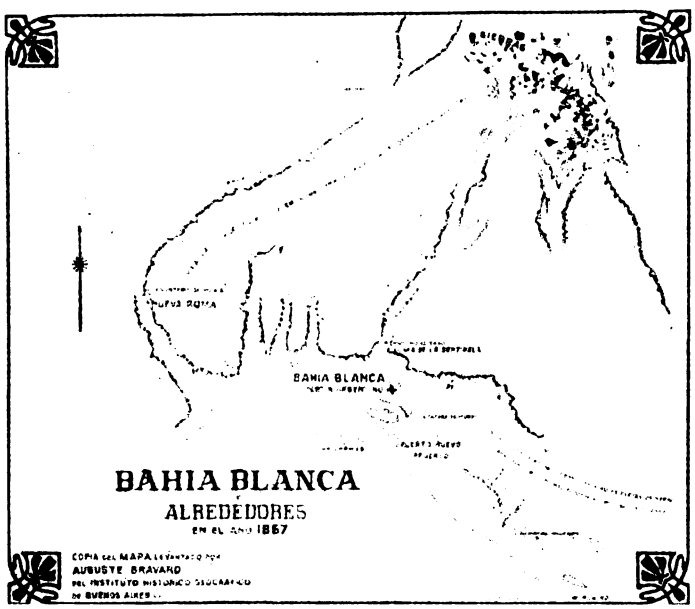
via como reliquia de un pasado lleno de heroísmo cívico.

Hecha la elección del terreno en la forma que queda expresada, dióse a la nueva población el nombre de «Fortaleza Protectora Argentina», y al puerto, el de «La Esperanza», haciendo alusión a su destino futuro.



El gobierno, al aceptar y aprobar las denominaciones hechas por el coronel Estomba, determinó, acaso acariciado por una visión serena y hermosa de futura grandeza, que a la población se le designara con el nombre de «Nueva Buenos Aires». No obstante esto, el nombre de «Bahía Blanca», que comenzó a pronunciarse en 1824, prevaleció y prevalecerá a través del tiempo como la sanción de un imperativo histórico.

Poco tiempo después y una vez hecho el trazado del ejido y la delineación de calles, comenzó la edificación. Esta consistía en viviendas de adobe crudo y techumbre de paja que se efectuó en los alrededores del fuerte y de la actual Plaza Rivadavia.



Y así surgió Bahía Blanca, que, abandonada luego a su propia suerte, sin la protección del gobierno, en lucha constante y desesperada con los dominadores de las pampas, resguardada por grandes fosos y algunos murallones que circuían el fuerte y defendida por un puñado de hombres, fué el último pueblo que luchó denodadamente contra la heroica raza indígena. Las lomas cercanas a él, fueron las postreras tierras que bajo el dominio de la civilización, temblaron un día al paso de tres mil jinetes que, confiados en sus caballos y con sus lanzas en ristre, hicieron resonar sus alaridos en el valle del Napostá. (1)

Desde 1828 hasta 1880 la vida de Bahía Blanca, se desarrolló languidamente. Puede decirse que toda su historia en ese largo período, se reduce a las luchas que con frecuencia tenía que mantener la guarnición, ayudada por la población civil, con los indígenas que habitaban la extensa zona influída por los ríos Negro y Colorado. Este hecho justifica que los progresos de la naciente ciudad fueran nulos. El abandono de las autoridades centrales, por un lado, y la constante lucha contra el indio, hacía que la vida de los habitantes más que de fructífera labor fuera de constante zozobra y de desaliento, careciendo de todo estímulo que pudiera atraer la atención y las posibilidades de los trabajadores.

En 1833, cuando la espectacular expedición hasta Río Negro de don Juan Manuel de Rosas, éste visitó la ciudad, y el hecho creó un ambiente de optimismo, pues se creyó posible que esa expedición alejara de los alrededores de la ciudad las masas de indígenas que por allí pululaban.

Esta visita del Restaurador a la ciudad, como todos los hechos que se refieren al famoso personaje, ha sido juzgada con diferente criterio por los historiadores, pero no puede dejar de reconocerse que esa visita resultó beneficiosa, tanto desde el punto de vista militar como del civil, desde que además de haber hecho revivir las actividades, introdujo algunas importantes reformas, entre las que se recuerda un sistema especial de acequias, que todavía en 1869 (es decir, 35 años después), se conocía con el nombre de «Zanjas de Rosas», y gracias al cual se regaban todas las quintas de la ciudad. También estableció un servicio

(1) Boletín Municipal de Bahía Blanca, Abril de 1923.

Digitized by Google

VISTA DE LA PLAZA RAMON ESTOMBA EN BAHIA BLANCA
DIBUJO DEL INGº CARLOS E PELLEGRINI

regular de postas que transportaban pasajeros en distintas direcciones, siendo de importancia el tráfico que por tal sistema se mantenía en Buenos Aires. De manera que, relativamente, el fortín se convirtió en un centro de actividad.

Es digno de mencionarse qué durante ese período, se realizó en Bahía Blanca la primera manifestación religiosa. La iglesia, enviaba su primer representante en la persona del sacerdote genovés P. Juan Bautista Bigio, designado vicario castrense de Bahía Blanca, quien, en un improvisado altar, dijo la primera misa un domingo del mes de Julio de 1835. (1)

En este año fué creada la parroquia de Bahía Blanca, con la denominación de «Nuestra Señora de las Mercedes de Bahía Blanca».

En 1838 empezaron a llegar inmigrantes a Bahía Blanca, siendo la mayor parte de ellos italianos y vascos. En el mismo año se comenzó la siembra de trigo, que dió bastante buen resultado, y como consecuencia natural de este acontecimiento, el Sr. Vicente Dasso, italiano, construyó en la margen del arroyo Napostá el primer molino harinero, movido por el agua contenida en una pequeña represa hecha a poca distancia del edificio.

Más tarde, los pobladores se dedicaron al cultivo de legumbres y hortalizas, que dieron buenos resultados, por medio de una pequeña instalación de riego del mismo arroyo Napostá.

El R. P. CARLOS CAVALLI, quien conquistó gran popularidad en Bahía Blanca.

En Febrero de 1856 llegaron a Bahía Blanca y desembarcaron en el pequeño puerto y muelle del Río Napostá unos 350 hombres, todos italianos, bajo el mando del Coronel Silvino Olivieri.

Era la primera iniciativa de una colonización militar, que por desgracia, fracasó lamentablemente.

La legión italiana se quedó pocos meses en Bahía Blanca, y en Junio del mismo año salió del pueblo el Coronel Olivieri con la mayor parte de su gente, con rumbo al Oeste, para luego fundar **«Nueva Roma»**, a cinco leguas al N. E. de Bahía Blanca, sobre la margen del Arroyo Sauce Chico. La nueva colonia no prosperó; intolerantes a una vida de miserias en la línea avanzada sobre el desierto y no aceptando la extrema disciplina que les había impuesto el Coronel Olivieri, los colonos se amotinaron y mataron al Jefe durante la madrugada del 29 de Septiembre, para después dispersarse y terminar por radicarse en Bahía Blanca.

Entre los miembros de la Legión Militar Italiana vinieron muchas personas distinguidas como el Capitán Felipe Caronti; Capitán Mariano Barilari, padre del Almirante Antonio Barilari; José Casani, sacerdote de la Legión (que perdió su vida, defendiendo la de la esposa del Capitán Barilari, durante la sublevación de las tropas); Teniente Primero Pedro Hugoni; los Cavallo, Pronsato, Vitalini y otros.

Este triste ensayo de colonización militar obligó a Buenos Aires a guardar luto público por ocho días y honrar al Jefe ultimado, dispuesto por el Gobierno como medio de atenuar las críticas que el crimen provocó.

El capitán Caronti fué nombrado Jefe de la legión, puesto que ocupó provisoriamente hasta que el Gobierno designó al Teniente Coronel Antonio Sasini, para comandarla.

Poco tiempo después, esos colonos, manteniendo la organización de la legión italiana, fueron eficientes, derrotando con el concurso del pueblo a la última indiada que avanzó sobre Bahía Blanca, penetrando

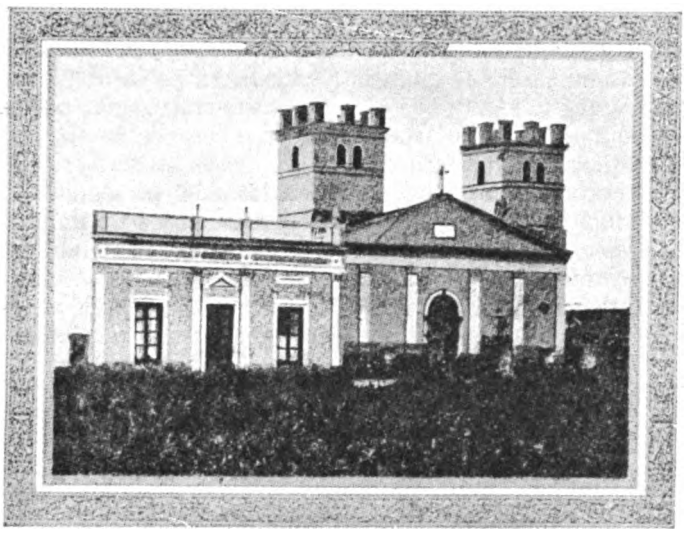
(1) De la obra de Heredero Clar y F. Abad Martínez: «Los españoles en el Centenario de Bahía Blanca. 1928.»

Digitized by Google

hasta pocas cuadras de la plaza.

Era el 19 de Mayo de 1859 cuando el cautivo Félix Villareal, llamado Chumique, al frente de más de 3.000 lanzas de la tribu de Calfucurá, se introdujo en la población, y los viejos pobladores que aún viven recuerdan que ese día el termómetro marcó 43 grados a la sombra. ¡Fenómeno asombroso!

Los indios entraron primero al negocio de don Francisco Iturra, instalado en la esquina de las hoy calles 19 de Mayo y Zelarrayán.

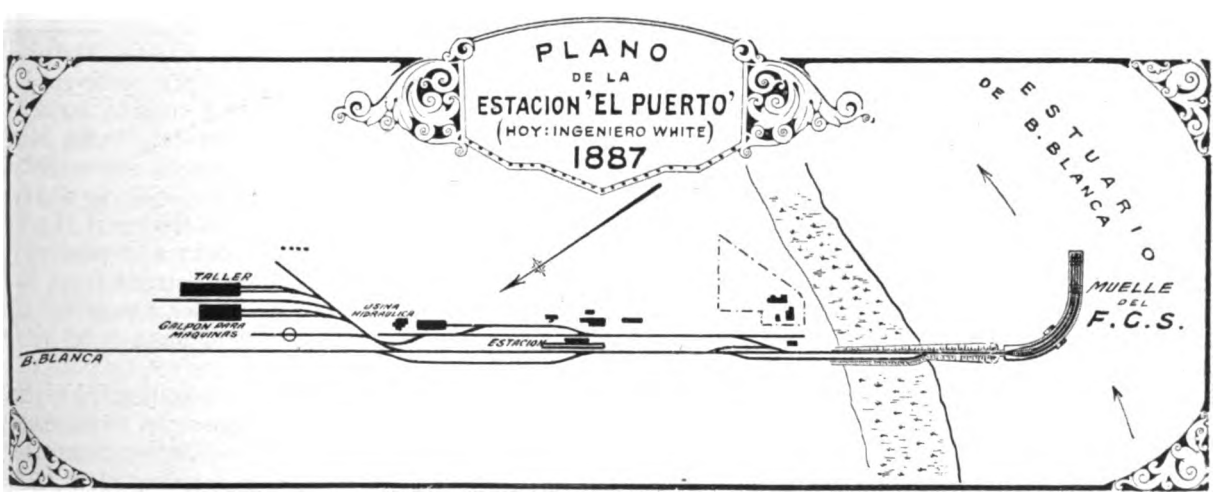


La histórica Iglesia Parroquial demolida en el año 1900.

La parte principal de la defensa de Bahía Blanca correspondió a los valientes legionarios italianos, que se portaron heroicamente.

Los indios heridos, semimuertos, que cayeron en el ataque, fueron quemados en número de más de 200, para ejemplo de bárbaros, en la plaza Rivadavia, frente al fuerte, por disposición del comandante.

Los pocos árboles que habían quedado sobre el



Napostá, fueron tronchados para alimentar la hoguera.

El Mayor Charlone, persiguió a los indios hasta las cercanías de la Pampa. Muchos de los indios, que eran de la tribu de Calfucurá, quedaron por el camino, extenuados de cansancio y a consecuencia de las heridas.

El Mayor Charlone, en el mes de Setiembre del mismo año, aprovechando el tiempo propicio de la primavera, fué a presentar batalla a los indios en su propio cuartel general en Salinas Grandes, penetrando por primera vez en la Pampa, en una empresa arriesgada. Esta expedición permitió al glorioso jefe de los legionarios italianos hacer preciosas observaciones sobre la guerra de fronteras, aprovechadas luego por el estado mayor del ejército al disponerse terminar totalmente este problema.

Los legionarios, más tarde, se trasladaron a Corrientes y luego al Paraguay, en donde participaron de la guerra contra la tiranía de López.

En el año 1865, Bahía Blanca fué creado partido, fijándosele por ley sus límites, que hasta el cercenamiento último, para fundar el partido de Las Sierras (Tornquist), eran: al Norte y al Nor Este, el río Sauce Grande por medio, los partidos Pringles y Tres Arroyos; al Sur el Océano Atlántico; al S. Oeste, el río Sauce Chico por medio, el partido de Villarino; al N. Oeste, el mismo río por medio, el partido de Puan, con una superficie de 6.175 kilómetros cuadrados.

En el año 1869 la población de Bahía Blanca alcanzó a cerca de 2.000 habitantes, de los cuales más o menos el 70 por ciento vivían en el pueblo mismo.

———

La ciudad de Bahía Blanca, que en el año 1895 fué elevada a la categoría de ciudad, ha debido

Digitized by Google

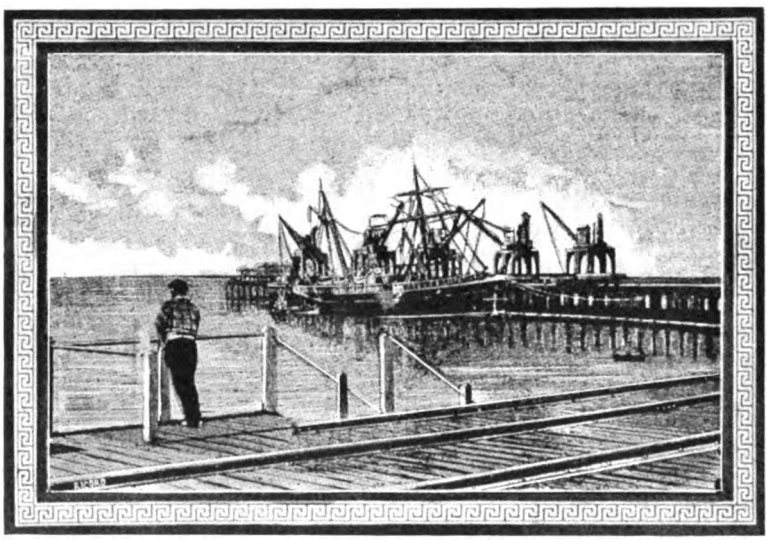
luchar con las resistencias y dificultades de todo género para convertirse a la par que en emporio comercial de primer orden, en una excelente ciudad de residencia.

Latzina, en su Geografía de la República Argentina, pág. 244, después de indicar la superficie del partido, población, etc., no encontrando nada de interés que informar, dice: «Bahía Blanca es notable por lo **fandanguera,** puesto que en 1885 han tenido lugar 1266 bailes dentro de sus muros.»

Respetamos la estadística del señor Latzina y tomando por cierto ese dato nos asombramos del progreso y grandioso desenvolvimiento comercial que ha tenido Bahía Blanca y la vasta zona tributaria de ella.

El 29 de Enero de 1883 el Ferrocarril del Sud obtuvo una concesión de 10 años para construir y explotar un muelle, que fué habilitado el 26 de Septiembre de 1885.

Era de acero y forma parte de las instalaciones actuales. Tenía 300 metros de largo, de los cuales 200 estaban en curva. El ancho era de 22 metros, y tenía 5 vías con 8 gruas hidráulicas.



El primer muelle del F. C. del Sud en Bahía Blanca.

Podían atracar a él, simultáneamente, 3 vapores de ultramar y dos o tres embarcaciones menores.

Con anterioridad a 1885 no había más que un pequeño muelle de madera, construído en 1881 sobre el arroyo Napostá, por don Ignacio Sánchez, que en 1887 transfirió su concesión para un puerto en la desembocadura del Napostá a los señores Dunselmann y Cía., por 100.000 pesos. El valor de los productos exportados por el puerto de Bahía Blanca eran como sigue:

1886	$	801.230 m/n
1887	»	1.119.957 »
1888	»	2.186.831 »
1889	»	3.506.123 »
1890	»	3.068.084 »

———

Uno de los acontecimientos más fecundos y trascendentes en la historia del Ferrocarril del Sud, era sin duda la apertura al servicio público de la línea de Azul a Bahía Blanca, no sólo por su significación de progreso sino también por el cambio geográfico que vino a establecer para la Nación, abriéndole un puerto cómodo y seguro en el Atlántico.

La fiesta de la inauguración fué grandiosa e impresionante, según puede deducirse de los relatos de la prensa de la época.

El jueves 24 de Abril de 1884, a las 8, el primero, y a las 8.50 el segundo, partieron de la estación Constitución los trenes conductores de los invitados al festival de la inauguración del Ferrocarril a Bahía Blanca, que debía verificarse el sábado 26.

En Ferrari se reunió al primer tren otro, que desde La Plata conducía al Gobernador de la Provincia, Dr. Dardo Rocha, y varios caballeros.

Al aclarar el día llegaron los trenes al Azul. Allí se incorporan otros invitados, y los trenes siguen la marcha hasta La Gama (hoy General La Madrid), donde se sirve un espléndido almuerzo.

Para concurrir al acto de la inauguración habían llegado de Inglaterra el Presidente del Directorio M. Frank Parish y el Secretario del mismo Mr. C. O. Barker.

Además, estuvieron presentes por parte del F.C. del Sud, el Presidente de la Comisión local Mr. W. H. Moores con los Directores C. Santa María, Y. Coghlan, R. Neild y N. Bower, como también el Gerente de la Compañía, Mr. George Cooper. A las 7 de la noche llegaron los trenes al Puerto y allí se quedaron hasta la mañana siguiente.

El día 26 amaneció nebuloso y triste, pero luego se despejó la atmósfera y un sol magnífico llenó de luz y de alegría el vasto panorama del puerto y sus alrededores.

Es un punto éste, que sin ser muy pintoresco, encierra variados cuadros dignos de contemplarse. Hacia el naciente aparece el Atlántico limitado en lontananza por el horizonte; hacia el poniente, en un extenso valle, se levanta la población de Bahía Blanca.

Al Norte, a 2 kilómetros, extiéndese una sucesión de caprichosas y alegres colinas.

En el centro, las naves ancladas en el puerto e innumerables barquillas.

Los edificios de la estación del Ferrocarril, la capitanía, algunas casas particulares y los mil trabajadores que se dirigen de un lado a otro entregados a sus faenas cotidianas, dan animación y vida al conjunto. El gran banquete debía reali-

Digitized by Google

zarse al medio día, según el programa, pero se retardó hasta las dos de la tarde a causa de la dispersión de la concurrencia que, ávida de satisfacer su curiosidad, excursionaba por todas partes.

En el momento oportuno levantóse el Sr. Frank Parish, presidente de la Compañía y pronunció un extenso y hermoso discurso, sumamente elocuente y apropiado al acto que se celebraba. La concurrencia le saludó varias veces con calurosos aplausos.

En seguida brindó el Gobernador Dr. Rocha, que también fué muy aplaudido.

A continuación brindó el Comandante Cerry y de su discurso tomamos los siguientes párrafos:

«Permitid al modesto soldado de la Patria que ha contemplado con asombro el rápido progreso de la República, que también haga oir su voz. ¡Hosanna! por este acontecimiento de inmensa trascendencia, económica y social, no sólo para la heróica provincia de Buenos Aires, sino para la Nación entera.

«He aquí un cuadro».

«En el seno de aquella pavorosa Pampa allí mismo donde el araucano con toda su primitiva barbarie tenía su aduar, su lanza y su veloz caballo; allí donde hace poco tiempo aún se oía el grito salvaje de un pueblo nómade se oye hoy el silbido agudo de la locomotora, el ruido extraño que producen cien vagones que se escurren vertiginosamente sobre un vasto camino de hierro y de vez en cuando se ve asomar por entre la espiral de humo que despide la máquina el grave rostro de algún inglés que grita: «Go ahead». Go ahead»... Paso al progreso que avanza envuelto en el vapor y la electricidad. «Y esto no es el todo. La locomotora vuela al través de la inmensa llanura, llega a la orilla del profundo cangrejal que circunda esta Bahía. Tremendo es el obstáculo. Un nuevo y más enérgico «Go ahead» y la locomotora, obedeciendo como por encanto, vuela sobre un puente colosal de hierro, se une y se abraza con las espumantes olas del Atlántico y abre de par en par una gigantesca puerta al mundo y a miles de naves que arribarán, sin duda, conduciendo gentes y cosas, atraídas la floreciente prosperidad de las comarcas del Sud.

«El cuadro es deslumbrador; digno de un pueblo joven y fuerte que se precipita en pos de su grandeza, no con las armas de la guerra, sino con las de la labor fecunda del trabajo.

«Tres hurras, señores, tres hurras cuya vibración de valle en valle llegue al confin de la Nación».

Este brindis fué recibido con estruendosos aplausos y sin duda fué el más tocante.

El Dr. Rufino Varela habló luego, ensalzando la inteligencia del ingeniero que dirigió los trabajos, y el carácter, dignidad y grandeza de los ingleses.

Terminados los brindis, volvió a hablar el señor Frank Parish, Presidente de la Compañía, para señalar el acto de la inauguración.

En este instante todos los concurrentes se pusieron de pie.

Un silencio profundo sucedió a la animación y entusiasmo de los brindis.

El Sr. Parish destaca el hecho que se celebra solemnemente.

Tres bandas de música ejecutan el Himno Nacional.

La inspirada y conmovedora música llena de majestad aquel momento.

De improviso y como si surgiera de las entrañas de la tierra, se oye el estridente silbido de la locomotora y un tren pasa pausadamente envuelto en nubes de vapor.

La concurrencia prorrumpe en vítores y aclamaciones.

La locomotora vuelve a pasar y sus últimos silbidos se confunden con los postreros acordes del Himno de la Patria.

Nuevos vítores atruenan el espacio.

El acto solemne de la inauguración queda así verificado.

Luego la concurrencia abandona el recinto y se dirige a los trenes para trasladarse a la población.

En la estación está reunido todo el pueblo. La comitiva de los trenes y el gentío con el Gobernador a la cabeza, acompañados de tres bandas de música, en medio de gritos de alegría, de vivas y hurras, toman el camino del pueblo, que presenta un aspecto de indescriptible animación, con todos sus edificios embanderados.

El pueblo se divierte con frenética expansión. Diez o doce organillos tocan en distintos puntos. Aquí se baila, allí se canta, acullá se lanzan exclamaciones de entusiasmo.

Digitized by Google

Los niños de las escuelas, vestidos de gala, con bandas de cintas y banderas y los preceptores a la cabeza, han formado también parte de la marcha en hilera a uno y otro lado del Gobernador.

El banquete popular ha sido abundante. Cuarenta reses asadas con cuero, mucho pan y mucho vino.

El baile oficial fué espléndido y los músicos que componían la orquesta eran profesores dela orquesta del Colón.

A las doce de la noche parte el tren de regreso, con un retardo de cuatro horas, y es indispensable recobrar el tiempo. El convoy se pone en movimiento pausadamente hasta la primera estación.

De improviso, empieza una marcha vertiginosa. Tan rápida es la carrera, que todos los pasajeros temen una desgracia.

La noche es obscura, tan obscura, que no se ve a veinte varas de las ventanillas. La rapidez de la marcha aumenta; dos locomotoras arrastran el convoy con una rapidez de 70 kilómetros por hora. Las chispas de sus entrañas de fuego pasan a uno y otro costado del tren como chispas eléctricas; las llanuras de la pampa aparecen tétricas, confundidas en la obscuridad; pasan los objetos cercanos al camino sin que haya tiempo de vérseles, envueltos en la lobreguez.

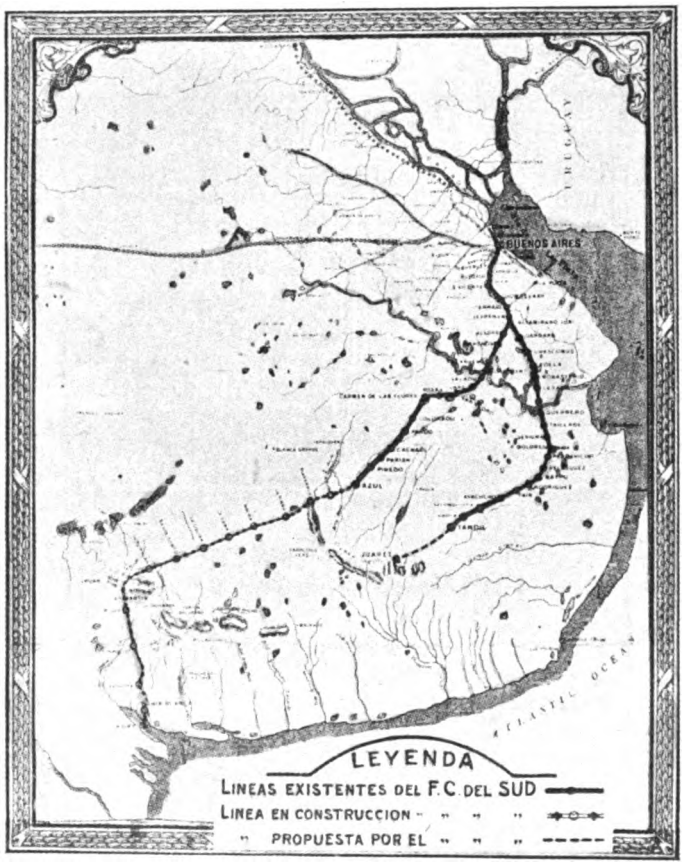
Y la rapidez aumenta.

Algunos se bajan de los camarotes temiendo caer de ellos. El tren anda 75 kilómetros por hora.

¿Es ésta una imprudencia? No, el tren marcha vigilado. En cada coche, desde el Director de la Compañía hasta el último empleado, todos velan y van con el ojo previsor como el marino en tiempo borrascoso.

Así llega el tren a la Gama recuperando las horas atrasadas.

Los viajeros se felicitan, encomian la solidez de la vía y aplauden el mérito del personal de empleados que dirigen con certeza un tren que corre 75 kilómetros por hora en una noche tenebrosa y por un camino recientemente preparado.



Linea de Azul a Bahía Blanca, inaugurada el 7 de Mayo de 1884.

Para finalizar reproducimos unos párrafos de «La Prensa» del 26 de Abril de 1884.

«La Compañía del Ferrocarril del Sud merece bien del país, porque es uno de los factores más eficaces de su prosperidad».

«No exige un centavo al Erario para construír las más extensas líneas férreas que existen en la República, procediendo con una rapidez prodigiosa, sin precedentes en los anales argentinos».

«La Prensa», al asociarse a la fiesta de la inauguración, felicita calurosamente al país que la celebra, a la Empresa que la crea y al Gobierno que negoció y firmó el contrato cuya ejecución se consuma.

Y dirigiéndonos directamente al pueblo naciente de Bahía Blanca, saludamos en él con júbilo patriótico al Liverpool argentino».

Mientras que la Compañía ejecutaba la prolongación de Tandil a Juárez, con el propósito de llevar la línea hasta Tres Arroyos, un Miembro del Directorio en Londres propuso otra línea del Tandil a Juárez, para luego ir a Tres Arroyos, con un ramal a Mar del Plata.

Para no aproximarse demasiado a la línea ya construída y aprovechar debidamente el distrito, atravesando por la prolongación propuesta, sería necesario trazar la línea pasando por las sierras en la cercanía de Balcarce, lo que no sería conveniente por el costo elevado de construcción.

El proyecto original de llevar la línea a Mar del Plata, directamente desde Maipú, y seguir hasta Tres Arroyos, desde Juárez, resultaría mucho más económico por ser un trayecto más corto, como puede verse en el cuadro siguiente:

Juárez-Tres Arroyos	90.5	kilómetros
Maipú-Mar del Plata	129.0	»
Total.....	219.5	»
Maipú-Balcarce-Tres Arroyos....	316	kilómetros
Ramal a Mar del Plata.....	77	»
Total.....	393	»

Digitized by Google

En vista de esta diferencia notable, se decidió llevar a cabo las prolongaciones según el proyecto original.

La línea de Tandil a Juárez (85.3 kilómetros), fué terminada el 8 de Marzo de 1885 y la parte entre Juárez y Tres Arroyos (90.5 kilómetros), el 2 de Abril de 1886.

El 26 de Septiembre del mismo año se inauguró la línea entre Maipú y Mar del Plata (129 kilómetros).

Es una noción elemental que los progresos de las líneas férreas reflejan exactamente la prosperidad de las comarcas que sirven y a cuyo acrecentamiento propenden aportando su concurso harto eficiente.

Nada dará una idea más acabada, del asombroso desenvolvimiento en la zona S. E. O. de la Provincia, que seguir paso a paso la historia del F. C. Sud a quien se debe por entero.

En efecto, la línea que fué inaugurada en el año 1865 en una extensión de 114 kilómetros y que constaba del mismo kilometraje en 1870, llegó bien pronto a adquirir proporciones sorprendentes según se desprende de las siguientes cifras:

Buenos Aires-Chascomús: 14/12/1865..	114.0	kilóm.
Altamirano-Ranchos: 1/3/1871	24.0	»
Ranchos-Gral. Belgrano: 19/5/1871...	30.5	»
Gral. Belgrano-Las Flores: 1/7/1872..	64.5	»
Chascomús-Dolores: 10/11/1874	90.0	»
Las Flores-Azul: 8/9/1876	109.5	»
Dolores-Maipú-Ayacucho- 7/12/1880..	129.0	»
Azul-Olavarría: 15/3/1883	44.0	»
Ayacucho-Tandil: 19/9/1883	63.0	»
Olavarría-Gral. La Madrid: 1/10/1883	93.4	»
Gral. La Madrid-B. Blanca: 7/5/1884...	262.8	»
Tandil-Juárez: 8/3/1885	85.3	»
Juárez-Tres Arroyos: 2/4/1886	90.5	»
Maipú-Mar del Plata: 26/9/1886.....	129.0	»
Total.....	1329.5	kilóm.

Con las líneas y ramales construídas durante los años 1880-1886, el F. C. del Sud iba sirviendo un distrito muy importante de la parte Sud de la Provincia de Buenos Aires, con las partidas siguientes:

EXISTENCIA DE GANADO — AÑO 1881

Nombre del Partido	Ovinos	Bovinos	Equinos, etc.
Ayacucho	2.940.419	56.475	53.735
Tandil.....	994.905	116.457	43.170
Mar Chiquita ...	957.079	109.730	22.437
Balcarce	1.022.618	74.091	40.910
Pueyrredón	702.992	66.193	38.280
Lobería	935.315	126.274	47.247
Necochea.....	626.294	100.109	41.307
Juárez	2.045.012	265.673	127.799
Tres Arroyos.....	1.521.240	353.944	93.212
Total.....	11.745.874	1.268.996	508.097
Total para toda la Provincia de Buenos Aires.....	57.838.073	4.754.840	2.397.787

———

Mientras que la Empresa del Ferrocarril del Sud se empeñaba en construír rápidamente sus múltiples líneas y ramales, no por eso descuidaba en lo más mínimo los muchos problemas de vital interés para el buen servicio que planteaban las exigencias del tráfico.

La doble vía entre Buenos Aires y Burzaco fué entregada al servicio público el 13 de Mayo de 1884.

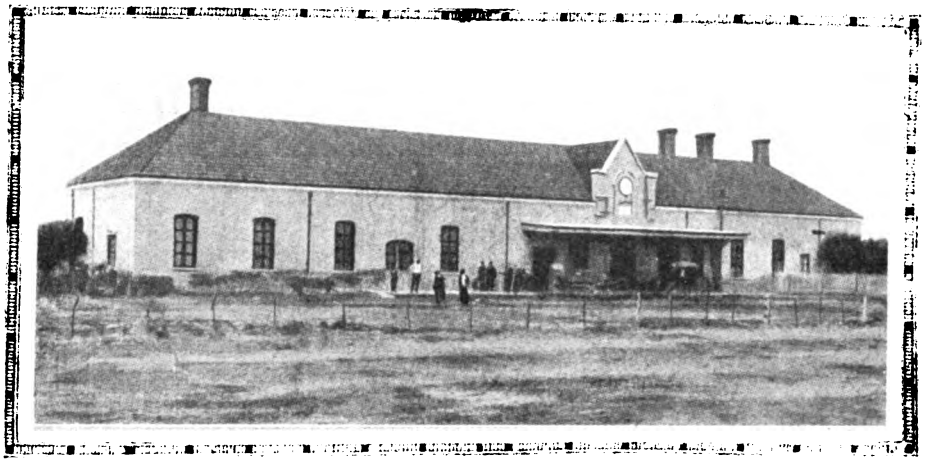
En este mismo año se libró también al tráfico la pequeña sección de Marmol a Temperley, de 2,5 kilómetros de largo, estableciéndose así una unión entre las vías del Ferrocarril del Sud y la línea a La Plata, que pertenecía entonces al Ferrocarril del Oeste.

Los primitivos talleres que el Ferrocarril del Sud había construído en el pequeño terreno de su propiedad entre el Riachuelo y la calle Pavón, fueron ensanchados varias veces, hasta llegar a su máxima capacidad en el año 1880.

RESUMEN DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1880 - 1886

	1880	1881	1883–84	1884–85	1885–86
Longitud de la línea	562 k	562 k	1.024k	1.110 k	1.329 k
Número de pasajeros	390.427	471.831	661.544	934.932	965.224
Toneladas de Carga	160.449	158.251	382.234	465.216	419.968
Entradas brutas (pesos oro)	2.165.000	2.336.000	3.516.050	4.646.750	4.472.900
Gastos de explotación ($ oro)	827.200	967.900	1.873.670	2.857.590	2.326.850
Ganancia líquida (pesos oro)	1.337.800	1.368.100	1.642.380	1.789.160	2.146.050
Capital	£ 2.770.135	£ 2.770.135	£ 5.124.296	£ 6.350.000	£ 7.000.000

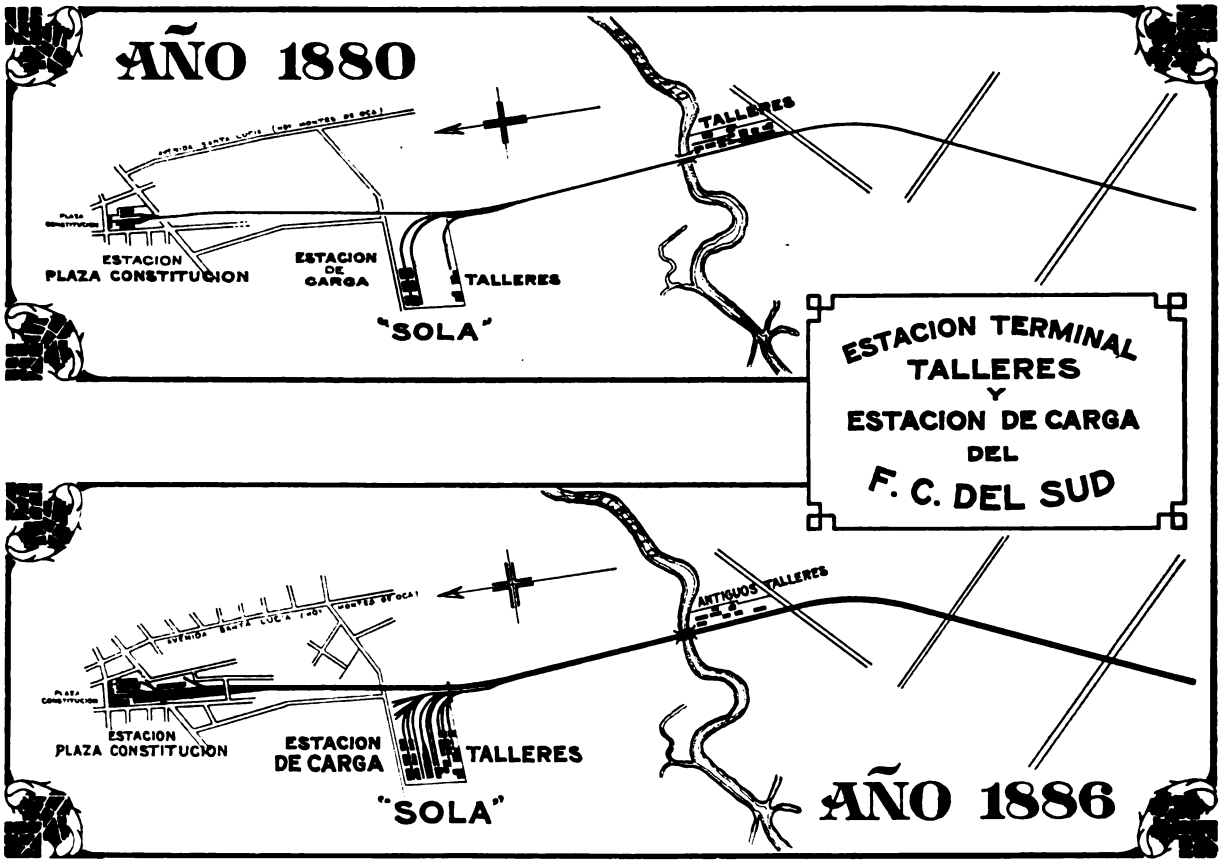
Digitized by Google



Estación Bahía Blanca del F. C. del Sud - Antiguo edificio para pasajeros - Frente a la calle. 1884 - 1909.

En este año la Empresa adquirió un terreno de gran extensión, al lado Oeste de la línea principal entre Plaza, y Riachuelo con el propósito de instalar una estación de carga y unos talleres adicionales, bajo el nombre de «Sola».

Las primeras construcciones en este terreno fueron seis galpones de carga con sus vías correspondientes y dos talleres para coches y pinturas, respectivamente.



• • •

Digitized by Google

CAPITULO XIII

•

FORMACION DE CENTROS DE POBLACION Y COLONIAS AGRICOLAS

•

SUMARIO:

Llegada de inmigrantes al país durante los años 1881 y 1882. — Formación de Centros de Población. — Obligaciones de los nuevos pobladores. — Severa crítica del servicio prestado por el F. C. del Sud. — Comisión de investigación. — Un descarrilamiento con fatales consecuencias. — La empresa declarada sin culpa. — El Gobierno se empeña en promover la construcción de líneas férreas. — Ordena practicar estudios para la prolongación de Tandil a Juárez. — El F. C. del Oeste presenta tres estudios. — El Gobierno consulta al Representante Legal del F. C. del Sud. — El F. C. del Sud pide la concesión correspondiente. — Apertura de la línea en Marzo de 1885. — La empresa impone nombres a las estaciones intermedias. — Formación de una colonia agrícola en Juárez. — La posición del F. C. del Sud entre todos los FF. CC. del país, el 31 de Diciembre de 1886.

• •

«Allí, donde el ferrocarril se presenta, a cualquier rumbo que se dirija, brotan como por encanto los productos de la tierra, el comercio y la población. «Con razón es tanta la ansiedad de los pueblos por agente tan poderoso de riqueza, no bastando la actividad de los ingenieros ni de las líneas en construcción para satisfacerlo. Bien pronto vais a escuchar en vuestro recinto los ecos de esta exigencia pública».

Mensaje del Presidente
Julio A. Roca
a las Cámaras, en Mayo de 1883.

• •

EN 1881 llegaron 32.800 inmigrantes y en 1882 entraron en los puertos argentinos 51.500 resultando así una diferencia de casi 19.000 a favor del año anterior.

Estos inmigrantes, en su mayor parte agricultores, se dirigían al interior estableciéndose una inesperada corriente hacia Bahía Blanca, puerto importante en el Atlántico el qué, por su posición, teniendo a sus espaldas un imneso y fértil territorio que no hallaba para sus productos mejor salida que por allí, estaba llamado a convertirse en uno de nuestro más grandes centros de tráfico comercial.

Había llegado el momento de formar centros de población en los hermosos campos que se extendían al Sud de la Provincia. Era la única manera de dar valor a esas tierras desiertas, donde la autoridad podía ejercer su jurisdicción y donde hubiera garantías, medios de seguridad, medios de vida.

El Gobierno comprendió esta imperiosa necesidad y en Mayo de 1883 el P. E. de la Provincia de Buenos Aires remitió a las Cámaras Legislativas un proyecto para formar y fundar once pueblos entre los cuales deben mencionarse los siguientes, que se ubicarían sobre las líneas del F. C. del Sud o en su vecindad:

Uno en la estación Taillade del F. C. del Sud (Partido de Castelli) en los terrenos altos de propiedad de Don Víctor Taillade y Don Carlos Guerrico.

Otro en la estación Salado del F. C. del Sud, sobre la base de la población ya existente con el nombre de General Soler.

En el partido del Vecino en terreno de propiedad de Doña Cornelia Zarro, con el nombre de Guido.

En el partido de Tuyú, sobre el deslinde de las propiedades de Aguirre y Anchorena, que se denominará Dorrego.

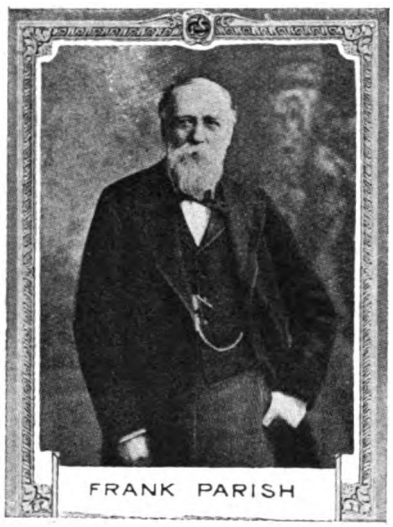
En el partido de Mar Chiquita en el punto

Digitized by Google

que el P. E. designará con el nombre de Vidal.

Después de efectuar y obtener la aprobación de las mensuras de los nuevos pueblos, el P. E. vendería la mitad de las chacras de los pueblos fundados en terrenos expropiados y todas las quintas y solares, a las personas que las solicitasen, y la otra mitad a familias de inmigrantes por los siguientes precios:

Las chacras, por lo que hubieran costado al Estado la expropiación, gastos de mensura y demás que sean indispensable hacer para la fundación de estos centros agrícolas. Las quintas, por lo que hubieran costado más un 50 por ciento. Los solares, por el doble de lo que hubieran costado.



Presidente de la Comisión Local 1865-1873 Director 1873. Vicepresidente 1876. Presidente del Directorio en Londres desde el año 1878 hasta 1906.

Las obligaciones de las personas interesadas en compra de terrenos en estos centros, eran las siguientes:

1. Los solares y las quintas debían poblarse dentro del año de su adquisición.
2. Una persona o familia no podía adquirir más de una chacra y una quinta.
3. Alambrar las chacras dentro de dos años.
4. Debían cultivarse dentro del año de adquiridos.

———

Durante el año 1883 se notaba una cierta tendencia de crítica a la actuación de la Empresa del F. C. del Sud y muy a menudo se publicaban artículos en la prensa diaria, llamando la atención de las autoridades por el servicio deficiente que aquella prestaba.

Las quejas llegaban hasta la Cámara de Diputados y con fecha 23 de Julio de 1883 resolvióse formar una comisión con el objeto de investigar si la Empresa del Sud daba estricto cumplimiento a las diversas cláusulas del convenio de fecha 19 de Octubre de 1881, aprobado por ley de 23 de Noviembre del mismo año.

Quiso la fatalidad que el día anterior (22 de Julio) ocurriera un descarrilamiento en las vías del F. C. del Sud cerca de la estación Glew, catástrofe que costó la vida a 5 personas, quedando heridos un subido número de viajeros. Según «La Prensa» el accidente se produjo así:

A las 7 y 40 de aquel día salió, como de costumbre, el tren de Plaza Constitución con destino al pueblo de Azul.

GEORGE COOPER
Administrador del Ferrocarril del Sud desde el año 1872 hasta 1885.

Al llegar a Barracas al Sud le esperaba un convoy que había partido de la estación Central. enviado por la Empresa del F. C. de Boca y Ensenada, compuesto de un furgón, un salón de 1ª. clase y tres coches mixtos (para 1ª. y 2ª. clase).

A continuación enganchóse el tren procedente de Plaza Constitución que consistía en un furgón y 10 coches más de 1ª. y 2ª. clase. En esta disposición el tren siguió viaje.

A las 9 y minutos avanzaba, con media velocidad, hallándose a 3 kilómetros de la estación Glew, cuando se rompió un eje de las ruedas traseras del furgón que iba inmediatamente después de la máquina y un fragmento que cayó sobre los rieles hizo descarrilar el coche de 1ª. clase que iba detrás del furgón. Poco después salieron de los rieles los otros tres coches mixtos y el resto del tren fué sacudido de una manera horrible.

Cuando el maquinista logró detener la marcha pudo apreciarse la magnitud de la catástrofe.

Un montón de astillas, de pedazos de fierros doblados y rotos, de cristales y de seres humanos, fueron a parar al costado de la vía.

El Dr. Valcavi, médico de Dolores, que viajaba en el mismo tren, fué el primero en ponerse en acción prestando sus servicios profesionales con un esmero y una diligencia digna de todo encomio.

No tardaron en llegar trenes de auxilio de Buenos Aires y en el primero de éstos viajó el Gerente de la Empresa, señor Cooper a quien acompañaba el doctor Hanley que unió sus eficaces auxilios a los del Dr. Valcavi.

Sin perder segundo el Gerente procedió a adoptar las medidas de urgencia que la situación imponía. Los heridos graves fueron instalados en un tren especial y se solicitaron para ellos camas en los hospitales Inglés e Italiano. Los menos graves fueron atendidos por las autoridades del distrito en que se originó el siniestro.

Por su parte el P. E. destacaba un comisario-inspector a fin de levantar el sumario pertinente y a la vez se ordenó al Inspector General de FF. CC. de la Provin-

Digitized by Google

cia, que era el Ing. Silveyra se constituyera en el lugar del suceso. Poco después publicáronse los informes de estos empleados, quienes atestiguaron, en síntesis, que «la Empresa del F. C. del Sud no tenía en manera alguna responsabilidad por el hecho ocurrido».

Decía el Ing. Silveyra que «el eje que se había roto y que causara el descarrilamiento de los coches era de muy buena calidad; que lo había sometido a varias pruebas y que su rompimiento se atribuía a un defecto interior que escapaba al examen técnico.

Añadía que no podía responsabilizarse a la Empresa por un caso imprevisto, que era en absoluto ajeno a su vigilancia y organización, por lo cual no podía hacérsele cargo alguno».

Ahí terminaron las ulterioridades de este desgraciado suceso.

———

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires hizo cuanto le fué posible por estimular el rápido desarrollo de la red de los FF. CC. en el perímetro de su territorio y trató de obtener una mayor actividad de la empresa del F. C. S. en tal sentido.

El P. E. fué autorizado por las Cámaras Legislativas por Ley del 2 de Noviembre de 1882 para mandar practicar los estudios necesarios relativos a la construcción de una vía férrea que partiendo del pueblo de Tandil terminase en el de Juárez.

En cumplimiento de esa ley el P. E. dispuso que esos estudios fueran ejecutados por intermedio del F. C. del Oeste.

Practicados los estudios preliminares fué sometida a la resolución del P. E. la elección de la traza de tres, que se habían proyectado después de examinar con prolijidad las dificultades que ofrecía la salida de Tandil.

En este estado de cosas, el P. E. creyó oportuno conferenciar con el Presidente del Directorio de la Empresa del F. C. del Sud, residente en ésta, a fin de saber si esa empresa estaría dispuesta a ejecutar aquella prolongación sin gravámen para la Provincia, lo que permitiría poder disponer de los fondos que se emplearían en esa línea, en otras que igualmente se reclamaban con urgenica.

El resultado de esas conferencias fué en un todo favorable y la Empresa se mostró dispuesta a construír dicha línea sin garantía, sin subvención, en un breve término bajo condiciones análogas a las establecidas para las líneas al Tandil y Bahía Blanca.

Esta línea había sido solicitada repetidas veces por los vecinos de aquellas localidades y respondía a los más vitales intereses de la Provincia, sirviendo, como lo iba a hacer, una zona importante y rica y sin costarle a la Provincia erogación alguna.

Para no retardar la realización de esta obra de tanta utilidad para el país, el P. E. recomendó a las Cámaras un despacho favorable a la mayor brevedad.

En vista de lo expuesto la discusión para acordar la concesión fué brevísima y el asunto se trató sobre tablas y se aprobó por Ley del 23 de Agosto de 1883.

El contrato correspondiente fué firmado el 15 de Setiembre del mismo año, comprometiéndose la Empresa a entregar al servicio público la línea, a más tardar, el 30 de Diciembre de 1884.

El muelle para pasajeros. - Año 1884.

La prolongación de Tandil a Juárez (85 kilómetros) fué librada al servicio público el 8 de Marzo de 1885.

Un curioso incidente ocurrió con motivo de los nombres impuestos por la Empresa a las estaciones intermedias de esta línea, lo cual era un derecho reservado al P. E. por el artículo 39 del decreto reglamentario de la Ley de FF. CC.

En el Decreto, autorizando la apertura de la línea, se dice entre otras cosas:

«Y respecto a lo segundo, en atención a las necesidades del público y a las explicaciones dadas verbalmente por el Representante de la Compañía, acéptase la denominación que se ha hecho de las estaciones, haciéndose saber al Representante de la Compañía del F. C. del Sud, que el P. E., procederá con toda severidad si este hecho se repitiese».

El partido de Juárez fué creado por Ley del 31 de Octubre de 1867 con una superficie de 5678 kilómetros cuadrados.

Digitized by Google

Calle Cangallo esquina Florida. - Año 1885.

El nombre del pueblo y partido es un homenaje al presidente mejicano Don Benito Juárez.

Los hombres a cuyo cargo se encontraba la administración del partido de Juárez, cuando se inició la plantación de este pueblo en 1877, concentraron todos sus esfuerzos en la fundación de una colonia agrícola a situarse en el pequeño égido que le fué acordado, pero recién por Ley 22 de Octubre de 1883 el P. E. fué autorizado a formar una colonia agrícola en este lugar sobre un terreno de 11.791 hectáreas que se tomaría de la reserva de 5 leguas y media que existía en el partido.

De ahí proviene ese gran desarrollo, siempre en aumento que hoy ostenta y que a todos sorprende de manera tan grata.

Las tierras del partido de Juárez fueron siempre consideradas insuperables para la cría de hacienda mayor y tal es así, que ocupaba los primeros puestos en las estadísticas por sus cantidades, que no desmerecían por cierto la calidad.

Al finalizar el año 1885 el F. C. del Sud era ya la empresa más importante, no solamente de la Provincia de Buenos Aires sino de toda la República. Consultando la estadística oficial encontramos los siguientes datos correspondientes al 31 de Diciembre de aquel año:

EMPRESA	Trocha Ancha	Trocha Media	Trocha Angosta
	Kilóm.	Kilóm.	Kilóm.
F. C. del Sud	1159	—	—
« Oeste de Bs. Aires	804	—	—
« Andino	712	—	—
« C. Argentino	396	—	—
« Bs. Aires y Rosario	145	—	—
« al Pacífico	97	—	—
« Bs. As. y Ensenada	58	—	—
« Oeste Santafecino	56	—	—
« Norte de Bs. Aires	30	—	—
« Argentino del Este	—	161	—
« Primer Argentino	—	10	—
« Central Córdoba	—	—	781
« Prov. de Santa Fe	—	—	93
Total	3457	171	874
Gran Total	4502 kilómetros.		

Digitized by Google

CAPITULO XIV

●

EL FERROCARRIL DEL SUD LLEGA A MAR DEL PLATA

●

SUMARIO:

Reseña histórica de Mar del Plata, 1870 - 1888. — Misión de la Virgen del Pilar. — La primera población. — Creación de la «Estancia de la Laguna de los Padres». — Una sociedad portuguesa adquiere grandes propiedades. — Fecunda acción de José Coelho de Meyrelles. — Instalación del primer saladero. — Llegada de Don Patricio Peralta Ramos. — Compra de 32 leguas de terreno. — Biografía del futuro fundador de Mar del Plata. — La férrea actividad de Don Patricio. — Como nació Mar del Plata. — La influencia del riel en el engrandecimiento de Mar del Plata. — El 26 de Setiembre de 1886, llega el F. C. del Sud al futuro balneario. — Nómina de las estaciones. — Los primeros hoteles. — Obras progresistas de Don Pedro Luro. — — La primera iglesia. — Formación del partido de Gral. Pueyrredón.

● ●

«La pampa verde y solitaria, que de lejos contemplaran Magallanes, Rodriguez y Mendoza, aun daba albergue al indio bravo y jinete bien apuesto, cuya lanza como sierpe entre sus manos, era el blasón de su título señorial de esa pampa silenciosa sin más ruidos que sus alaridos y los gritos de las innumerables manadas de animales salvajes que de cuando en cuando interrumpían el silencio opresor que se siente de noche y en el campo.

Y aquella pampa hermosa y grande pero tosca a modo de ásperas y mal formadas valvas, una joya, una perla, encerrada en su misterioso porvenir.

Mar del Plata, es una joya engarzada en la pintoresca costa de nuestro oriente, la ciudad palatina, del bullicio, de la luz, de todas las alegrías. Vive en ella la juventud, el amor, el poder y la fortuna, porque albergue más arrullado por la canción del mar, otra parte no encontraron».

JOSE R. MILLAN
«Centenario del fundador de Mar del Plata.»

● ●

LA historia de la hoy espléndida ciudad de Mar del Plata se remonta a época lejana, allá, por el año 1695, cuando existía una colonia de misioneros, los que se retiraron posteriormente, circunstancia que aprovecharon los indios comarcanos para incendiar las viviendas levantadas.

Luego, en el año 1747 otro grupo de jesuítas que recorrían las sierras del Volcán, encontrando rastros de sus antecesores, resolvieron reedificar la misión, consiguiendo formar un grupo de población que alcanzó a 60 familias en el sitio conocido hoy por «Laguna de los Padres». Esta misión tomó el nombre de «Misión de la Virgen del Pilar», y así consta en el estudio efectuado por el Coronel García en el año 1819 que elevó al Gobierno Central. En el rubro de «Nuevo Plan de Fronteras» estudia y describe las proximidades del Cabo Corrientes, haciendo mención de la antigua «Misión de la Virgen del Pilar» y aconseja la formación de un puerto al Norte del Cabo, o sea, en el punto donde hoy está la gran ciudad.

Más tarde, un hacendado español Pedro de Alcántara Capdevilla solicitó y obtuvo, a título de donación, un área de campo que abarcaba la región donde hoy existe la ciudad de **Mar del Plata.**

A su muerte los terrenos pasaron a Ladislao Martínez, quien comisionó a su hermano Marcelino para poblar ese lugar y así se creó la «Estancia de la Laguna de los Padres» que fué vendida en 1847 a José Gregorio de Lezama.

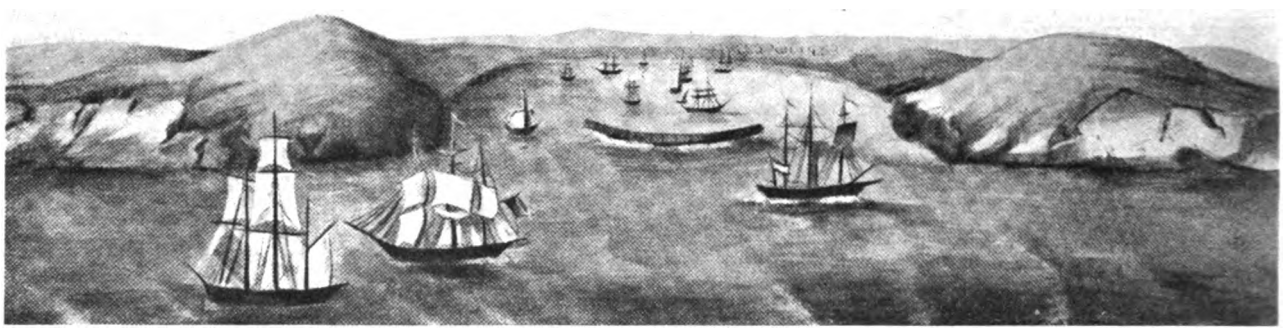
En 1856 una «Sociedad Rural» formada por grandes capitalistas portugueses compró el establecimiento y otros dos más que eran «La Armonía» y «San Julián de Vivoratá» encargando la adminis-

Digitized by Google

tración de los mismos a uno de sus socios José Coelho de Meyrelles, ex consul de Portugal.

Este caballero que fué uno de los grandes propulsores del progreso de la región, tenía un carácter emprendendor y conocía en detalle la vida del campo por haber residido mucho tiempo en el Brasil dedicado a las faenas rurales.

Instaló primeramente un gran Saladero bajo la



«Ilustración Histórica Argentina» *Cuadro de L. Armanino. 1857*

Este grabado presenta el proyecto del puerto en lo que se llamaba ESTANCIA DE LA LAGUNA DE LOS PADRES, porque fué de los Jesuítas y que al expulsarlos en 1767, pasó a poder del fisco, quien la vendió, perteneciendo sucesivamente a varios propietarios, hasta que en la fecha indicada era del señor Ambrosio del Molino Torres. La Laguna que mide más de cien cuadras, está situada a tres desde la orilla del mar.

administración de Rudecindo Barragán, adquirió una flotilla de barcos a vela para el transporte de sus productos y contrató a Carlos Lacroix para la preparación del tasajo que luego era conducido a Europa por buques de ultramar.

En 1860, el señor Meyrelles, vendió al señor Patricio Peralta Ramos las tres estancias arriba mencionadas y luego se retiró a Buenos Aires, donde murió, en 1865.

En el año 1864, Don Juan B. Peña, dueño de la estancia «La Fortuna», situada en Balcarce, quiso fundar un pueblo en el mismo sitio donde se encuentra actualmente Mar del Plata. Pero como las tierras pertenecían al señor Peralta Ramos no hubo forma de ponerse de acuerdo y el proyecto fué abandonado.

Nació Don Patricio Peralta Ramos en Buenos Aires el 17 de Mayo de 1814, en la casa solariega de sus padres. Don Juan Peralta y Doña Hipólita Ramos en la calle San Martín 76, frente a la Catedral.

Habiendo el padre servido en el regimiento de «Patricios», de brillante actuación en las invasiones inglesas y en los albores de nuestra independencia, de cuyo jefe, el General Don Cornelio Saavedra, era amigo; y haciendo honor a estos antecedentes, el niño, que veía la luz en aquellos memorables días de Mayo en que surgía una nueva patria fué bautizado con el nombre de «Patricio», que si no lo honró en el campo de batalla, supo ilustrarlo en las jornadas fecundas del trabajo.

La posición social de los padres era muy desahogada y Patricio, desde joven, siguiendo su vocación, se dedicó al comercio que supo ejercer con tal contracción que muy pronto llegó a ser uno de los más fuertes abastecedores del Gobierno.

Se casó a los 25 años con Cecilia Robles, joven de 15 años, famosa por su belleza, hija de Don Francisco Robles de viejo apellido porteño y de Doña Isidora Olavarrieta y Zemborain.

Sobrevinieron luego años de gran depresión económica que le acarrearon graves quebrantos.

Fué entonces cuando, casado y con hijos, desafiando los peligros del desierto, emprendió viaje hacia estas tierras del Sud de Buenos Aires, a este rincón que se conocía por «Puerto de la Laguna de los Padres» que él consideró propicia para impulsar un establecimiento saladeril y otro de molinería, apoyados en el desarrollo de una naciente agricultura.

Con su penetración de hombre de empresa, despertó en este lugar indecible entusiasmo y fué entonces cuando convino con el señor Coelho de Meirelles la compra de una extensión de terreno de 32 leguas cuadradas comprendiendo el saladero y tres estancias denominadas «Laguna de los Padres», «San Julián de Vivoratá» y «Armonía». En la primera se ubicó el área actual de Mar del Plata.

En poder de su nuevo dueño el saladero llegó a ser uno de los más importantes de la República.

Para fomentar la exportación de los productos, construyó un pequeño muelle (año 1865) y adquirió tres buques de alto bordo: la barca «Armonía», el bergantín «Eduardo» y el pailebote «Lobería Chica».

Don Patricio desarrolló una férrea actividad y la prosperidad acompañó el esfuerzo de aquel tra-

Digitized by Google

bajador, y en 1870, es decir, 10 años después de haber tomado posesión de aquellos campos, 20 buques de alto bordo entraban en el puerto.

Instaló una escuela de primeras letras, levantó la primera iglesia (Capilla Santa Cecilia) y fomentó empeñosamente el arraigo del comercio, contribuyendo a la implantación de almacenes, tienda, botica, zapatería, carnicería, panadería y demás elementos de vida de un pueblo.

El 14 de Noviembre de 1873 marca una fecha que debe quedar grabada con caracteres indelebles en los anales marplatenses. En ese día el señor Peralta Ramos llevó a la práctica un pensamiento acariciado desde el día que conoció esos lugares, presentando al gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Don Mariano Acosta, (otro espíritu privilegiado de su época), una solicitud solidamente fundamentada para que se autorizase a trazar oficialmente el pueblo de «Mar del Plata» para lo cual ofrecía donar los terrenos necesarios para todos los edificios públicos, iglesias, cementerios, etc.

En su petición el Sr. Peralta Ramos manifestó algunos hechos y consideraciones acerca de la importancia actual y futura de aquella localidad:

«Consagrado a la formación de este pueblo desde hace muchos años y permaneciendo constantemente en el paraje durante los siete últimos, conozco exactamente todos sus recursos y elementos de desarrollo en el porvenir.

Dotado de un puerto natural sobre el Océano Atlántico que lo pone en comunicación directa con el extranjero, es ventajosísimo para la agrupación de los saladeros, con provecho para esta industria, para la ganadería y para la higiene, pues es muy fácil exportar todos los productos, como lo demuestra el hecho de haber entrado y salido durante mi permanencia, con carga o lastre, más de 20 buques de alto bordo sin el menor inconveniente, y sólo la mala intención de algunos capitanes de buques viejos asegurados, eligió alguna vez aquel punto desconocido en general para naufragar voluntariamente.

No es con los recursos de un particular que puede formarse un puerto seguro y cómodo, pero tengo la convicción, aunque incompetente profesionalmente, de que un estudio por personas idóneas, demostraría que no se requieren grandes costas para habilitar un puerto que sería de una inmensa importancia, por cuanto está llamada a ser el punto de salida natural y barato de los valiosos productos que forman la riqueza de aquella vasta extensión de la provincia. Este punto, llamado a tan gran desenvolvimiento, es ya hoy un pueblo, S. E.; hay en él un gran saladero cuyo costo primitivo fué de pesos 4.000.000 m. c. apróximadamente; hay un muelle de fierro que costó 30.000 duros; hay un molino de agua que puede elaborar la harina suficiente para las necesidades de la localidad; hay iglesia de piedra y cal con todo cuanto es requerido, que puede contener 400 personas, erigida recientemente en parroquia provisoria y está allí el sacerdote que debe regentarla; hay botica, panadería, herrería, zapatería y otros ramos industriales. Está listo también el colegio municipal y hay, además, más de 20 casas de piedra, madera y ranchos, ocupada por negocios de diversos géneros.

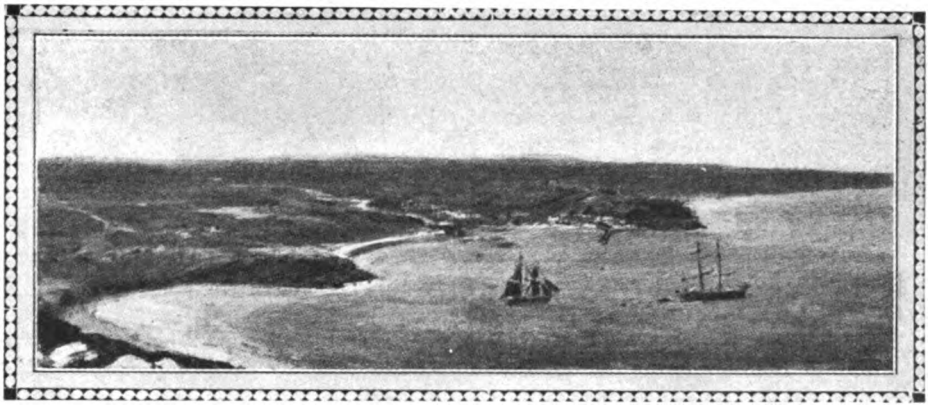
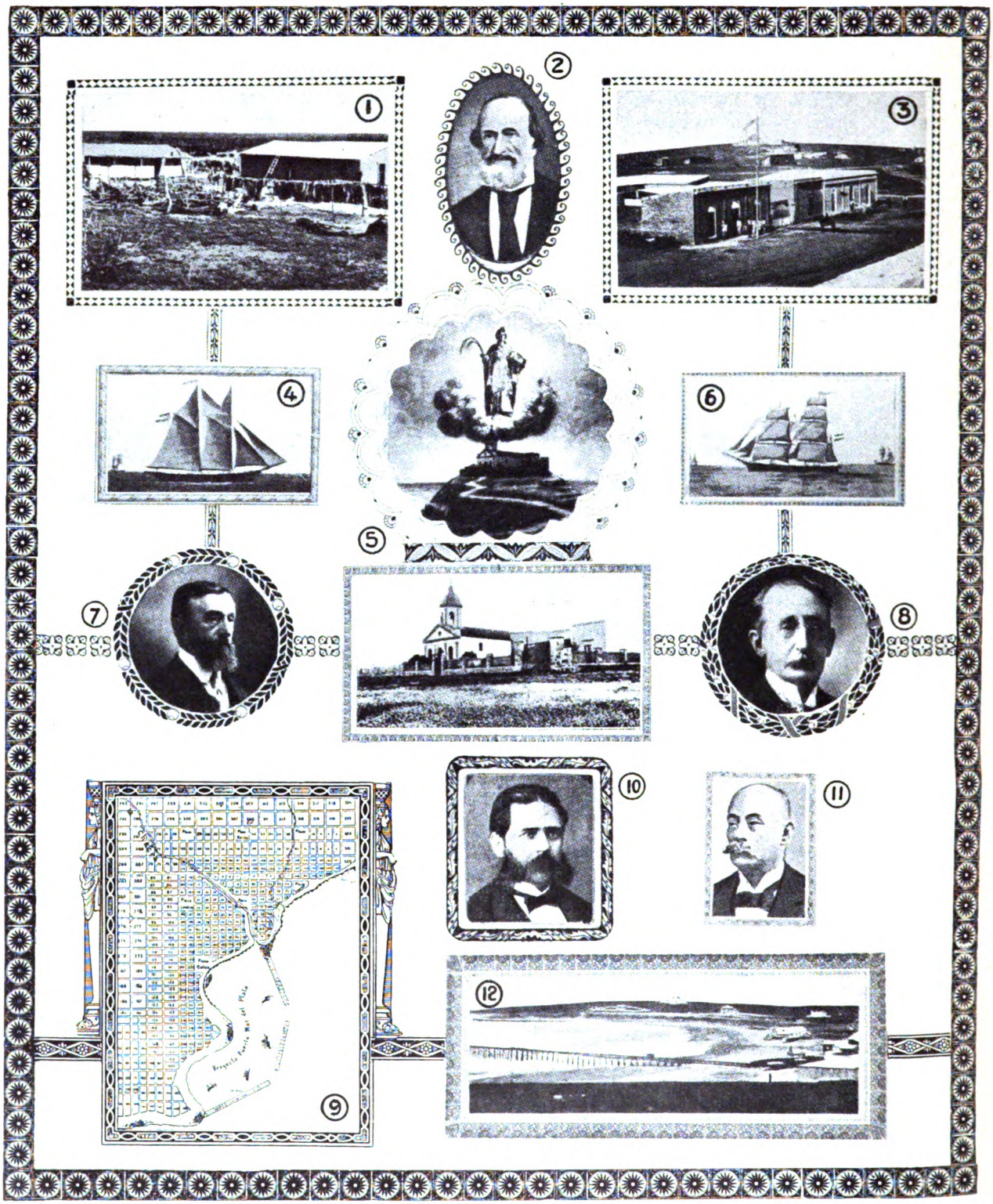


Foto Josué Quesada: «Mar del Plata, historia de su fundación» 1921.
Mar del Plata en el año 1873. En esta época existía un pueblo ya formado, con saladero, muelle de fierro, molino para elaborar la harina necesaria para las necesidades de la localidad, iglesia de piedra y cal (actual Santa Cecilia) con capacidad para 400 personas, botica, panadería, herrería, zapatería y otras ramas industriales, colegio municipal y 20 casas de piedra, madera y ranchos ocupados por negocios de diversos géneros.

La población que allí se forma está llamada a ser una de las más felices de la Provincia, tanto por su clima como por la feracidad de su suelo. Los ramos a explotar se presentan desde ya de una manera fácil y productiva. A corta distancia se halla el gran criadero de lobos marinos cuyo producto lo estimo en $ 500 moneda corriente por cabeza, siendo ésto una mina inagotable. Se encuentra allí la piedra granito, cal y piedra hidráulica en cantidad suficiente para llenar las necesidades de toda la provincia, y en cuanto a la fertilidad de su suelo, basta decir que con sólo una reja de arado el trigo cosechado ha dado un peso de nueve arrobas y varias libras por fanega. Los demás ramos de agricultura se producen con mejoría notable sobre otras localidades, con la circunstancia especial de no ser allí conocida la hormiga negra».

Después de larga tramitación, el Gobierno de Buenos Aires accedió a las legítimas aspiraciones del fundador de Mar del Plata por medio de un decreto que, suscrito por los señores Mariano Acosta

Digitized by Google



MAR DEL PLATA VIEJO

1. Vista del saladero que Don Pedro Luro adquirió en Mayo de 1877. - 2. Don Patricio Peralta Ramos, en la época que fundó Mar del Plata. - 3. Mar del Plata en 1876. - 4. El bergantín "Eduardo". - 5. Capilla de Santa Cecilia. - 6. El pailebote "Lobería Chica". - 7. Don Jacinto Peralta Ramos, hijo del fundador, que continuó la gran obra de su padre. - 8. Eduardo Peralta Ramos, hijo del fundador, quien contribuyó a la obra progresista de Don Patricio. - 9. Plano que acompañaba al escrito de Don Patricio Peralta Ramos solicitando el permiso para fundar un pueblo en terreno de su propiedad. 14 de Noviembre de 1873. - 10. El Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Don Mariano Acosta, que autorizó a Don Patricio para la fundación del pueblo de Mar del Plata, el 10 de Febrero de 1874. - 11. Don Juan Barreiro Bavio, hijo político de Don Patricio, que cooperó eficazmente al desarrollo de la nueva ciudad. - 12. La playa Bristol en 1890.

Digitized by Google

y A. Alcorta, lleva la fecha del 10 de Febrero del año 1874.

Así surgió Mar del Plata.

Desde aquel día, hasta el de su muerte (25 de Abril de 1887) una de las preocupaciones esenciales del señor Patricio Peralta Ramos, fué la formación del pueblo del que era alma y nervio.

Don PEDRO LURO, gran espíritu emprendedor echa los cimientos de un puerto y da impulsos al naciente balneario.

Don Patricio procedió a subdividir la propiedad en el ejido del pueblo, transfiriendo a su hijo Jacinto y a su hijo político, Juan Barreiro Bavio, la parte central de la futura ciudad. Estos dos caballeros iniciaron la venta de tierras a los pobladores ya radicados allí o que afluían de otras partes, los cuales adquirieron manzanas de 10.000 varas cuadradas al precio exigido de 200 pesos con largos plazos.

Don Patricio continuó todavía por dos años trabajando sin desfallecimientos ni treguas, por el desarrollo de la región cuya importancia se vió pronto aumentada por las grandes inundaciones producidas en todo el Sud de la Provincia convertida en un inmenso lago. En tales circunstancias los ganaderos de Tuyú, buscaron una salida marítima para sus productos y el conocido armador Don Lorenzo Mascarello, estableció en el año 1877 una línea de navegación entre Mar del Plata y Buenos Aires, lo que determinó la centralización de todo el movimiento del Sud de la Provincia en aquel puerto.

Mientras tanto había llegado el momento de reposo para Don Patricio que había creado el primer plantel de ésta hoy hermosa ciudad y que dió los mejores años de su vida a la realización de tan magna empresa coronada por el más brillante de los éxitos.

Tenía, sobre todo, un verdadero amor por el trabajo y en esa escuela educó a los suyos, enseñándoles a amar el suelo; cuéntase de él, que un día, anciano ya, reunió a sus vástagos en pleno campo abierto y levantando un puñado de tierra negra, rica en humos, les habló así: «Hijos míos, ésto es plata, si quieren ser felices no se deshagan de ella. Trabájenla y la pobreza jamás tendrá cabida en nuestros hogares».

Señor GUILLERMO MOORES
Representante del F. C. del Sud, que contribuyó eficazmente al progreso de Mar del Plata, secundando al Dr. Dardo Rocha en su gestión de prolongar la línea de Maipú al nuevo balneario.

———

Con el retiro de Don Patricio finaliza el primer período de la historia de Mar del Plata que corresponde al esfuerzo magno de un solo hombre, qué con la visión perfecta del futuro, movido por el influjo de una concepción genial se lanza a buscar, en la pampa abierta e inhospitalaria, un lugar que llegara en el porvenir a ser el asiento del núcleo urbano más opulento entre las ciudades nuevas de la República.

El segundo período de la fundación de Mar del Plata que constituye la parte constructiva llevada a cabo brillantemente por los hijos, Jacinto y Eduardo Peralta Ramos en compañía de Don Juan Barreiro, los que supieron corresponder a las esperanzas del fundador, empieza con la llegada a Mar del Plata del conocido ganadero Don Pedro Luro.

Rapidamente dióse cuenta este señor de la gran facilidad que prestaría al comercio del Sud de la provincia el fomento y desarrollo de la futura población y al poco tiempo los señores Peralta Ramos, Barreiro y Pedro Luro, animados todos por idéntico propósitos se unieron en una entidad para fomentar y propender a la obra iniciada por el fundador. (1)

El 14 de Mayo de 1877 adquirió el saladero y grasería del señor Barreiro y al mismo tiempo que dió gran impulso a la industria saladera, se hizo agricultor en gran escala y en Noviembre del mismo año compró, siempre del Sr. Barreiro, una legua y media de campo por la suma de 1.120.000 m|c.

La realización de estos negocios contribuyó, sin dejar lugar a dudas, al engrandecimiento de Mar del Plata. Da impulso prodigioso al naciente puerto e instala nuevas industrias perfeccionando las antiguas.

A su fuerza parece que brotaran, como por encanto, nuevas casas. Sus socios lo aplauden y lo alientan. El Sr. Jacinto Peralta Ramos cede terrenos a las sociedades italianas, españolas y nacionales que se organizan y para oficinas públicas de la Nación o provinciales. De pronto se alza una casa de baños; a ésta le siguen otras de mayores proporciones.

Se instalan hoteles y la gran ciudad del futuro comienza a bocetarse en mil manifestaciones probatorias de lo que pueden la voluntad y el trabajo.

La sociedad comercial mencionada fué disuelta en 1885 y desde entonces el porvenir de Mar del Plata quedó librado a la sola voluntad independiente de cada vecino y en especial, a la de los señores

———

(1) «El Diario», Edición extraordinaria 15 - 2 - 1908.

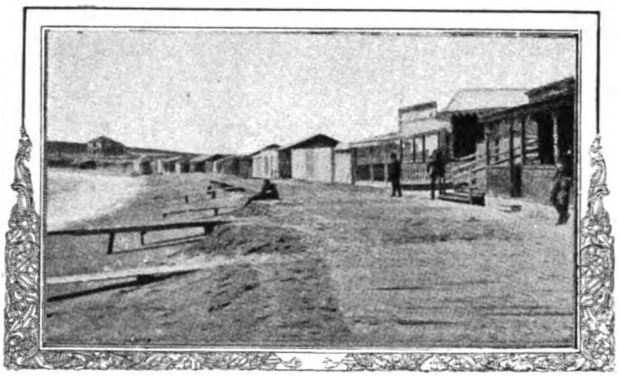
Digitized by Google

Jacinto y Eduardo Peralta Ramos, Pedro Luro y Juan Barreiro.

La acción de Don Pedro Luro en Mar del Plata se desarrolló por espacio de 8 años: desde el invierno de 1877, en que por primera vez llegó, hasta el año 1885, en que se retiró de toda actividad

Los incansables y laboriosos ciudadanos veían sin embargo sus esfuerzos malogrados por la dificultad de las comunicaciones.

Sólo la vía marítima permitía a la lejana ciudad mantener comunicaciones y éstas eran tardías y no exentas de peligros, sobre todo durante el invierno, debido a los frecuentes y severos temporales.



La primera rambla "Carlos Pellegrini". Año 1888. Fue destruida por la gran creciente de 1890.

El Gobernador de la provincia de Buenos Aires era en aquel tiempo el Dr. Dardo Rocha, hombre de gran actividad, honrado y laborioso. Además de fundar la ciudad de La Plata quiso llevar su acción fecunda y civilizadora hasta los últimos límites de la Provincia. En una de sus múltiples giras por esta, el Dr. Rocha llegó un día a Mar del Plata y quedó sorprendido ante los adelantos de la pequeña ciudad. Recorrió detenidamente los alrededores y especialmente el puerto y luego expuso sus vistas sobre el magnífico porvenir de la localidad.

Declaró que, después de su vuelta a La Plata, su primer acto sería mandar se llevaran a efecto los estudios para dotar a Mar del Plata de telégrafo, instalar una sucursal del Banco de la Provincia y otra del Banco de la Nación.

Prometió, además, que llamaría a su despacho al representante del Ferrocarril del Sud, señor Guillermo H. Moores, y trataría de convencerlo de la urgente necesidad de prolongar la línea de Maipú a Mar del Plata.

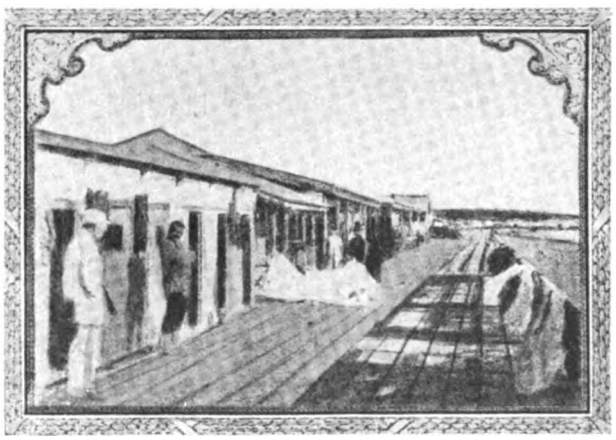
La Empresa del F. C. del Sud se comprometió a practicar los estudios antes del 30 de Junio de 1884 y a entregar al servicio público el ramal de Maipú a Mar del Plata antes de finalizar el año 1886.

En seguida el P. E. mandó a la legislatura el mensaje siguiente:

«El P. E. tiene el honor de dirigirse a V. H. ad«juntando la propuesta que le ha sido presentada «por la Compañía del F. C. del Sud para construír «dos ramales que, partiendo uno de la estación «Maipú o Ayacucho, a elección del P. E. llegue «a Mar del Plata, y otro desde Juárez hasta el «pueblo que debe formarse en el nacimiento de los «3 Arroyos».

«El P. E. se congratu«la de poder presentaros «después de diversas con«ferencias con los repre«sentantes de la Empresa «del F. C. del Sud, una «propuesta más, de nue«vos FF. CC. que, sin «erogación alguna para «el Erario Público vie«nen a propender, de «una manera tan deci«siva, al desarrollo de «nuestro progreso, y al «mismo tiempo cumple «un deber recomendan«do a V. H. la Empresa del F. C. del Sud, por «el noble celo que demuestra y que la hacen «siempre digna de consideración para los Po«deres Públicos de la Provincia».

«Por las razones expuestas, el Poder Ejecutivo «se ocupará en sesiones extraordinarias del pro«yecto de Ley formulado de acuerdo con la pro«puesta referida».



La segunda rambla de Mar del Plata antes del incendio de 1905.

La prolongación de Maipú a Mar del Plata con un largo total de 129 kilómetros fué abierto para el servicio público el día 26 de Septiembre de 1886.

Las estaciones intermediarias fueron denominadas como sigue:

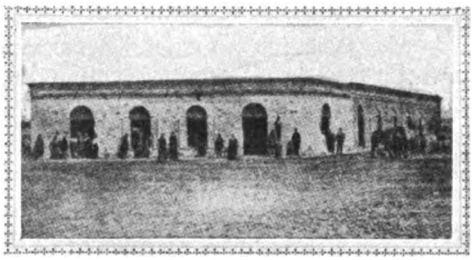
Coronel Dorrego (hoy **Las Armas**) Kilóm. 298; **Pirán,** Kilóm. 318; **Arbolito** (hoy **Vidal**) Kilóm. 338; **Vivoratá,** Kilóm. 362 y **Camet,** Kilóm. 388.

«La llegada del F. C. del Sud fué uno de los más poderosos factores de la grandeza actual de Mar del Plata. Antes que sus potentes locomotoras llegaran al balneario, éste era casi totalmente desconocido. Separábalo de Buenos Aires y los grandes centros de la República, una distancia inmensa difícil de salvar sino a costa de grandes sacrificios y molestias. La aldea primitiva, el balneario incipiente, todo habría permanecido estancado muchos

Digitized by Google

años si el ferrocarril no hubiera eliminado las distancias, ahorrando incomodidades en los viajes y fomentando paciente y tesoneramente el desarrollo comercial de Mar del Plata».

«Refieren los que presenciaron la llegada del primer tren que el júbilo de la población no reconoció límites ante esa hermosa realidad. Durante varios días realizáronse festejos públicos y aplaudióse en todos los tonos el esfuerzo que acababa de realizar la empresa del F. C. del Sud al extender sus líneas a través de una campaña desierta e improductiva a la sazón, para contribuir al desarrollo del modesto pueblo con trazas de balneario que muy poco antes había fundado don Patricio Peralta Ramos.



«Foto El Diario».

Casa de huéspedes, levantada en el año 1863 por Don Patricio Peralta Ramos y que fué base del actual Grand Hotel.

«Al año siguiente, la empresa del F. C. del Sud empezó a correr coches dormitorios y acortó cada vez más las horas de viaje, poniendo sus mejores elementos al servicio de esa línea, estimulando el movimiento de veraneantes, pues allí se cumplió la conocida ley que impera en todas partes y que hace inútil todo cuanto se haga para encauzar las corrientes humanas hacia determinados sitios, si no se le brindan cómodos y seguros medios de comunicación.

Dr. JOSÉ LURO
digno continuador de la obra de su padre y fundador del Hotel Bristol, que por sus condiciones atrajera a las personas pudientes de la capital.

«Con ello queremos decir que Mar del Plata, sin el ferrocarril del Sud, seguiría siendo un punto obscuro de nuestras costas marítimas, como también que, si el ferrocarril no llega en el momento oportuno, el progreso de la gran ciudad estaría aun bastante retardado. (1)

Hasta el año 1888 no había en Mar del Plata hoteles propiamente dicho. Existían varias fondas y pequeñas casas de pensión, pero instaladas sin confort alguno. Entre ellas debe mencionarse el pequeño hotel denominado «La casa amueblada» que fué levantado por Don Patricio pasando luego a poder de Don Pedro Luro después de la compra que hizo éste de la mitad del pueblo. El señor Luro sentó sus reales allí. Ensanchó la casa y al dejar a Mar del Plata, en 1885, dejó firmes los cimientos de un moderno hotel. Pero el señor Luro, antes de retirarse, hizo una profecía. «Aseguro, — dijo — que ésta que hoy es sólo una modesta casa de huéspedes será con el tiempo un gran hotel donde los viajeros llegarán a centenares».

General JUAN MARTIN DE PUEYRREDÓN.
1811 - 1850

Y su profecía se cumplió.

La fama de Mar del Plata como magnífica playa para veranear comenzó a trascender. El Dr. José Luro, espíritu cultivado y movedizo, dió forma a la idea que flotaba en el ambiente y gestó la creación de la sociedad «Bristol Hotel», que fué inaugurado con una fiesta regia el 8 de Enero de 1888.

Mar del Plata, esa genial creación de Patricio Peralta Ramos, de Pedro Luro y de sus continuadores, quedaba, desde ese día, consagrada como gran balneario argentino.

No contento con la iniciativa del hotel Bristol, el Dr. José Luro, queriendo igualar a Mar del Plata con los grandes balnearios europeos, consiguió que los hermanos Lasalle fundaran el Casino Bristol.

La primera manifestación de edificación religiosa concretóse en lo que fué la iglesia de Santa Cecilia, hoy oratorio de un colegio de «Nuestra Señora del Huerto». Se halla situada en el promontorio norte de la ciudad, y casi a la pendiente rápida del Atlántico, que domina en una extensión inmensa. Fué construída en 1873, apenas llegó a estos lugares Don Patricio Peralta Ramos.

A la capilla citada, Don Patricio le dió el nombre de Santa Cecilia en buena memoria de Doña Cecilia Robles, su esposa, que falleció en el año 1861. (2)

---

(1) «Cien Ciudades Argentinas». Febrero de 1927

(2) En la fiesta celebrando el centenario del nacimiento del fundador de Mar del Plata, Don Patricio Peralta Ramos, la señorita María Celina Tetamanti, pronunció un hermoso discurso del cual citamos unos párrafos.

. . . . . .

«Un día, la muerte le arrebataba la compañera de sus alegrias y de sus lágrimas. Y como el cariño, cuando es hijo de un amor que baja del cielo, nunca muere, él perpetúa ese amor y esa fidelidad, consagrando a Santa Cecilia un templo, para que cada vez que sus hijos orasen bajo su bóveda, recordasen a la madre que los había cobijado, y en cuyo regazo aprendieron a bendecir a Dios».

«Pero también él les dijo un día... adiós... iba a reunirse con su esposa en el cielo; pero en cambio legaba a sus hijos, uno de esos patrimonios que valen más que el oro, más que todos los aplausos, más que todos los honores».

«Les dejó su corazón para que les sirviera de modelo y les dió un nombre que ellos no han manchado jamás y que lo hicieron acreedor a todos los respetos y a todos los cariños.»

Digitized by Google

Hasta el año 1879, Mar del Plata, había pertenecido a la jurisdicción del partido de Balcarce, pero en dicho año se formó un nuevo partido denominado General Pueyrredón, (1) con una superficie de 2.656 kilómetros cuadrados, cuya cabecera pasó a ser el pueblo de Mar del Plata. Por Ley de 25 de Setiembre de 1891, se creó el partido inmediato de General Alvarado, con una superficie de 1.203 kilómetros cuadrados, los cuales fueron sacados totalmente del partido de General Pueyrredón, que de este modo quedó reducido a 1.453 kilómetros cuadrados.

(1) Como homenaje al prócer Don Juan Martín de Pueyrredón, héroe prestigioso de la Reconquista y precursor de la Revolución de Mayo.

Su actuación como miembro del Triunvirato en 1812 y su tacto y habilidad con el Congreso le valió para asumir el mando como Director Supremo de las Provincias Unidas de Sud América (1816 - 1819).

Su labor sumamente fecunda culminó en la creación de la Universidad de Buenos Aires.

Dice el Dr. Vicente Fidel López:

«Pueyrredón fué uno de nuestros patriotas más digno de respeto y de veneración para las generaciones argentinas, cuya causa sirvió con celo, con un talento y con una energía que lo hacen el primer hombre de Estado en la Historia de nuestro país».

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XV

●

CONSTRUCCION DE RAMALES INDUSTRIALES

●

SUMARIO:

Progreso de la industria minera. — Ramales solicitados. — Ramales a Sierra Chica y Sierras Bayas. — La Empresa adquiere el ramal de Tandil a la Piedra Movediza. — El puerto del Riachuelo. — Reseña histórica. — La obra admirable del Ingeniero Luis A. Huergo. — El puerto del Riachuelo declarado abierto para la navegación de ultramar. — Entrada del primer paquete regular de pasajeros. — La Empresa del F. C. del Sud solicita autorización para construir un muelle en la ribera Sud del Riachuelo. — Algunos artículos del contrato. — Ramal de Kilómetro 5 a la ribera Sud del Riachuelo solicitado por el F. C. del Sud. — Protesta del F. C. de la Ensenada. — Quejas contra el proceder de la Empresa del F. C. del Sud. — Resolución del P. E. no haciendo lugar a las pretensiones del F. C. de la Ensenada. — El ramal queda terminado en Julio de 1888. — Concesión Dávila y Cía. para una línea de Olavarría a San Jacinto. — Es adquirida por la Empresa del F. C. del Sud. — Concesión Bustamante y Cía.

● ●

«La industria de la piedra y la explotación intensa de los numerosos cerros de piedra granito empezaron en 1883 pues en esta época se inició la pavimentación de las calles en la Capital Federal. También varias municipalidades de la provincia empezaron a pavimentar sus calles con piedra bruta».

De «Reseñas Históricas».

● ●

LA llegada del F. C. del Sud al Tandil, dió impulso a la industria minera de la Provincia de Buenos Aires y un sin número de concesiones para líneas férreas con ramales al Tandil fueron solicitadas.

El 10 de Diciembre de 1885 los señores S. V. Hansen y Cía. se ofrecieron para construir un Ferrocarril minero desde La Plata a las sierras del Tandil.

El P. E. en su informe de aprobación, dice entre otras cosas:

«Que siendo nueva en la Provincia la industria minera explotada en vasta escala, sería de sana práctica económica utilizar para las exigencias públicas la piedra que se extraiga de las sierras del Tandil, mucho más estando demostrado que sería menos dispendioso para el Fisco y los particulares, el medio propuesto que aquellos empleados hasta hoy.

Que uno de los grandes deberes, que entraña el ejercicio del Poder, es proteger, en beneficio de los intereses generales toda empresa de carácter permanente que esté llamada a fomentar la riqueza pública, y especialmente a los que pueden reputarse como complemento de la red de Ferrocarriles que se trata de concluir definitivamente».

Poco después, el señor Alfredo Casten solicitó y obtuvo la concesión para una línea de tranvías a vapor desde La Plata hasta la sierra de la Tinta (Tandil), pasando por Rauch.

Ninguna de las dos líneas fueron construídas, siendo imposible para los concesionarios reunir los fondos necesarios.

El 24 de Enero de 1885, el Director General del Ferrocarril de la Provincia, señor Mauricio Mayer, solicitó del F. C. del Sud, los antecedentes referentes a la construcciin de un ramal desde Hinojo a Sierra Chica y Sierras Bayas, a fin de obtener una resolución al respecto, *«por cuanto esta Administración deberá proceder a la construcción del ramal, si el Ferrocarril del Sud no lo ejecuta».*

La Empresa contestó que ya había solicitado autorización para construir un ramal a Sierra Chica pero sin haber tenido la aprobación necesaria.

El 7 de Marzo de 1885 fueron aprobados los planos para el ramal a Sierra Chica y el 20 del

Digitized by Google

mismo mes los correspondientes al ramal a Sierras Bayas.

Antes de construir estos dos ramales era necesario llegar a un acuerdo referente a la cuestión de tarifas, tanto para carga como para pasajeros.

La Empresa sostenía que a pesar de pertenecer estos dos ramales a la misma empresa, debían ser considerados para los fines de explotación como independientes de la línea matriz, pues no podría esperarse que empresa alguna estableciera línea como éstas, que dependen exclusivamente del tráfico de piedra, sin cargar un precio que daría a lo menos para los gastos de explotación. Tampoco podría la Empresa admitir que fuese su obligación transportar ni en estos dos ramales ni en su línea principal la piedra para el Gobierno o Municipalidades por el 50 % del precio tarifa.

La Empresa iba a construir esas líneas como un acto de deferencia a los deseos del Gobierno Provincial y no para lucrar con ellas y no podría esperarse que la Empresa invirtiese 50.000 £ para verse obligada a correr trenes diarios para la comodidad de dos o tres personas, o que transportase la carga que viniese por estos ramales de acuerdo a los precios ordinarios de la vía principal.

Exigir ésto sería imponer antes de establecer las vías, una pérdida del interés sobre el capital empleado, y una pérdida en la explotación, pues los gastos no serían cubiertos por las entradas.

Como eran sumamente atendibles las razones expuestas por la Empresa respecto a las dificultades que tendría que vencer para que dichas líneas pudieran reembolsar los gastos de explotación, el P. E. aprobó con fecha 27 de Abril de 1886 las tarifas propuestas por la Empresa del Ferrocarril del Sud.

Los dos ramales a «Sierra Chica» (10 kilómetros) y a «Sierras Bayas» (5,5 kilómetros) fueron librados al servicio público el 16 de Julio de 1887.

El 29 de Diciembre de 1886, la Sociedad «Abelardo Maderni y Cía.», solicitó y obtuvo del P. E. autorización para construir un ramal férreo que arrancando de la línea del F. C. del Sud en la estación Tandil alcanzara hasta las canteras situadas en las Sierras de la Piedra Movediza y para prolongarlo de este punto hasta el Cerro de los Leones.

La línea fué construida y explotada por dicha Sociedad hasta el 26 de Noviembre de 1887, fecha en que fué ofrecida en venta al F. C. del Sud por el precio de $ 160.000 m/n.

Por decreto del 27 de Abril de 1888 el P. E. aprobó la transferencia, y el ramal a los Leones, con un largo de 6,5 kilómetros fué incorporado desde esta fecha a la red del Ferrocarril del Sud.

EL PUERTO DEL RIACHUELO

En el Mensaje del Presidente de la República General Julio A. Roca al inaugurar las sesiones del Congreso Argentino en Mayo de 1881 se expresa lo siguiente:

«En materia de puertos, faros y balizas, nada tenemos, nada absolutamente desde el alto Paraná y el alto Uruguay hasta los confines de la Patagonia.

La satisfacción de estas necesidades, para facilitar nuestro trato y comercio con las demás naciones de la tierra y dar mayores desenvolvimientos a la riqueza pública y privada, me ha preocupado seriamente desde el momento de hacerme cargo del gobierno».

BUENOS AIRES
"La Maestranza", actual Vuelta de Rocha. - Año 1830.

«Felizmente la canalización del Riachuelo de la Boca, que actualmente se ejecuta con buen resultado, bajo la dirección del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, auxiliado por el de la Nación, parece que va a resolver esta cuestión sobre la misma Capital y como el Honorable Congreso lo previó».

En la obra «El puerto de Buenos Aires» preparada para el Congreso Internacional de Ingeniería en San Louis (Estados Unidos) por el Ingeniero argentino Don Luis A. Huergo se encuentran datos interesantísimos sobre la construcción de un puerto en el Riachuelo.

En una conferencia pronunciada el 5 de Marzo

Digitized by Google

de 1873, el autor del libro arriba mencionado demostró las ventajas indiscutibles de que las obras del puerto se empezaran por el Riachuelo.

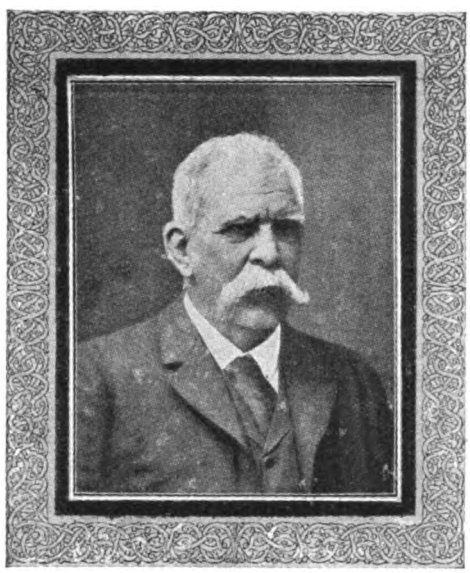
Del total de la exportación del puerto de Buenos Aires de 397.722 toneladas en 1869 habían sido cargadas en el Riachuelo 226.118 toneladas. En cuanto a las mercaderías importadas, (carbón, madera, hierro y sal) eran todas descargadas en el Riachuelo.

En 18 de Octubre de 1875, la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires sancionó la ley destinando la suma de 500.000 pesos fuertes para la canalización del Riachuelo, debiendo las obras comprender la apertura de nuevas desembocaduras, profundización, ensanche y construcción de muelles.

En el Mensaje del 1°. de Mayo de 1878 el Gobierno manifestó a la Legislatura que las obras ya realizadas en el Riachuelo habían ofrecido tales facilidades a la navegación y demostrado tal promesa de solucionar el problema de la construcción de un puerto, que la Legislatura debía continuar prestándoles todo su apoyo y acordar las sumas que ellas requirieran.

La Legislatura votó, por ley de 13 de Mayo de 1878, la suma de 140.000 pesos oro para la continuación de los trabajos.

En Julio 15 de 1878, la Cámara Sindical de la Bolsa de Comercio presentó al Ingeniero Huergo una nota de felicitación por la entrada al Riachuelo del Bergantín Goleta «Conde de Cavour», expresándole sus mejores deseos de buen éxito en los trabajos y reconociendo su dedicación y esfuerzos tendientes a dotar de un puerto cómodo y económico a la ciudad.



Don LUIS A. HUERGO

eminente ingeniero argentino que ocupó las posiciones oficiales, científicas, técnicas, profesionales, industriales y comerciales más encumbradas, y en todas dejó la huella decisiva de su paso, desde el ministerio de obras públicas de la Provincia de Buenos Aires hasta la presidencia del Congreso científico del Centenario.

En Octubre 16 de 1878, el Congreso votó la suma de 500.000 pesos oro, que fué entregada a la Comisión de las obras del Riachuelo, dos años después, en Diciembre de 1880.

Habiendo entrado al Riachuelo varios buques de ultramar de los que fondeaban en Balizas Exteriores, y habiendo fletado directamente para el mismo puerto varios bergantines y barcas procedentes de Inglaterra y Estados Unidos, el Gobierno Nacional por decreto de 21 de Noviembre de 1878 declaró abierto el puerto del Riachuelo para la navegación de buques de ultramar, y autorizó al Gobierno de la Provincia para percibir un moderado derecho de puerto y muelle sobre el tonelaje de registro de los buques.

Así, en el término de dos años y con un desembolso de menos de 400.000 pesos oro se obtuvo un puerto de abrigo en Buenos Aires para buques de ultramar.

Por ley de 4 de Febrero de 1879, la Legislatura autorizó al P. E. para emplear 1.140.000 pesos oro en la prosecución de las obras debiendo llevarse la profundidad del canal de entrada a 21 pies en aguas bajas ordinarias.

En el Mensaje del 1°. de Mayo de 1880 el Gobierno de la Provincia manifestaba a la Legislatura: «Las obras del Riachuelo han sido sobradamente discutidas: en 1879 han entrado 195 buques de ultramar con 50.090 toneladas de registro. Los derechos de puerto que se estimaron para ese año en 40.000 pesos, han producido 70.776 pesos que representan más de 10 por ciento sobre el capital empleado.

En Enero de 1883, la Bolsa de Comercio resolvió obsequiar al Ingeniero Luis Huergo con una medalla de oro, costeada por suscripción popular, la que le fué entregada en Julio 30 del mismo año. El vecindario de la Boca del Riachuelo le ofrendó también otra medalla de oro, siendo ambas conmemorativas de la entrada al referido puerto del primer paquete regular de línea de pasajeros (vapor «Italia»), el 25 de Enero de 1883.

Para complementar las obras del Riachuelo que se estaba ejecutando por cuenta de la Nación, la empresa del F. C. del Sud solicitó en Agosto de 1885 autorización para construir 500 metros de muelle en la ribera Sud del Riachuelo.

El convenio correspondiente entre Don Antonio C. Cambaceres en representación de la Comisión Administradora de las Obras del Riachuelo y Don John Coghlan en representación de la Compañía del F. C. del Sud de Buenos Aires fué firmado el 31 de Octubre de 1885. Dice el artículo 2°.:

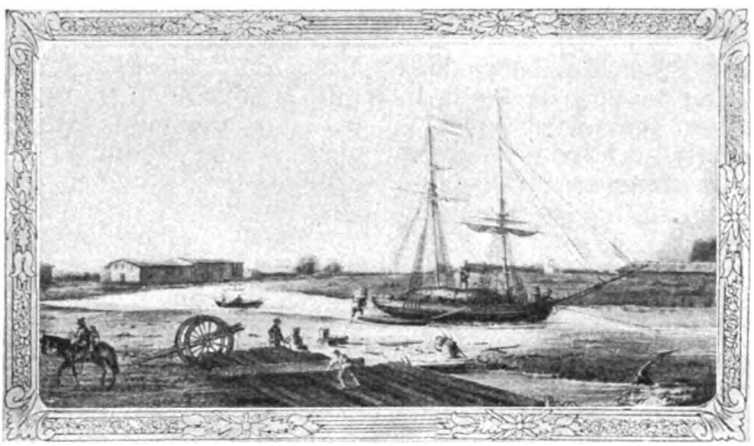
Los 500 metros de muelle serán construidos por cuenta de la Compañía del Ferrocarril del Sud bajo su propia dirección y bajo la inspección de la Comisión Administradora de las Obras del Riachuelo, teniendo por punto de arranque al arroyo del Chimango y extendiéndose hacia la vuelta de Rocha.

En el artículo 6°. se manifiesta: La Compañía

Digitized by Google

no podrá percibir derecho alguno del muelle, el que será de propiedad del Estado y sujeto a los mismos derechos y reglamentos del mismo.

En el art. 10º. se establece lo siguiente: La Compañía del F. C. del Sud gozará de los derechos y uso de ribera, que le acuerda este convenio, por el término de 40 años contados desde la fecha de su aprobación, vencido el cual el P. E. podrá o no renovarlo y en el último caso la Compañía retirará sus vías, pescantes y demás obras existentes sobre la ribera con excepción del afirmado de la misma, que en el buen estado que debe conservarlo, quedará para el servicio público.



El puerto de los Tachos (hoy Vuelta de Rocha) en el año 1852. A la izquierda se nota la primitiva Barraca Peña.

El contrato fué aprobado por el P. E. el 4 de Diciembre de 1885.

Los planos para la construcción del Muelle fueron aprobados por Decreto del 15 de Julio de 1886.

El muelle con un largo total de 491,44 metros fué terminado el 13 de Abril de 1888, pero recién por decreto de Diciembre 13 del mismo año se autorizó la habilitación del mismo para las operaciones de carga y descarga de mercaderías.

El 2 de Setiembre de 1884 el Ferrocarril del Sud solicitó autorización para construir un ramal de doble vía desde la línea principal (kilómetro 5) hasta terminar en la Ribera Sud del Riachuelo de Barracas y próximo al arroyo conocido por el «Chimango» en cuyos terrenos de dimensiones espaciosas se propuso ubicar la estación de la Boca (hoy Ribera Sud).

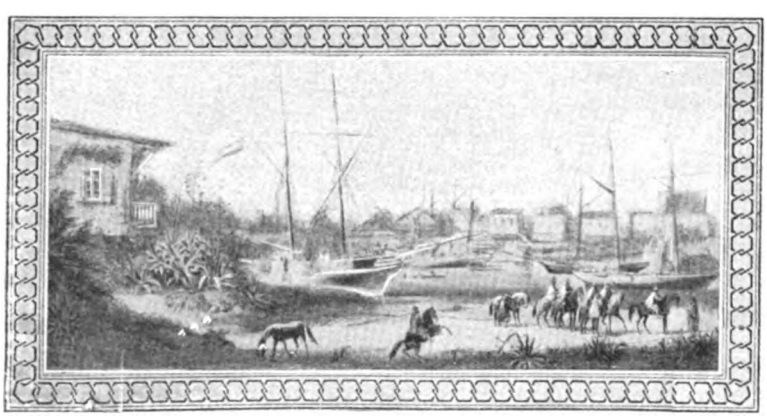
Esta solicitud tuvo como consecuencia un serio incidente promovido por el F. C. de la Ensenada alegando mejor derecho para construir el ramal.

En Julio de 1885 los señores Daniel C. Gowland y Arturo E. Shaw, en representación del F. C. de Buenos Aires, Boca y Puerto de la Ensenada protestaron ante las autoridades en los siguientes términos:

«Que desde hace casi un año a esta parte venimos sosteniendo una lucha con el Ferrocarril del Sud, por cuestiones que versan sobre la extensión proyectada por esta última en la parte Sud del Riachuelo, la que vendrá a cruzar nuestra línea con perjuicio del comercio en general y nuestros intereses en particular, y con el objeto de poner en conocimiento de V. E. los antecedentes del caso, nos permitimos exponer lo siguiente:

Actualmente casi todos los materiales y frutos que se cargan y descargan en la margen Norte del Riachuelo, vienen de o van a la campaña, (según sea el caso), y es de suponer que esto irá aumentando a la par del desarrollo interno de las industrias existentes en la Provincia.

Actualmente todos los principales comerciantes tienen sus establecimientos en la orilla Norte, y puede decirse que el comercio de la banda Sud tiene aún que formarse.



La Boca del Riachuelo. - Año 1865.

Con motivo de haber el Ferrocarril del Sud presentado una solicitud al P. E. de la Nación sobre este asunto, el señor Ministro del Interior convocó a los representantes de las diferentes compañías de Ferrocarriles a una reunión en el despacho del señor Director de los Ferrocarriles Nacionales.

El Ferrocarril del Sud, en el acuerdo que celebró, sostuvo y aún sostiene, que el hecho de permitirles la construcción de un ramal en la banda Sud del Riachuelo «sería un beneficio para el comercio en general», y por los mismos argumentos que el Gerente de esa vía usó, nosotros venimos a sostener lo contrario, es decir, dado el caso que no se obligue a ambas Empresas a que cobren iguales tarifas

Digitized by Google

en una y otra banda, para las cargas con destino a los pueblos de la campaña, a lo que se opone el Ferrocarril del Sud por querer, según nuestro concepto, gozar del monopolio del comercio del Riachuelo, con perjuicio de los comerciantes en la banda Norte y del Ferrocarril que durante veinte años lo ha fomentado.

Calle Pedro Mendoza. - Año 1870.

Si se permite la extensión del Ferrocarril del Sud en la orilla Sud del Riachuelo, fácil es comprender que, tratándose de una gran parte de la Provincia servida por éste, obligará al comercio a hacer uso, únicamente de la banda Sud, siendo esto fácil hacerse por medio de tarifas diferenciales y rechazando nuestros vagones en el empalme de esa línea con la nuestra, siendo evidente que no haría cuenta a ningún comerciante hacer trasbordar las cargas de los vagones de una Empresa a los de la otra.

Desde el 1°. de Mayo ppdo. la Empresa del Ferrocarril del Sud rechaza nuestros coches de pasajeros, de cuya fecha no han querido mandar los de esa Empresa a Central (como lo han hecho desde hace diez años a esta parte) obligando así a los pasajeros, a la incomodidad de trasbordar en el empalme, como es público y notorio.

Una escena típica en las costas de Buenos Aires.

Por consiguiente, no sería extraño que mañana hagan otro tanto con las cargas y encomiendas, lo que daría por resultado la clausura de la Banda Norte para toda la parte Sud de la Provincia que recorre dicho Ferrcarril.

Nuestra intención no es protestar contra el hecho de permitir al Ferrocarril del Sud que venga a la orilla Sud del Riachuelo, siempre que esto se realice bajo reglas y condiciones equitativas y forzosas, como no dudo se efectuaría si éstas fueran dictadas por las autoridades del país; pero sí, protestamos contra dicho permiso, si éste no se concede bajo un contrato formal, análogo al que celebramos con el Gobierno de la Provincia, tratándose de los ferrocarriles de la misma que se hallan en idéntica condición respecto a la parte Oeste y Norte de la Provincia, como se halla el otro ferrocarril con la parte Sud de la misma.

Por otra parte, sostuvo el Gerente del Ferrocarril del Sud que la extensión proyectada por esa Empresa, (es decir, el monopolio de la banda Sud) sería favorable al comercio, y que ésta es una razón poderosa para permitirlo, pues traería una rebaja de precios, según él; más desde entonces, tenemos un ejemplo palpable de la manera que proponen fomentar el comercio, a saber: aumento de sus tarifas hasta un 33 %, mientras que el Ferro carril de la Ensenada no ha aumentado ninguna de las suyas.

Si el Ferrocarril del Sud hubiese aumentado sus tarifas un 10 o 15%, manteniéndolas *firmes* en esa condición, el perjuicio hubiera sido insignificante en la explotación de productos; pero estableciendo una tarifa *fluctuante*, variándola semanalmente, ningún productor puede calcular anticipadamente el resultado de una operación de crédito y en consecuencia se hace casi imposible celebrar un contrato con un término prudencial; por consiguiente, es de suponer que en resumen, los que mejor han servido al público, hemos sido nosotros.

Al apuntar estas observaciones que no dudamos merecerán la consideración de Vuestra Excelencia por ser basadas en razones justas y en la lógica de los hechos, repetimos que protestamos nuevamente contra el atentado del Ferrocarril del Sud en su pretensión de monopolizar el comercio del Riachuelo bajo el pretexto de fomentarlo y contra la intención de dicho ferrocarril de construir una

Digitized by Google

vía en la banda Sud del Riachuelo, sin entrar previamente en un arreglo análogo al contrato celebrado entre el Superior Gobierno y el Ferrocarril que representamos, cuyo contrato es un precedente digno de tomarse en consideración.

En virtud de lo expuesto, rogamos a V. E. se sirva proveer de conformidad, por ser justicia.»

El representante del F. C. del Sud, señor Guillermo Moores, contestó en forma brillante el escrito presentado por el F. C. de la Boca y Ensenada.

Reproducimos algunos párrafos de interés:

«Que con la mayor sorpresa, — dice el escrito — me he impuesto del contenido del petitorio referido, *porque ignoraba por completo que hacía un año que la Empresa de la Ensenada sostenía una lucha con mi representada*, pues el escrito que contesto es el primer aviso que tengo, de cuestión alguna, y creo, con algunas breves observaciones, probar a V. E. que no hay entre las dos Empresas cuestión y, *menos, lucha posible.*

Antiguo local del "Rowing Club" en el Riachuelo. Año 1880.

El primer inconveniente a que se refiere la Empresa de la Ensenada, es que le cruzamos la vía, etc. Parece ignorar el señor Gerente, que el caso está previsto en la Ley General de FF. CC. el cual establece el derecho que asiste a las Empresas; de manera que *aquí no puede haber lucha*».

Referente a la reunión de los ferrocarriles convocada por el Ministro del Interior me permito con este motivo esta rectificación. No fué sobre los muelles, y fueron convocados a solicitud de la Empresa de la Ensenada.

Además pretende el F. C. de la Ensenada, sin acordarse que pueden existir otros derechos, que V. E. decrete el monopolio del Riachuelo a favor del mismo y de los comerciantes de la banda Norte, gravando los intereses generales de toda la Provincia para beneficiar especialmente a dicha Empresa. ¿Y cuál ha sido el resultado de esta pretensión? No lo dice el Gerente del F. C. a la Ensenada, pero lo diré yo. El resultado ha sido que el Excmo Gobierno Nacional ha concedido, al F. C. del Sud los muelles que solicitaba, *sin tomar para nada en consideración* los argumentos del F. C. de la Ensenada».

De la acusación referente a los coches que según la manifestación de los representantes del F. C. a la Ensenada habían sido rechazados, el Sr. Moores, decía: «Esto, Excmo. Señor, no es cierto; la empresa del F.C. del Sud, en ningún caso ha rechazado ni carruajes ni vagones del F. C. de la Ensenada, con excepción de los que no hayan estado en las condiciones requeridas para garantir la seguridad de los trenes de pasajeros».

«Lo que hay de cierto es que el F. C. del Sud dejó de mandar sus coches a la línea de la Ensenada consultando el mejor servicio de la suya propia; a más, lo cobrado a los pasajeros no le producía al F. C. de la Ensenada lo suficiente para pagar al del Sud el alquiler de sus coches, ni daba tampoco a este último lo suficiente para pagar al primero el costo de tracción de sus vehículos: Ambos perdían».

«Esto produjo la mejora del servicio del F. C. del Sud, y la mayor regularidad en él, evitando así los incesantes inconvenientes que surgían del empalme: esto también es público y notorio».

«He examinado, con toda la detención que merece el contrato celebrado por la Empresa de la Ensenada, con fecha 20 de Mayo de 1863 y en ninguna parte encuentro que estipule: *que serán privadas otras Empresas de traer sus líneas al Riachuelo*».

«El artículo 6°. le dá el preferente derecho de extender su línea hasta los puntos o lugares convenientes y el artículo 8°. le dá ciertas garantías que ya han caducado. Cómo entonces, Excmo. Señor, puede el F. C. de la Ensenada pretender, por artículos de esta naturaleza contenidos en un contrato de fecha *20 de Mayo de 1863*, oponerse a que haga el F. C. del Sud el ramal, cuya aprobación solicita de V. E. puesto que el contrato del F. C. del Sud es de fecha 11 de Junio de 1862, estipulándose en el artículo 15 del mismo lo siguiente:

«La Empresa tendrá en todo tiempo el derecho de construir ramales a dicho camino en cualquier «dirección u otras obras adicionales a las originariamente estipuladas, que juzgue conveniente a «los intereses del mismo; pero sin obligación de «garantía alguna de interés sobre su costo por parte «del Gobierno».

«Creo, Excmo. Señor, que la simple lectura de «este artículo *pone término a toda discusión* entre «las dos Empresas».

«La anterioridad de nuestro contrato y *lo explícito que es este artículo* quita a la Empresa de la Ensenada, hasta el pretexto de protestar contra el ramal que proyectamos, con arreglo a las condiciones establecidas en el mismo, es decir, sin obligación de garantía alguna».

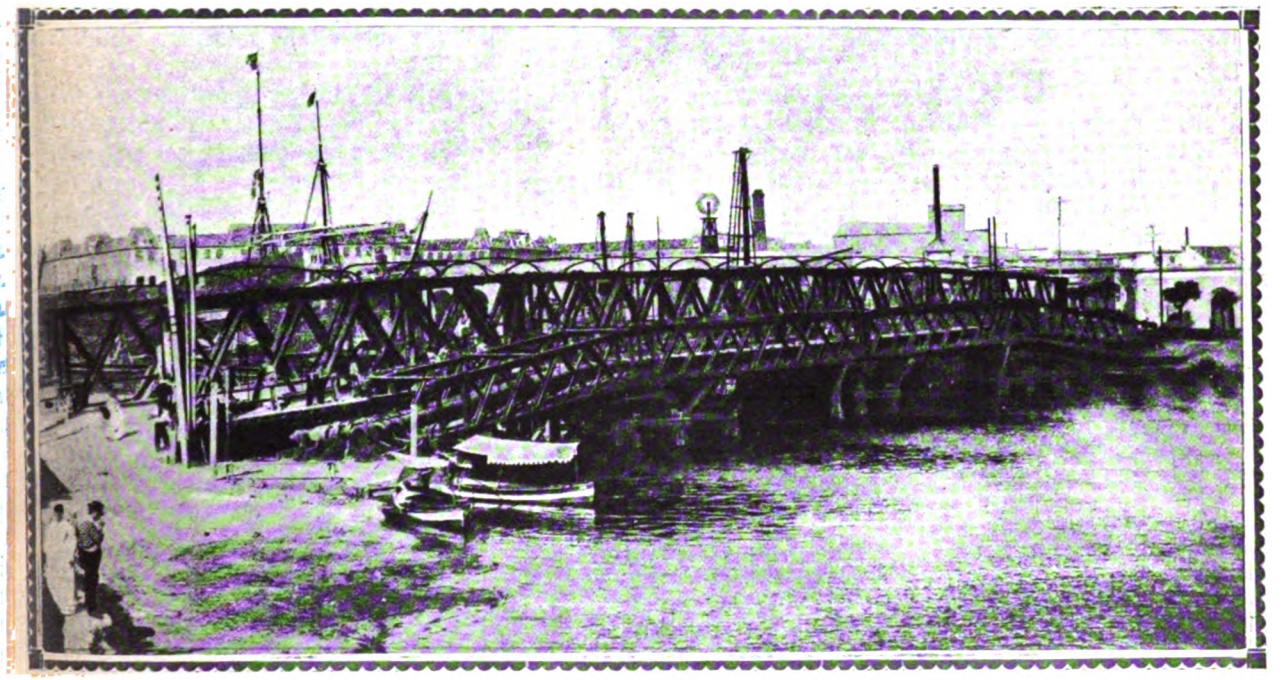
«Las observaciones que hace el Gerente de la

Digitized by Google

Ensenada sobre la tarifa fluctuante de esta Empresa, y la liberalidad con que él dice que procede, en nada afecta la cuestión de nuestro ramal, y son de todo punto improcedentes».

«Encuentro, si, extraño, que una Empresa, *que procede con tanta liberalidad*, y que tanto se cuida de los intereses ajenos, tema tanto a las tarifas que puede establecer una Empresa que recarga sus tarifas como la nuestra».

«Es que la Empresa de la Ensenada, so pretexto de liberalidad, pretende *monopolizar* el puerto de la Boca; no se contenta con su tráfico legítimo, sino que trata de explotar a su beneficio todos los demás ferrocarriles, estableciendo con este objeto derechos y fletes diferenciales, sobre todo lo que



El viejo puente de madera sobre el Riachuelo en la prolongación de la calle Vieytes.

va y viene, en carga, a la mayor parte de la Provincia».

«En virtud de estas razones ruego a V. E. se sirva rechazar por improcedente e infundada la protesta del F. C. de la Ensenada; y estando ya favorablemente despachados nuestros planos por el Departamento de Ingenieros, y estando igualmente de acuerdo con la Dirección General de FF. CC. de la Provincia, ruego a V. E. se sirva prestar su superior aprobación al ramal solicitado, sin tomar en consideración lo infundado de la petición del F. C. de la Ensenada».

La resolución del P. E. no haciendo lugar a las pretensiones del F. C. de la Ensenada, lleva fecha del 11 de Septiembre de 1885.

Con fecha 4 de Octubre de 1886, se concedió permiso al F. C. del Sud, para construir el ramal al Riachuelo de Barracas y colocar inmediatamente una vía provisoria para conducir materiales.

Como consecuencia de esta autorización la Empresa procedió a la construcción de la vía provisoria pero al llegar con ésta al cruzamiento del F. C. de la Ensenada (Febrero de 1887) no se quería permitir el cruce a nivel sin previa autorización del Gobierno.

Recién el 7 de Mayo de 1887, se dió permiso para efectuar el cruce a nivel provisorio y finalmente fué librado al servicio público el ramal el día 23 de Julio de 1888. (6 kilómetros).

Por decreto de fecha 28 de Noviembre de 1885, el Poder Ejecutivo concedió a los Señores Dávila y Compañía la construcción de un «tramway», desde la estación de Olavarría del Ferrocarril del Sud, hasta las canteras de San Jacinto, que explotaban los mismos Señores Dávila y Compañía; y en vista del servicio que reportaba para la Provincia la línea pedida, el Gobierno contribuyó con 18 kilómetros de rieles usados para facilitar su construcción.

El 26 de Octubre de 1888 los Señores Dávila y Compañía solicitaron permiso para construir una línea férrea que partiendo de las canteras de San Jacinto en el partido de Olavarría pasaría por Coronel Pringles para luego empalmar con la línea de Tres Arroyos a Bahía Blanca ya concedida a la Empresa del Ferrocarril del Sud.

Sometido a la aprobación de la Honorable Legislatura se dictó la Ley de fecha 5 de Julio de 1889 aprobando el contrato correspondiente.

Digitized by Google

Por escritura de 20 de Julio de 1889 los Señores Dávila y Compañía tranfirieron a la Empresa del Ferrocarril del Sud la vía férrea de su propiedad y dominio desde Olavarría hasta las canteras de San Jacinto incluyendo los terrenos y tren rodante como también la concesión para una línea desde San Jacinto hasta Bahía Blanca pasando por Coronel Pringles mediante el pago de la suma de 40.000 libras esterlinas.

Esta transferencia fué aprobada por el Gobierno en decreto del 31 de Julio de 1889.

En Febrero de 1890 el Departamento de Ingenieros informó sobre la traza propuesta para la línea de San Jacinto a Bahía Blanca manifestando que esta línea no debía arrancar de San Jacinto sino de Olavarría, por razón de las pendientes.

Otra consideración no menos importante que influiría en el mismo sentido, era que la línea de San Jacinto fué concedida como tramway ocupando una calle de las chacras de Olavarría, y autorizada después la tracción a vapor y declarada ramal de ferrocarril vino a quedar en contravención a la ley de ferrocarriles y convenía que una línea en esas condiciones se conservara como ramal y no se convirtiera en línea principal.

El 28 de Abril de 1890 el Ferrocarril del Sud presentó planos y memoria descriptiva del ramal desde Olavarría de acuerdo con las vistas expresadas en el informe del Departamento de Ingenieros. Después de algunos cambios y modificaciones propuestos por las autoridades fueron aprobados los estudios definitivos el 4 de Enero de 1892.

El ramal a San Jacinto (2,75 kilómetros) fué entregado al servicio público el 21 de Agosto de 1893.

La ley del 27 de Noviembre de 1886 concedió a los señores Francisco Bustamente y Compañía la concesión para construir y explotar un ferrocarril interoceánico que partiendo de Buenos Aires pasara por Navarro, 25 de Mayo, Guaminí, Carhué, General Acha, Río Colorado y Río Neuquen atravesando la Cordillera de los Andes por el paso de Antuco para terminar en la estación Yumbel del F. C. Chileno del Sud.

El Gobierno de la Nación garantizó un interés anual de 6 % por el término de veinte años sobre un capital que como máximo se fijó en 22.500 pesos oro por kilómetro.

Para la liquidación de la garantía se fijó el monto de los gastos de explotación al 55 % del producto bruto.

El contrato con el P. E. fué aprobado el 22 de Febrero de 1889.

La concesión fué declarada caduca el 30 de Julio de 1900.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XVI

●

COMO SURGIO EL GRAN PUERTO DE BUENOS AIRES

●

SUMARIO:

Política portuaria del Gobierno Nacional durante los años 1880-1888. — Reseña histórica del puerto de Buenos Aires. — Restricciones impuestas por el gobierno español. — Itinerario de las mercaderías que venían de España a las colonias ribereñas del Plata. — En el año 1805 se presentaron nueve proyectos de obras de puerto. — Nota gráfica de los más importantes proyectos para un puerto de Buenos Aires durante los años 1822 y 1875. — Ingenieros extranjeros contratados por el Gobierno Nacional. — El eminente ingeniero argentino Luis A. Huergo construye el primer puerto en el Riachuelo. — Presenta en 1881 los estudios, planos y presupuesto para un gran puerto. — Por Ley del 18 de Octubre de 1881 se autoriza la expropiación de las obras del Riachuelo. — El Gobierno no dió cuenta al Congreso de este proyecto. — En Julio de 1882 el señor Eduardo Madero presenta al Congreso un nuevo proyecto de puerto. — La Ley del 27 de Octubre del mismo año autoriza su ejecución. — Severa crítica por parte de los ingenieros argentinos. — La opinión general favorece el proyecto del Ing. Huergo. — Inconveniente de dos canales de acceso. — Renuncias del Presidente del Departamento de Ingenieros y del Director de las obras del Riachuelo. — Desaprobación de la popular «Alameda». — Protesta del gremio de lancheros. — Los planos de los señores Hawkshaw, Son y Hunter fueron aprobados en Diciembre de 1885. — Iniciación de los trabajos en Abril de 1887. — Inauguración de la dársena Sud en Enero de 1889. — Fechas de inauguración de los diques y los canales. — Movimiento del puerto. — Costo total del puerto Madero. — Exportaciones de cereales y derivados en 1873-1890.

● ●

«Ante todo, considero como más urgente la construcción de un gran puerto, cómodo y espacioso para esta ciudad, con capacidad bastante para recibir los grandes vapores transatlánticos, y diques donde los buques de la armada puedan verificar sus reparaciones.

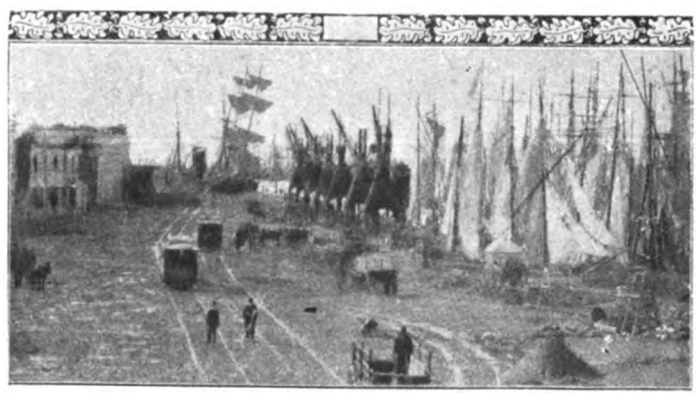
Esta necesidad sentida en todos los tiempos, no ha sido satisfecha aún, a causa de esa facilidad con que hemos disipado las fuerzas de la Nación en reyertas estériles de partidos».

Mensaje del Presidente de la Nación, Gral. Julio A. Roca, en mayo de 1881.

● ●

DURANTE los años 1880-1888 el Gobierno Nacional se empeñó seriamente en resolver la cuestión de puertos adecuados no sólo para la Ciudad de Buenos Aires, sino para el resto del país.

El progreso de la República reclamaba con urgencia facilidades para el comercio exterior y de cabotaje y mientras las excelentes obras del Riachuelo proseguían con éxito, el P. E. trataba de armonizar estos trabajos que día a día prestaban mayores servicios con el gran Puerto de Buenos Aires, cuya construcción no podía postergarse por más tiempo.



La plazoleta de la Boca del Riachuelo, en 1853

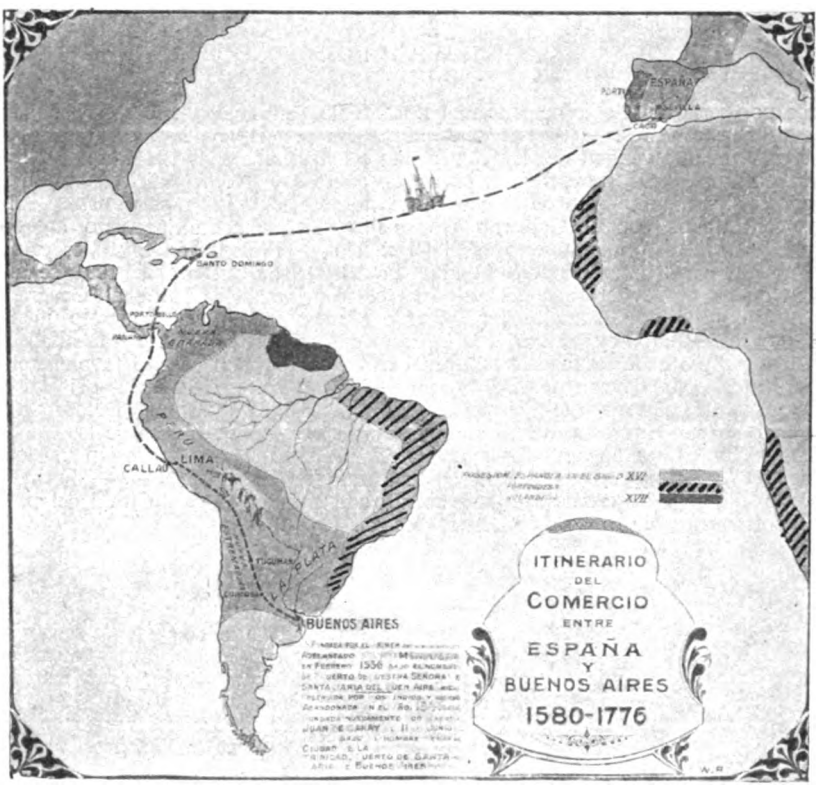
El 20 de Julio de 1882, el señor Eduar-

Digitized by Google

do Madero, comerciante de la Capital, presentó al Congreso una doble propuesta para la construcción de obras de puerto y fué tan afortunado que dentro de los cuatro meses, el Congreso sancionó la ley correspondiente, el 27 de Octubre de 1882, origen de nuestro puerto actual.

La historia del puerto es sumamente interesante y merece ser recordada.

Las restricciones impuestas por el gobierno español al tráfico mercantil de las colonias ribereñas del Plata con otras naciones, fueron causa de que durante más de 250 años que siguieron a la fundación de Buenos Aires, no se realizaran obras importantes encaminadas a mejorar las condiciones de aquel puerto. La ciudad de Buenos Aires fundada definitivamente en 1580 por Juan de Garay, bajo el nombre de «La Santísima Trinidad, Puerto de Santa María de Buenos Aires», llevaba en sus comienzos una existencia muy pobre y 80 años más tarde el total de su exportación anual apenas lograba cargar dos naves de cien toneladas cada una. En esa fecha las mercancías exportadas fueron, un millar de cueros, 130 arrobas de sebo, 330 fanegas de harina y 30 arrobas de lana. Los artículos importados el mismo año se redujeron a 20 fanegas de sal, 40 arrobas de azúcar, 10 arrobas de arroz y 20 esclavos negros, considerados la más valiosa entrada. Bajo aquel severo régimen de restricción mercantil, todo el comercio con la madre patria, excepto el verificado por aquellas pequeñas naves, tenía que hacerse por mediación del Perú.



Las mercancías destinadas a venderse en las colonias ribereñas del Plata iban de Cádiz a Puerto Bello, situado cerca del lugar que hoy ocupa el canal de Panamá, para ser conducidas por tierra, hasta Lima, capital del Perú y después por alguno de los desfiladeros andinos a los lugares situados en las planicies argentinas y a Buenos Aires.

Los rudos gravámenes impuestos por el gobierno español hacían absolutamente imposible el comercio entre unas colonias y otras y como además todos los puertos sudamericanos estaban cerrados al comercio extranjero, les era forzoso a los países de la América del Sur tratar únicamente con la Metrópoli por los únicos puertos que había disponible, Puerto Bello y Vera Cruz.

Hubo, sin embargo, en el siglo XVI, una excepción por corto plazo en que les fué permitido a los ingleses mandar cada tres años un galeón desde sus dominios antillanos con mercancías para el comercio de Puerto Bello. Esto, que no era gran concesión que digamos, dió motivo a severa protesta por parte de los mercaderes españoles, quienes alegaron que los piratas ingleses reunían en las heréticas islas inmediatas a Puerto Bello montañas de mercancías, que su galeón era del tamaño del arca de Noé y llevaba a Puerto Bello en el viaje que hacía cada tres años más mercancía de las que podían conducir en sus excursiones anuales las flotas de su Majestad Católica.

La actividad mercantil de Buenos Aires consiguió aumentar gradualmente a pesar de tan onerosas restricciones, gracias a los numerosos barquichuelos que iban a la desembocadura del Riachuelo con víveres para el consumo de los colonos.

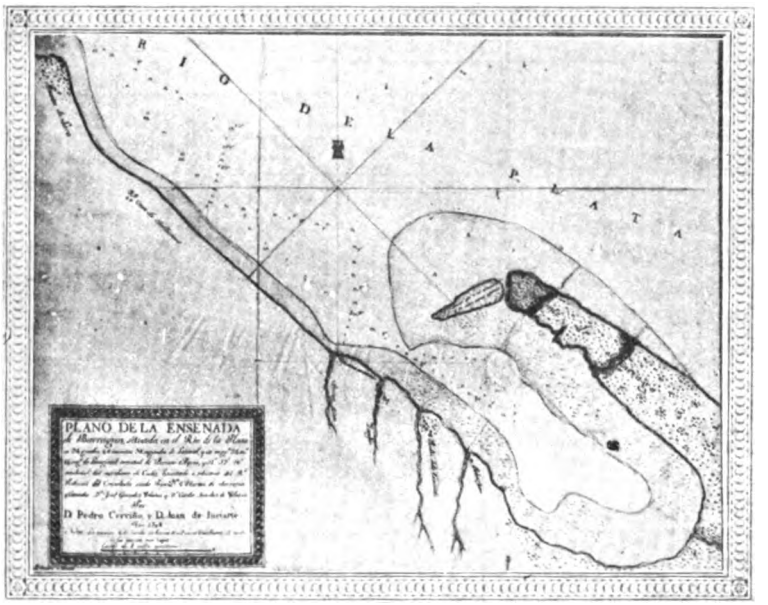
Hasta 1770, con el objeto de evitar la entrada al Riachuelo, se había propuesto la construcción de más de 60 muelles y malecones para el arribo de canoas y lanchas que conducían provisiones para los habitantes ubicándolos fuera del Riachuelo y en la costa del Río de la Plata.

En 1780, crecientes ocurridas en el Riachuelo, producidas por grandes lluvias, le abrieron una nueva desembocadura, hacia el Este de la primitiva.

En el año 1805 se presentaron 9 proyectos de

Digitized by Google

obras de puerto, entre los cuales se hallaba el formulado por el ingeniero don Eustaquio Giannini, para traer un canal desde el Riachuelo al Río de la Plata, en la proximidad de la «Fortaleza», y cuya entrada quedaba dominada por los cañones de ésta.

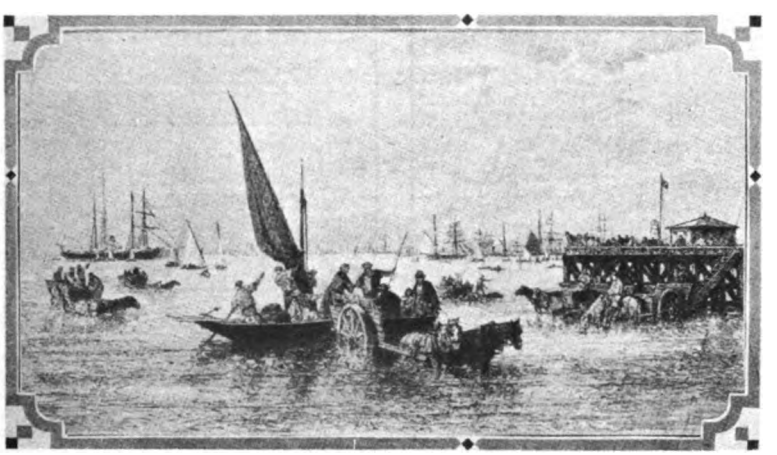


Durante los tiempos difíciles de los primeros 20 años del siglo XIX, en que ocurrieron las dos invasiones inglesas y la agitación y guerra de la independencia, fué interrumpida la afluencia de proyectos para obras de puerto.

En los postrimeros años del régimen español se propusieron diversos planes de mejoras para el puerto, pero nada pudo hacerse con excepción de un muelle de 35 metros de largo destinado principalmente al servicio del Arsenal. En 1802 se emprendió la construcción de otro muelle de piedra y de 700 metros de largo, destruído tres años más tarde por una tormenta cuando estaba a medio hacer.

En 1822 Rivadavia mandó demoler totalmente el muelle utilizándose los materiales para empedrar la calle Florida.

En aquellos remotos tiempos el embarque de pasajeros y carga se hacía con carretas de enormes ruedas que se metían en el agua cuanto era posible, con riesgo constante de que se ahogaran las bestias y los pasajeros también.



(Grabado de 1860)

Desembarcando pasajeros en el Puerto de Buenos Aires.

Los proyectos de mejoras del puerto de Buenos Aires tropezaban invariablemente con la más tenaz oposición del comercio de Montevideo, cuyos mercaderes se consideraban los únicos importadores y exportadores legítimos del Río de la Plata.

La provincia de Buenos Aires que en aquellos años era propietaria de los terrenos en que se trataba de construir los diques, lo era también de la idea de hacer el puerto, teniendo a la vez que la propiedad la prioridad de la invención.

Esta prioridad data de la época en que Buenos Aires asumió la personalidad política de Provincia Federal y se comprueba con su propia historia.

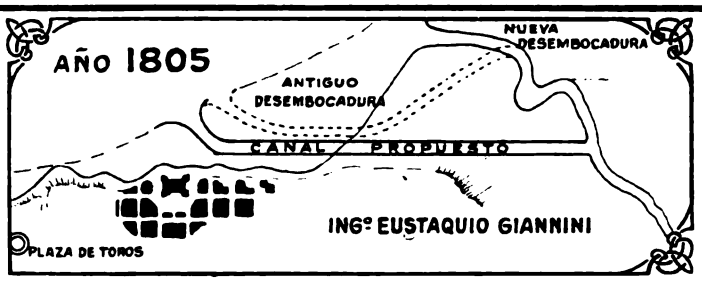
Desde 1821 en que Rivadavia dió forma a los elementos del régimen provincial creando el tipo de las futuras provincias federales, desde entonces, siempre fué su aspiración la mejora de su puerto.

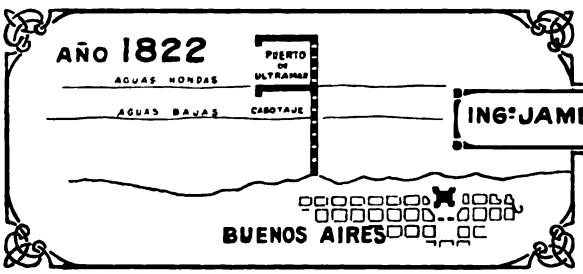
A los pocos días de ingresar Rivadavia al histórico gobierno del General Rodríguez, presentó a la Sala de Representantes un proyecto de ley para autorizar la construcción del puerto, proyecto que fué sancionado el 22 de Agosto de 1821, y al año siguiente (Agosto 19), se dictó la primera ley que facultaba al gobierno de la provincia para negociar un empréstito en el exterior, destinado principalmente a satisfacer el costo de la expresada construcción. Tres meses después, el 28 de Noviembre de 1822, se sancionó una segunda ley elevando el monto del crédito a la suma de 5.000.000 de pesos fuertes y el tipo mínimo de la negociación al 70 por ciento.

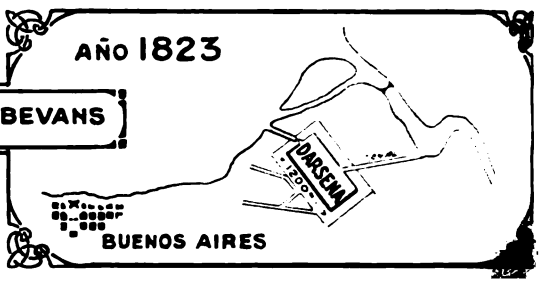
Un mes antes (Octubre 22) había llegado a Buenos Aires el ingeniero inglés James Bevans, contratado para proyectar y dirigir la construcción de las obras. De los tres proyectos formulados por Bevans, Rivadavia adoptó el segundo (según resolución de 13 de Mayo de 1823), vale decir, la construcción de una dársena en el bajo de la Residencia (San

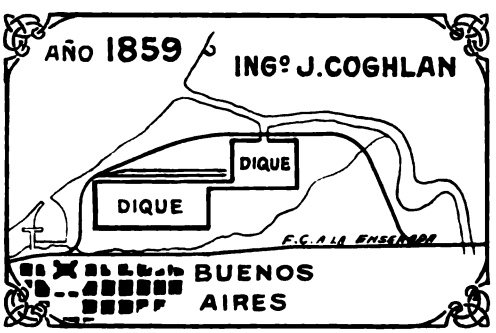
Digitized by Google

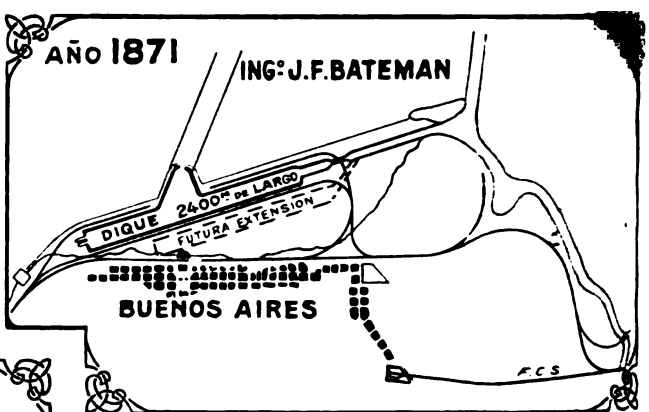
PROYECTOS DE PUERTO PARA BUENOS AIRES 1805-1875

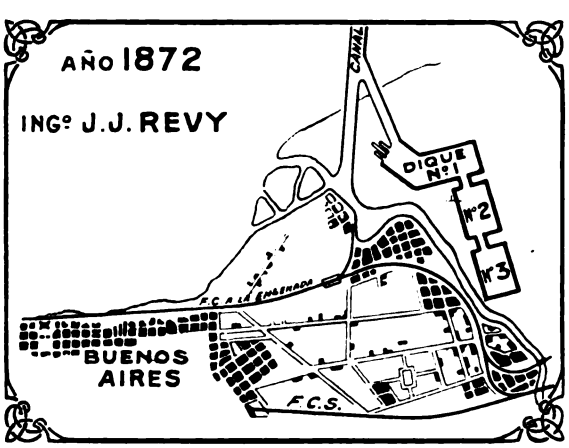


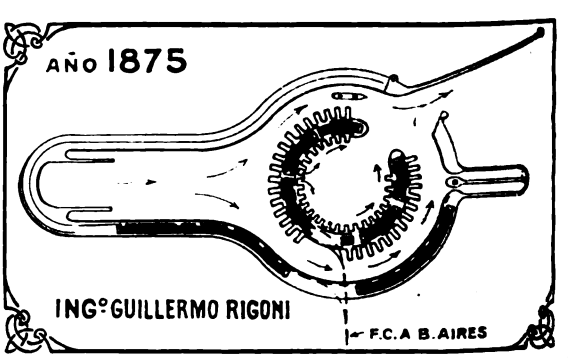


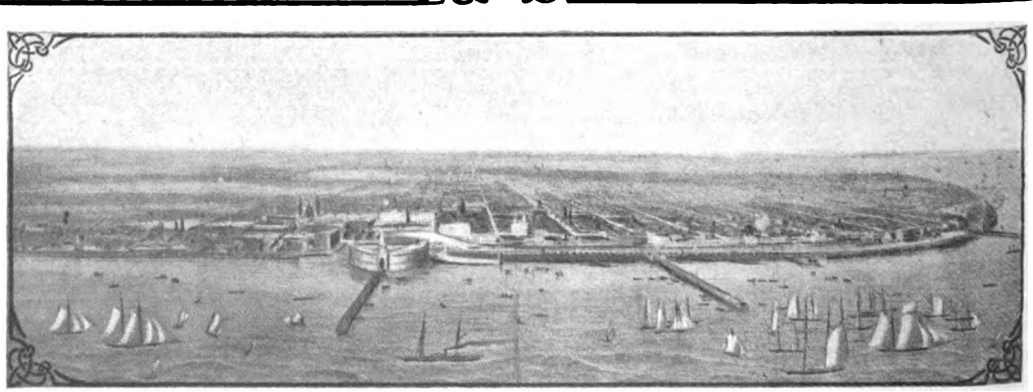










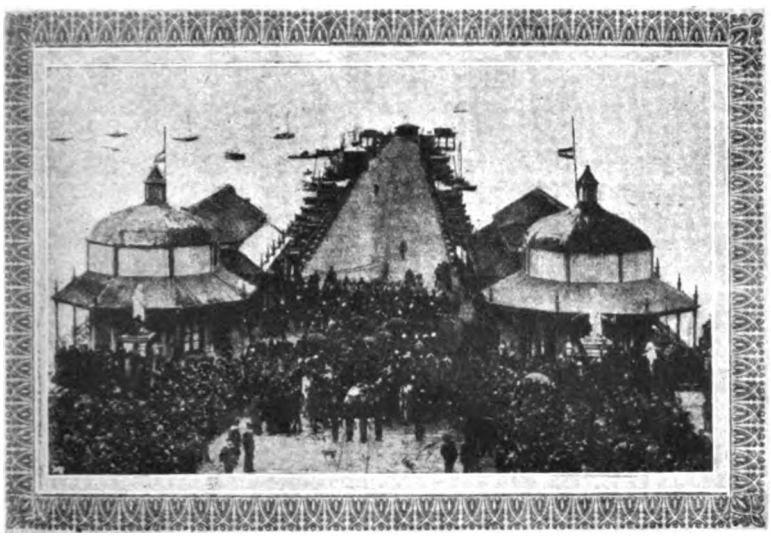


W.R.

EL PUERTO DE BUENOS AIRES 1860

Digitized by Google

Telmo), de modo que a principios del año 1824 sólo faltaba para cumplir el propósito originario de las leyes citadas y el anhelo constante de los gobiernos y del comercio de Buenos Aires, negociar el empréstito de cinco millones en la plaza de Londres, punto central, entonces, del mundo de los negocios.



El muelle para pasajeros. (Recepción de los restos de Sarmiento). Septiembre de 1888.

El empréstito se realizó fácilmente con la casa Baring en Londres, siendo ésta la primera operación de crédito de la República con el exterior.

Después de aquella inteligente iniciativa pasaron largos años de desgracia, en que la Provincia no pudo contraerse a la tarea que en días mejores se había impuesto.

Pero apenas se disipa la obscuridad de la tiranía, y brilla un rayo de libertad en su horizonte, todas las aspiraciones, todos los esfuerzos, todos los trabajos se concentran en la idea de la mejora del puerto.

En tal sentido dicta sus primeras leyes económicas, y en 1854, gestiona en Europa un ingeniero hidráulico de primera clase, y su representante allí, señor Balcarce, contrata al señor Coghlan.

Este presenta en 1859 sus planos de mejoras proyectando un puerto de abrigo, diques futuros en el bajo de la Residencia comunicándose con el Riachuelo, y antes que todo, establece la regla fundamental de hacer concurrir las fuerzas naturales a las obras que se hayan de realizar.

En 1855 vino aquí el señor Sidney el más hábil de los marinos ingleses, que hayan explorado el Río de la Plata.

Simple Teniente de Marina, había sido nombrado por el Almirantazgo, como el más capaz para estudiar un río cuyos fenómenos naturales eran entonces desconocidos y bajo su dirección se vió nacer una nueva obra, un trabajo original y concienzudo, el único que se ha hecho después de las famosas cartas del Capitán Sullivan.

El Sr. Coghlan, que era un ingeniero de escuela y de capacidad, a la vez que un honrado caballero, retiró su proyecto antes de que fuera examinado, una vez que pudo estudiar con más detenimiento las condiciones del Río de la Plata.

El país debe a este señor la iniciativa de muchas obras importantes, que han contribuído a su progreso y prosperidad. Entre ellas pueden citarse la de provisión de agua a la ciudad cuyas primitivas máquinas de bombear y filtros, aunque grandemente aumentados después de 60 años de servicio, lo prestan aún efectivo.

No nos detendremos a mencionar los proyectos presentados entre los años 1859 y 1869. La única obra realizada en ese intervalo fué la del muelle de madera dura, de 250 metros de longitud, ejecutado por el Gobierno.

En Octubre 17 de 1870, el Gobierno contrató al ingeniero señor Juan F. Bateman, para venir a Buenos Aires, a practicar los estudios necesarios y formular un proyecto de puerto.

El Sr. Bateman llegó a ésta el 9 de Diciembre de 1870, y presentó un informe, planos y presupuestos, el 7 de Enero de 1871. En el croquis adjunto se ha indicado el plano del dique propuesto, como también las futuras extensiones proyectadas.

Este proyecto fué desestimado por varias razones y entre éstas por haberse calculado mal el cubo

Otra vista del muelle para pasajeros y el Paseo de Julio. Año 1888.

Digitized by Google

del dragado (1.703.000 metros cúbicos en vez de 7.114.000)

El señor J. J. Révy, ingeniero representante del señor Bateman, mientras actuaba como tal, contrató con el Gobierno un estudio especial del Riachuelo, y propuso la limpieza de su lecho de los

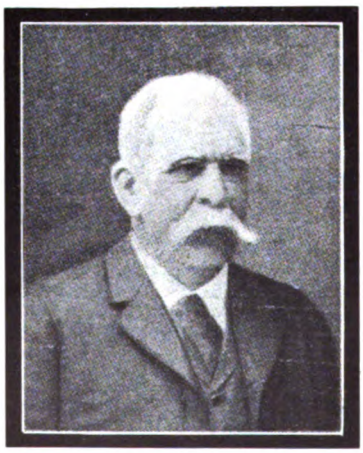
logradas en la consolidación orgánica del país. Las rentas del estado no alcanzaban para hacer frente a los gastos exigidos por múltiples obras de progreso, ineludibles en aquella época de organización premiosa y pujante.

El proyecto fué rechazado. Su autor lo renovó

Panorama de Buenos Aires, tomado del río, 1859. La aduana con su muelle.

residuos arrojados por los saladeros, extendiendo su cometido hasta formular un proyecto de puerto que presentó con fecha 12 de Noviembre de 1872. Este consistía en la profundización del Riachuelo hasta 13 pies en aguas bajas, y en la construcción de 3 diques de buques de ultramar en los terrenos situados al Oeste del Riachuelo.

Por fin, refiriéndonos al plano E, aunque esta figura tiene el aspecto de una rueda dentada con dientes internos y externos, encerrada en un marco de reloj de pared y con flechas volando en todas direcciones, ella, sin embargo, según su autor, el señor Guillermo Rigoni, presentaba el plan para la construcción de un puerto para grandes buques de ultramar, con forma circular, y conteniendo en su parte interior un anillo del que arrancaban 160 o 170 muelles de madera para embarcaciones menores. La pared exterior, como la interior, consistían en un terraplén... de tierra! Quizá sea innecesario decir que la obra debía unirse a la ciudad por una vía férrea.



Ingeniero LUIS A. HUERGO.

En el año 1865 el señor Eduardo Madero presentó al Congreso el primer proyecto de puerto para la capital de la República. Los tiempos eran angustiosos y soplaban malos vientos para iniciativas de tal magnitud. Se bregaba por afirmar definitivamente las primeras conquistas cuatro años después con igual resultado negativo.

Vinieron luego mejores años y refrescado el ambiente por vientos de prosperidad, hubo mayores auspicios para el espíritu de empresa de Eduardo Madero y hombres como Pellegrini, como Emilio Mitre y como Delfín Gallo levantaron su espíritu con el aporte de un concurso moral decidido y firme.

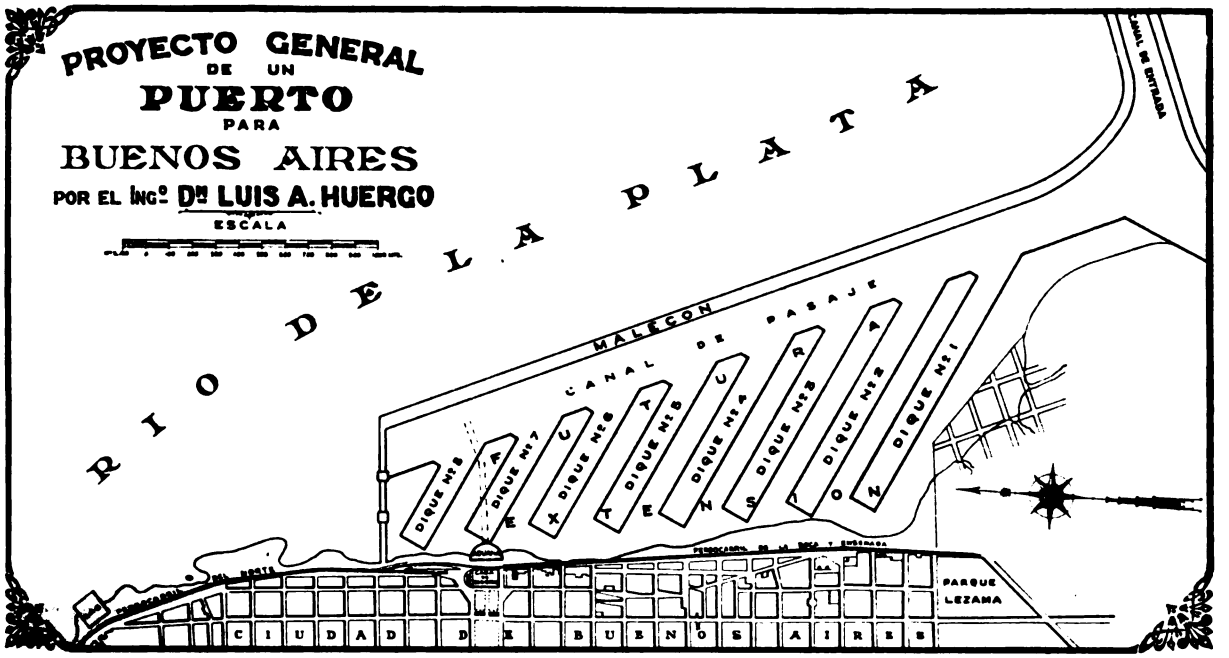
La importante concepción de Eduardo Madero, su admirable claridad de vistas y su inquebrantable tenacidad tuvieron al fin su recompensa y durante la primera presidencia de Roca se sancionó en 1882 la ley que autorizaba la construcción del puerto.

Mientras tanto el ing. Luis A. Huergo, conociendo, como natural del país, ingeniero y legislador, los accidentes de la localidad, los intereses comerciales y los antecedentes de la construcción de un puerto, se empeñaba fuertemente en demostrar las ventajas indiscutibles de que las obras del puerto se empezaran por el Riachuelo.

El ing. Huergo presentó a la Comisión, en Julio de 1881, los estudios, planos y presupuestos, para extender el antepuerto hacia el Norte, profundizar el canal de entrada hasta los 21 pies, y para construir el dique N°. 1 del plano general formulado.(1).

(1) El *Ingeniero Luis A. Huergo* nació en esta Capital en el año 1841 y fué uno de los escasos argentinos que hasta

Digitized by Google



El plano adjunto muestra el proyecto general de puerto o sistema de diques.

Estos tenían accesos del lado del mar por un canal de 200 metros de anchura, protegido por un malecón. Todo el terreno requerido para líneas férreas era de propiedad pública, y ellas tenían acceso a los muelles. Cada dique, con el correspondiente trozo de canal de acceso y malecón, sería construído a medida que las conveniencias de la navegación o el desarrollo del comercio lo hicieran necesario, proveyéndose entonces, según los últimos adelantos, las grúas hidráulicas o eléctricas y demás maquinarias. Las extensiones futuras hacia el Norte eran limitadas.

El Congreso sancionó, el 18 de Octubre de 1881, la Ley autorizando al P. E. para expropiar las obras del Riachuelo. debiendo inmediatamente después hacer preparar un proyecto de puerto definitivo, incluyendo canal de entrada de 21 pies de profundidad, diques, grúas, almacenes, etc.

El señor Ministro de Guerra y Marina ordenó al señor Huergo la confección de dicho proyecto, el que en sus lineamientos generales fué igual al proyecto presentado en Julio de 1881.

El Gobierno no cumplió esta ley imperativa y no remitió ni dió cuenta de este proyecto al Congreso en las sesiones del año 1882. Por el contrario, algunos años después, el señor Huergo lo encontró accidentalmente en la casa de Gobierno, entre papeles pertenecientes al señor Eduardo Madero.

Mientras el Gobierno se abstenía de pedir al

---

mediados del siglo pasado fueron, niños aún, a instruirse en el extranjero, siendo probablemente el primero de los que frecuentaron las escuelas de los Estados Unidos del Norte.

Vuelto a su país, Huergo se dedicó algunos años al comercio de frutos; pero siendo su instrucción superior a la que entonces adquirían generalmente los jóvenes de su generación, no necesitó hacer un gran esfuerzo para conseguir su inscripción en la matrícula de los agrimensores de la Provincia de Buenos Aires, título que le abrió poco después las puertas de la Facultad de Ciencias Exactas, al crearse ésta debido a la iniciativa y empeño del doctor Juan M. Gutiérrez.

Egresó de la Facultad con el primer diploma de Ingeniero Civil otorgado en el país, iniciando entonces - 1870 - su vida profesional durante la cual según es notorio ocupó siempre una situación de especial distinción.

Como ingeniero don Luis A. Huergo ha asociado su nombre a numerosas obras de positiva influencia en los progresos del país, pero él está especialmente ligado a la gran obra del puerto de Buenos Aires, de tal modo que bastaría su actuación en ella para asegurarle el respeto y la consideración de muchas generaciones.

Podrá discutirse aún, en efecto, si hubo o no razón para desestimar, hace casi medio siglo, su proyecto de puerto para esta Capital, no obstante haberse confirmado por la experiencia los principios que él sostuviera tan oportunamente; pero nadie podrá quitarle la gloria de haber demostrado contra el parecer de técnicos extranjeros cuya opinión hizo retardar por muchos años la iniciación de las obras, la factibilidad de excavar y conservar un canal de entrada desde las aguas hondas del Río de la Plata hasta la costa, base fundamental del puerto; como nadie podría tampoco quitarle la gloria de haber convertido al antes vagabundo Riachuelo de Barracas en el actual puerto donde hay constantemente un ejército de buques de ultramar haciendo operaciones de carga y descarga de productos, y que, dígase lo que se diga, hágase lo que se haga, está llamado a ser el eje arterial del puerto definitivo de Buenos Aires cuando terminada la extensión en obra, y abierto el canal costanero a la Plata, se imponga, como última razón, el ensanche, rectificación y conveniente utilaje de esa cenicienta, víctima por tantos años de prejuicios que han impedido, además, solucionar el problema de las inundaciones, íntimamente ligado con la transformación radical que ha de imponerse, día más, día menos.

Ingeniero Enrique Chanourdie

Digitized by Google

Departamento de Ingenieros el informe de costumbre respecto al proyecto oficial presentado por el ingeniero Luis Huergo, el señor Eduardo Madero presentaba al Congreso, el 20 de Julio de 1882 una doble propuesta para la construcción de un puerto.

La dirección técnica de las obras estaría a cargo de un ingeniero hidráulico de reconocida reputación y experiencia en estas clases de obras que serían ejecutadas por una compañía constructora de bien establecida competencia, responsabilidad y práctica en obras semejantes.

El señor Madero fué tan afortunado que dentro de los cuatro meses el Congreso sancionó la ley de 27 de Octubre de 1882.

EL Sr. EDUARDO MADERO
EXPONIENDO SU PRIMER PROYECTO A LOS MIEMBROS DE LA COMISION

NORBERTO DE LA RIESTRA, VALENTIN ALSINA, MANUEL J. DE GUERRICO, CÁRLOS E. PELLEGRINI, AMBROSIO LEZICA, EDUARDO MADERO, JUAN BAUTISTA PEÑA, OTTO VON ARNING Á CÁRLOS PELLEGRINI.

En la discusión del Congreso quedó claramente establecido:

Que el costo de las obras sería de 17 a 18 millones de pesos, no habiendo el menor «peligro de que el presupuesto pudiera fallar y ellas vinieron a costar treinta, cuarenta o sesenta millones»; que el Gobierno podía o no realizar las obras, pues la ley no era preceptiva sino autoritativa, quedando la responsabilidad al Gobierno; que el Sr. Madero no era sino un simple empleado o agente del mismo, mientras que el contrato tenía que hacerse con la empresa constructora dependiente de Gobierno.

Considerando éste, que debía estudiar detenidamente la propuesta y la ley, nombró una comisión compuesta por los señores Dr. Don Juan Anchorena, ingeniero don Guillermo White, Presidente del Departamento de Ingenieros, ambos argentinos, e ingenieros. D. Juan Coghlan, inglés, y don Hunter Davison, norteamericano, para que examinando el contrato propuesto, informaran sobre él y manifestasen las modificaciones o amplia-

Presentación del proyecto del Puerto Madero de Buenos Aires, definitivamente sancionado en el año 1882.

Digitized by Google

ciones necesarias o convenientes a los intereses públicos.

La comisión informó extensamente el 21 de Marzo de 1883. Respecto a las cuestiones que el Ministro le había sometido, expuso:

«La practibilidad de la construcción de un puerto en el frente de Buenos Aires, tiene que ser contestada afirmativamente, desde que el canal que se construye en el Riachuelo, permite ya la entrada de vapores y buques de más de 17 pies de calado, y la profundidad aumenta cada año.

«No es posible avaluar el importe de obra alguna sin antes disponer de un proyecto completo.

«El pago en obligaciones de puerto en la forma que prescribe la ley y la intervención del Sr. Madero en su colocación, son muy onerosas para el costo de las obras, y muy perjudicial es al crédito de la Nación. Quedaría en mano de los banqueros hacer subir o bajar su precio en la época de cada pago.

«Para satisfacer las necesidades del comercio nacional debería ordenarse la preparación de un plan completo de puerto que tenga por base el canal que se draga en el Riachuelo.

«No hay razón alguna para dragar un nuevo canal.

«El Gobierno debe hacer presente al Honorable Congreso los inconvenientes y dificultades anotadas así como las ventajas que reportará al país el no formalizar el contrato autorizado por ley de 27 de Octubre de 1882, y al mismo tiempo solicitar la correspondiente autorización para proceder a la formación del proyecto de puerto, lo que es una aspiración nacional».

Ingeniero ELMER LAURENCE CORTHELL

Toda la prensa opositora al Gobierno de Juarez Celman fulminaba la obra por varios conceptos: porque los precios a que había sido contratado eran, según el decir de entonces, escandalosos y porque el puerto era enorme, dado el número de buques que recibía el país en aquel tiempo.

Este segundo razonamiento ha resultado ridículo: a los diez años de habilitado totalmente el puerto Madero, no cabía en él la mitad de los trasatlánticos, y había que darles entrada en segunda y tercera andana y la congestión horrible que sufría el «enorme» puerto de Buenos Aires, obligó a los poderes públicos a pensar en una ampliación tan importante como el puerto mismo.

La crítica apasionada de entonces no ha servido sino para demostrar que en materias de obras públicas toda previsión en nuestro país resulta siempre corta de talle: los que miraban lejos, Pellegrini, Madero, Juarez Celman, todos los poderes públicos de aquel tiempo, estaban en lo cierto: por muy grande que fuera el puerto, siempre sería chico veinte años después de construído, y así ha sido, en efecto. Aquellos hombres presentían con exactitud los incalculables progresos de la República.

La opinión general era más bien en favor del proyecto presentado por el Ingeniero Luis A. Huergo que abiertamente y con mucho acierto objetó la construcción de dos canales de 20 kilómetros de longitud, objetó las dársenas y diques consecutivos, dependientes unos de otros, objetó los puentes giratorios porque había medios de evitarlos y constituyen un estorbo a la navegación y al tráfico terrestre.

Memorables son las conferencias del Ing. Huergo sobre el proyecto Madero, la destinada a demostrar la inutilidad del canal del Norte, y algunas otras que concurrieron a crear una aureola de prestigio a la Sociedad Científica Argentina.

En Enero de 1886, el Gobierno pidió informe sobre el proyecto del Sr. Madero al Departamento de Ingenieros el cual después de estudiar el proyecto, de consultar con otros ingenieros y con oficiales de marina y capitanes de alta mar, envió su informe el 25 de Febrero de 1886.

El Departamento condenó la introducción de un segundo canal y aconsejó que el canal y él solamente debía tomarse como punto de partida para cualquier proyecto de puerto que se formulara.

En esa época un número de ingenieros independientes del servicio público y de varias nacionalidades se reunió espontáneamente para discutir el proyecto presentado por los señores Hawkshaw, Son y Hayter, comparándolo con el formulado por el Ingeniero Luis A. Huergo. En Marzo 30 de 1886, la Asamblea de Ingenieros llegó a las siguientes conclusiones, que fueron firmadas por 43 ingenieros:

«1°. No son necesarios para el servicio del puerto de la Capital de la República *dos canales de entrada*.

«2°. No hay razón alguna que aconseje no aprovechar de la traza del canal que actualmente sirve de base a las obras construídas en el Riachuelo, y, por el contrario, hay conveniencia real en conservarla, prolongándola si resultase necesario, al puerto en que termina la del proyecto de los señores Hawkshaw, Son y Hayter.

3°. Los diques transversales a la costa son los

Digitized by Google

que más ventaja ofrecen para el puerto de la Capital de la República.

«Y en virtud de las conclusiones anteriores que solucionan las cuestiones fundamentales a que debe satisfacer el puerto de la Capital, la Asamblea declara:

«1°. El proyecto presentado por los señores Hawkshaw, Son y Hayter no realiza, en su disposición, las condiciones esenciales a un buen puerto para la Capital de la República; por el contrario, su elevado costo de construcción y su explotación importarían una carga inmotivada para los intereses generales del comercio.

«2°. El proyecto formulado por el ingeniero Huergo, completando las obras que, ejecutadas ya en el Riachuelo, muestran palpablemente su eficacia, satisface no sólo a las condiciones técnicas, generales y comerciales exigidas actualmente por el puerto de la Capital, sino que para ello bastará sólo la inversión de la tercera parte del capital que representa el proyecto presentado por los señores Hawkshaw, Son y Hayter».

En 7 de Abril de 1886, el Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros, «en cumplimiento de la ley de 27 de Octubre de 1882 y contrato de 19 de Diciembre de 1884», acordó tomar en consideración «los planos generales definitivos y los de detalle para las obras de puerto de la Capital, levantados en esta ciudad por los ingenieros señores Sir John Hawkshaw, Son y Hayter, el escrito presentado por el concesionario don Eduardo Madero, mencionando las modificaciones que los estudios practicados en esta rada han aconsejado introducir en los planos provisorios, y el dictamen que el Consejo de Obras Públicas del Departamento de Ingenieros elevó con fecha 25 de Febrero último».

El documento, además de las muchas incoherencias, contenía impresiones ofensivas y desleales de carácter personal hacia el Presidente del Departamento de Ingenieros y el Ingeniero Luis Huergo, por lo que el primero presentó su renuncia y el segundo insistió en la suya.

El Gobierno aceptó ambas renuncias el 17 del mismo mes.

En Marzo siguiente el Ingeniero Guillermo White (ex Presidente del Departamento de Ingenieros) y el Ingeniero Huergo (ex Director de las obras de puerto empezadas por el Riachuelo) fueron honrados con un banquete al cual asistieron más de 150 ingenieros de todas las nacionalidades.

El Ingeniero Huergo prometió allí que, si Dios le conservaba la vida para ver el resultado final del gran fraude que se desarrollaba por los contratos celebrados para las obras del puerto, él, por la moralidad del país y para mantener la altura de honradez de procederes, que caracterizaba a los miembros de la profesión, naturales del país y extranjeros, volvería a emprender la discusión del asunto y a exponer todo el procedimiento del negocio.

Más tarde los empleados superiores y mecánicos de las obras del Riachuelo presentaron al Ingeniero Huergo un cuadro con una copia fotográfica de su proyecto de puerto, rodeado de las dragas que habían ejecutado el trabajo y la fotografía de todos los empleados.

El vecindario de la Boca del Riachuelo, en un

Digitized by Google

mitin concurrido por millares de vecinos le presentó una medalla de oro rodeada de brillantes.

También se discutió un detalle interesante: algunos querían que el puerto se hiciese según el proyecto Madero y otros manifestaron que el puerto quedaría mejor sobre el Riachuelo.

Por su parte los que no tenían intereses de ese género, los que amaban la vieja tradición bonaerense del río abierto sobre la ciudad creciente y próspera, no aceptaban de ninguna manera que les arrebatasen *la alameda*, el paseo de Julio, el muelle de pasajeros, la aduana, la muralla, que contenía el río, y que, cuando crecía, al chocar de las olas, levantaba columnas de agua que se disolvían en cascadas de perlas brillantes a la luz del sol.

Era el espíritu romántico y poético de aquellos días, que no alcanzaba a sospechar el desarrollo de la metrópoli: pero es sabido que los románticos no triunfan nunca...

Buenos Aires, era, hasta el año 1885, una aldea grande y chata, pero la gente quería a su Buenos Aires tradicional.

Le estorbaban los progresos excesivos.

Pero los progresos se imponen por la fuerza, ya que la rutina es una fortaleza casi inexpugnable. La gente se extasiaba mirando las toscas, los charquitos donde las lavanderas, metidas en el agua hasta las rodillas, llevaban su pesada tarea al rayo del sol; le gustaba pasear en verano a lo largo del muelle de pasajeros; asomarse a la muralla para oir el rumor de las olas cansadas, «que a la playa a azotar vienen», como decía del Campo; bajar a la canaleta de Tucumán para sentarse debajo de los sauces llorones; tomar el fresco al pie de los paraísos cargados de «revienta caballo»; mirar cómo, en los días de gran marejada, las aguas del río se ganaban en los sótanos de la aduana, se metían en el molino San Martín donde iban a proveerse los «aguateros», y

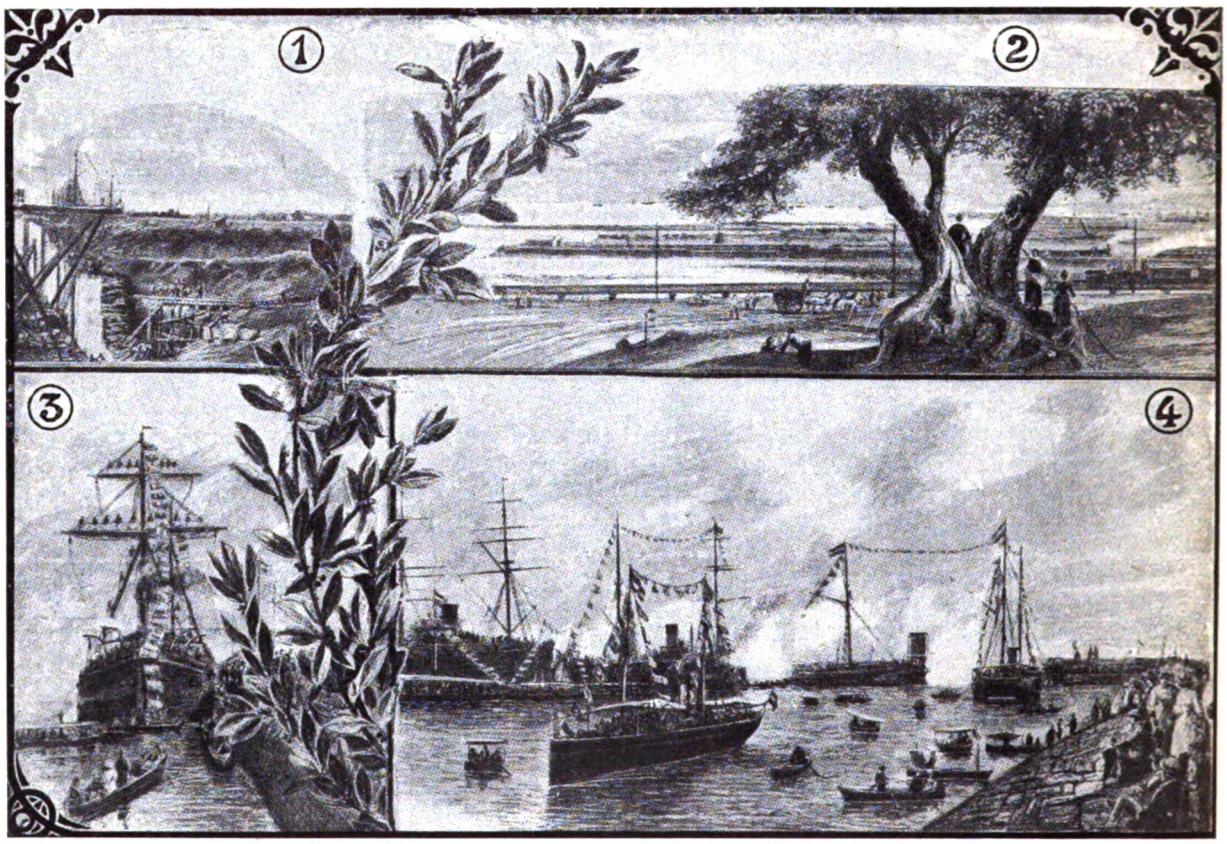
Digitized by Google

hacían temblar, con su choque violento, los tramos de los muelles de madera.

Esos no querían el puerto frente a la ciudad.

También las obras del puerto tuvieron en su contra al gremio de lancheros, que con éstas perdían el embarque de pasajeros y trasborde de mercaderías, de las que siempre algo les tocaba.

Como es sabido, las obras del puerto de Buenos Aires fueron ejecutadas según los planos de los señores Hawkshaw, Son y Hayter.



EL PUERTO MADERO. - INAUGURACION DE LA DARSENA SUD EL 28 DE ENERO DE 1889.
1. Vista del corte de tierras - 2. Vista de las obras desde la barranca de San Telmo - 3. El "Almirante Brown" en el momento de la inauguración - 4. La Dársena Sud al llegar el tren oficial.

Los planos detallados fueron aprobados el 12 de Diciembre 1885 y los trabajos que duraron más de once años se iniciaron el 1°. de Abril de 1887.

La inauguración de la Dársena Sud tuvo lugar el 28 de Enero de 1889, cuando la corbeta argentina, Almirante Brown, entró en la dársena seguida por el vapor inglés Paraguay y el francés Orenoque.

Las diferentes obras se entregaron al servicio público en las fechas que siguen:

Dique N°. 1: 31 de Enero de 1890.

Dique N°. 2: 28 de Septiembre de 1890.

Dique N°. 3: 31 de Marzo de 1892.

Dique N°. 4 y Dársena Norte: 7 de Marzo de 1897.

La primera mitad del Canal Norte: 15 de Julio de 1897.

La segunda mitad del Canal Norte: 31 de Marzo de 1898.

El puerto Madero, proyectado y construído con toda la amplitud que se creyó necesaria, en previsión del probable aumento de la población, ha resultado con capacidad insuficiente para las necesidades del comercio, mucho antes de que las obras pudieran considerarse terminadas.

Verdad es, que la rapidez del crecimiento del puerto ha sido realmente excepcional.

En 1889, cuando se entregó al servicio público la primera sección, el movimiento de entradas y salidas acusaba un tonelaje anual de 4.500.000 toneladas, y diez años después, en 1899, alcanzó a cerca de 9.000.000 de toneladas.

En lugar de gastar 19.797.217 pesos oro, según el último presupuesto preparado, se gastó 35.208.284 pesos oro, pero teniendo en cuenta los intereses durante la construcción de 35 kilómetros de aumento en las vías férreas, reconstrucción del muelle de la Dársena Sud, dragado y relleno de

Digitized by Google

terrenos, nuevas máquinas y pescantes hidráulicos, reconstrucción de obras completamente destruídas, pavimentación y otros trabajos pagados a otras empresas o hechos directamente por el Gobierno, las obras han costado en realidad alrededor de 50.000.000 de pesos oro.

La marcha ascendente que tuvo el movimiento de buques en el puerto de la Capital lo prueba el siguiente cuadro demostrativo de 1880 a 1889.

Años	Toneladas de registro	Años	Toneladas de registro
1880	664.600	1885	2.200.800
1881	827.100	1886	2.408.323
1882	995.600	1887	3.369.100
1883	1.207.300	1888	3.396.200
1884	1.782.400	1889	3.804.000

EXPORTACION DE CEREALES Y SUS DERIVADOS DE LA REP. ARGENTINA DESDE 1873 HASTA 1890
TONELADAS

Años	Trigo	Lino	Maíz	Ceba.	Afre.	Varios	Total
1873	5	14	1.653				1.969
1874	358		3.862				4.328
1875			222	2	105		329
1876	29		8.058	16	250		8.353
1877	199		9.817				10.016
1878	2.547	104	17.064	31	2.355		22.101
1879	25.669	246	29.521	241	4.661		60.338
1880	1.166	958	15.032	556	2.191		19.903
1881	157	6.395	25.052	526	1.847		33.977
1882	1.705	23.352	107.327	1.100	1.678		135.162
1883	60.755	23.062	18.634	178	2.910	407	105.946
1884	108.499	33.992	113.710	363	3.227	79	259.870
1885	78.493	69.426	197.860	2.100	5.758	519	354.156
1886	37.864	37.690	231.660	876	2.661	305	410.756
1887	237.866	81.208	361.844	826	4.195	600	686.539
1888	178.929	40.223	162.038	235	1.325	1.560	384.310
1889	22.806	28.196	432.591	231	1.382	1.111	486.317
1890	327.894	30.721	707.282	1.309	2.883	148	1.070.237

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XVII

•

EL PUERTO EN LA ENSENADA

•

SUMARIO:

Las tierras de Ensenada. — Los primeros habitantes. — En 1727 el piloto Juan Antonio Guerrero descubre la Ensenada. — La bautiza con el nombre de Ensenada de Barragán. — Construcción del fuerte en el año 1731. — Reconstrucción en 1800. — Brillante actuación del fuerte evitando las invasiones de los portugueses y rechazando el desembarco de los ingleses. — Declarado monumento público en 1911. — Investigaciones históricas del Dr. Manuel María Oliver. — Colocación de una placa con leyendas cronológicas. — Reseña histórica del puerto. — La patriótica solicitud de Rivadavia en 1822. — Estudios de oficiales de la Marina inglesa. — Iniciativa del F. C. de B. A. a la Boca, Barracas y Ensenada en 1863. — Lo que opinaba el Gobernador Dr. Dardo Rocha. — Waldorp y Cía., empiezan los trabajos del puerto en 1883. — Terminación en el año 1890. — Concesiones acordadas para dar impulso al puerto. — Mensaje del Presidente de la Nación en Mayo de 1881.

• •

«La Ensenada puede con orgullo arrojar una rama de laurel de los siglos a los pies de su hija, pues su hija es La Plata, que nació de su seno, como las flores que alegran y animan en las primaveras los troncos de los bosques seculares.»

Manuel María Oliver.

• •

POR ley de 21 de Octubre de 1882 se autorizó a la Provincia de Buenos Aires para la construcción de un puerto en los terrenos de la Ensenada.

RESEÑA HISTORICA (1)

El primero que tuvo noticias de las tierras de la Ensenada fué Hernando Arias de Saavedra (ascendiente por línea directa del ex-gobernador de la provincia de Buenos Aires General José Inocencio Arias) que en Junio de 1618 hace merced a don Bartolomé López de todas las tierras playas comprendidas entre Punta Ballena y Monte Santiago. En el año 1629, López vende a don Antonio Gutiérrez Barragán, hijo de un alcalde de Buenos Aires, las siete leguas de que se le había hecho merced, y éste coloniza los campos que en aquella época eran anegadizos.

A su fallecimiento, continuaron los hijos en las ocupaciones en que el padre los iniciara, poblando, con los peones que los secundaban, «el Pago de la Magdalena», al que jurisdiccionalmente pertenecía el valle de Santa Ana, llamado más tarde de San Martín y San Bruno, y finalmente de la Ensenada.

Barragán da el nombre pues, a estos parajes, nombre que conservan hasta hoy.

Transcurrieron los años y en 1727 el piloto práctico del Río de la Plata Juan Antonio Guerrero sondando las costas del S. E. de Buenos Aires, descubre la Ensenada, a la cual le da el nombre del primer poblador de esos parajes.

Guerrero comunica su hallazgo a don Bruno Mauricio de Zabala gobernador de Buenos Aires, y éste hace un viaje hasta el punto mencionado, que inspecciona con atención y prolijidad y dice después en su informe a S. M. el rey, que el carenamiento de buques en la Colonia del Sacramento como los fondeaderos de Buenos Aires y Montevideo son difíciles y peligrosos y que han encontrado que la Ensenada ofrece excelente abrigo, aguas hondas y ventajas para invernar y reparar los navíos, y que aconseja dotar a ese canal de elementos para convertirlo en puerto agregan-

(1). Datos tomados de la minuciosa recopilación de antecedentes inéditos o desconocidos por las generaciones del presente, publicados en el año 1911 por el señor Manuel María Oliver bajo el título: «Una página de historia, el fuerte de la Ensenada».

Digitized by Google

do: «que con la distinción y cualidades y circunstancias de esa nueva Ensenada puede estar defendida con sólo una batería construída a la entrada de ella por donde los navíos es forzoso se acerquen a tierra y que así sin recelo de que experimenten insultos podrán estar con toda comodidad siendo españoles». Esta es la primera noticia que se tiene del fuerte de la Ensenada, pues la nota al rey del gobernador Zabala, lleva la fecha del 5 de junio de 1730. Se infiere, pues, que el fuerte quedó construído a mediados de 1731 y su misión inicial fué impedir el desembarco o introducción de géneros de ilícito comercio, según la frase del mismo gobernador Zabala.

Desde 1731 el fuerte constituye el centro de las actividades de estos parajes y estaba asentado donde se encuentra hoy, entre los arroyos Zanjón y Piloto. Entonces sus murallas eran batidas por las aguas y sus piezas dominaban con sus proyectiles el canal de entrada, entre la costa y las isletas de juncos. Hoy, examinando el plano de 1798 levantado a solicitud del real consulado por don Pedro Antonio Cerviño y don Juan Inciarte, la batería queda lejos de la costa y donde había bancos se han levantado islas que asombran por su fertilidad y por sus ubérrimos frutos. Al fundarse el fuerte, se señalaba ya indestructiblemente la importancia estratégica y comercial del puerto.

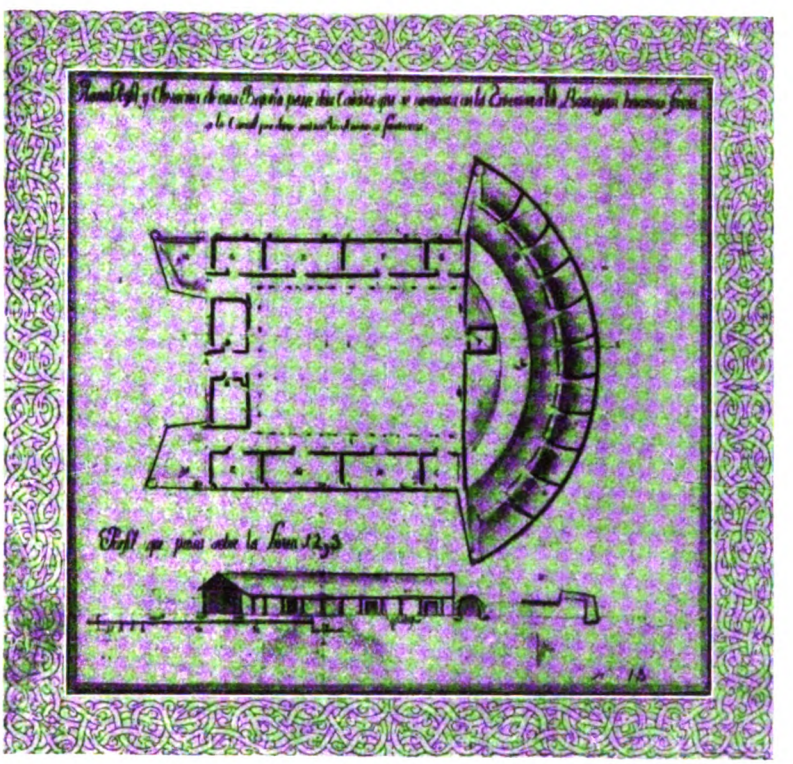


Foto La Prensa.

Batería de diez cañones proyectada en 1770 para ser emplazada en la Ensenada de Barragán.
(Original del Servicio Hidrográfico de la Marina.)

Por orden de Zabala se mantuvo en la fortaleza una guardia militar y a favor de ella se estableció un semipueblito cuya actividad era apreciable, aumentada por los mataderos establecidos por industriales que abastecían los buques que iban a Cádiz procedentes de Buenos Aires.

Cuando aparece el fuerte desempeñando un papel importante, es al producirse la invasión portuguesa al Río de la Plata. Desde él Zabala hace respetar los artículos del tratado de Utrech, relativos al contrabando sobre el litoral sudamericano y persigue a todos los buques extranjeros que se introducían a cargar cueros e importar mercaderías sin pagar derechos aduaneros. Desde ese fuerte salen expediciones que espían a los portugueses en la Colonia del Sacramento y rechazan a navíos que intentan reconocimientos sobre esas costas.

Muchas fueron las construcciones y vicisitudes que a través de los años experimentó el «fuerte de la Ensenada de Barragán» o «batería de la Ensenada» como escribían indistintamente Liniers, Moreno, Angelis, Mitre y otros, de acuerdo con el nombre impuesto por la tradición.

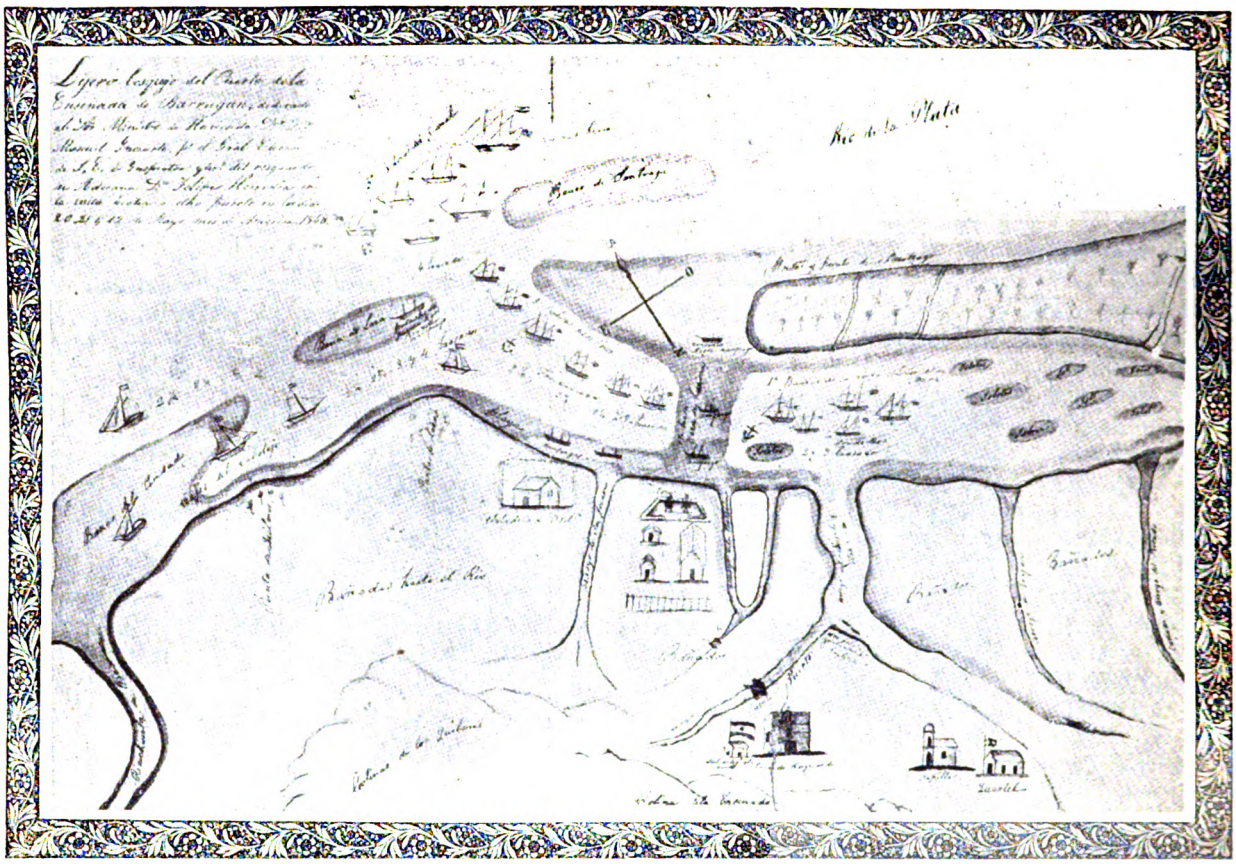
Así los que han dado en denominarlo «fuerte de Cambaceres» cometen un error según declaración del Dr. Martiniano Leguizamón que en Mayo de 1911 publicó lo siguiente: «El Cambaceres que tuvo en las inmediaciones del fuerte, negocio de saladeros y graserías, era un distinguido industrial francés, pariente del jurisconsulto del código de Napoleón, que vino al país en tiempos de Rivadavia y si ha quedado su nombre en el barrio de la Ensenada donde tuvo sus saladeros, no es motivo para que hoy se pretenda hacerlo extensivo a las ruinas de la batería colonial, con la que nada tuvo que hacer dicho señor».

En 1800 el capitán de artillería don Francisco Javier de Reyna, por haberlo así dispuesto el virrey Avilés, ejecutó nuevas obras y reparaciones en las que utilizaron indios de Misiones que pasaban por ser habilísimos y especializados albañiles.

A partir de entonces el fuerte fué testigo o actor de varios hechos de armas.

«En 1806 Liniers lo manda y sus piezas disparan sobre los buques de Popham cuyas tropas, como se sabe, desembarcaron en Quilmes.

Digitized by Google



Croquis del puerto de la Ensenada hecho por el General Felipe Heredia en 1848 y dedicado al ministro de Hacienda Manuel Inciarte. *Existente en el Museo Histórico Nacional.*

«Al año siguiente, totalmente indefenso por falta de su artillería trasladada a la Colonia, presenció el desembarco de las tropas invasoras que establecieron en él un hospital de sangre.

«En 1810, Moreno a quien tanto preocupaba la suerte de la Ensenada, proyectó la instalación de un parque de artillería, construcción de un varadero, refuerzo de fortificaciones y asiento, en fin, de la flotilla patriota, proyectos todos estos que no llegaron a cumplirse, pues, pocos meses más tarde, embarcaba en ese mismo puerto para no regresar.

«Terminada la campaña con el Brasil, el fuerte aloja a los prisioneros traídos por el general Alvear que durante su cautiverio construyeron el «camino blanco» que une ahora a La Plata con Ensenada.

«Transcurren nueve años y la escuadra anglo-francesa, que sabe tal vez que sus cañones han sido trasladados a Martín García por orden de Rosas, entra impunemente en la histórica Ensenada e incendia nueve de sus buques. La lección, tardíamente aprovechada por el tirano, decide un nuevo emplazamiento de artillería realizado por el coronel de marina don Juan Mario Pinedo.

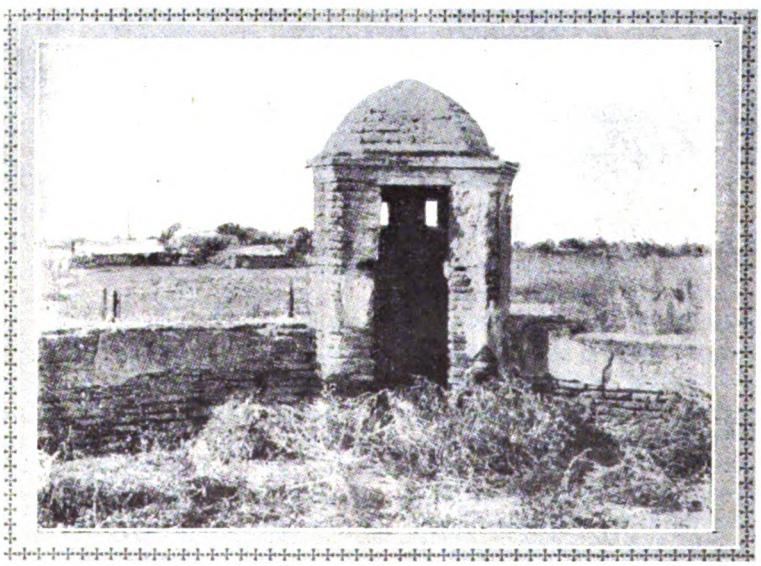


Foto Manuel M. Oliver

La garita mejor conservada del Fuerte. - Año 1911.

Digitized by Google

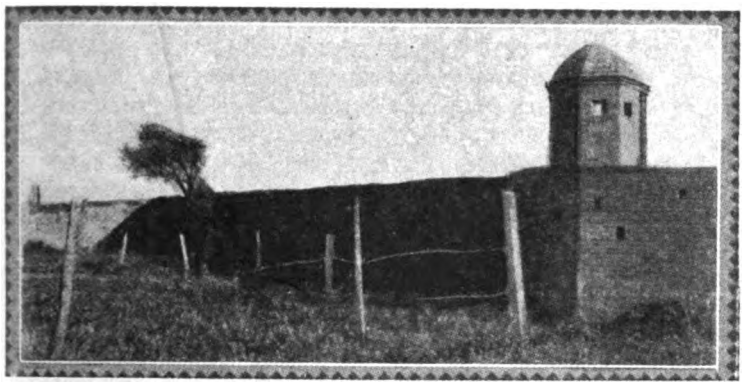


Foto Manuel M. Oliver

Muro del fuerte. - Año 1911.

«Lo que después sigue es materia mayormente conocida. La construcción del puerto de La Plata, el dragado de su canal de acceso y las obras del apostadero de Río Santiago, que hacia el año 1885 se efectúan, completan la transformación de la Ensenada.

«Sólo los cimientos del fuerte Barragán permanecen cuadrados ante los siglos, aunque desconocidos por generaciones de aluvión que parecen crecer en los juncales de sus proximidades». (1)

Las ruinas del fuerte de la Ensenada constituyen el único monumento que queda aun en pie a lo largo del Río de la Plata para recordarnos la dominación española, y efectivamente fué declarado monumento público en el año 1911, colocándose en la pirámide que se construyó a la entrada una placa de mármol con las leyendas cronológicas y conmemorativas presentadas por el Sr. Manuel María Oliver con motivo de la investigación histórica que realizó acerca de los antecedentes del fuerte.

La Leyenda que se grabó en la placa fué la siguiente:

«1731 1800, 1806, 1807, 1911. Fuerte del puerto de la Ensenada, construído por orden del gobernador de Buenos Aires, don Bruno Mauricio Zabala, en 1731. Reconstruído por el virrey Vértiz en 1800. Desde sus murallas se hizo respetar el tratado de Utrech, y se evitaron las invasiones de los portugueses. En 1801 sirvió de base para la fundación del pueblo de la Ensenada, ordenada por el marqués de Aviles. En 1806, a las órdenes del comandante don Santiago de Liniers, rechazó el desembarco de las tropas inglesas mandadas por el general Berresford, y en 1807, fué ocupado por el ejército inglés al mando de Whitelock. Mandado conservar por el gobierno del general Don José Inocencio Arias y a iniciativa de su ministro de Obras Públicas doctor José Tomás Sojo».

El señor Manuel M. Oliver en su arriba citada obra «El Puerto de la Ensenada» tributa un recuerdo de justicia a los historiadores que se ocuparon en diversas épocas de este paraje, a D' Angelis, a don Manuel Ricardo Trelles, a don Vicente Fidel López, a Alberdi, a Paguí y por último al más modesto de todos, pero no menos meritorio, a don Francisco Cestino, espíritu investigador y entusiasta que entre las preo-

Foto La Prensa.

Obelisco erigido durante el gobierno del General José J. Arias, quien dispuso la conservación del fuerte de Barragán.

(1). Acerca del segundo centenario del fuerte de Barragán por el capitán de fragata Héctor R. Ratto en «La Prensa» del 3 de enero de 1932.

Digitized by Google

cupaciones de la ciencia se lanzaba hacia el pasado dejando como herencia a sus hijos, un nombre distinguido cimentado en su obra sobre la Ensenada, en cuyas páginas se destacan su inteligente y acendrado patriotismo de adopción.

Dr. MANUEL MARIA OLIVER

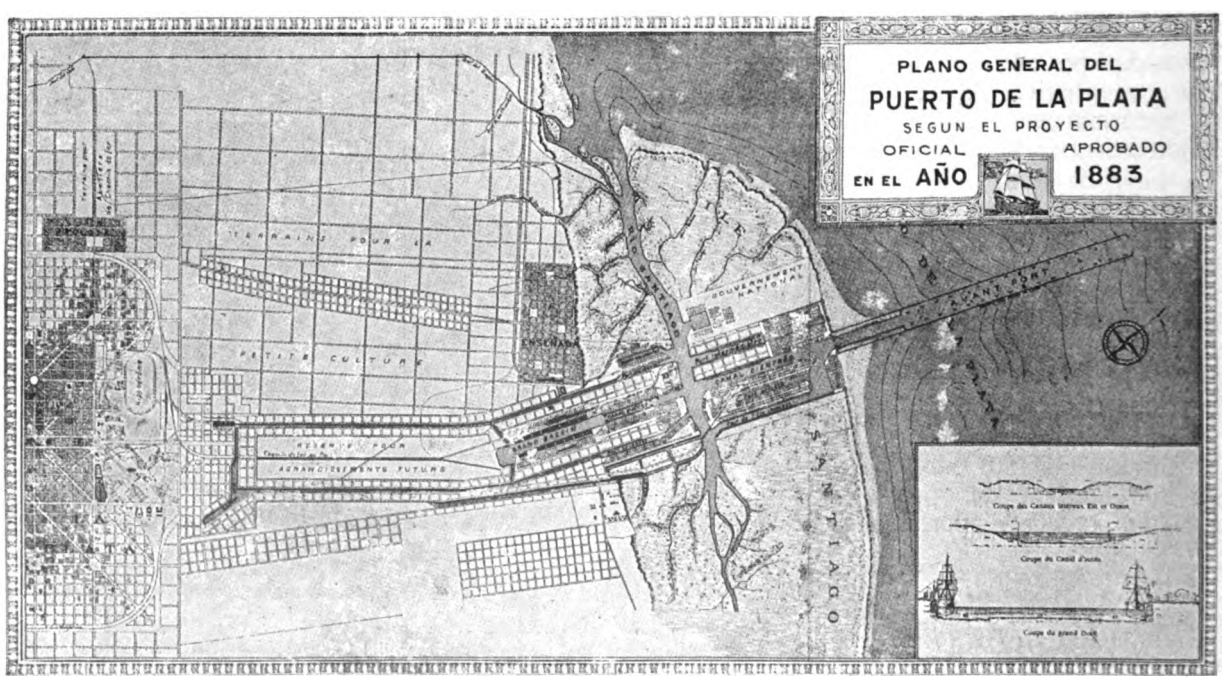
Cestino nació en Italia el 26 de Agosto de 1838 Cursó sus estudios de medicina y vino a la Argentina en 1854. De instrucción vasta, ocupó en Buenos Aires una cátedra de higiene. Radicado luego en Ensenada desde el 70 hasta su fallecimiento en 1892 formó aquí su hogar. Dirigió sus pasos y sus fuerzas a la investigación histórica, aplicando sus desvelos en una propaganda constante por la fundación de La Plata primero y por la construcción del puerto después.

El proyecto de puerto y diques en la Ensenada que inspiró en 1822 la patriótica solicitud de Rivadavia y que atrajo la atención del Almirantazgo Inglés por los estudios del capitán de la cañonera de su Majestad Británica Dottorel en 1863 y del Gobierno de Francia, por los que practicó en 1870 el capitán Vignes, de la Decidée, renació nuevamente bajo la iniciativa de Don Guillermo Wheelwright, sucesor del primitivo concesionario del F. C. de Buenos Aires a la Boca, Barracas y Ensenada que en Mayo de 1863 se presentó al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires solicitando varias modificaciones en la ley de concesión del arriba mencionado ferrocarril, agregándose algunos artículos nuevos que podrían merecer la aprobación del Superior Gobierno.

Los nuevos artículos contenían referencias al puerto de la Ensenada que el concesionario ofreció construir por su propia cuenta. Helos aquí:

«Art. 3°. La vía hasta la Ensenada deberá quedar concluída antes del 1°. de Mayo de 1867, a no ser que, en vista de la grande importancia de reconocer previamente si aquel Puerto se presta a admitir las mejoras indispensables para ponerlo en estado de corresponder a las ne-

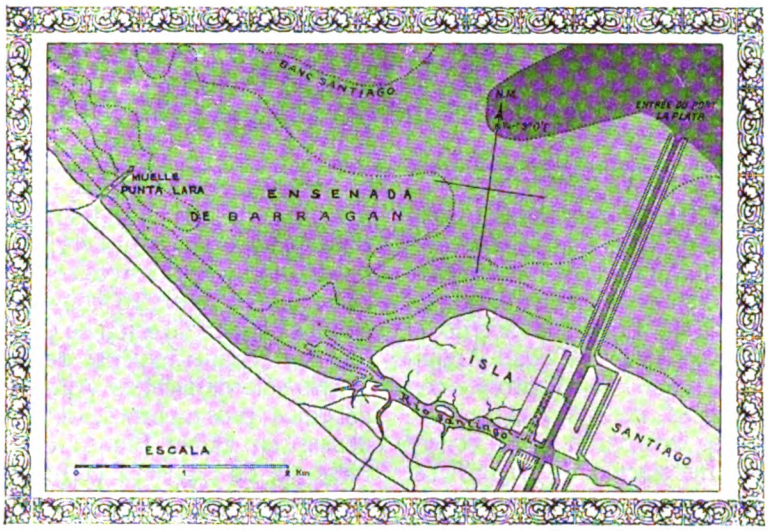
Don FRANCISCO CESTINO
1838 - 1892.



Digitized by Google

esidades del comercio de Buenos Aires, fuese onvenido entre el Gobierno y el concesionario acer para esto una prueba práctica. En tal caso ste se compromete a hacerla a sus propias ex- ensas y durante un término que no exceda de n año, con la draga que, al efecto, el Gobierno ondrá a su dis- osición en estado le funcionar, y el iempo así emplea- lo no será incluído en los cuatro años convenidos para la construcción del camino.

Art. 4°. Siempre que resulte que la Ensenada admita ser puesta en estado de corresponder a las necesidades del comercio de Buenos Aires, como su puerto de carga y descarga, y que el Gobierno apruebe los planos y arreglos para efectuarlo, es convenido que el concesionario de la vía férrea se hará cargo de la obra previo arreglo con el Gobierno.



Ensenada de Barragán.

En uno de sus mensajes a la Legislatura el Gobernador de entonces Dr. Dardo Rocha, decía:

La Ensenada ha sido en todo tiempo, el puerto señalado por los marinos, como por el Ingeniero Bevans por Wheelwright, y por un eminente marino extranjero que se extrañó de que Buenos Aires hubiera podido soportar durante siglos, pérdidas enormes a causa de la inseguridad de su puerto con el peligro de las maniobras, así como los grandes gastos, los riesgos y las pérdidas de tiempo que resultaban para el comercio, cuando existía a poca distancia una ensenada tan propicia a la navegación como la de Barragán.

Wheelwright agregó que: «la Ensenada es un puerto natural capaz de alojar un millar de embarcaciones pudiendo introducírsele mejoras que la convertirán en el puerto más conveniente para los vapores de ultramar.

Los trabajos comenzaron en diciembre de 1883 bajo la dirección de los empresarios Waldorp y Cía. El puerto fué terminado y entregado al servicio público el 30 de marzo de 1890.

El costo de esta obra ascendió a 15.153.320 pesos oro sellado.

La Nación sola se obligó a profundizar el canal hasta 21 pies desde el canal natural que une el Río de la Plata con el Océano.

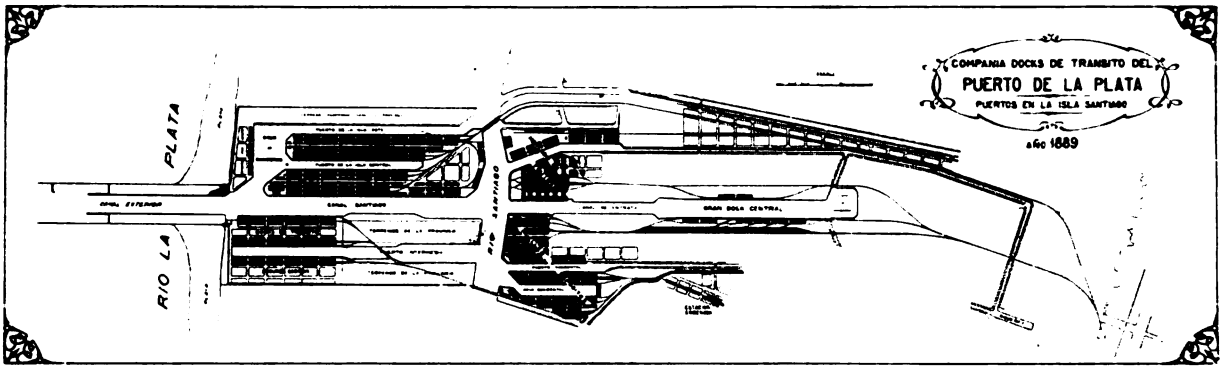
El área total de tierras expropiadas por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, destinadas al Puerto de La Plata en virtud de la Ley de 3 de Septiembre de 1883 y según cálculos hechos sobre el plano, era de 908 hectáreas, aproximadamente, que representaba la zona compuesta de 1200 metros de frente al Río Santiago, con un fondo hasta el éjido de la ciudad de La Plata.

Entre las más antiguas concesiones otorgadas a varias sociedades para dar impulso al Puerto, deben mencionarse las siguientes que figuran en el plano adjunto:

I. Por decreto de Octubre 28 de 1885 el Gobierno de la Provincia cedió a los señores Lavalle, Médici y Cía. en la Isla Santiago en ambas márgenes del canal de entrada, una superficie de 147 hectáreas y sobre este terreno estaba ubicada una concesión dada por el Gobierno Nacional para construir Dócks de Tránsito por decreto de Agosto 21 de 1889.

II. Por decretos del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires de Enero 5 de 1887 y 11 de Junio de 1887 se acordó a la Empresa Muelles y De-

Digitized by Google



pósitos un área de 270.777 varas cuadradas o sean 203.071 metros cuadrados y además fué concedido por el Gobierno de la Nación el establecimiento de Muelles y Depósitos sobre el Río Santiago.

III. En la misma fecha la Provincia acordó el permiso para establecer una Sociedad Anónima titulada: «Mercado de Frutos», con un área de 329.864 metros cuadrados.

IV. Además, se acordaron otras concesiones para instalación de frigoríficos, carboneras, etc.

Decía el Presidente de la Nación en su mensaje al Congreso, en mayo de 1881:

«Tal vez pudiera creerse que es superfluo tratar a la vez de dos grandes proyectos de puerto, pero debe tenerse en cuenta el rápido aumento de nuestra producción y de nuestros consumos, el extraordinario desarrollo de nuestro comercio y el tiempo que se emplea en la realización de obras de esta magnitud, que son eminentemente reproductivas».

«No sólo de Buenos Aires y la Ensenada debemos preocuparnos, debemos también pensar en Bahía Blanca que siente agitarse ya en su seno gérmenes poderosos de progreso, y que está destinada a ser el entrepuente y el centro comercial de una inmensa y feraz región de la República, al mismo tiempo que nuestro gran puerto militar».

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XVIII

•

FORMACION DE PUEBLOS Y VILLAS PINTORESCAS

•

SUMARIO:

Nuevos centros suburbanos. — Lanús. — Adrogué. — Reseñas históricas. — Esteban Adrogué construye el primer hotel para veraneantes. — El Hotel "La Delicia". — Origen del nombre. — El trazado del pueblo obtuvo un Primer Premio en la exposición. — Abandono de los ángulos rectos. — La personalidad del Sr. Adrogué. — Notable discurso del Sr. Carlos Pellegrini. — Ley de los centros agrícolas.

• •

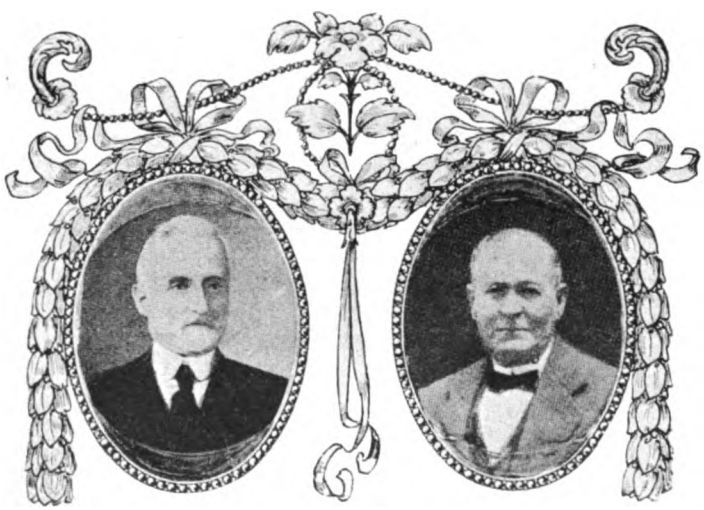
«Después de los pueblos aristocráticos, que se caracterizan por su silencio, están los que han venido a resolver el problema metropolitano de los alquileres, habitados en su casi totalidad por familias de modestos recursos. Así pudo hacerse factible el ideal de la casa propia, en los alrededores de la Capital Federal, para millares de empleados y obreros.»

Anuario de «LA RAZON».

• •

EL 22 de Octubre de 1888 se fundó el vecino pueblo de Lanús. Sería conveniente recordar aquí el origen de aquel centro urbano y evidenciar los inmensos progresos que ha realizado en poco tiempo.

Inaugurada en el año 1865 la línea del F. C. del Sud desde Plaza Constitución a Chascomús, el entonces gerente de la empresa Don Eduardo Bánfield, obtuvo de Don Anacarsis Lanús una fracción de tierra, en la que poco después se construyó una pequeña casilla que durante muchos años funcionó como estación.



Don MARTIN DUHALDE
que hace 45 años arrendaba las tierras que hoy forman el pueblo, viviendo allí desde 1861.

Don GUILLERMO GAEBELER
fundador del pueblo de Lanús, en octubre del año 1888.

Eran aquellos parajes, vastos campos de pastoreo, impropios para la agricultura por su condición de anegadizos; las aguas del Riachuelo o las lluvias copiosas fácilmente los inundaban.

Más tarde en 1873, una fiebre de subdivisión y venta de tierras se registró: el Eden Argentino primero y las quintas de Araujo, Fischer, Zabala, Otamendi, etc., después fueron sucesivamente vendidas en pequeñas fracciones.

Al mismo tiempo que D. Enrique Fernández poblaba con familias andaluzas la Villa de los Industriales y una compañía particular echaba las bases de la Villa Obrera, D. Guillermo F. Gaebeler, conocido personaje de la política en ese entonces y de extensas vinculaciones sociales, poseedor de una pequeña fracción de esas tierras, decidió trazar un pueblo y

Digitized by Google

el 22 de Octubre de 1888, en los terrenos que ocupara el tambo de Atachí, se colocó la piedra fundamental del *pueblo General Paz*, en el sitio que formaba la intersección de las calles General Paunero y J. C. Paz.

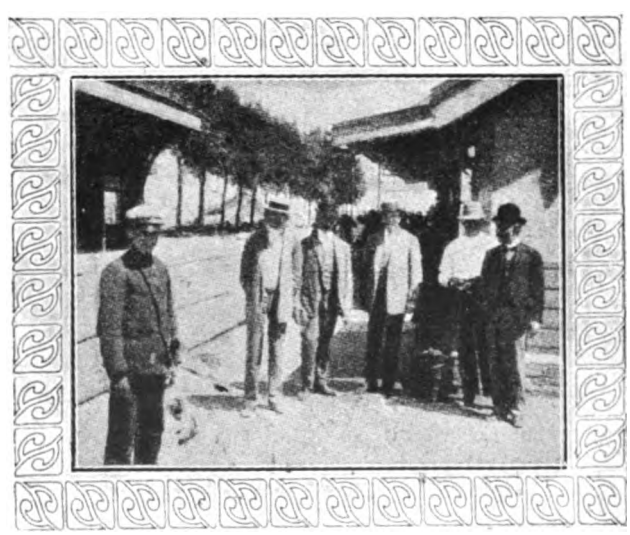
Tal es el origen del actual Lanús. Sobrevino la crisis del 90 y la naciente villa estuvo por varios años estacionaria.

Como ocurre con todas las cosas nuevas, nada hizo suponer que el pueblo fuese lo que está siendo, y se cuenta que al hacerse el segundo remate de terrenos en 1893, casi no hubo compradores aunque se vendía a 70 centavos la vara, y no faltó quien perdiera la seña dada, creídos de haber hecho un pésimo negocio.

La casilla que hasta el año 1901 hacia las veces de estación.

Los terrenos estaban arrendados a don Martín Duhalde, que tuvo oferta de cuarenta cuadras por 7.000 pesos, y la desechó por parecerle un precio excesivo.

En 1895 cuando se levantó el censo nacional, la población de toda la campaña del partido de Avellaneda se apreció en 8300. De esta cifra correspondió 4.000 más o menos a los cuarteles 4°. y 8°. que ahora forman la sección Lanús. Pasado el año 1900 se inició una era de progresos sucesivos para aquel pueblo. La carestía de los alquileres en la metrópoli, la proximidad de Lanús con los grandes barrios fabriles e industriales de Boca y Barracas, y de los vastos talleres de la empresa del Ferrocarril del Sud, fueron alicientes de un poder extraordinario para que la población aumentara de golpe. Como consecuencia de ello los propietarios de los terrenos vieron que la subdivisión y la venta de lotes era un negocio pingüe por la abundancia de compradores y los muy elevados precios obtenidos.



Primeros pasajeros de Lanús señores López Páez, Gandolfo, Bigliotti y Volante.

Foto Caras y Caretas

La proximidad de Buenos Aires, sin duda alguna, fué la causa determinante para que el nuevo centro de población adquiriese tan extraordinaria importancia. Su población actual, que pasa de los 100.000 habitantes, está constituída por artesanos y empleados casi en su totalidad, gente toda ella tranquila y laboriosa, que huyendo de los altos alquileres que devengan las incómodas e insalubres viviendas de la capital han empleado allí sus ahorros, contribuyendo así al progreso del pueblo.

Lanús está formado por numerosas villas unidas entre sí por una edificación compacta, aunque precaria.

El tráfico de pasajeros del F. C. del Sud fué adquiriendo poco a poco grandes proporciones, especialmente después del año 1880, cuando las familias adoptaron la costumbre de veranear en los alrededores de Buenos Aires.

Antes de 1870 este simpático hábito era poco común.

A partir de la epidemia del 71, de la que la población en masa huyó, refugiándose en los pueblos vecinos, data, puede decirse, las temporadas de campo en el verano.

Desde entonces, casi todas las familias pudientes tuvieron su quinta de recreo en las cercanías de Buenos Aires, sumándose así a las que ya tenían sus chacras y estancias.

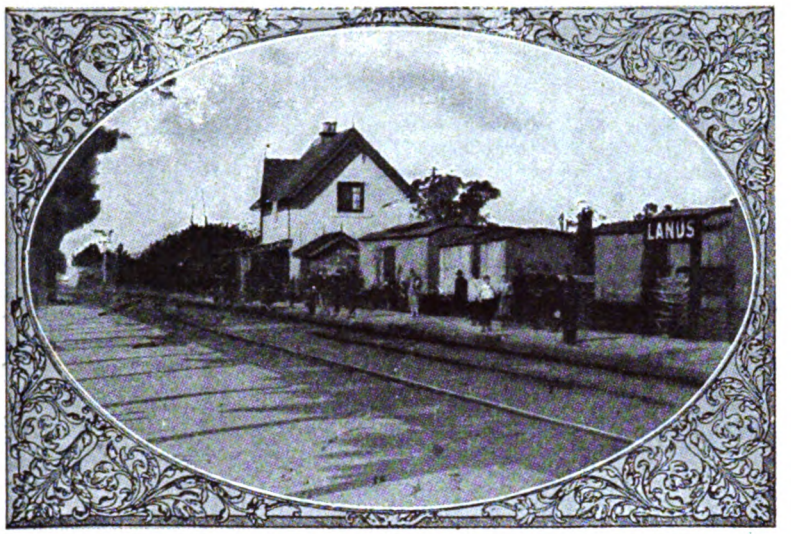
Entre los pueblos que más atracción ofrecían a los veraneantes debe mencionarse Adrogué, situada sobre la línea del F. C. del Sud a 19 kilómetros de Buenos Aires.

Hacemos una corta reseña histórica de esta hermosa localidad, de los jardines y de las flores tan bien conocidas por todos los que han estado en la Argentina...

La porción de tierra, donde está actualmente el núcleo del pueblo de Adrogué, fué adquirida

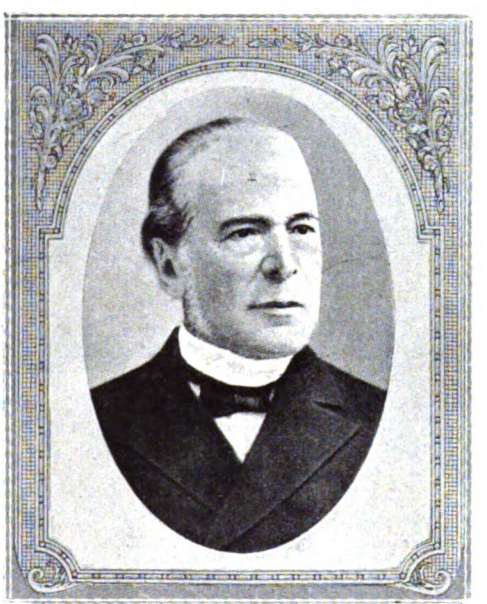
Digitized by Google

por don Esteban Adrogué de un vaquero y agricultor, llamado Tomás Paredes en la cantidad de 150.000 pesos moneda corriente, es decir lo que equivaldría a 6.000 pesos oro actualmente. La extensión era de 1.250.000 varas, haciéndose la escritura el 30 de Diciembre de 1862.



La estación Lanús en el año 1901.

En aquellos años, don Esteban Adrogué realizaba frecuentes paseos a sus nuevas posesiones, trasladándose a caballo desde Lomas de Zamora, donde habitaba durante el estío. En una de esas excursiones le llamó mucho la atención la forma topográfica y de aparente fertilidad de la hermosa meseta con suaves declinaciones hacia los cuatro vientos de las superficies recientemente adquiridas y tuvo el propósito de instalar allí una pequeña granja, poblándola de frutales, pues creía fundadamente que podrían ser explotados sus productos, así como las aves y otros ejemplares, de inmediata colocación en Buenos Aires. Llevó pues, a la práctica su iniciativa y se trasladó a vivir con su familia en las nuevas posesiones, construyendo para ello, previamente, una casa quinta. El lugar que rodeaba la nueva población, construída con toda amplitud, habría de ser más tarde ocupado por el hotel «La Delicia», existente actualmente. Concluído el edificio al finalizar el año 1871, fué ocupado por sus poseedores al año siguiente, pero no les satisfizo. La soledad y el silencio nocturno poblaron la mente de los moradores de pavorosas escenas del pasado y ello les indujo a procurar que allí se formase un nuevo pueblo, propendiendo por todos los medios para lograrlo. Lo primero que se obtuvo, fué la instalación de la estación ferroviaria, en las proximidades. El terreno requerido para ello se le compró a un viejo poblador, que habitaba en un rancho cercano, llamado Manuel Fernández, del que se adquirieron dos cuadras aproximadamente de superficie con ese destino. En la solicitud que se formuló ante las autoridades del Ferrocarril del Sud, el peticionante ofrecía donar la tierra adquirida, en un total de 41.500 varas cuadradas y como indemnización de los primeros gastos, contribuiría con la cantidad de 30.000 pesos moneda corriente, al mismo tiempo que hacía presente que vería con agrado que a la nueva estación se la designara con el nombre del primer almirante, don Guillermo Brown. La empresa ferroviaria aceptó la creación de la estación, pero no así el nombre propuesto, fundándose para ello en que existía otra con igual nombre en las proximidades de la «Boca» de lo que derivarían confusiones. El señor Adrogué encontró, desde luego, justificada y razonable la observación y dejó a juicio de la compañía ferroviaria la elección de su designación, y ésta le dió el nombre de Esteban Adrogué.



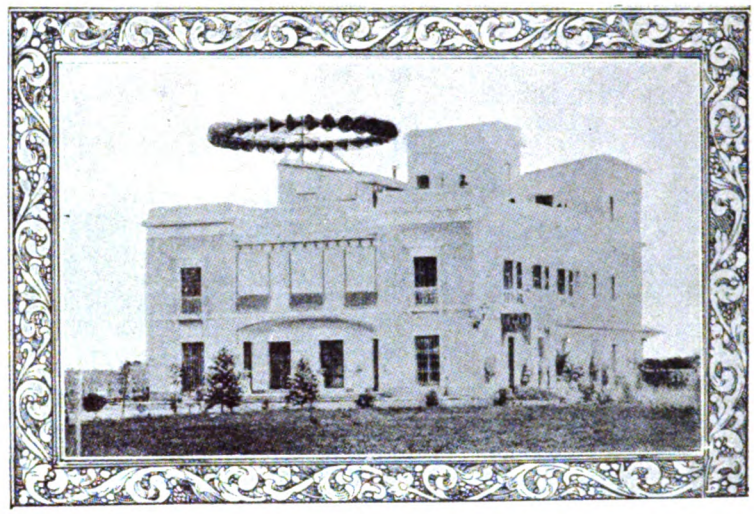
Ultimo retrato de ESTEBAN ADROGUÉ, quien fundó en 1871 la población que lleva su nombre.

La primera estación fué poco después, una humildísima casilla de madera, que subsistió varios años. En esa época parecía que el ferrocarril marchaba por alto nivel y los pasajeros debían hacer verdaderas proezas para utilizar sus servicios. Los vagones de esa época eran muy distintos de los actuales y se les ve aún en estaciones lejanas, sirviendo de vivienda a camineros y empleados subalternos de la empresa. No existían andenes ni nada parecido; mediaba una considerable altura desde la portezuela del vehículo hasta el suelo, por lo que era necesario muchas veces utilizar una pequeña escalerilla para poder descender.

Mientras se realizaban las tramitaciones para instalar la estación del ferrocarril, se llevaban a término trabajos de mucha importancia, prelimi-

Digitized by Google

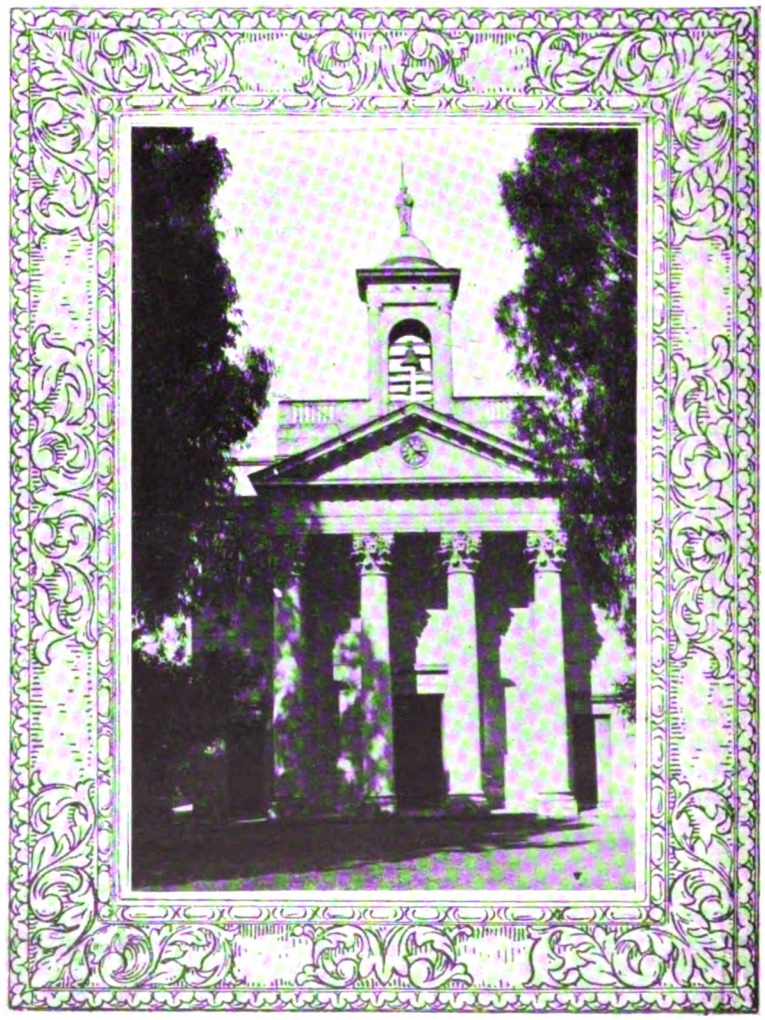
nares de la resolución del segundo problema: la fundación del pueblo. En ello tuvieron una gran parte contributiva, eficaz y valedera, los ingenieros José y Nicolás Canale, quienes cooperaron a la obra que se proponía realizar el señor Adrogué, interpretando sus ideas respecto del nuevo trazado, para el que se deseaba que no se aplicara el modelo conocido en todas las nuevas localidades, sino dándoles otras perspectivas por medio de diagonales hacia todos los rumbos. Esto ocurría en 1872 y en ese mismo año quedaba definitivamente terminado el plano general del pueblo, hecho de manera original, pues destruyó por completo la pauta antigua y los ángulos rectos.



El Hotel "La Delicia" en 1872.

El domingo 29 de Septiembre de 1872 corrió el primer convoy expreso entre las estaciones Constitución y Adrogué, conduciendo a los primeros pobladores y propietarios del futuro pueblo, especialmente invitados por el martillero don Adolfo Bullrich. El tren habíase detenido antes de Adrogué, en Barracas y Lomas de Zamora y condujo 160 personas. En el mismo centro de la plaza donde hoy se levanta la hermosa estatua del almirante Brown, habíase construído una gran carpa, en la que se sirvió un almuerzo criollo.

Habíase delineado sobre el terreno el trazado completo del pueblo; banderolas y millares de gallardetes indicaban el rumbo de las calles y grandes avenidas, y sobre postes fijados en el suelo habíanse clavado pequeñas chapas de cinc con el número y superficie del lote que correspondía al plano. Poco después de las dos de la tarde el martillero dió principio a la venta, asegurando a los compradores que debían tener absoluta confianza en la adquisición, porque en ese lugar habría de levantarse un gran pueblo, porque se hallaba al frente del propósito, don Esteban Adrogué de quien respondía por sus muchos años de conocimientos, que era hombre de empuje e inquebrantable energía y que sabría vencer cualquier dificultad que se interpusiera para el logro de sus aspiraciones progresistas.



El templo del Arcángel San Gabriel, levantado frente a la plaza principal por subscripción pública y en terreno donado por el señor Adrogué.

Muchos fueron los compradores de lotes de tierra, pues las ventas alcanzaron ese día a la cantidad de 160.055 pesos moneda corriente, suma de singular importancia en esa época y sobre todo in-

Digitized by Google

vertida en terrenos en un lugar despoblado.

El Hotel "La Delicia"

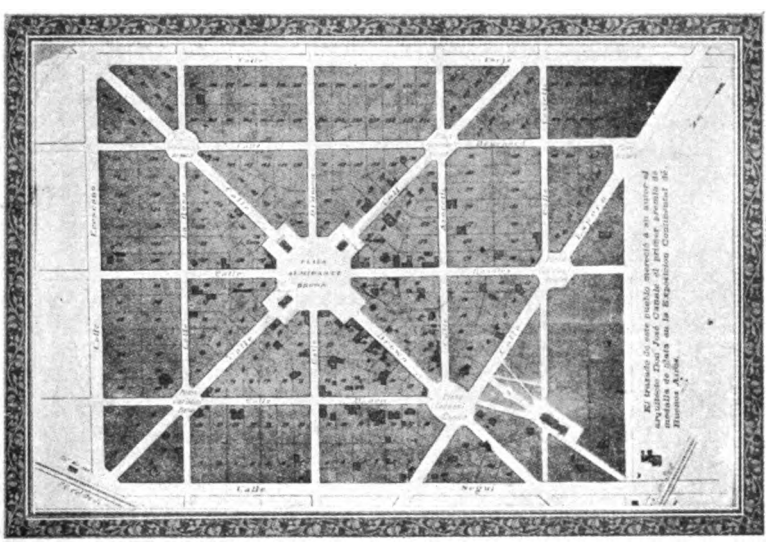
Inmediatamente después se iniciaron las primeras construcciones, salvándose en toda forma las dificultades que en esos años se oponían a la realización de una obra de esa índole. También en la casa quinta que habitaba el señor Adrogué, se practicaban trabajos de importancia; se ensanchaba el edificio para darle mayores comodidades y hacerle más apto para el nuevo fin a que se le destinaba, porque muy en breve debía instalarse allí un hotel. Este se inauguró el 1°. de Diciembre de 1872 bajo la denominación actual, determinada por la siguiente circunstancia: en la tarde del 14 de Noviembre de 1872, después de haberse mantenido una altísima temperatura en el ambiente, se hicieron sentir algunas ráfagas frescas, saturadas con el ténue perfume de la floresta cercana. Entre los huéspedes del propietario del futuro hotel, hallábanse comentando las noticias del día algunos amigos de su intimidad y entre ellos el señor Enrique Ochoa, quien lleno de satisfacción y poniéndose de pie exclamó de repente: «Esto es una delicia». El señor Adrogué, al escuchar tan espontánea y grata exclamación la hizo suya y dijo: «Perfectamente, el amigo Ochoa ha bautizado ya al nuevo hotel». Y así ocurrió: el día 1°. de Diciembre de 1872 se inauguraba al servicio público el Hotel «La Delicia». (1).

Hotel "La Delicia". - Año 1890.

El Ingeniero José Canale, obtuvo el primer premio por su plano del pueblo y edificios públicos de Almirante Brown (Adrogué), en la exposición Continental realizada por el Club Industrial Argentino bajo el patrocinio del Gobierno Nacional el año 1882. Por primera vez, en nuestro suelo se delineaba un pueblo con perspectivas y servido por avenidas diagonales en todos rumbos.

Era un trazado original del nuevo pueblo que rompió en un todo con la pauta antigua y los ángulos rectos.

El 22 de Noviembre de 1887, se dictó la famosa ley de los centros agrícolas, en virtud de la cual se proyectaba la creación de 222 centros, con una extensión de 1.700.000 hectáreas divididas en chacras.



Plano del trazado de Adrogué que mereció a su autor, el arquitecto don José Canale, el primer premio de medalla de plata en la exposición Continental de Buenos Aires.

Para la aplicación de dicha ley, se utilizaban los terrenos circundantes a las estaciones de ferrocarriles, que no tuvieran centro de población, siempre que se tratara de tierras útiles a la agricultura.

La ley admitía la concurrencia de dos sistemas para la creación de los centros: la iniciativa oficial y la iniciativa particular.

Por lo que respecta al primero, el P. E. de la Provincia, estaba facultado para expropiar las tierras necesarias, dentro del término de dos años. En cuanto al segundo, permitía a los particulares la división de las adquiridas con ese objeto. Los concesionarios y los agricultores de los centros agrícolas, tenían establecidos por ley, entre otros, los siguientes privilegios: crédito con hipoteca amortizable en 10 años, 25 % de rebaja en los fletes y liberación de gravámenes durante los tres

(1) César Adrogué: "Notas históricas".

Digitized by Google

primeros años. La ley les imponía, asimismo, la obligación de trabajar la tierra.

La extensión de las tierras fiscales existentes alrededor de las estaciones era reducida. Los particulares dueños de las mismas tenían dos caminos igualmente provechosos para desprenderse de ellas: 1°., acogerse a la ley de expropiación, que las calificaba de utilidad pública, percibiendo el importe correspondiente; 2°., erigirse en empresarios y fundar los centros por su exclusiva cuenta, aprovechando las ventajas otorgadas por el Banco Hipotecario de la Provincia.

Con estos antecedentes, es de imaginarse la cantidad de empresarios que nacieron como consecuencia de las liberalidades de dicha ley.

La especulación, asociada a la política, llevó estas operaciones a términos insospechados con los resultados siguientes: subversión completa de los altos fines que tuvieron en cuenta los autores de la ley; desmesurada inflación en el precio de las tierras, y, por último, desequilibrio financiero del Banco, ya que por su intermedio se habían realizado estas operaciones y que, debido a la influencia de los factores apuntados, hubo de hacerse cargo de una cantidad de propiedades cuyo valor distaba mucho de lo que el mismo había acordado en préstamo.

Fué esta ley una excelente combinación tendiente a estimular el cultivo de la tierra con ventajas para propietarios y labradores, pero es de lamentar que su mala aplicación ocasionara desastres en vez de los beneficiosos resultados que de ella se esperaba. Se desvirtuó su propósito y sólo sirvió como medio de obtener, con la complicidad administrativa quizá, fuertes préstamos hipotecarios cuyo servicio no fué satisfecho. Gravadas así las chacras, no pudieron ser enajenadas y no llegaron, por consiguiente, a cultivarse.

En cuanto a los «centros agrícolas», los resultados se pueden apreciar por estos datos de origen oficial: se concedieron un millón y medio de hectáreas, y sólo se formaron *veinte*, y de éstos, sólo *cuatro*, se realizaron definitivamente. Tales eran los resultados de esa inicua ley que esterilizó la industria y el tesoro provincial.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XIX

ONCESIONES OTORGADAS A GRANEL AMENAZAN INVADIR LA ZONA DE INFLUENCIA DEL F. C. DEL SUD

SUMARIO:

Fiebre de especulación que precedió a la crisis del 90. — El Congreso concedió en 1867 más de 9.000 kilómetros de líneas férreas. — 7.200 kilómetros con garantía. — En tres años se concedieron cerca de 22.000 kilómetros de vías. — Visible propósito de «chantage» a las empresas ferroviarias. — El Presidente Dr. Juarez Celman optimista. — Líneas garantidas. — Fuerte suma pagada por el Gobierno en concepto de garantías. — La nueva política ferroviaria del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. — Línea de competencia al F. C. Sud. — Concesión Gianolla. — La empresa del F. C. del Sud solicita inmediatamente permiso para construír varias líneas y ramales. — Discusión en la Cámara. — Sesiones memorables llenas de incidentes parlamentarios. — Atmósfera de antipatía contra el F. C. del Sud. — De todas las líneas solicitadas se otorga solamente la de Tres Arroyos a Bahía Blanca. — Las demás concesiones solicitadas afectaban a tres empresas: Olivier y Cía., Wilkinson y Cía. y a los FF. CC. de la Provincia. — Antecedentes. — Formidable invasión en la zona servida por las vías del F. C. del Sud. — Protesta de la Empresa del F. C. del Sud. — Admirable defensa de los derechos del F. C. del Sud por los señores Diputados Toso, Lartigau y Ugalde. — La tradición que liga la suerte del F. C. del Sud con la Provincia de Buenos Aires. — El Directorio del F. C. del Sud fué siempre el más eficaz propagandista en favor del crédito argentino. — La Empresa entra en negociaciones con los señores Olivier y Wilkinson. — Resultados favorables. — La concesión de Olivier y Cía. transferida al F. C. del Sud en 1889. — Autorización a la Empresa del F. C. S. para construír varias líneas. — Formación de la Compañía del F. C. de Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, Lt. — Transferencia al F. C. del Sud de dos concesiones.

«Y con el propósito de tener ideas ciertas y de evitar los males que puede producir la concesión de líneas superpuestas, en competencia unas con otras o autorizadas a construirse en localidades inadecuadas, el P. E. acaba de ordenar que la dirección nacional y el Departamento de Ingenieros procedan a confeccionar un plano y red de ferrocarriles, tomando en cuenta los existentes, los concedidos y los que a su juicio deban establecerse».

Mensaje del Presidente Dr. Miguel Juárez Celman en Mayo de 1889.

LOS ferrocarriles no escaparon a la fiebre de especulación que fué el síntoma que precedió a la crisis del 90 como un fenómeno de ncubación.

El Congreso fué el cómplice y fomentador de sa especulación que bien caro costó al país.

En el año 87 se concedieron 9200 kilómetros y de stos, 7200 con garantía; el 88 se detuvo esta benevoencia legislativa y sólo se concedieron 300 kilómeros; en el 89 recrudeció como una ráfaga de la crisis le progreso la manía ferroviaria y se autorizaron 0.000 kilómetros; de éstos 3000 con un promedio ilométrico de 26.000 pesos oro, lo que responsabilizaba al estado en 5 % sobre 78.000.000 de pesos oro.

De modo que en esos tres años se concedieron cerca de 22 mil kilómetros; ésto sin contar los millares otorgados por la Provincia de Buenos Aires, en la que agotada la especulación de los centros agrícolas y las cédulas que la alimentaban, los empresarios políticos se dedicaron a lograr concesiones de líneas férreas, algunos de ellos con el visible propósito de hacer chantage a las empresas establecidas y venderles las concesiones por precios leoninos.

Las numerosas concesiones de líneas férreas que otorgaba el Congreso en estos tres últimos años

Digitized by Google

adolecieron de un defecto general: el de no estar subordinadas a un plan o trazado que consultase las necesidades presentes y futuras de la Nación.

No existió un criterio uniforme ni consecuencia alguna en la sanción de leyes que muchas veces debían destruirse unas a las otras, dañando los intereses públicos y particulares a que respondían.

Ni los ferrocarriles lograron sustraerse al contagio de la época. Felizmente pocas de estas concesiones encontraron acogida en los mercados de la capital. El país, sin embargo, no dejó de resentirse en su crédito y en la fe que inspiró su administración pública, ante este tráfico de concesiones.

El presidente Juarez Celman, víctima de ese delirio de grandezas que caracterizó su gobierno, decía que el país necesitaba veinte mil kilómetros de vía férrea y que no debía preocuparnos el pago de las garantías.

Véase ahora el resultado desastroso de la viabilidad en lo que respecta a las líneas garantidas.

Cuando subió al poder de la Provincia el Gobernador Máximo Paz (Mayo de 1887) se agitaba en la República entera, con singular intensidad el problema de construcción de líneas férreas.

El Gobernador, hombre joven y de progreso, comprendió desde el primer momento la importancia que tendría para la Provincia la construcción de nuevas vías y se propuso fomentar su construcción, prometiéndolo así solemnemente en varios documentos que fueron publicados.

Prometió la autorización sin límites para construir ferrocarriles, pero sin garantías, sin prima, sin franquicia alguna que importara una erogación directa o indirecta para el tesoro público. Cuando se presentaban proponentes para construir vías férreas, el Gobierno no preguntaba quienes eran los empresarios ni qué recursos podían mover: se limitaba a garantizar al Estado contra demoras posibles, obligando a los concesionarios a hacer un depósito, o presentar fianza a satisfacción del Gobierno.

GARANTIAS LIQUIDADAS HASTA EL 1°. DE OCTUBRE DE 1891

FERROCARRILES	VENCIMIENTO DEL PAGO	PAGADO POR GARANTIA	
		Libras Esterlinas	Pesos Oro
Argentino del Este	**Diciembre** 31-1891		5.010.823.83
Buenos Aires al Pacífico	**Junio** 30 »	895.705-13-2	
Gran Oeste Argentino	**Mayo** 1° »	602.669-12-5	
Central Córdoba, San C. Norte	**Setiembre** 30 »		2.312.500.—
Central Entrerriano	**Junio** 30 »		650.000.—
Nordeste Argentino	**Junio** 30 »		224.373.25
Nordoeste Argentino	**Junio** 30 »		56.669.31
Villa María a Rufino	**Setiembre** 30 »		127.922.42
Bahía Blanca y N. O.	**Julio** 31 »		87.832.15
Trasandino	**Agosto** 22 »	19.490-12-4	

Total $ 16.120.155.05 oro

Omitimos en el cuadro anterior los ferrocarriles Central Argentino y Rosario que ya habían devuelto las sumas recibidas de la Nación rehusando la garantía, pero conservando el gobierno, en el primer caso, intervención en la fijación de las tarifas una vez que la línea produjese el 12 % sobre su capital y en el segundo la intervención en las tarifas en todo tiempo.

Tanto el Congreso Nacional como la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires acordaron concesiones que importaban la construcción de muchos miles de kilómetros de ferrocarriles.

Eran tantas las Empresas autorizadas a construir y tan extensas las líneas concedidas, que construídas todas ellas, se hubieran multiplicado por factor fantástico los ocho mil y tantos kilómetros de vía férrea, que en el año 1887 existían en todo el territorio de la República.

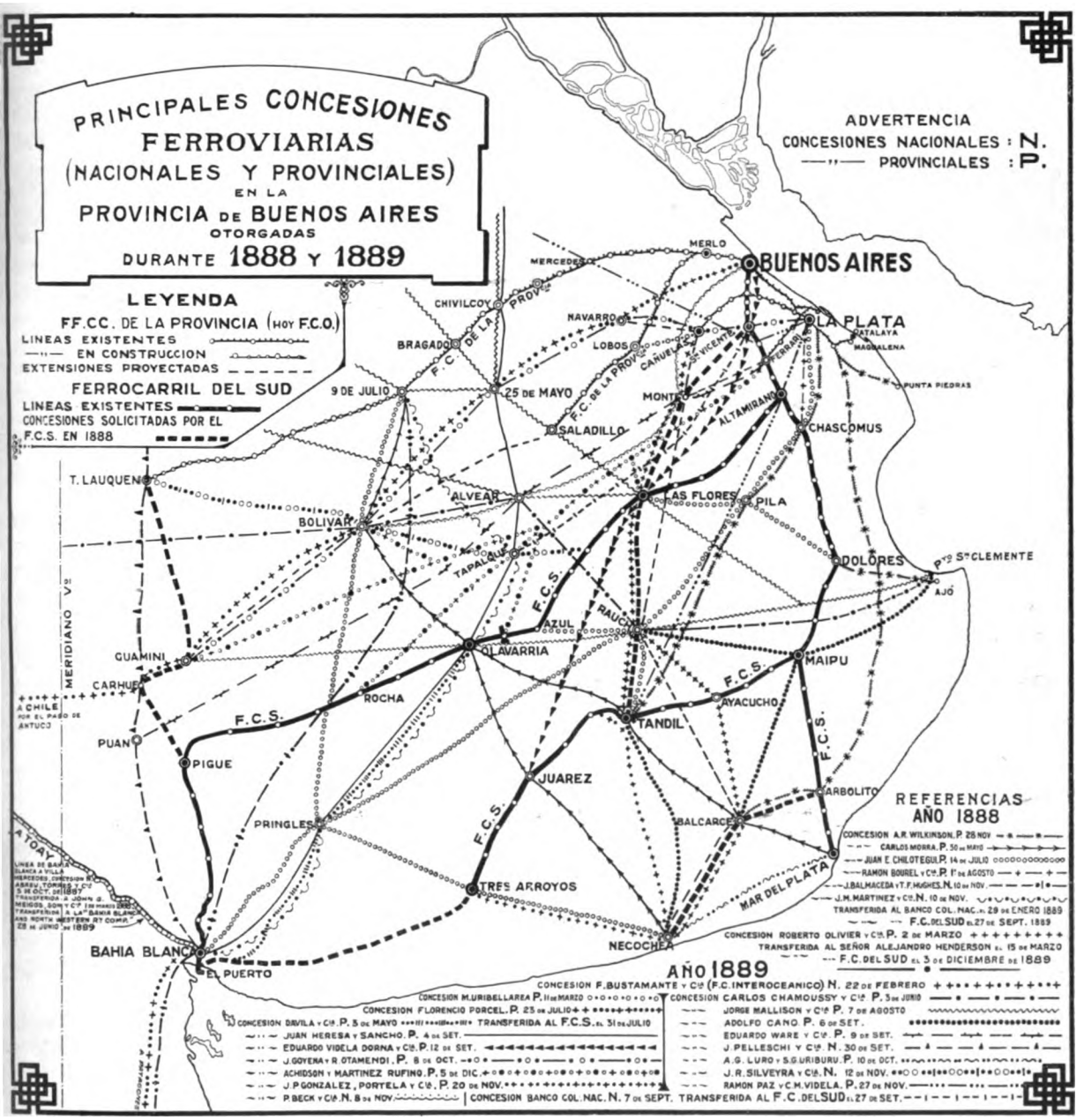
Es de notar, que si bien es cierto que las mayorías de las propuestas para construcción de vías fueron estudiadas por la Comisión de Obras Públicas, también lo es que muchas fueron otorgadas sin el informe correspondiente de la Comisión.

Revisando prolijamente los antecedentes, se encuentra que el primer acto público, el primer documento de Estado que lanzó a la publicidad la nueva política ferrocarrilera de la Provincia de Buenos Aires, fué el mensaje del 23 de Febrero de 1888, que adjuntaba a la Legislatura el contrato «ad referendum» de la concesión Jorge Gianolla, para la construcción de una línea de Saladillo a Hinojo pasando por Alvear, Tapalqué y Sierras Bayas; esta línea formaba una conexión entre la cabecera de uno de los ramales de los F. C. C. C. de la Provincia y la estación Hinojo, servida por el F. C. del Sud, con el propósito de hacerle competencia disputándole el tráfico.

Digitized by Google

El referido mensaje fué la primera proclama blica, el primer acto que consignaba la nueva lítica ferrocarrilera de la Provincia, que las mpresas establecidas pudieron tomar en cuenta, ribuyéndole la debida trascendencia, puesto que lo contando con el apoyo de la Legislatura había de la fecha del mensaje de la concesión Gianolla, presentar repentinamente una petición para varias prolongaciones.

El F. C. del Sud no pudo ni debió presentarse antes, porque hasta que ese mensaje se produjera era justo respetar la reserva que se había hecho



odido enviar el Poder Ejecutivo un mensaje tan adical. Consecuentemente desde ese día, adquieron real importancia las infinitas solicitudes de neas férreas que se estaban tramitando.

Este mismo razonamiento, que es el único lógico, s el que hizo el Directorio local del F. C. del Sud, uesto que lo vemos el 24 de Febrero, al día siguiente para los FF. CC. de la Provincia, de las prolongaciones proyectadas a Monte, Rauch, Balcarce y Necochea, así como otras que tenían por objeto llevar adelante las cabeceras de las líneas del Saladillo y 9 de Julio.

Al presentarse, pues, el F. C. del Sud, acogiéndose a la nueva política ferrocarrilera en la fecha en

Digitized by Google

que lo hizo, procedió correctamente y en tiempo oportuno.

Las líneas y ramales solicitados por el F. C. del Sud, eran:

1. San Vicente a Tandil, pasando por Monte, Las Flores y Rauch.....	280	kilómetros
2. Tres Arroyos a Bahía Blanca .	180	»
3. Arbolito a Necochea, pasando por Balcarce.....	150	»
4. Pigüé a Trenque-Lauquen, pasando por Carhué y Guaminí ..	212	»
Total.....	822	kilómetros

El contrato ad-referendum celebrado por el P. E. con el F. C. S. fué remitido a la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, con el informe de la Comisión de Obras Públicas, el día 17 de Octubre de 1888.

La Cámara se constituyó en sesión permanente. Esta sesión memorable, llena de incidentes parlamentarios y no parlamentarios, puso en evidencia la atmósfera de antipatía que se había formado en el seno de la Cámara contra el F. C. del Sud, acompañada por un movimiento hostil a la aprobación del contrato celebrado por el P. E. y la Compañía del F. C. del Sud.

El diputado señor Moreno, miembro informante de la Comisión de Obras Públicas, leyó el despacho de dicha Comisión, según el cual sólo se acordó al F. C. del Sud **una sola** de todas las prolongaciones solicitadas; la de **Tres Arroyos a Bahía Blanca.**

Declaró luego, que las demás extensiones que se pedían afectaban de una manera grave y casi definitiva a tres Empresas: a la de los señores Olivier y Cía., a la de los señores Wilkinson y Cía., y finalmente a la de los FF. CC. de la Provincia.

Las discusiones, a veces apasionadas, violentas y agresivas, se sucedieron hasta el final de la sesión entre miembros de la mayoría de la Cámara, que sostenían el dictamen de la Comisión y los de la minoría que, con razones que no fueron levantadas con éxito, lo atacaban.

A las 9 ½ de la noche se procedió a votar el despacho de la Comisión o su proyecto, dando este resultado: **25** votos por su aprobación contra **10** votos por su rechazo.

Veremos ahora cuáles eran los derechos de cada una de las tres Empresas, cuyos intereses serían afectados por las extensiones propuestas por el F. C. Sud.

El 29 de Agosto de 1888 quedó aprobado el contrato ad-referendum celebrado entre el P. E. y los señores Roberto Olivier y Cía., para la construcción y explotación de una línea férrea de Cañuelas a Monte, Las Flores, Rauch, Ayacucho, Balcarce, Lobería y Necochea, bifurcando en Rauch un ramal al Tandil. El Gobierno de la Provincia apoyaba esta iniciativa particular, que buscaba teatro para su desarrollo sin gravar al Estado con ninguna erogación.

Esta línea vendría a dar lugar a la explotación de las riquezas contenidas en las sierras de Balcarce y del Tandil, entonces recién vislumbradas pero inexplotables por la dificultad del transporte y finalmente llegaría al pueblo de Necochea, sin duda destinado a ser un puerto de gran importancia por las ventajas de su situación geográfica.

En el mapa que acompaña estas líneas se ha indicado en distintas formas las cuatro redes de líneas férreas, propuestas por las cuatro empresas interesadas en dichas construcciones. Mientras que la línea solicitada por Olivier y Cía., iba de Cañuelas a Las Flores, pasando por Monte, la del F. C. del Sud arrancaba de San Vicente, para luego ir a Las Flores por vía Monte.

El ramal de Cañuelas a La Plata, construído por el Gobierno Provincial, no daba buen resultado ganando solamente 2 a 3 % del capital empleado.

La única manera de salvar la situación era conseguir que la importante red solicitada por Olivier y Cía., sirviese como afluente a la línea de Cañuelas a La Plata; así el producto de esta línea iba a ser mucho mayor y su importancia iba a tomar más incremento.

El ramal de Tolosa a Magdalena había sido construído por el Gobierno de la Provincia y abierto al servicio público el 7 de Mayo de 1887. Como esta línea no dió buen resultado, y necesitando el Gobierno fondos para prolongar la línea principal de los FF. CC. de la Provincia desde 9 de Julio hasta Trenque-Lauquen, se resolvió vender la parte de Elizalde a Magdalena.

Con fecha 25 de Febrero de 1888 promulgó la ley autorizando al P. E. para enajenar a los señores R. A. Wilkinson y Cía. la línea a Magdalena, por la suma de $ 1.225.000 m_n. El contrato correspondiente fué aprobado el 4 de Julio del mismo año, siendo algunas de sus cláusulas más importantes las siguientes:

1º. La venta comprenderá la línea existente desde el Kilómetro 11 solamente o sea la Estación denominada «Rufino de Elizalde» hasta el Kilómetro 58, más 529 metros, o sea la Estación Magdalena.

2º. Los señores Wilkinson y Cía. prolongarán la vía, que adquieren, dentro del término de dos años, contados desde la fecha de esta escritura, sirviendo la zona de la costa hasta el puerto de Ajó, y desde allí hasta la ciudad de Dolores, siguiendo el trazado de los estudios hechos, de acuerdo con la ley del 2 de Agosto de 1884, hasta empalmar con el F. C. del Sud.

3º. Los compradores podrán, de acuerdo con el P. E., extender ramales entre la línea principal y la del Sud, así como la prolongación, cruzando las de este último.

En Setiembre de 1888 los señores Wilkinson y

Digitized by Google

a., se presentaron solicitando la aprobación de red ferroviaria que pensaban construir, de acuerdo n el contrato de compra del F. C. a la Magdalena. Estas líneas eran:

1°. Una línea que arrancando de la Estación Magdalena llegaba hasta el pueblo y puerto de Atalaya.

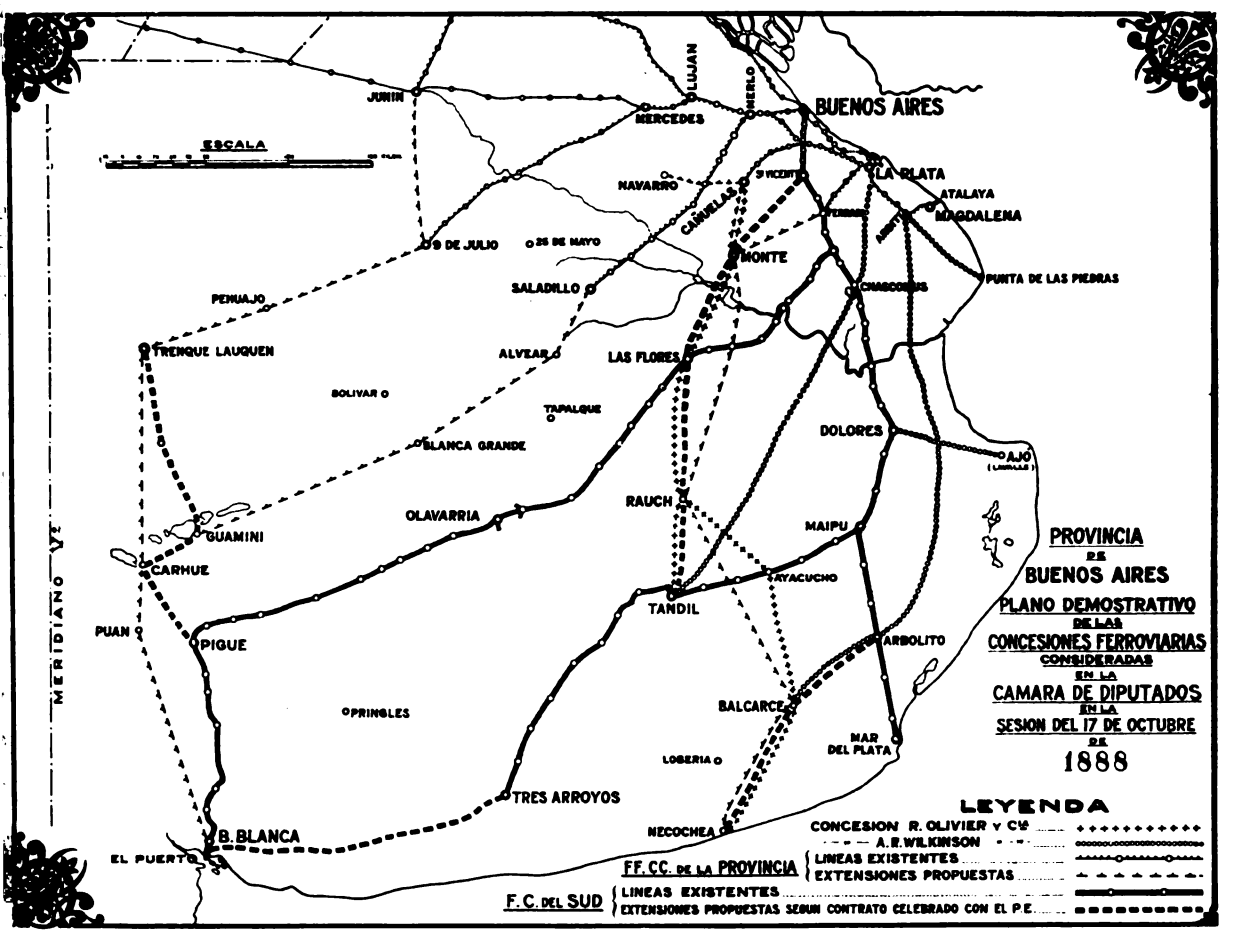
2.° Otra línea que, arrancando del Kilómetro 42 l ramal a la Magdalena, llegaba más o menos sta Punta Piedras.

3°. Un ramal de Dolores a Ajó.

4°. Una línea que arrancando del punto de insección del ramal a Dolores y prolongación a ó, llegaba pasando por el pueblo de Tuyú, hasta con 982 kilómetros de vía y llegaba a 9 de Julio, Junin, Pergamino, San Nicolás, La Plata, Magdalena, Saladillo y Cañuelas.

Durante 1887 la Legislatura Provincial preparó un gran proyecto para futuras extensiones de los FF. CC. de la Provincia y las nuevas líneas recomendadas por la Comisión de Obras Públicas fueron las siguientes:

1°. 9 de Julio a Trenque-Lauquen.
2°. 9 de Julio a Junín.
3°. Trenque-Lauquen a Bahía Blanca.
4°. Saladillo a Guaminí.
5°. Cañuelas a Navarro.



l de Balcarce, cruzando la vía del F. C. del Sud, Mar del Plata, a la altura de la estación Arbolito.

5°. Otra línea que, arrancando de la estación lizalde llegaba a Tandil, cruzando la vía del F. C. el Sud en Chascomús.

El contrato concediendo todas estas líneas a los ñores Wilkinson y Cía., fué aprobado por el P. E. 5 de Diciembre de 1888.

El programa para la extensión de los FF. CC. de Provincia era uno de los más ambiciosos que se uede imaginar.

Al finalizar el año 1887 el F. C. del Oeste contaba

6°. Cañuelas a Necochea pasando por Monte, Rauch y Balcarce.

7°. Ferrari a Monte.

La conveniencia de construír las primeras tres líneas mencionadas arriba fué justificada en la manera siguiente:

«Una de las cosas que se ha deseado siempre, una de las tendencias del Gobierno y de la Legislatura ha sido unir San Nicolás con Bahía Blanca, estableciendo una especie de franja fronteriza de líneas férreas que interrumpiera la entrada de ferrocarriles de fuera de la Provincia, ya fueran particulares o del Estado».

Digitized by Google

«El día que una empresa ajena a la jurisdicción de la Provincia se interne e interrumpa nuestra red de FF. CC. vamos a tocar dificultades muy serias, dificultades que debemos a todo trance evitar y que se evitan con las líneas que se proponen de Junín a 9 de Julio y de Trenque-Lauquen a Pigüé o a Bahía Blanca».

«La mente de la Comisión de Obras Públicas de la Provincia es que el F. C. del Oeste construya una línea recta de Trenque-Lauquen a Bahía Blanca».

Se ve, pues, que las cosas no se presentaban con muy buena cara y que el F. C. del Sud se encontraba frente a una invasión formidable en la zona servida por sus rieles.

Cualquiera que mire el plano de las líneas del F. C. del Sud, en aquella época, advierte que ha tenido que avanzar serpenteando sobre la Pampa, buscando las poblaciones formadas para ligarlas y ponerlas en contacto con Buenos Aires.

No ha marchado bajo el régimen de las líneas más rectas, con la mira de acortar las distancias; el trazado le ha sido impuesto por los pueblos formados que quería y debía beneficiar.

Por esa causa no había llegado al Tandil, Azul y Bahía Blanca por los caminos más cortos.

Así es como ha nutrido con la savia del progreso a los pueblos hechos y agrandado otros, creando la producción y el comercio que alimentaban sus trenes.

Creado el tráfico, difundida la población y sembrádose la semilla de las industrias, por el esfuerzo de la Empresa del Sud, sin ningún auxilio del Estado, llegaba la ocasión de rectificar las líneas, acortando las distancias.

En estas circunstancias concurren empresarios solicitando líneas con ese mismo propósito, cuya vida saldrá de la prosperidad promovida por el Gran Ferro-Carril del Sud: esas líneas, se decían, «establecerán la competencia que las existentes necesitan».

Aseveración falsa. No hay competencia posible entre dos líneas al Tandil, por ejemplo: una de las cuales tenga 350 kilómetros y la otra 280 kilómetros solamente: la segunda, necesariamente, eliminará a la primera.

¿Había derecho y justicia en arrebatar de esa suerte al F. C. del Sud su campo de acción, labrado y engrandecido por él?

Que venga la competencia, en buena hora, pero con los caracteres propios de la igualdad. La competencia desigual que decretaba la Legislatura, negando a la Empresa del Sud, lo que se concedió a la rival que apareció, era una competencia profundamente inmoral y hostil.

Si el F. C. del Sud no hubiera solicitado las nuevas líneas y se dejaba a otras empresas explotar las vías más cortas nada habría que observar; el interés público primaría siempre sobre el de la Compañía; pero cuando ella acepta la competencia y saca de su caja 3.000.000 de libras esterlinas para sostenerla, cuáles serían los principios de orden público, de moral, de justicia y de equidad que pudieran aconsejar la denegación de la concesión solicitada?

Hablando de la protesta formulada por el F. C. del Sud el Diputado señor Toso, decía en la Cámara:

«El F. C. del Sud no se opone a que se concedan cuantas líneas y ramales quieran los señores Olivier, Wilkinson y otros, pero apelando a los sentimientos de rectitud de la H. Cámara, invocando las conveniencias públicas y sus valiosos intereses radicados, la Empresa viene tan sólo a decirnos que si ponemos un arma en mano de presuntos competidores, no la dejemos a ella inerme e indefensa; nos pide que la coloquemos en paridad de condiciones para que haya lucha igual y surja la competencia en beneficio del público».

Entre los defensores de los derechos del F. C. del Sud destacaronse los señores diputados, Toso, Lartigau y Ugalde.

El primero de ellos decía, entre otras cosas:

«Después que todos los que han querido han conseguido de esta Legislatura las concesiones de FF. CC. que solicitaron, creo injusto cerrarle la puerta al F. C. del Sud, a ese ferrocarril que es de todos los concesionarios que se presentan, el más respetable, el más serio, el que más título tiene a la consideración nuestra, sobre todo cuando ya tiene listo el capital necesario para acometer inmediatamente los trabajos y no nos viene a pedir una cosa para ir a ofrecerla de sindicato en sindicato asegurándose así la comisión de gestor de concesiones».

«La Empresa del F. C. del Sud es, indudablemente, la más importante, la mejor administrada y la más progresista de todo el país».

«Se ha dicho que es necesario librar a esa zona de la Provincia, servida por el F. C. del Sud, que de paso diré, es quien la ha incorporado a la civilización, del monopolio de esta Empresa».

«Si se leyera los informes periódicos que el Directorio presenta a los accionistas y las mismas solicitudes presentadas al P. E. y a la Legislatura se verá que el F. C. Sud no ha pretendido nunca ni pretenderá monopolio alguno».

«El F. C. Sud que no es el más antiguo del país, y que no recorre el distrito más poblado, ha construído en 22 años de existencia: 1.400 kilómetros de vía y ha gastado 8.500.000 libras esterlinas y puedo decir que dos tercios de los rieles de esa red fueron tendidos en la llanura desierta al día siguiente de haberse desalojado por el ejército nacional, los indios que devastaban la frontera».

«A mí, que conozco quienes son los administradores de esta Empresa, no sólo me consta las excelentes condiciones de la explotación, sino que no concibo que fuera de otra manera».

«Esos administradores no son como con frecuencia sucede, empresarios desvinculados con el país».

Digitized by Google

«Son antiguos y constantes amigos de la Provincia de Buenos Aires que tienen con nosotros comunidad de intereses y que saben administrar la empresa de un modo ventajoso para ella sin por eso cerrar los ojos ante las exigencias del interés público».

«Los señores Parish, Drabble, Coghlan, Ashworth y otros directores del F. C. del Sud, son antiguos residentes que conservan valiosos intereses aquí y que dirigen además muchas otras compañías en el Río de la Plata formadas por su iniciativa».

«Los señores Parish y Drabble son los Fideicomisionarios de los empréstitos del F. C. del Estado y creo no aventurarme al afirmar que han sido los mismos accionistas del F. C. del Sud los que han facilitado los recursos con que se han hecho las líneas de propiedad de la Provincia».

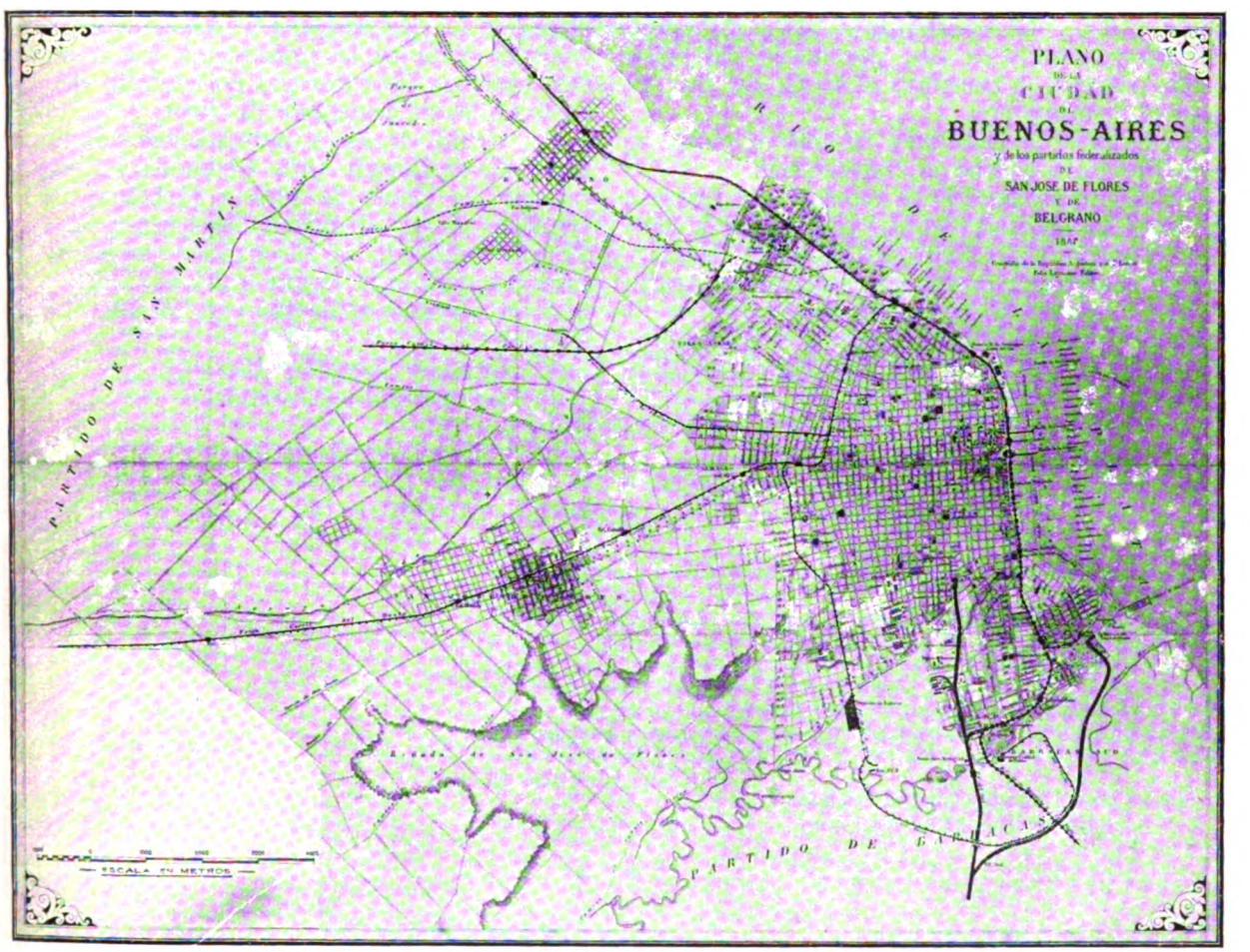
«Podría extenderme en muchas otras consideraciones de esta naturaleza para impedir que el debate se cerrara sin que alguien evoque la tradición que desde años atrás liga la suerte del F. C. del Sud con la Provincia de Buenos Aires, pero no lo haré porque me parece que lo dicho es bastante para destruir la mala atmósfera que se ha venido haciendo contra la Empresa desde los preliminares de este asunto».

El Diputado señor Ugalde decía:

«Debo hacer presente a la H. Cámara que en las épocas más difíciles, el F. C. del Sud ha prestado considerables servicios a la Provincia de Buenos Aires, y los ha prestado no sólo por medio de las líneas férreas construídas por esa empresa, sino también yendo mucho más allá de lo que podía hacer por medio del Ferrocarril, pues, como ha dicho otro diputado, por mediación de dos miembros de su Directorio, ha hecho ciertas operaciones de crédito en Londres en beneficio de la Provincia».

«Además me consta de una manera positiva que el Directorio de ese F. C. en Londres ha resultado el más eficaz propagandista en favor del crédito argentino, principalmente del de la Provincia de Buenos Aires, facilitándole las operaciones de crédito en aquel mercado.»

«Cada vez que se ha propuesto la construcción de una línea con capitales hechos y reconocidos, inmediatamente se han propuesto otras, para tratar de interrumpir aquéllas o sacar una prima, un mendrugo de la propiedad ajena».



Digitized by Google

«Por esta razón es necesario que la Cámara se preocupe de las líneas que concede y no permita estas especulaciones inmorales y contrarias a la idea que se tiene acordando líneas férreas».

«Es necesario no consentir y hasta hacerse cómplice la Cámara de estas usurpaciones, pues está bien claro que muchos de los proponentes no son otra cosa que audaces sofistas».

La Empresa del F. C. del Sud no podía, de manera alguna, permitir que las líneas propuestas por los dos concesionarios Olivier y Wilkinson fueran construídas por ellos y se entró en negociaciones que resultaron favorables para el F. C. del Sud.

En Abril de 1889 la concesión de los señores Olivier y Cía., fué transferida al señor Alejandro Henderson quien, a su vez, por medio del señor Nicolás Bouwer, la transfirió al F. C. del Sud en Agosto del mismo año.

Con fecha 3 de Diciembre de 1889 el Gobierno de la Provincia aprobó la transferencia.

El 5 de Febrero de 1890 se autorizó a la Empresa del F. C. del Sud para dar principio a la construcción de las líneas de Cañuelas al Tandil y de Rauch a Necochea pasando por Ayacucho en el orden siguiente:

1ª. sección de Las Flores al Tandil.

2ª. sección de Cañuelas a Las Flores.

3ª. sección de Ayacucho a Necochea.

4ª. sección de Rauch a Ayacucho.

Los señores Wilkinson y Cía. lograron formar la «Compañía del F. C. de Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, Limitada», con el fin de explotar la línea de Elizalde a la Magdalena, y construír las múltiples líneas que les fueron acordadas por el contrato con el P. E. el 5 de Diciembre de 1888.

Hasta el final de Enero de 1890 la nueva Compañía arriba mencionada había gastado la suma de 890.000 pesos m/n. entre estudios definitivos, planos, adquisición de terrenos para las vías, construcciones hechas, compra de materiales llegados ya y en camino, gastos de construcción, etc.; pero resultó muy difícil conseguir el capital necesario para proseguir los trabajos y por consiguiente resolvió enajenar parte de las concesiones según autorización obtenida de antemano por decreto del P. E. de fecha 26 de Setiembre de 1888.

En virtud de estos antecedentes la Empresa del F. C. de Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, recurrió en Junio de 1890 al Gobierno por intermedio de su apoderado legal señor A. C. Brown, recabando la autorización necesaria para transferir a la Empresa del F. C. del Sud las concesiones de las vías férreas siguientes:

1ª.: Línea de Arbolito a Balcarce.

2ª.: Línea entre Chascomús y Tandil.

El P. E. por decreto de 23 de Abril de 1890 aprobó esta transferencia.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XX

●

AÑO 1890

BODAS DE PLATA DEL F. C. DEL SUD. LA VENTA DEL F. C. OESTE DE LA PROVINCIA. LA REVOLUCION DE JULIO

●

SUMARIO:

Dificultades financieras del F. C. de la Provincia. — Venta del ramal a la Magdalena. — El P. E. de la Provincia resuelve vender toda la línea. — Informe de la Comisión de Hacienda. — Se elogia la administración del F. C. del Sud. — Discusión en las Cámaras. — Votación favorable a la venta. — El ramal de Temperley a Cañuelas pasa a ser de propiedad del F. C. del Sud. — Modificación del empalme. — Licitación para la venta del F. C. Oeste de la Provincia. — Se vende por la suma de 41.000.000 pesos %. — El F. C. del Sud adquiere el ramal de Lobos a Saladillo. — Formación de la nueva compañía del F. C. Oeste de Buenos Aires. — Resultado de la explotación 1886-1890. — La Presidencia del Dr. Miguel Juárez Celman. — Crisis de progreso. — Descontento general. — Fiebre de especulación. — Inmigración 1886-1890. — Estalla la revolución. — Renuncia del Dr. Juárez Celman. — El Dr. Carlos Pellegrini sube al poder para terminar el período constitucional.

● ●

«El Banco de la Provincia y el ferrocarril del Oeste eran las dos glorias de los hijos de Buenos Aires.

Todos los gobernantes que dirigieron los destinos de la Provincia de Buenos Aires, se preocuparon de él, y su mayor satisfacción al leer sus Mensajes a la Legislatura era el decir: «que durante sus gobiernos se habían construído tantos kilómetros de ferrocarril».

Para enajenarlo fué necesario desacreditarlo, y la buena administración que siempre tuvo, hacerla desaparecer, introduciendo en su lugar el desquicio, y como consecuencia de ésto, que el ferrocarril no produjese para cubrir los gastos».

Manuel Bilbao: «Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días».

● ●

PARTICIPANDO del espíritu que predominaba en el seno de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires de conceder toda línea en que no se pidiera garantías ni privilegios, la Comisión de Obras Públicas continuaba despachando favorablemente en cantidades considerables casi todas las concesiones solicitadas para la construcción de vías férreas.

Eran tantas las concesiones que se presentaban que resultaba practicamente imposible formar juicio sobre las múltiples direcciones en que se extendían estas diversas líneas proyectadas, respecto de las cuales podría repetirse lo que dijera, en aquel entonces, un crítico inglés: «parecen un millar de moscas que después de haber caído en la tinta, corren sobre un mapa dibujando con las patas el recorrido».

Tal era la imagen que imponía esta multitud de líneas en proyecto, de las cuales solamente un número excesivamente reducido llegaba a concretarse en la realidad.

Como contraste con semejante actividad desplegada por los concesionarios de líneas férreas, nos encontramos con el desastre financiero de los FF. CC. de la Provincia de Buenos Aires, que trataban por todos los medios posibles, de conseguir los fondos necesarios para cumplir con los compromisos contraídos.

En cumplimiento de la Ley dictada por la H.

Digitized by Google

Legislatura con fecha 18 de Junio de 1887 se vendieron en 1888, en remate público, varios terrenos de propiedad de este ferrocarril.

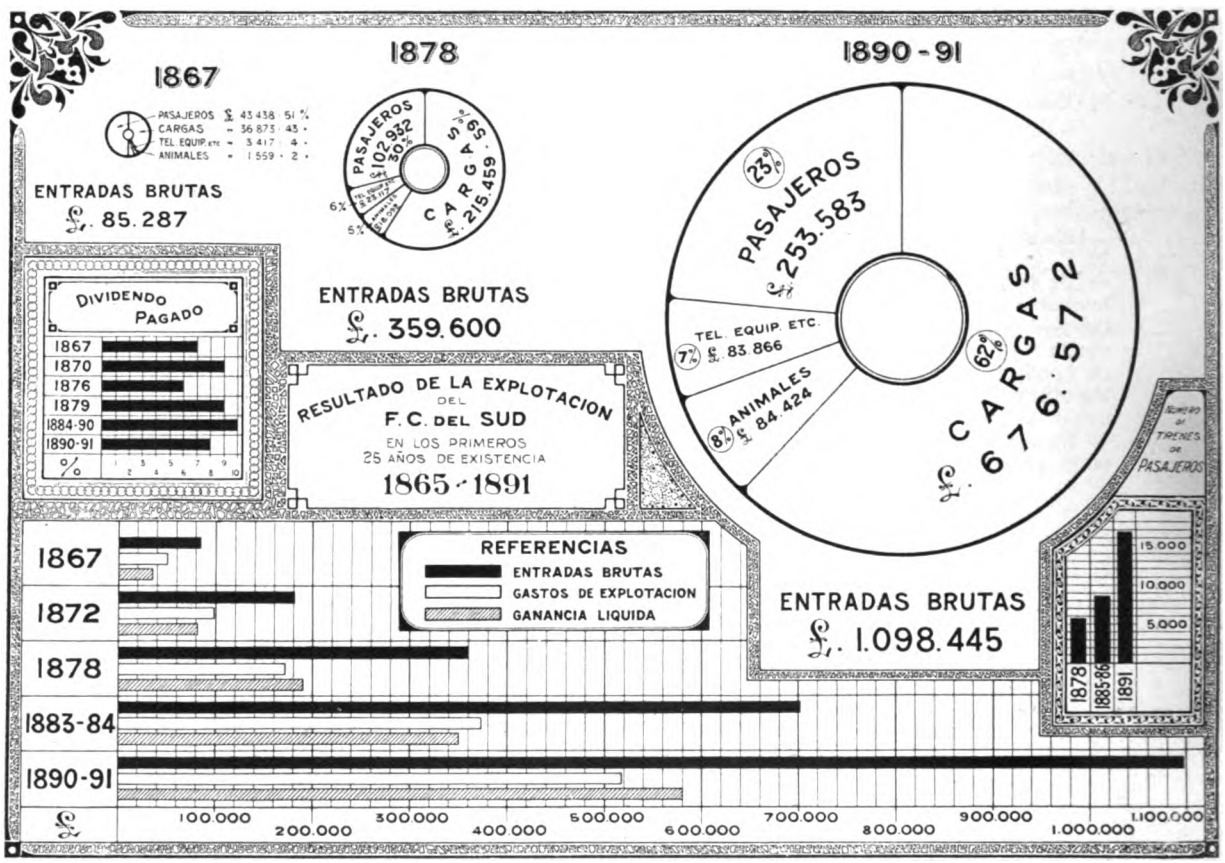
Luego se vendió en Febrero de 1888 la parte del ramal de Tolosa a la Magdalena, comprendida entre la estación Elizalde (Kilóm. 11) y la estación en aquel pueblo, por la suma de $ 1.225.000. (1)

A pesar de estos sacrificios la situación económica no mejoró lo suficiente y en vista de ésto el P. E. resolvió librarse de todas estas líneas ofreciéndolas en venta al mejor postor.

La Comisión de Hacienda había confiado al Sr. de la Provincia, los habitantes de la zona Sud tenían que desarrollar sus industrias luchando contra las facilidades que eran un monopolio de sus vecinos del Oeste. Pero ¿cuáles han sido los resultados prácticos de este sistema de protección indirecta?

Estos resultados han sido el aniquilamiento de una empresa, la perturbación de los sanos principios económicos, y como consecuencia lógica, la retardación en el desarrollo de la riqueza y de las líneas férreas.

La resistencia que sugiere este proyecto a los habitantes de la zona afectada, no se inspira en-



Leanes el cargo de ser el miembro informante en el asunto y creemos de interés sumo reproducir algunos párrafos de su brillante informe:

«El F. C. del Oeste, que sin desconocerle sus importantes servicios, es una deformidad económica dentro de nuestro mecanismo institucional, que si bien se explica en su origen, no tiene justificación posible en la actualidad, ha sido y sigue siendo para los habitantes de la zona que recorre, el hijo pródigo del Estado. Mientras que el Oeste ha lactado durante más de 30 años en ese seno inagotable que le brindaban los Poderes Públicos tonces en los sentimientos de justicia y equidad que la Constitución ha levantado sobre todos los intereses del país que se desenvuelven a su amparo.

Quieren para ellos lo que debería ser para todos: luchan por conservar en su poder un agente que ha venido a convertirse en elemento de opresión económica para el resto de la Provincia, sin comprender que esta misma protección del Estado que tanto desean, ha sido una rémora para el desarrollo de la producción en más grande escala. En efecto, si el F. C. de la Provincia no existiera como empresa del Estado, la concurrencia se hubiera hecho sentir hace ya tiempo en la zona que recorre, y de la lucha misma de las empresas hubiera resultado la facilidad y el abaratamiento de los transportes.

(1) El ramal de Tolosa-Magdalena con un largo total de 58.53 kilómetros, había sido inaugurado el 3 de Febrero de 1885.

Digitized by Google

Porque, ¿qué capitales se atreverían ahora a arriesgarse, llevando la competencia a una empresa que dispone del tesoro público y del crédito de la Provincia de Buenos Aires?

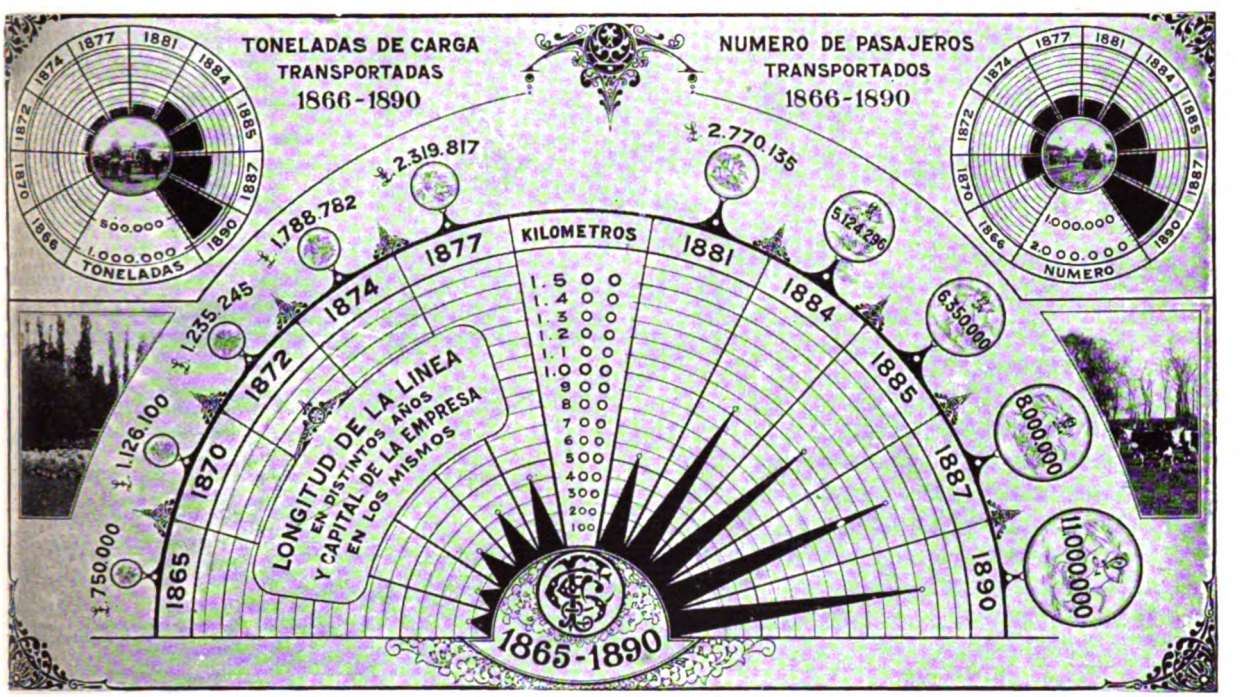
El F. C. Oeste no ha hecho, pues, en su doble papel de proteccionista y prohibitivo, más que ahogar en germen todas las iniciativas particulares que han podido tener cabida a la sombra del sistema de libertad, fuente de todo progreso.

Hay que considerar también otro punto no menos importante que los demás, punto que se relaciona con nuestras costumbres políticas: el F. C. del Oeste ha sido casi siempre un arma destinada a esgrimirse en nuestras contiendas electorales,

No hace mucho que el Congreso argentino, por iniciativa del Presidente de la República, votó una ley análoga a la que estamos discutiendo. (Se refiere a la venta de una parte del F. C. Andino (de Villa Mercedes a Mendoza) propiedad del Gobierno Nacional que fué adquirida por el F. C. Gran Oeste Argentino en el año 1887. (*N. del Autor*).

Nadie puede negar, sin embargo, que esta línea es tal vez, la mejor de todo el país, que su zona es la más rica y la más poblada y que su tráfico hacia afuera, es casi tan voluminoso como el tráfico hacia adentro. Y no obstante sirve mal y produce pérdida.

Los Ferrocarriles de la Provincia son, a pesar



Bodas de plata de la empresa del F. C. del Sud en el año 1890. Un poco de estadística.

ya por gobiernos que desconocieron su misión, o ya por caudillos o empleados inferiores que hicieron valer su prestigio poniendo el personal de la empresa al servicio de sus fines bastardos.

Volvemos a repetir que no desconocemos los servicios importantes prestados por los FF. CC. de la Provincia desde su construcción hasta una fecha no lejana de la hora actual; y lejos de renegar de ellos bendecimos a los que fueron sus fundadores en un momento de extravío, y quizá de sacrificio consciente, impuestos a nuestros principios liberales; pero hoy que los resultados se han producido y otros derechos más grandes y más fuertes reclaman su lugar, queremos reivindicar para la causa de la libertad constitucional, lo que nuestros antecesores tuvieron que quitarle en nombre de necesidades supremas.

Hay, además, a favor de la sanción de este proyecto, una alta razón de conveniencia general.

de nuestro lúgubre cuadro, una propiedad valiosa y de gran porvenir para sí y para la zona que recorran, siempre que su explotación pase a una empresa particular y el Estado asuma el rol de fiscal que le corresponde. Así tendremos ferrocarriles y fiscal; hoy sólo tenemos ferrocarril y por eso sucede lo que sucede.

Y bien señores Diputados: el poder de los números es más fuerte que el de la palabra. Todos los prodigios de su elocuencia no bastarían a destruír la lógica de hierro de la demostración estadística que acabamos de hacer, y si ahora comparamos la administración de la Provincia, con la de otras empresas particulares el contraste es tan grande que raya en lo inaudito.

El Ferrocarril del Sud recorriendo un trayecto más largo, que se traduce en mayor gasto de explotación y atravesando una zona menos rica y poblada, ha producido a sus accionistas un divi-

Digitized by Google

dendo que puede estimarse del doble que ha producido el Ferrocarril de la Provincia.

Pues, bien, el número de toneladas transportadas por la empresa del F. C. de la Provincia, durante el año 1888, ha alcanzado a 883.148, mientras que el Sud, sirviendo una superficie mucho mayor, como se ha visto, y con una vía más larga, sólo ha transportado 733.045 toneladas.

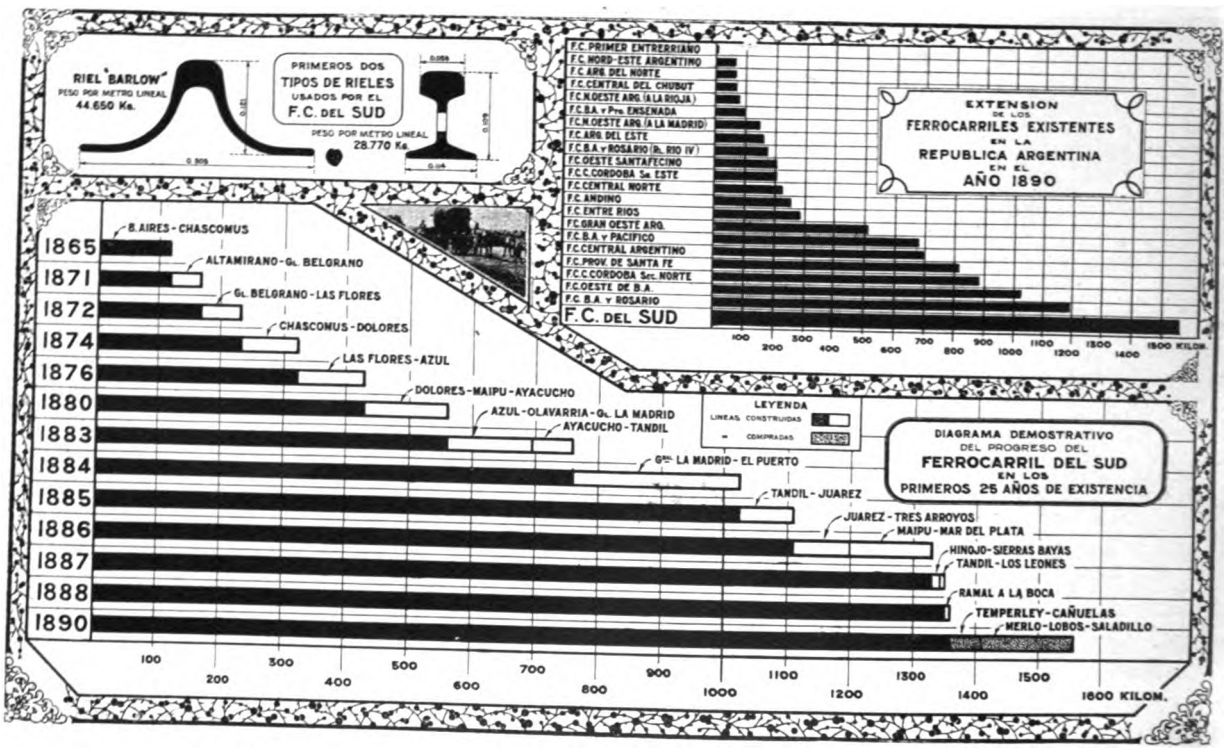
Así tenemos que el Ferrocarril de la Provincia ha transportado 930 toneladas por kilómetro de línea, mientras que el Ferrocarril del Sud sólo transportaba 600 toneladas por kilómetro de vía.

Trat ndose de los pasajeros, tenemos que durante el año 1888, la empresa oficial a pesar de ser su línea mucho más corta, ha transportado 2.713.189

La cuestión de la conveniencia de que el Gobierno de una provincia adopte una política ferroviaria tendiente a perjudicar a empresas particulares que con gran sacrificio han formado una red de líneas que sirven perfectamente bien el territorio que cruzan, fué tratada ampliamente en el Mensaje del P. E. recomendando a la Cámara de Diputados la venta de los FF. CC. de la Provincia el 11 de Setiembre de 1889.

«**Pienso que se altera por completo toda noción de buen Gobierno cuando se pretende atribuir al Estado el rol indispensable de empresario de transporte que sólo puede justificarse por excepción, allí donde no se hace sentir la acción particular**».

«Sólo en este último caso la iniciativa es un



y la del Sud sólo 1.599.976. Que mientras la primera mueve 2.870 pasajeros por cada kilómetro de vía, la segunda sólo alcanza a 1.034, es decir, menos de la mitad.

Ante estos datos, examinaremos ahora el resultado obtenido por la empresa del F. C. del Sud, en una zona muchísimo más desfavorable a sus intereses, como lo hemos comprobado, con lo que ha producido la empresa del Estado en este último año:

El producido bruto de la línea de la Provincia es de $ 4.867.550 y el del Sud $ 6.172.033, dejando el primero la utilidad de $ 1.993.928 y el segundo de $ 3.389.186. De tal manera que la empresa particular sobre $ 1.304.483, de mayor producido bruto, ha obtenido $ 1.385.268, de utilidad más.

Ante este dato abrumador se hace imposible la defensa del Estado, empresario de ferrocarriles.

deber, es más, es un sacrificio impuesto al Estado en obsequio a los intereses de la comunidad».

«El Poder Legislativo, encargado de dictar las leyes, necesita de todos los recursos que económica y lícitamente pueda obtener para autorizar los gastos que demandan obras tan indispensables, que hasta parece absurdo no la tenga ya la Provincia en el grado de adelanto en que se encuentra».

«Y bien, los 40 millones de pesos oro que importa por lo menos el valor real de los FF. CC. de la Provincia y que vendrían del extranjero a aumentar nuestra riqueza pública, se traduciría bien luego por leyes de V. H. en canales de desagüe y de irrigación, en caminos generales y municipales, en puentes que dieran comunicación a distritos aislados de la Provincia, en obras de salubridad, en pavimentos para los pueblos y tantas otras obras públicas que reclaman especial y directa atención por parte del

Digitized by Google

Estado y que no pueden tener su iniciativa en la acción particular».

. . . . . .

La discusión del proyecto de venta de los FF. CC. de la Provincia que ya alcanzaban un largo total de 1.014 kilómetros con 64 kilómetros en construcción, asumió en el parlamento provincial como en la prensa las proporciones de un debate grandioso y luminoso.

Fué un debate que honraba altamente a sus autores tanto como a los diputados partidarios de la venta y a los que se oponían a ésta, por el caudal de ilustración que se aportó como por el nivel elevado con que fué tratada esta cuestión.

Uno de los Diputados que más se opuso a la venta fué el señor Cibils, quien se expresó así:

«Si en vez de vender, se iniciara otra política, los FF. CC. de la Provincia mejorarían; si se corrigieran los males de que padece esa institución, males que no solamente están en su personal sino también en las reglas y leyes que la rigen; si se reformara su carta orgánica, si se le diera nervio y unidad a la acción del Director General, es indudable que los FF. CC. de la Provincia no sólo servirían en su misión de progreso en la Provincia, sino que darían pingües ganancias también como institución de resultados pecuniarios».

. . . . . .

«A mí no me alucina ver a mi país lleno de vías férreas pertenecientes a extranjeros, no me alucina en manera alguna la perspectiva de que dentro de 80 o 90 años mi país sea todo recorrido por la locomotora, pero por la locomotora extranjera, adquirida con capital extranjero que le ha de imprimir una dirección económica determinada».

«Lo que a mí me alucinaría, lo que a mi me halagaría, sería ver a mi país cruzado por vías férreas, recorrido por locomotoras de propiedad exclusiva del Estado, único medio, en mi concepto, de levantar la República al rango de las primeras naciones de América».

¿Que no somos aptos para administrar, se nos agrega?»

«He probado que debemos administrar; fácil es probar que sabemos hacerlo».

«¿Nos faltan aptitudes, inteligencia, honradez y patriotismo a los hijos de Buenos Aires?»

«No, señor Presidente, la sangre latina que corre por nuestras venas, vigorizada por la infusión constante de las otras razas que nos trae la emigración y por nuestro clima especialísimo, si por algo peca es por exuberante en todas sus manifestaciones».

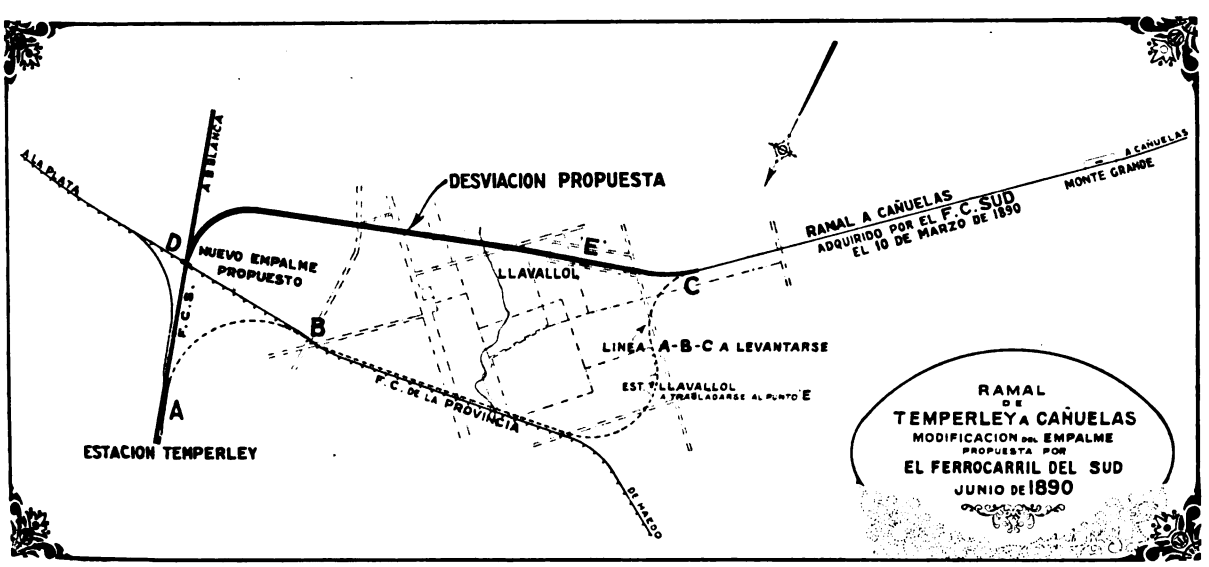
«Acaso, señor Presidente, ¿está tan degenerada en el país la raza de los administradores, que tengamos que ir a Inglaterra a buscar ejemplares de pura sangre de administración, como se busca un puro de carrera, un puro de Durham o un puro de Lincoln, para mestizar y perfeccionar nuestra raza?»

«¿Qué serían hoy los FF. CC. de la Provincia si bien administrados y patriótica e inteligentemente dirigidos, extendieran sus líneas de acero, desde la Capital Federal hasta la frontera provincial por el Oeste y desde San Nicolás a Bahía Blanca por el Sud?»

«Y no se diga que ésto no haya podido hacerse; el crédito ha sobrado y el empréstito de Berlín fué cubierto nueve veces».

El último orador en este debate memorable fué el Diputado señor Boutel, que pronunció el siguiente discurso en favor de la venta:

«El F. C. del Oeste es hoy un monopolio funesto al progreso de la Provincia, al progreso de la misma zona que sirve, y un atentado permanente contra la libertad de industria. Desde que el F. C. del Oeste existe, como empresa del Estado, se ha obstacu-



Digitized by Google

lizado por todos los medios la construcción de otras líneas férreas por mantener ese monopolio».

«Y lógico con mis ideas liberales, diré como un ilustre pensador:

«El ferrocarril debe venderse, señor Presidente, porque políticamente ha sido y es un conspirador contra las libertades públicas; porque económicamente, es la negación de la doctrina que prevalece en América sobre la libertad de industria, porque administrativamente es un desquicio, y porque constitucionalmente, en fin, es un absurdo».

La votación fué favorable a la venta y con fecha 23 Setiembre de 1889, el P. E. promulgó la ley autorizando al Gobierno Provincial, para enajenar por medio de licitación las líneas de los FF. CC. de la Provincia, con todos sus terrenos, vías, estaciones, talleres, tren rodante, telégrafos, material fijo y móvil y demás enseres de explotación, bajo la base del capital medio que resulte del inventario que se iba a practicar a los efectos de la venta.

El producido de la enajenación sería destinado a cancelar los empréstitos que gravaban a los FF. CC. del Estado y a cubrir el importe de la deuda del Gobierno al Banco de la Provincia, depositándose el excedente en el mismo establecimiento hasta tanto el P. E. solicitase de la Legislatura la inversión que estimara conveniente dar a dichos fondos.

Considerando la situación precaria en que se encontraba la Dirección General de los FF. CC. del Estado que reclamaba con urgencia al P. E. y en distintas oportunidades, la provisión de fondos extraordinarios para satisfacer créditos exigibles provenientes de la adquisición de materiales, etc., y considerando el ramal de Temperley a Cañuelas como una línea independiente de la red general de los FF. CC. del Estado que, por su situación y trayecto que recorría, bien podía servir de base a una nueva red que partiendo de su extremo en Cañuelas llegara a los puntos más importantes de la zona Sud-Oeste de la Provincia, se resolvió efectuar la licitación parcial de esta línea que tuvo lugar el 4 de Febrero de 1890, fijándose la base para la venta en la suma de 755.689.71 pesos oro.

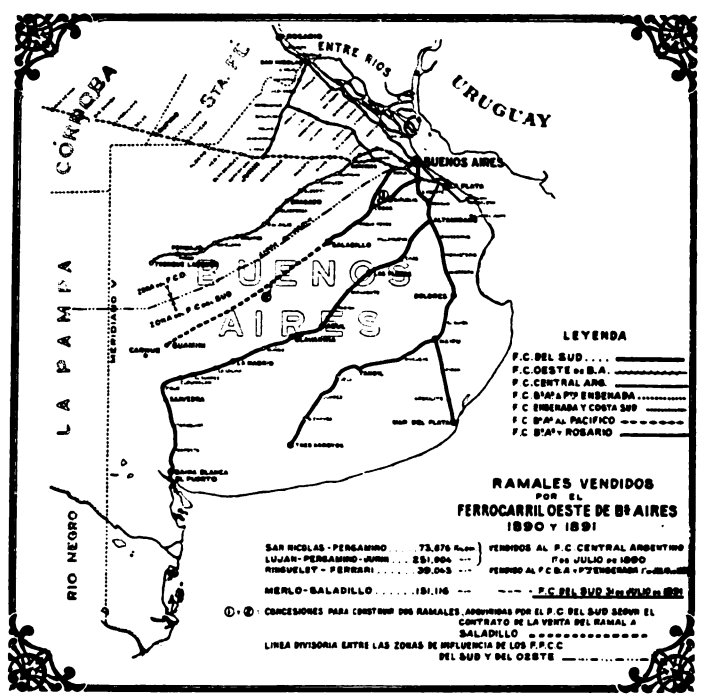
La propuesta más alta fué la del señor Nicolás Bouwer, en representación del señor Alejandro Henderson, alcanzando un total de 780.000 pesos oro, que fué aceptada por el P. E.

La otra propuesta, que no fué considerada, era de R. Olivier y Cía., ofreciendo 760.000 pesos oro por el ramal.

El 11 de Marzo de 1890 el señor Henderson hizo transferencia del ramal de Temperley a Cañuelas a favor del F. C. del Sud.

Esta transferencia fué aprobada por escritura del 7 de Junio del mismo año.

Con el objeto de evitar el cruzamiento a nivel de los FF. CC. de la Provincia en la sección que iba de La Plata a Haedo, Guillermo White, en representación del F. C. del Sud, solicitó el 10 de Junio autorización para efectuar una desviación del ramal recién adquirido, en la parte más cerca de Temperley, suprimiendo los dos empalmes existentes en la línea de Haedo y construyendo un nuevo empalme en el Kilómetro 18 de la línea principal de Plaza a Altamirano, según está indicado en el plano de la página No. 163, en el cual se demuestra también la nueva ubicación de la estación Llavallol.



La primera licitación para la venta de las líneas restantes de los FF. CC. de la Provincia, fué celebrada el día 18 de Marzo de 1890, pero, fueron rechazadas las propuestas presentadas y se fijó el día 14 de Agosto para efectuar una nueva licitación.

La mejor oferta fué presentada por el señor Henry Gibson Anderson, en representación de una sociedad que se había formado en Londres bajo el nombre de «Compañía del Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, Limitada» (The Buenos Aires Western Railway, Limited).

Los referidos FF. CC. de la Provincia, en lo que estaba comprendida la línea de Merlo a Saladillo fueron adquiridos por la suma de 8.134.920 libras esterlinas, 12 chelines, 9 peniques, o sea 41.000.000 de pesos oro sellado.

En esta adquisición se acordó a la misma Compañía el derecho de construír y explotar, entre otros

Digitized by Google

ramales, los siguientes: Lobos a Cañuelas y Saladillo a Guaminí, contrayendo el Gobierno la obligación de no acordar ramal o prolongación alguna durante 15 años, contados desde la fecha en que la venta quedase perfeccionada en competencia con la red definitiva de esos FF. CC., sin dar previamente opción por cuatro meses a la Compañía compradora para que se obligase a construirla fijándose la zona de competencia dentro de la cual no podrían hacerse las concesiones en 20 kilómetros hacia cada lado de las vías vendidas o concedidas, a contar desde los 40 kilómetros de la Capital de la Provincia y a igual distancia del límite de la misma con la Capital Federal.

Estas circunstancias y otras que se mencionarán más adelante para establecer relaciones de derecho, constan en un contrato celebrado entre el dicho señor Anderson y el P. E. de la Provincia, con aprobación de la H. Legislatura de la misma el 30 de Junio de 1890, en cuyo contrato se reconoció a la sociedad compradora el derecho de transferir su dominio con conocimiento del P. E., como consta por la cláusula 14, que decía:

«El comprador podrá disponer de la propiedad que adquiere como mejor convenga a sus intereses, cediéndola o arrendándola en todo o en parte, cederla, gravarla y ejercitar libremente todos los derechos anexos al dominio, con las únicas limitaciones que este contrato establece. Las transferencias de dominio por parte de la Empresa adquirente se harán con conocimiento del P. E.».

Desde el principio el F. C. del Sud pensó en arrendar la línea de Merlo a Saladillo, pero, en vista de las dificultades que pudieran presentarse para efectuar tal operación se resolvió comprar la línea y adquirir al mismo tiempo el derecho de construir las dos líneas, de Lobos a Cañuelas y de Saladillo a Guaminí.

Anticipándose al arreglo definitivo de este asunto, la línea de Merlo a Saladillo, en su extensión de 151.118 kilómetros, fué entregada a la Empresa del F. C. del Sud a las doce de la noche del 20 de Julio de 1890.

Con fecha 31 de Julio de 1891, la Compañía del F. C. Oeste vendió al F. C. del Sud el ramal a Saladillo, por la suma de 11.000 libras esterlinas por milla, en cuyo precio estaba incluído el de los derechos a la construcción y explotación de los dos ramales arriba mencionados, y se la reconoció para la construcción de otros ramales o prolongaciones dentro de la zona situada al Sud y al Este de una línea imaginaria que, partiendo de Merlo, corriese entre y equidistante de las líneas férreas de Merlo a Carhué y de Merlo a Trenque-Lauquen y al Oeste de la línea férrea de Buenos Aires a Mar del Plata.

La longitud total de las líneas férreas perteneciente al Gobierno de la provincia de Buenos Aires el 30 de Junio de 1890, fué de 1.078 kilómetros con 333,47 metros.

Después de haberse vendido al F. C. Oeste de Buenos Aires 1057.480 kilómetros, el Gobierno Provincial se quedó con dos líneas:

Tolosa-Elizalde	10.688	kilómetros
La Plata-Río Santiago	10.165	»
Total.....	20.853	kilómetros

De los 1057.480 kilómetros comprados por el F. C. Oeste, los ramales siguientes fueron vendidos a otras empresas:

RAMAL	LARGO	Empr. Comp.
San Nicolás-Pergamino..	73.676 kilóm.	F. C. C.
Luján-Pergamino-Junín	251.004 »	Argentino
Merlo-Saladillo	151.116 »	F. C. del Sud
Ringuelet-Ferrari.....	39.043 »	F.C.B.A. y P. En.
Total.....	514.839 kilóm.	

El F. C. Oeste de Buenos Aires, se quedó, pues, con un total de 542 kilómetros, 641 metros de vía, o sea:

Vía principal: Once - Trenque - Lauquen	443.795	kilómetros
La Plata -Haedo.....	73.953	»
Once-Mercado Central.....	12.801	»
Tolosa-Ensenada	7.936	»
Once-Catalinas.....	4.156	»
Total.....	542.641	kilómetros

En la malhadada política que derrumbó al F. C. de la Provincia, los resortes se aflojaron y con su caída se comprobó que «entre nosotros el Estado no puede ser administrador». (1)

Sin embargo, es justicia declarar que la administración del F. C. Oeste constituyó una excelente escuela práctica para ingenieros y administradores. De ella salieron muchos de los que vimos más tarde entre el personal superior de los FF. CC. nacionales; los Cilley, los Rapelli, los Krause, los Díaz y muchos otros que hicieron sus armas en el F. C. del Oeste, la gallina de los huevos de oro del Gobierno de la Provincia, y cuya venta fué una necesidad impuesta por los despilfarros de la administración provincial.

(1) La tarea de entregar nuestra primera línea al capital extranjero, en 1890, tocóle en suerte al entonces ministro de Gobierno, don Luis García, al inaugurarse el Gobierno de Costa.

Digitized by Google

RESUMEN DE LA EXPLOTACION DEL F. C. DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1887-1890

	1886–87	1887–88	1888–89	1889–90
Longitud de la línea	1345 Kilóm.	1351 Kilóm.	1351 Kilóm.	1404 Kilóm.
Número de pasajeros	1.202.481	1.472.138	1.791.140	2.177.669
Toneladas de carga	590.885	697.942	806.569	976.213
Entradas brutas (pesos oro)	5.105.100	6.026.230	6.655.100	5.563.500
Gastos de explotación (pesos oro)	2.374.960	2.580.730	3.236.960	2.601.700
» » » (porcentaje)	52.02 %	42.83 %	48.64 %	46.76 %
Ganancia líquida (pesos oro)	2.730.140	3.445.500	3.418.140	2.961.800
Capital	£ 7.500.000	£ 8.500.000	£ 8.500.000	£ 11.000.000
Dividendo	8%+2% bonus	8%+2% bonus	8%+2% bonus	8%+2% bonus
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Lana	69.483	70.920	85.522	70.425
Cereales y pasto	30.423	61.668	68.443	98.341
Piedra	212.879	231.491	283.042	309.890
Mercaderías generales	219.450	266.250	311.365	384.602

CUADRO DEL TREN RODANTE DEL FERROCARRIL DEL SUD EN LOS AÑOS 1888, 1889 y 1890

Existencia al 31 de Diciembre	Locomotoras	Coches	Vagones
1888	97	184	3426
1889	114	255	4498
1890	139	282	5856

• •

En 1886 subió a la presidencia el Doctor Miguel Juárez Celman.

Nació en Córdoba, de cuya provincia fué Gobernador y luego senador al Congreso Nacional.

Elevado a la primera magistradura de la República, tocóle actuar en los momentos más difíciles, teniendo que afrontar problemas económicos que por muchos años nadie llegó a comprender.

Ya en 1884 comenzaron a advertirse los primeros síntomas de la gran catástrofe, pero aun nadie creía en ella.

El abuso del crédito, tanto por parte del Gobierno, como por el comercio, los Bancos y particulares, y la especulación general sin frenos que se apoderó de todo el mundo, trajo esta situación que en su origen llamó e presidente Juarez «Crisis de Progreso», y cuyas consecuencias fueron desastrosas para la República. No es posible desconocer que el origen y la magnitud que asumió la crisis reposaba enteramente en el papel; era una crisis monetaria perfectamente caracterizada, como lo demuestra el hecho de que aun en medio de los graves conflictos financieros las fuerzas económicas e industriales conservaban su vigor de producción.

Dr. MIGUEL JUAREZ CELMAN presidente de la Nación desde el 12 Octubre de 1886 hasta el 6 de Agosto de 1890.

Veamos qué desenvolvimiento enfermizo tuvo el origen bancario y las perturbaciones consiguientes en la circulación.

En el año 1886, la emisión estaba circunscrita a siete Bancos que circulaban alrededor de 85.000.000 de pesos, circulación normal para el movimiento de las transacciones, como lo prueba la relación entre el aumento de emisión y la depreciación que las acompañaba.

En el 1887 se inventa la famosa ley Americana de los bancos

Digitized by Google

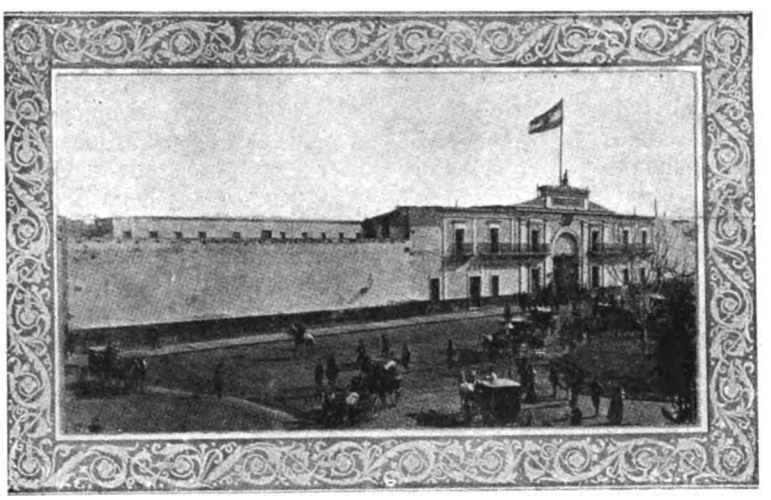
libres, y los Gobiernos de Provincia se apresuraron a fundar bancos de emisión en toda la República.

Pero esa ley sabia y cuya aplicación en Norte América produjo excelentes resultados, aquí en la República Argentina fué desastrosa, porque se falseó desde un principio resultando una combinación destinada a producir un doble mal al país: a endeudarlo y empapelarlo.

Los bancos de emisión se duplican, cada provincia se provee de un banco oficial, foco de parasitismo político, que pronto extenuará esas instituciones.

La circulación se extiende de golpe a 136 millones, en el 1888 a 150 millones, en el 1889 a cerca de 200 y en el 1890 las autorizadas exceden de 250 millones.

Es la piedra filosofal de la política financiera del Gobierno; emisión para enriquecer las provincias, para fomentar la industria, para pagar las deudas, para salvar los bancos, y después de arruinados, emisión para levantarlos sobre sus escombros.



Parque de Artillería. Plaza Lavalle. Año 1890.

Los bancos oficiales eran irremisiblemente condenados por la conciencia pública; focos de corrupción invisten el carácter de instituciones de beneficencia y al desconocer la rapidez de los principios financieros, caen en la inconversión y fomentan el empapelamiento.

Otra clave de la perturbación se encuentra en las cifras de los presupuestos, las de la deuda pública, las del comercio internacional y las de la circulación, que al ensancharse caprichosamente, producían una actividad enfermiza que estimulaban el consumo y la inmovilización de capitales.

En el año 1888, el presupuesto alcanzaba a 18 millones y pico y en el año 1890 llegó a más de 71 millones, es decir, que los presupuestos ordinarios se cuadruplicaron.

A esos 71 millones, hay que agregar más de 30 millones de gastos extraordinarios, llegándose así a los 100 millones.

En 1886 la Provincia de Buenos Aires tenía un presupuesto de 15.300.000 pesos y en 1890 de pesos 20.900.000.

La provincia debía en 1890 en Europa más de 41 millones de pesos oro, cuyo servicio no pudo hacerse. Tenía prestada su garantía subsidiaria a los 300 millones de cédulas emitidas por el Banco Hipotecario. Debía en el interior más de 12 millones de pesos y con estas cargas enormes percibía entradas que apenas bastaban para pagar el personal de la administración y sufragar uno que otro gasto urgente.

El comercio internacional en el quinquenio del 1886 al 90, refleja el desequilibrio entre la producción y el consumo, otro de los efectos del empapelamiento y de la riqueza artificial e improvisada del crédito.

Estimulado el consumo, las importaciones que lo representan se ensanchan considerablemente, permaneciendo la exportación por debajo y sin aumento correspondiente.

En los cinco años la importación alcanzaba a 650 millones y la exportación a 340 millones, quedando un saldo desfavorable acumulado de 300 millones, o sea de 60 millones anuales.

El año 1889, que es el último de la fiebre de especulación, y de grandezas, la diferencia entre una y otra es de 74 millones, mientras que en el 1890 la importación excede en 40 millones.

Se intentó en Europa la venta de 24.000 leguas de tierra, operación que fracasó y se gastó muchos millones de pesos en fomentar una inmigración artificial, facilitando pasajes subsidiarios.

En 1884 el Gobierno Nacional, por intermedio de su plenipotenciario en Berlín, contrató 40 familias alemanas del Holstein con el objeto de formar el plantel de la colonia General Roca, sobre el Río Negro. Vinieron las familias y después de algunos meses de permanencia en los territorios del sud, ocasionando crecidos gastos al erario, el Gobierno rescindió el contrato, les perdonó las deudas contraídas y los recondujo a la Capital donde los dejó en libertad, pues resultó que aquellos inmigrantes eran inútiles para los trabajos agrícolas.

En 1888 el Congreso dictó una ley autorizando al P. E. para garantir subsidiariamente al Banco Nacional los anticipos del importe de pasajes de inmigrantes para la República.

Los frutos que esta ley dió fueron los que produce siempre la inmigración subvencionada.

El servicio de la inmigración subsidiaria empezó en 1888 y puede considerarse suspendido desde el 31 de Mayo de 1891.

Durante ese período se introdujeron 134.081

Digitized by Google

inmigrantes subsidiarios, cuyo transporte ascendió a 5.600.161 pesos.

Los inmigrantes se obligaron a reintegrar a las cajas fiscales el importe de sus pasajes. Respecto a como se cumplió esta cláusula, he aquí lo que decía la memoria:

«La mayor parte de los pasajes subsidiarios han sido acordados en el extranjero y no debo ocultar, en homenaje a la verdad, y a los intereses del fisco que ellos son los de más difícil cobro, porque no siempre los beneficiados dan las garantías que deben exigirse. El Banco Nacional tiene en cartera todas las letras, siendo el acreedor que debía hacer el cobro con los elementos y medios de que su organización en todo el país le permite disponer; pero en la práctica se ha presentado el verdadero inconveniente de la dispersión de los deudores en domicilios desconocidos».

De donde resulta que se habían invertido más de 5 millones de pesos para introducir al país 134.081 inmigrantes, de los cuales sólo 64.519 eran varones mayores de 12 años.

La experiencia universal ha demostrado que la inmigración espontánea es la única útil; la subvencionada sólo causa grandes gastos con descréditos del país en el exterior y con sensibles perjuicios para la sociabilidad.

La inmigración durante los años 1886-90 no dejó el sedimento que se esperaba de su magnitud y debemos atribuirlos principalmente al elevado precio que la especulación dió a la tierra colonizable.

Dr. CARLOS PELLEGRINI
Presidente de la República desde el 6 de Agosto de 1890 hasta el 12 de Octubre de 1892.

Esto, además, produjo el grave mal de no arraigar la inmigración, favoreciendo la fuga que iniciada en 1889 se acentuó en los años 90 y 91.

He aquí las cifras del quinquenio 1886-90:

Años	Inmigración	Emigración	Saldos
1886	93.116	13.907	79.209
1887	120.842	13.630	107.212
1888	155.632	16.842	138.790
1889	260.909	40.649	220.260
1890	132.301	82.981	49.320
	762.800	168.009	594.791

En tanto el desbarajuste gubernativo y la corrupción política reinante eran las causas de la efervescencia pública que crecía diariamente.

El papel moneda llega a 172 en Julio de 1889 y a 233 al fenecer aquel año.

Para «provocar el despertamiento de la vida nacional» como se decía en las invitaciones públicas, se realizó el 1°. de Septiembre de 1889 una reunión en el Jardín Florida, en la que se resolvió crear una agrupación política, nominándosele «Unión Cívica de la Juventud», la que bregaría por las libertades públicas, la pureza de la moral administrativa y el libre ejercicio del derecho electoral.

En un gran mitin celebrado el 13 de Abril de 1890 en el Frontón de Buenos Aires al que concurrieron más de 15.000 personas, se expresó la convicción de todos de que sólo una actitud resuelta del pueblo podría salvar al país. Se resolvió la organización de la Unión Cívica designándose para presidirla al Doctor Leandro Alem.

La revolución estalló en Buenos Aires el 26 de Julio de 1890. Los revolucionarios cívicos tomaron el Parque y al principio triunfaron en la Capital. Pero el Gobierno llegó a dominar el movimiento el día 30 de Julio, y la revolución fracasó.

El Ejecutivo comprendió, sin embargo, que tenía el pueblo dispuesto en su contra y el 6 de Agosto de 1890 el Doctor Juarez Celman presentó su renuncia, que el Congreso aceptó.

La revolución de Julio abrió el período laborioso, a veces agitado, cruento otras, de donde surgió el advenimiento del régimen democrático que hoy impera en el país, asentado en la realización práctica de los preceptos consagrados en las leyes fundamentales de la República.

Bien puede esta época, entonces, saludar la fecha que pasa, como un homenaje al esfuerzo que en ella se llevó a cabo, dentro de un amplio espíritu de fraternidad y con ejemplos de bravura dignos de la tradición argentina.

Para terminar el período constitucional del presidente Juarez Celman correspondió al vicepresidente Dr. Carlos Pellegrini asumir el poder hasta 1892.

Nació el doctor Carlos Pellegrini en Buenos Aires, en 1846, siendo su padre un ingeniero italiano traído por Rivadavia en 1827 para encomendarle diversas obras públicas.

Político de amplias vistas y hombre de carácter firme, el Dr. Pellegrini supo conjurar la crisis y restablecer el orden.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXI

●

1890 - 1895

CAMBIOS EN EL PERSONAL DIRIGENTE DE LA EMPRESA DEL F. C. DEL SUD. IMPORTANTE PROGRAMA DE EXTENSIONES. REVOLUCIONES Y POLITICA

●

SUMARIO:

El F. C. del Sud llega con otra línea a Bahía Blanca (vía Tres Arroyos). — Inspección de la propiedad del F. C. del Sud en la Argentina. — Informe detallado recomendando la futura política de la Empresa. — Se aconseja la inmediata construcción de 1764 kilómetros de vía. — Personal dirigente de la Empresa. — Cambio de Presidente de la Nación. — Revolución en 1893. — Renuncia del Presidente. — El Dr. Uriburu asume el poder. — Situación precaria de la Provincia de Buenos Aires. — Brillante actuación del Gobernador Guillermo Udaondo. — La Provincia abona a la Empresa una fuerte suma en concepto de fletes adeudados.

● ●

«Recordamos las escasas proyecciones que los mismos iniciadores del Ferrocarril del Sud daban a la obra, limitándose su aspiración a llevar la línea hasta Chascomús, y cuando más, hasta Dolores; es decir, a 200 kilómetros de Buenos Aires, no soñando siquiera que de ese tronco debían salir, antes de 25 años, prolongaciones que representarían una extensión total de más de 1500 kilómetros en explotación y más de 1700 kilómetros en proyecto».

«El Economista Argentino», 3 de Junio de 1899.

● ●

La línea de Las Flores a Tandil, con un largo de 151 kilómetros, fué librada al servicio público el 1°. de Agosto de 1891.

La Empresa del Sud, que por ley del 4 de Junio de 1889 fué autorizada para cerrar el circuito de la red entre Tres Arroyos y Bahía Blanca, procedió, sin pérdida de tiempo y dentro de los plazos establecidos en el contrato respectivo, a efectuar los estudios y presentar los planos, que fueron aprobados el 1°. de Agosto de 1889.

Según los términos de la concesión, las obras de esta extensión deberían quedar terminadas para el 27 de Febrero de 1891, pero debido a dificultades que la Compañía no pudo salvar, se encontró en la imposibilidad material de terminar las obras en el plazo fijado.

Las causas de la demora eran principalmente las dificultades opuestas por algunos propietarios y la necesidad de proceder al juicio de expropiación y al haber tenido que modificar por completo el sistema de los puentes sobre los arroyos Sauce Grande y Las Mostazas, por cuanto el terreno en que debían levantarse estos puentes presentaba dificultades e inconvenientes que requerían trabajos especiales.

Por estas razones solicitó y obtuvo una ampliación del término para la terminación de la línea hasta el 31 de Diciembre de 1891.

La inauguración de la línea de Tres Arroyos a Bahía Blanca se efectuó el 1°. de Diciembre de 1891. El largo de la nueva vía era de 191 kilómetros.

El señor George Cooper, que desde el 1872 había desempeñado en forma brillante el cargo de Ge-

Digitized by Google

rente del F. C. del Sud, renunció a este puesto en Enero de 1886 para ser reemplazado por el señor Sam Abbott, a la sazón ingeniero en jefe de la misma Empresa.

Primeramente como Gerente interino y luego confirmado en el puesto, actuó con mucho acierto, hasta que la muerte le sorprendió el 17 de Mayo de 1890, siendo nombrado para sucederlo el Sub-Gerente, señor G. W. Barrow.

Cuando el señor Abbott asumió la gerencia de la Empresa, el señor Henry G. Sketchly fué nombrado Ingeniero en Jefe y actuó como tal hasta 1889.

John Coghlan, desde hacia muchos años, ingeniero consultor de la Empresa, fué nombrado Director de la Compañía, en Mayo de 1887, estando el Directorio compuesto por los siguientes miembros:

Frank Parish, presidente; John Fair, Edward Ashworth, John Coghlan, George W. Drabble, Lord Hawke, Joseph Pulley y John E. Taylor.

El secretario C. O. Barker del Directorio en Londres, excelente servidor de la Compañía desde 1867, fué ascendido a Director-Gerente en 1887, cargo que desempeñó hasta su muerte, que ocurrió en Marzo de 1892.

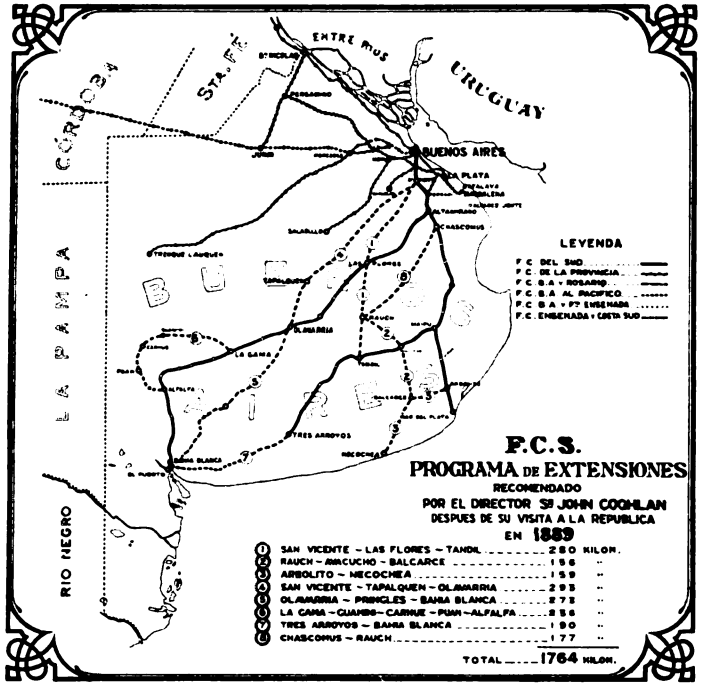
En el año 1889 uno de los Directores, el señor John Coghlan, acompañado por el Secretario y Director-Gerente señor C. O. Barker, se trasladaron a la República Argentina, para efectuar una investigación prolija de todas las líneas de propiedad del F. C. del Sud e informar detalladamente sobre la política que la Empresa debía seguir en lo referente a las futuras extensiones.

La exposición es notable por la riqueza de informaciones que contiene.

Llama la atención sobre los progresos reales y positivos alcanzados por la Provincia de Buenos Aires, que demuestran un vigor y poder expansivo admirable, que aun en medio de los desastres financieros conserva su desenvolvimiento, aunque siente enervarse ya algunos de los factores que concurren a su desarrollo.

Hace resaltar el progreso enorme de la ganadería y de la agricultura en la zona servida por el F. C. del Sud y finaliza recomendando la inmediata construcción de las líneas siguientes:

1. San Vicente-Las Flores-Tandil .	280	kilómetros
2. Rauch-Ayacucho-Balcarce	156	»
3. Arbolito-Necochea.....	159	»
4. San Vicente-Tapalqué-Olavarría .	293	»
5. Olavarría-Pringles-Bahía Blanca .	273	»
6. La Gama - Guaminí - Carhué - Puan - Alfalfa	236	»
7. Tres Arroyos-Bahía Blanca	190	»
8. Chascomús-Rauch-Tandil	177	»
Total.....	1764	kilómetros



Como se verá más adelante, algunas de estas extensiones han sido construídas tal como fueron recomendadas, otras en forma algo distinta, mientras que se desistió ejecutar solamente dos de ellas: la de Rauch a Ayacucho y la de Arbolito a Balcarce.

En la década 1881-1890, tan fecunda en acontecimientos importantes para el desenvolvimiento del F. C. del Sud, esta Empresa logró asegurarse el servicio de dos personas que se unieron tan íntimamente a sus progresos, que sin temor de faltar a la verdad, puede decirse que a sus condiciones excepcionales de organización débese en gran parte el grado superior de adelanto alcanzado.

Se refiere al señor **H. C. Allen,** ex presidente del Directorio del F. C. del Sud en Londres y al Ingeniero **Guillermo White.**

El señor **Allen** comenzó su carrera en Enero de 1872 en la oficina de un corredor de Bolsa. Al finalizar de aquel año decidió dedicarse a la contabilidad profesional e ingresó en las oficinas de Deloitte, Dever, Griffits y Cía., que son los ase sores judiciales e interventores de la contabilidad del F. C. del Sud.

En Noviembre de 1876, después de obtener su correspondiente certificado, aceptó un puesto en las oficinas de Londres del F. C. Central Argentino, donde permaneció hasta Septiembre de 1883, que pasó a ocupar el puesto de encargado del Re-

Digitized by Google

gistro de Acciones en igual oficina del F. C. del Sud, y poco después el de Contador.

En Marzo de 1890 fué nombrado secretario del F. C. Central Uruguay y sus compañías aliadas, reteniendo, sin embargo, su vinculación con el F.C. del Sud, como consejero contador, hasta Marzo de 1892, en que fué nombrado secretario del Directorio del F. C. del Sud en Londres, sucediendo al señor C. O. Barker, otro excelente servidor de esa Compañía.

En Abril de 1894 se le confió al señor Allen una importante misión en el Río de la Plata e hizo un completo estudio e informe de los varios sistemas de ferrocarriles en la Argentina y en el Uruguay, obra que le valió sinceras felicitaciones por la forma clara e inteligente en que se había preparado.

El señor Allen fué siempre reconocido como uno de los más antiguos y perseverantes amigos del país, y uno de los mejor habilitados y más ampliamente informado para hablar en Londres de la República Argentina, pues disponía de todos los elementos de juicio que para tal cosa se requiere.

HENRY CHARLES ALLEN.

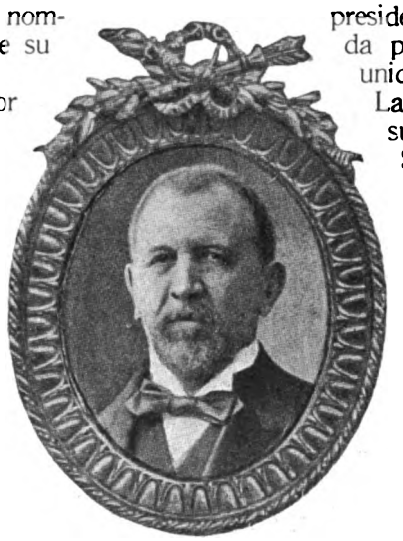
En 1883 ingresó como Contador consultor en la oficina del F. C. del Sud en Londres. Nombrósele Secretario en 1892 y Secretario Gerente en 1901. Fué designado Director en 1910 y elegido Vice-Presidente en 1916. En Octubre de 1924 se le nombró Presidente del Directorio de la Empresa del Gran Ferrocarril del Sud.

El Ingeniero Guillermo White era una figura de relieve por sus méritos positivos, como hombre emprendedor y de grandes iniciativas.

Puede decirse, en su elogio, que dedicó toda su existencia al trabajo, vinculando su nombre, en la cátedra y en el ejercicio de su profesión, al progreso argentino.

De ascendencia norteamericana por línea paterna, había nacido el Ingeniero White en Dolores, en 1844, cursando en Buenos Aires sus estudios primarios y secundarios. Habiendo ingresado muy joven en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, obtuvo en Octubre de 1870 el título de Ingeniero Civil. Seis años después, el P. E. le designó director del Departamento Nacional de Ingenieros, cargo que ocupó hasta 1886.

Como Jefe del Departamento de Ingenieros tocóle dirigir la construcción del F. C. de B. A. a Campana. Otra de las tareas de importancia encomendadas al Ingeniero White durante la presidencia Avellaneda, fué el trazado del meridiano V°. de Buenos Aires y del paralelo 35 de latitud Sur que deslinda los territorios de la Pampa y de las Provincias de Buenos Aires, Córdoba y San Luis.



Ingeniero GUILLERMO WHITE.

Ingresó a la Comisión Local en Mayo de 1886. Presidente de la Comisión Local desde 1887 hasta el 31 de Diciembre de 1917. Falleció el 11 de Febrero de 1926.

En Mayo de 1886, el Directorio del Gran F. C. del Sud le designó para ocupar una de las vocalías de su Comisión local, que presidió a partir del siguiente año.

El ingeniero White fué durante 31 años el eslabón que unía las aspiraciones del Gobierno y las del F. C. del Sud, y si bien representaba a éste, la ecuanimidad de su espíritu allanaba las dificultades, suavizaba las asperezas y sabía proponer siempre la solución que todo lo conciliaba.

Destacado y eminente ciudadano, su vinculación con las grandes compañías de servicios públicos, no fué óbice para que se le consultara y oyera por ilustres gobernantes. Contribuyó con su consejo a resolver distintos problemas de interés general, ya que no quiso alcanzar las altas posiciones en el Gobierno, que varias veces le fueron ofrecidas.

Tenía resuelto circunscribir su acción a la obra ferroviaria, creyendo que en ella servía igualmente al país y que en ninguna otra podría ser más eficiente.

El Teniente General Bartolomé Mitre había renunciado a fines de 1891, su candidatura a la presidencia de la República, proclamada por las convenciones de los partidos unidos.

La fórmula Sáenz Peña-Uriburu, resultó triunfante y el doctor Luis Sáenz Peña se hizo cargo del poder, el 12 de Octubre de 1892, a la avanzada edad de 66 años y en momentos sumamente difíciles.

No faltaron al doctor Luis Sáenz Peña colaboradores; no olvidemos que tuvo a su lado, entre otros, a Aristóbulo del Valle. Lo que le faltaba era la energía de la juventud y por añadidura, la popularidad

Al ser encargado el Dr. Aristóbulo del Valle, de la formación del gabinete, dió lugar la ceremonia del juramento a una gran demostración pública.

Con este motivo el Dr. Sáenz Peña pronunció estas tocantes palabras:

«Aunque ya anciano, — dijo — tendré suficiente energía para sostener la bandera de honradez y

Digitized by Google

de moralidad que me ha confiado el pueblo de la República».

Mientras aun se oían los ecos de esta sincera expresión de honradez política, continuaba recibiendo armas el parque platense del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

El presidente ordenó el desarme de tropas que, contrariamente a lo dispuesto en la Constitución, se sostenía en la provincia de Buenos Aires, debiendo, en consecuencia, quedar ésta exclusivamente con la policía civil.

Doctor LUIS SAENZ PEÑA.
Presidente de la República desde el 12 de Octubre de 1892 hasta el 22 de Enero de 1895.

En Julio de 1893 estallaron tres movimientos revolucionarios: en San Luis, en Santa Fe y en Buenos Aires, donde se levantaron simultáneamente varios pueblos. La policía los secunda; se libran encuentros en San Nicolás, Mercedes, Dolores, Chascomús y San Martín, y finalmente 11.000 hombres se reunen en Temperley, bajo la dirección de don Hipólito Irigoyen, mientras las fuerzas nacionales se aprontan en Barracas, y Julio Costa prepara su resistencia en La Plata. El 8 de Agosto de 1893 se producía la renuncia y fuga de Costa, después del sangriento combate de Ringuelet, que resultó indeciso.

En Lomas se realiza una asamblea radical, formada de representantes de otras 75 asambleas populares y eligen Gobernador provisorio a Hipólito Irigoyen, quien no acepta.

Declaróse el país en estado de sitio y se ordenó el desarme del ejército radical, que se efectuó ante el General Bosch, el 14 de Agosto.

Pero a pesar del régimen de economía impuesto por el Gobierno y de sus buenos deseos, veíase de frente a los partidos oficialistas y a los opositores. Había creído poder gobernar con la opinión general y advertía que el acuerdo sólo pretendía hacerle juego de intereses discordantes.

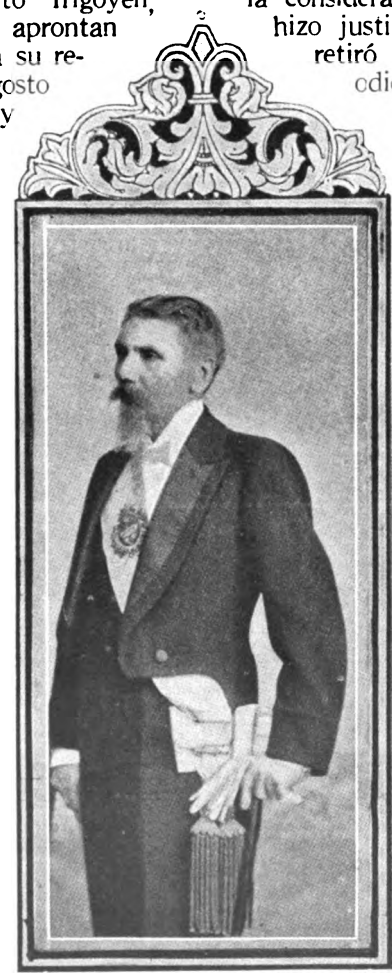
Vino el año 1895. El Dr. Luis Sáenz Peña, que había afrontado con inquebrantable serenidad la borrasca revolucionaria y dominóla con mano fuerte, no acertaba a darle cohesión y vigor a su Gobierno, ni a trazarle rumbos.

Durante varios meses el pueblo había estado viviendo en una profunda excitación nerviosa, pendiente la actividad social de los sucesos que se producían en las esferas del Gobierno.

Todos los negocios estuvieron paralizados por el temor a lo desconocido, que era la intensa preocupación dominante y la prensa nacional y extranjera reflejaba a diario esta penosa situación general. De esta suerte el espíritu público fué preparándose para el cambio y llegó a desearlo intensamente, convencido de que cualquiera que fuese el giro que tomaran los sucesos, el resultado sería mejor que lo existente y conocido.

El 22 de Enero de 1895, el presidente Dr. Luis Sáenz Peña, presentó su renuncia, que le fué aceptada.

Afortunadamente para el Dr. Sáenz Peña el pueblo supo darse cuenta de lo que era como hombre y como gobernante. Dejó el poder rodeado de la consideración pública como hombre y se hizo justicia respetuosa a su probidad. Se retiró del Gobierno sin dejar rastros de odios ni rencores, pues sólo cayó por la ineficacia de sus intenciones, buenas siempre, pero frecuentemente equivocadas.



Dr. JOSE EVARISTO URIBURU
Presidente de la República Argentina que sucedió al Dr. Luis Saenz Peña.

En virtud de la Constitución, el vicepresidente de la República, Doctor José Evaristo Uriburu, tomó entonces posesión del mando.

Felizmente, el Dr. Uriburu no era llamado por primera vez al ejercicio de funciones políticas en la República.

Durante más de veinte años formaba parte de la Cámara de Diputados de la Nación, que lo nombró su presidente en época bien difícil. El Dr. Uriburu dió entonces pruebas de su sensatez y de su prudencia.

Más tarde fué llamado al Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción Pública.

Después de haber ocupado otras funciones administrativas y judiciales en Buenos Aires y en su provincia natal (Salta), el Dr. Uriburu entró en la carrera diplomática.

En Bolivia, Perú y Chile, representó dignamente a la República, como ministro plenipotenciario. Le tocó figurar en el congreso, sudamericano, que se reunió en Lima, en 1878.

Digitized by Google

La correspondencia y los documentos diplomáticos de esa época de su carrera pública, larga y brillante, dan testimonio de seria preparación jurídica, de sus vastos conocimientos generales y también de su carácter.

El Dr. Uriburu era ministro plenipotenciario en Chile cuando estalló en esa república la revolución que debía terminar tan tragicamente.

Fué un honor para el ministro argentino que el presidente Balmaceda, de gloriosa memoria, eligiese por asilo la legación argentina cuando se vió obligado a abandonar el poder.

La suprema resolución del presidente de Chile que inmola su vida en honor de su causa y de sus correligionarios, sus manifestaciones póstumas, los accidentes de que está rodeado este triste episodio, sirven también para demostrar el temple del ministro argentino que no vaciló en prestar su generosa hospitalidad a Balmaceda en medio de las más críticas y extraordinarias circunstancias, comprometiendo su propia seguridad y su existencia quizá.

Tal era el ciudadano a quien los argentinos fueron a buscar a Chile para conferirle el honor de la vicepresidencia, como en otros tiempos se buscara a Sarmiento en los Estados Unidos para llevarlo a la primera magistratura de la Nación.

Gobernador de la Provincia de Bs. Aires
1 - 5 - 1894 - 1 - 5 - 1898.

He aquí una ligera semblanza de lo que era el ciudadano que asumió la presidencia de la República, el día 23 de Enero de 1895.

———

La Provincia de Buenos Aires fué la que más duramente sufrió a consecuencia del período de desvarío que terminó con la crisis de 1890.

En cuatro o cinco años desapareció todo el valioso caudal acumulado por la inteligente labor y la previsión de los gobiernos anteriores, que la hacían primar por la solidez de su crédito, lo cuantioso de los haberes públicos, y el poder de sus elementos.

El capital de su Banco de descuentos, reunido peso a peso, la colocaba en la categoría de la tercera del mundo; sus ferrocarriles que directorios modelos de honradez y anhelo patrióticos habían ido prolongando kilómetro por kilómetro, hasta constituir uno de los más importantes y prósperos de la República, su institución de crédito hipotecario moderno que parecía definitivamente consolidada; grandes zonas de tierras públicas libres de todo gravamen que en breve habrían podido amortizar totalmente la deuda pública o arrendadas, cubrir, unidas a los productos de los bancos y empresas de la provincia, los gastos públicos, haciendo innecesarios los impuestos, todo esto o había desaparecido o estaba a punto de ser arrebatado como efecto de esa gran catástrofe.

A Buenos Aires no le quedaba más camino que malbaratar sus últimas tierras públicas y acogerse a la par de Catamarca y Rioja a la munificencia nacional para satisfacer a sus acreedores externos, y entregar al Gobierno de la Nación el puerto de La Plata y el resto de sus haberes.

El Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Guillermo Udaondo que subió al poder el 1°. de Mayo de 1894, hizo maravillas con su sana y correcta administración.

Las fianzas de la Provincia, aplastadas por el desorden y el derroche de algunas administraciones anteriores, iban renaciendo poco a poco debido a la correcta administración implantada por el Ministro de Hacienda, Dr. Julián Balbín.

Sin ostentación, sin los proyectos de efecto, que acostumbraban a lanzar los que tan solo persiguen el fugaz halago del aplauso inmediato, iba realizando su paciente trabajo, ingrato si se quiere, que no habia de reportarle satisfacciones personales, pero que sí daría grandes resultados en el porvenir, ya que suprimía corruptelas arraigadas en la administración, recuperaba recursos abandonados, y rehacia apreciablemente el tesoro público con los dineros recaudados. Otro nuevo arreglo vino a aliviar la hacienda pública de las cargas viejas que sobre ella pesaban. Al Ferrocarril del Sud se le debían por fletes de piedra y pasajes más de $ 600.000 y en 1895 el gobierno convino con la Empresa entregarle 150.000 pesos al contado, y contrajo el compromiso de pagarle $ 10.000 mensuales durante un año. Al finalizar éste plazo se formularía un nuevo arreglo.

Tal desembolso, sumado al 10% abonado por amortización de las letras de tesorería y el pago que se hizo por los galpones e instalaciones hidráulicas del puerto, de época también anterior, representaba la suma de más de un millón de pesos, que fué pagada sin que sufrieran ninguno de los servicios públicos.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXII

●

GRAN ACTIVIDAD DE LA EMPRESA DURANTE LOS AÑOS 1892 - 95

●

SUMARIO:

Nómina de las líneas y ramales entregados al servicio público. — Mercado Central de Frutos. — Líneas de acceso al mismo. — Acción conjunta de las empresas del Sud y Oeste. — Sustitución de la concesión Martínez y Cía. — Solicitud de las empresas para dejar sin efecto algunas líneas ya concedidas. — Programa de extensiones presentado al Gobierno. — 530 kilómetros de líneas nuevas. — Presupuesto de cerca de 7.000.000 pesos %. — Aceptación del proyecto de las empresas. — El contrato «ad referendum» aprobado en Febrero de 1895.

● ●

«Las numerosas concesiones de líneas férreas que ha hecho el Congreso en los últimos años, han adolecido de un defecto general: el de no estar subordinadas a un plan trazado que consultase las necesidades presentes y futuras de la Nación. No ha habido un criterio uniforme ni consecuencia alguna, en la sanción de leyes que muchas veces debían destruirse unas a las otras, dañando los intereses públicos y particulares a que respondían. El Honorable Congreso haría bien en reparar el mal en lo posible, cerrando para lo futuro las concesiones de ese orden, mientras se prepara el trazado general de los ferrocarriles sobre la base de los que ya existen en explotación, en construcción o en estudio».

Mensaje del Presidente Dr. Carlos Pellegrini en Mayo de 1891.

● ●

EL largo total de las líneas del F. C. del Sud, al finalizar el año 1891 alcanzó a 1897 kilómetros.

En los cinco años siguientes fueron construídos 359 kilómetros más de líneas nuevas, según se detalla a continuación:

Línea	Fecha de la apertura	Largo
Cañuelas - Las Flores.....	1°. de Mayo de 1892	113,5 kilóm.
Ayacucho - Balcarce	24 de Febrero de 1892	87,8 »
Balcarce - Quequén.....	1°. de Agosto de 1892	104,5 »
Cañuelas-Lobos.	1°. de Agosto de 1892	33,0 »
Olavarría - San Nicolás	21 de Agosto de 1893	16,8 »
Ramal a San Jacinto.....	21 de Agosto de 1893	16,8 »
Ramal a Loma Negra.....	21 de Agosto de 1893	16,8 »
Quequén - Necochea	1°. de Agosto de 1894	1,5 »
Ramal al Mercado Central de frutos	30 de Agosto de 1895	1,5 »
	Total.....	358,6 kilóm.

La sociedad anónima del «Mercado Central de Frutos» se constituyó en el año 1887 aprobándose sus estatutos por decreto del 7 de Marzo del mismo año. Se proponía dicha Sociedad edificar depósitos en vasta escala, para concentrar los frutos del país para su venta y depósito, facilitando y abaratando su transporte.

Los terrenos de la sociedad, en los que ha cons-

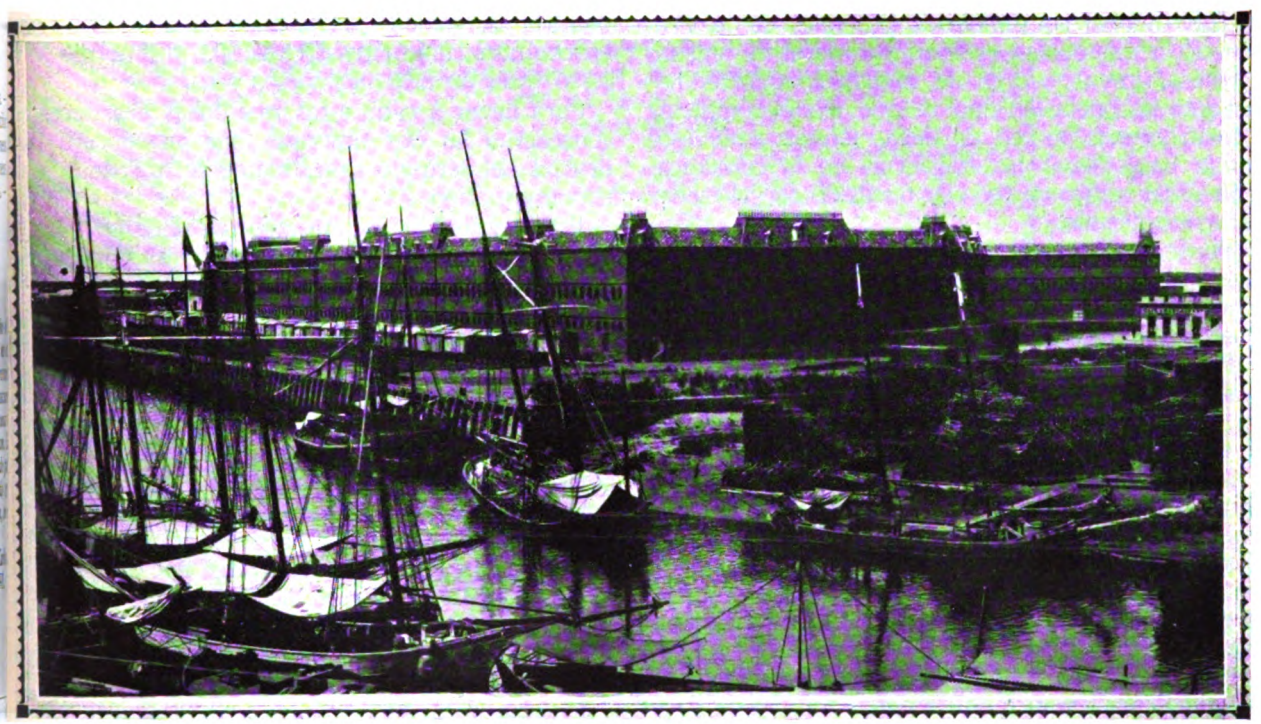
Digitized by Google

uído sus vastos almacenes, están situados en la argen Sud del Riachuelo, siendo su área 127.479 etros cuadrados. Se adquirieron de don Eduardo asey al precio de $ 10 oro la vara cuadrada, paga- eros mitad en efectivo y mitad en acciones de la ompañía.

El capital autorizado era de $ 3.000.000 oro divi- ido en 30.000 acciones de $ 100 cada una.

El Ferrocarril Oeste de la Provincia había pro- ngado ya, en el año 1890, el ramal del Once al Ria- uelo, hasta llegar al Mercado Central de frutos, rolongación que fué abierta al servicio público día 20 de Abril de ese año.

El 11 de Febrero de 1893, el F. C. de Buenos Aires Puerto Ensenada solicitó autorización para cons-



Mercado Central de Frutos.

truír un ramal desde la estación Barracas Iglesias hasta el Mercado Central de Frutos.

A indicación del señor asesor de Gobierno se pasó el expediente en vista a la Municipalidad de Barracas al Sud, en razón de que el desvío proyectado cruzaba varias calles pobladas del Partido.

La Municipalidad se expidió manifestando que podía accederse al trazado propuesto si se lo construía a alto nivel y que debía ser rechazado en absoluto el trazado propuesto a nivel.

Se produjeron entonces las presentaciones de la Comisión Directiva del Mercado Central de Frutos, de la Cámara de Comercio de Buenos Aires y de varios vecinos de Barracas al Sud, las dos primeras en pro de la concesión gestionada y adversa a ella la última.

En Julio de 1894 se presentó el Presidente de la Comisión Local del F. C. de la Ensenada, exponiendo que después de varias conferencias con la Municipalidad y los vecinos, la Empresa, queriendo satisfacer los deseos y desvanecer los temores del vecindario, había convenido con el F. C. Oeste usar su ramal al Mercado Central de Frutos por medio de una curva, que arrancando del Kilómetro 7,770 de la vía principal del F. C. que representaba, inmediato a la estación Barracas Iglesia fuera a empalmar con aquel ramal en su Kilómetro 9.750.

Este proyecto fué aprobado en Agosto de 1896 por todas las autoridades, habiendo tenido lugar la apertura al servicio definitivo del ramal el 26 de Abril de 1897.

Los directores de las Compañías del F. C. del Sud y del F. C. Oeste después de examinar detenidamente la idea de vincular esas dos grandes Empresas, a fin de que unidas pudieran levantar el capital necesario para completar y perfeccionar su sistema de comunicación respectivo, y procediendo bajo la persuación de que el crédito de ambas facilitaría las operaciones financieras que se relacionaran con ese propósito, resolvieron solicitar de común acuerdo, las concesiones indispensables para realizarlo.

Los representantes legales de las dos Compañías, Ingeniero Guillermo White, por el F. C. del Sud, e Ingeniero Santiago Brian, por el F. C. del Oeste, se presentaron el 16 de Junio de 1893 ante el Gobierno Provincial solicitando la aprobación correspondiente de un vasto programa de extensiones

Digitized by Google

El grandioso plan de mejoras que habían concebido las dos empresas dependía en parte del Gobierno de la Nación y en parte del Gobierno de la Provincia.

Ante el Gobierno Nacional las compañías del Sud y Oeste habían ya propuesto, en unión con la Empresa del F. C. de Buenos Aires y Rosario, la construcción de una espaciosa Estación Central en los terrenos del Puerto de la Capital y las líneas que exigiría el cómodo acceso de todos los FF. CC. a la nueva estación, obras que iban a favorecer a los productores de la República, especialmente a los de la Provincia de Buenos Aires y cuyo costo se había calculado en 6.300.000 pesos oro sellado.

Estudiando con madurez la condición de los ferrocarriles del Sud y del Oeste bajo el doble aspecto de las propias conveniencias generales de la Provincia, a las cuales estaban íntimamente ligadas aquéllas, los directores de ambas compañías llegaban a la conclusión final de que debían completar científicamente su red de líneas férreas sobre esta sólida base: llenar las exigencias de la comunicación y del tráfico de todo su territorio con el menor recorrido posible.

Para alcanzar este resultado era necesario prolongar ciertas líneas, construír otras y renunciar a algunas que antes les habían sido concedidas o que habían adquirido de otros concesionarios.

Primeramente se solicitó del Gobierno de la Nación una línea de Trenque Lauquen a Victorica, en sustitución de la antigua concesión Martínez de Buenos Aires a Bahía Blanca (1).

La inutilidad de la concesión Martínez y las ventajas de la nueva línea ahora proyectada queda en evidencia si se recuerda que ya existían dos vías férreas de Buenos Aires a Bahía Blanca y que no existía medio de comunicación en el vasto y rico territorio comprendido entre Trenque Lauquen y Victorica.

Esa línea, que estaba llamada a satisfacer las necesidades del tráfico de una gran zona de la Provincia de Buenos Aires, tendría un largo de 250 kilómetros y costaría aproximadamente 3.159.000 pesos %.

Las dos Empresas solicitaron del Gobierno Provincial la autorización para dejar sin efecto algunas de las líneas concedidas anteriormente, para construír otras mucho más benéficas, de mayor extensión y de más elevado costo.

Además de las importantes líneas que las dos Empresas habían construído en estos últimos tiempos no obstante las circunstancias tan aciagas para el crédito público y privado, las dos Compañías persistían en el propósito de ejecutar las de Olavarría a Pringles y Bahía Blanca, la de Guaminí a Carhué y Puán, sección de la concesión Meeks, ambas correspondientes al F. C. del Sud y la del Oeste en la línea acordada por el contrato de compra venta de Trenque Lauquen a Carhué.

La primera alcanzaba a 281 kilómetros y costaría 4.956.800 pesos oro sellado; la segunda tendría una extensión de 85 kilómetros con un costo de 1.071.000 pesos oro y la tercera de 137 kilómetros, costaría 2.740.000 pesos oro, representando así, en conjunto, una extensión de 503 kilómetros y un costo total de 8.767.800 pesos oro.

Para llevar a cabo estas tres líneas era necesario conceder a las dos Empresas una ampliación prudencial del término primitivamente acordado para su construcción.

Esa ampliación era de estricto derecho porque las condiciones generales del país y las particulares de los Ferrocarriles desde la fecha de las concesiones respectivas importaba un verdadero caso de fuerza mayor, que debía entenderse excluído de todos los contratos, salvo convención expresa en contrario.

Era también de perfecta equidad, tratándose de Empresas que habían difundido el crédito de los valores argentinos conservando el valor de sus acciones y que habían construído extensas líneas durante una época tan difícil.

Además de pedir una prórroga prudente de los plazos asignados para las líneas de Olavarría a Pringles y Bahía Blanca, de Guaminí a Carhué y Puán, y de Trenque Lauquen a Carhué las Empresas del Sud y Oeste solicitaban la autorización correspondiente para construír las siguientes:

1°. Una línea que arrancando de Lobos llegase a Guaminí pasando por 25 de Mayo y San Carlos de Bolívar cuya extensión era de 388 kilómetros con un costo de 4.888.800 pesos oro sellado.

2°. Otra línea de Puán a Pigüé de 34 kilómetros de largo, con un costo de 428.400 pesos oro sellado.

3°. La prolongación de Lavalle a Villegas, de 115 kilómetros de largo, calculada en 1.449.000 pesos oro sellado.

4°. Una línea que ligaba el empalme Haedo del F. C. Oeste con las vías principales de los FF. CC. del Pacífico y Buenos Aires y Rosario, 12 kilómetros de largo con un costo de 403.200 pesos oro sellado.

Todas estas líneas, de las cuales las dos primeras correspondían a la Empresa del Sud y las dos últimas a la del Oeste, llegaban a 586 kilómetros y costarían 7.635.600 pesos oro sellado.

(1) *Concesión de José M. Martínez y Cía.*

Por ley N°. 2416 del 10 de noviembre de 1888, se autorizó a los señores José M. Martínez y Cía. para construír y explotar un ferrocarril que partiendo de la Capital de la República (Retiro) iba paralelamente a la Ribera hasta la desembocadura del Río Maldonado, para luego seguir hasta Bahía Blanca pasando por Belgrano, Liniers, San Justo, Tapalqué, Olavarría y Pringles. Por decreto del 20 de Enero de 1889 esta concesión fué transferida a favor del Banco Colonizador Nacional, que a su vez la transfirió al F. C. del Sud en Setiembre del mismo año. (Véase el mapa publicado en la pág. 47 del número 17 de la «Revista del Ferrocarril Sud»). Por Ley 3196 del 22 de Diciembre de 1894 se dejó sin efecto la parte de la concesión comprendida entre Buenos Aires y Olavarría.

Digitized by Google

En el escrito decían las Empresas:

«Serán grandes los esfuerzos que tendremos que hacer para realizar obra tan vasta, pero estamos dispuestos a afrontarlos en bien de la Provincia y con la esperanza de que la riqueza que desenvuelven los Ferrocarriles compense al fin todos nuestros trabajos».

Debían quedar sin efecto las siguientes líneas:

1°. Prolongación de Saladillo a Guaminí, 305 kilómetros, calculados en 3.843.000 pesos oro sellado.

2°. Línea de La Madrid (antes La Gama) a Guaminí, que era una de las secciones de la concesión Meeks (1) 109 kilómetros, calculados en 1.373.400 pesos oro sellado.

3°. Línea de Puán a Alfalfa, que era otra sección de la concesión Meeks, 51 kilómetros, con un costo de 642.600 pesos oro sellado.

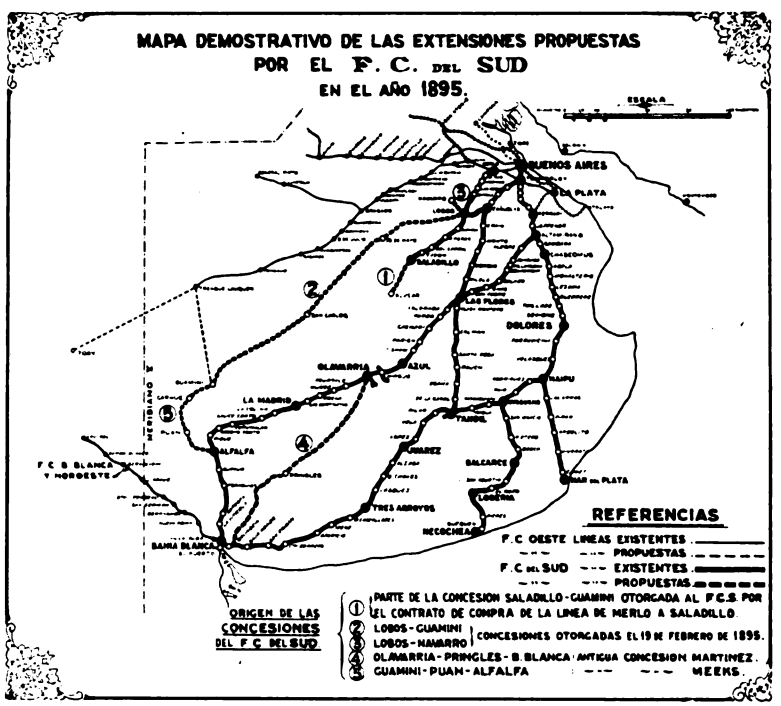
4°. Ramal de Rauch a Ayacucho de la concesión Olivier, de 65 kilómetros, y cuyo valor estaba calculado en 819.000 pesos oro sellado.

Estas líneas correspondían todas a la Empresa del F. C. del Sud; en total llegaban a 530 kilómetros con un costo de pesos 6.678.800 oro sellado.

Por consiguiente las dos Empresas iban a construír 56 kilómetros más de vía y a gastar 996.800 pesos oro sellado más de lo que estaba proyectado, mejorando la traza de las líneas y favoreciendo una zona mucho más vasta de territorio.

Si la simple comparación de las cifras precedentes basta para demostrar que el cambio que proyectamos no tiene por objeto economizar nuestro trabajo ni nuestro dinero, es lógico concluir que nos guía el sano propósito de invertir el capital con que vamos a gravar nuestras Empresas, de la manera que mejor responda a las necesidades del tráfico de la Provincia, porque no debe perderse de vista en ningún momento, que la prosperidad de una línea depende siempre de las necesidades que la solicitan y que es igualmente perjudicial para el Estado y para la Empresa llevarla en dirección distinta a la de las necesidades públicas.

Nadie ignora, en efecto, que la construcción de los ferrocarriles existentes en el país no ha obedecido a un plan científico. En vez de una red general maduramente preparada por hombres de reconocida competencia y sucesivamente ejecutada con método y gradualmente, a medida que las necesidades lo exigían y lo permitían los recursos de la Provincia, se ha procedido sin plan ni concierto a construír líneas en toda dirección, sin estudiar los trazados que debían ser económicamente más ventajosos para el país y para las Empresas.



«Los inconvenientes de esta impremeditada conducta no se sintieron desde el principio, porque como el territorio era tan vasto y carecíamos en absoluto de buenas vías de comunicación cuando ya comenzaba el desenvolvimiento de las industrias agrícolas en escala sorprendente, las vías principales tendidas en distintas direcciones no se estorbaban, ni se hacían competencia, apenas bastaban para las exigencias del tráfico de pasajeros y mercaderías e importaban un adelanto inmenso sobre los medios anteriores de comunicación.

Mas, así que las vías férreas empezaron a multiplicarse, especialmente en esta Provincia, que las líneas principales se complementaron con numerosos ramales y que de opuestas direcciones convergían hacia los mismos lugares, los peligros de las construcciones indiscretas se han revelado y ya se discuten los perjuicios de una concurrencia imprudente sobre las entradas generales de las líneas respectivas».

«Tratadistas autorizados han puesto de relieve con el auxilio de los hechos y del raciocinio, las fatales consecuencias que acarrea para los intereses generales del país y los particulares de las Empresas, la construcción de líneas rivales. Por ello, así los empresarios como los estadistas han reconocido la

(1) *Concesión Francisco G. Meeks.*

El 4 de Setiembre de 1889 se aprobaron las bases del contrato celebrado entre el P. E. y el Señor F. G. Meeks, para la construcción de una línea férrea que partiendo de la Gama llegaba hasta Alfalfa, pasando por Guaminí, Carhué y Puán.

Digitized by Google

necesidad de alejar en lo posible las competencias hostiles que necesariamente terminan por arruinar a una u otra línea.

«Y en tal forma aleccionados por los tristes resultados de la experiencia ajena y de la propia, nuestros Directorios se resolvieron a encarar con firmeza la situación creada a las dos Empresas, por proyectos de nuevas obras concebidas en medio de la atmósfera artificial de la especulación de los últimos años y a buscar con decisión la mejor manera de solucionarla en beneficio de todos, resultado que esperan haber conseguido, con el plan de que forma parte la construcción de las líneas que hemos propuesto y el abandono de las inútiles y en muchos casos perjudiciales».

«El plano que acompañamos revela con más elocuencia que todos nuestros razonamientos, que la línea pedida de Lobos a Guaminí hace de todo punto innecesaria la del Saladillo al mismo punto, que es muy inferior por la calidad de los terrenos que atraviesa; que la de La Madrid (antes La Gama) a Guaminí no se necesita absolutamente, porque cruza una zona bien servida por las líneas ya construídas y a construirse; que la de Puán a Alfalfa es ventajosamente reemplazada por la de Puán a Pigüé pedida ahora; que la de Rauch a Ayacucho carece de objeto práctico y provechoso, porque los dos puntos ya tienen línea propia y finalmente que la prolongación propuesta de Lavalle a Villegas que lo es a su vez de la ya solicitada de Lincoln a Lavalle, está llamada a satisfacer las necesidades de una gran superficie de tierra de excelente calidad, poblada ya y que carece actualmente de Ferrocarril».

— —

Esta petición de las dos Empresas fué sustanciada por el Departamento de Ingenieros y el señor Asesor de Gobierno, quienes en su infome y dictamen respectivos aceptan en general el plan propuesto por las Empresas, introduciendo algunas pequeñas modificaciones en lo que respecta a la línea de Puán a Pigüé que fué suprimida y substituída por la de Guaminí-Carhué-Puán-Alfalfa y al término del cual las líneas serían libradas al servicio público.

El contrato «ad referendum» fué aprobado por Ley del 19 de Febrero de 1895 y según éste se obligó al F. C. del Sud a construír otra línea más que fué la de la Estación Lobos u otra inmediata hasta el pueblo de Navarro, dentro de un plazo de 18 meses a contar desde el 21 de Febrero de 1895.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXIII

●

EL ASUNTO DE CONSTRUCCION DE UNA NUEVA ESTACION CENTRAL Y DE UN FERROCARRIL METROPOLITANO DE CIRCUNVALACION ESTA A LA ORDEN DEL DIA

●

SUMARIO:

Nombramiento de comisiones. — Presentación de proyectos para una estación Central. — Por falta de estudios se suspende la licitación de la obra. — Ferrocarril de circunvalación. — Informe favorable de la Comisión. — El proyecto presentado y recomendado. — Algunos detalles del mismo. — Innumerables propuestas presentadas por particulares. — El proyecto de los señores Pedro A. Gartland y Cía. — Proyecto del Gobierno para ensanchar la estación Central existente. — Incendio y completa destrucción de la estación. — Se renuevan los proyectos de una nueva estación Central. — Negociaciones entre el Gobierno y las empresas ferroviarias. — El F. C. del Sud estudia detenidamente el acceso a la estación Central. — Detalles de estos proyectos. — Fracaso de las negociaciones entre el Gobierno y las empresas ferroviarias. — El Gobierno ordena el levantamiento de las vías entre Retiro y Casa Amarilla. — Protesta de las empresas. — Cambio de aspecto del Paseo de Colón. — Invasión del «territorio de las lavanderas».

● ●

«La ciudad de Buenos Aires aumenta diariamente en área, población y riqueza, de tal modo que es ya verdaderamente necesario estudiar cuidadosamente cualquier proyecto que tienda a mejorar los medios de transporte, en beneficio tanto de los habitantes de la Capital, como de los de provincias».

General Lucio V. Mansilla. 1894.

● ●

En el año 1887, el Gobierno Nacional nombró una comisión compuesta por representantes de las diversas líneas férreas que arrancaban de la Capital Federal. Integraban además esta comisión personas competentes y su objeto era el de aconsejar y asesorar acerca del sitio más apto y conveniente para construírse una gran estación Central de FF. CC.

Este edificio, destinado a prestar un servicio efectivo y a embellecer, de paso, uno de los barrios en que se iba a concentrar un tráfico de importancia, debía ubicarse en los terrenos disponibles entre la Casa de Gobierno y el nuevo puesto, en la plaza denominada de Julio.

La Comisión se expidió el día 22 de Septiembre de 1888, aconsejando, con pequeñas modificaciones, los planos de los ingenieros del puerto, los señores Hawkshaw, Hayter y Dobson, según los cuales la entrada de las vías férreas en la Estación Central se haría por un bajo nivel a fin de evitar todo un entorpecimiento al tráfico del puerto y al movimiento de los trenes.

Aconsejaba, además, que la construcción que probablemente tardaría 2-3 años, se hiciera por cuenta del Gobierno, a fin de que éste arrendara el edificio y sus accesorios a las Compañías de FF. CC. por un precio total no superior al interés del dinero empleado en las instalaciones.

En virtud de esta declaración se promulgó la Ley número 2398 del 6 de Noviembre de 1888, autorizando al P. E. para sacar a licitación la construcción de esta obra en la cual, según la misma ley, se podía invertir hasta la suma de 5.000.000 de pesos oro.

Para los pagos que originaran las construcciones, el P. E. estaba facultado para disponer de una parte equivalente del producto de la venta de los terrenos del puerto, previo acuerdo con los concesionarios de las obras del mismo y por la suma restante contratar un empréstito con las varias empresas ferroviarias

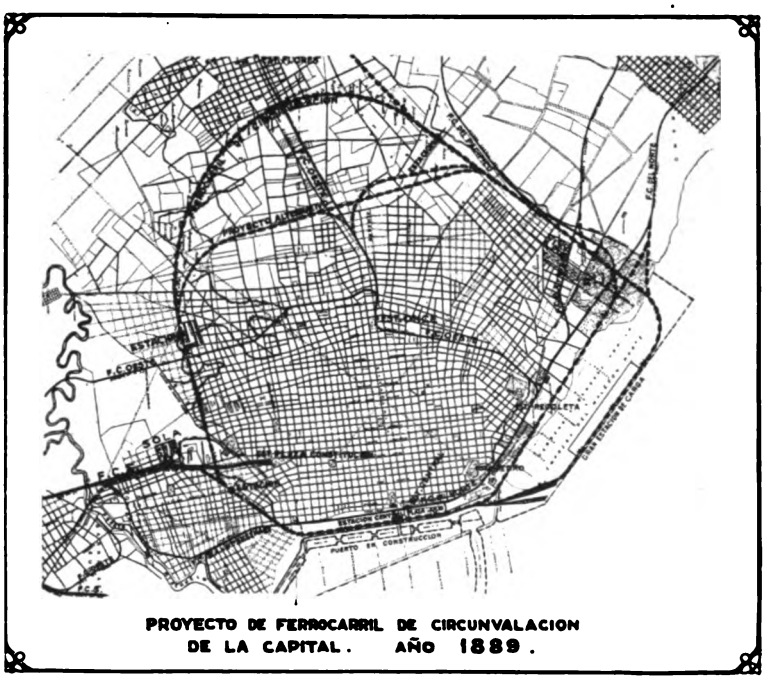
Digitized by Google

interesadas, pudiendo estipularse para dicho empréstito, un interés anual no mayor de 4 y medio por ciento acumulativos.

Teniendo en consideración que para proceder con mayor acierto en lo relativo a la construcción de la nueva estación Central era absolutamente necesario practicar estudios más completos sobre su ubicación y no siendo conveniente además aceptar propuesta alguna sino cuando existiera la posibilidad de dar principio inmediato a la ejecución de las obras, el P. E. por decreto del 26 de Setiembre de 1889, suspendió la licitación a que se había llamado.

FERROCARRIL DE CIRCUNVALACION

En el año 1889 fué nombrada una comisión especial compuesta de los ingenieros nacionales: E. E. Barabino, A. Schneidewind, F. Stavelius, A. Senrot, J. F. Sarhy y G. Domínico para informar sobre el tránsito de los FF. CC. a través de la región del puerto en construcción y sobre la posibilidad de construír un Ferrocarril de circuito en la ciudad de Buenos Aires.



PROYECTO DE FERROCARRIL DE CIRCUNVALACION DE LA CAPITAL. AÑO 1889.

Esta comisión se expresó en los siguientes términos:

«Hemos decidido después de maduro examen, proponer la construcción de una línea de F. C. de circunvalación en la Capital, a cuádruple vía: dos laterales destinadas al servicio de trenes de pasajeros y dos centrales para trenes de carga.

«Existe actualmente un Ferrocarril de circunvalación, pues el Oeste se liga por Centro América con el Norte (Ramal Catalinas) y por una calle sin nombre con el Mercado de Frutos (ramal al depósito de basuras); el Pacífico por el Parque 3 de Febrero se liga con el Norte y el de la Ensenada con el del Sud en Barracas, formando así un circuito completo pero en condiciones completamente desfavorables, a tal punto que la Municipalidad provocó una conferencia que tuvo lugar en el Ministerio del Interior, de la que resultó que se encomendara a este Departamento el estudio de una modificación conveniente al mismo.

«Este F. C. de circuito para llenar debidamente su objeto, debería estar esencialmente desligado de los servicios particulares de los FF. CC. existentes, es decir, presentar vías neutrales que pudieran ser recorridas por los trenes de todas las líneas existentes o por construirse, por cuya razón en vez de establecer ramales de empalme directo con las grandes estaciones de los alrededores de la Capital, hemos preferido la construcción de una línea ferroviaria independiente con la que empalmarán las demás en la forma más apropiada».

Se estudiaron dos trazas, correspondiendo el circuito más corto a un largo de 23 ½ kilómetros.

Empleando el circuito que al Oeste, así como en los terrenos del malecón Norte pasa al exterior del otro, resultaría un largo total de 26,7 kilómetros.

El proyecto consiste en un viaducto frente a todo el puerto con elevación de 6 metros sobre los muelles, dividido en tramos de 10 m. de eje a eje de los pilares de apoyo, que serían de mampostería y con cubierta impermeable, formando compartimentos para alquilar; este viaducto se extendería hasta el Parque 3 de Febrero, proyectándose para cada una de las calles que de la ciudad bajan al puerto, puentes de 15 a 20 m. de luz.

En las extremidades del viaducto, a lo largo del puerto, se proyectaban líneas de unión con las vías del servicio del puerto (Rampas de 1:150).

Desde el paseo Colón, por medio de un viaducto abierto, se pasaría por una zona adyacente al costado norte de la calle Almirante Brown hasta cruzar la Av. Montes de Oca y de aquí en terraplén hasta la barranca por donde pasa el F. C. Sud, cruzándolo a bajo nivel y por medio de un pequeño túnel bajo la loma de la Convalescencia; seguiría bordeando todos los contrafuertes de la barranca Sud hasta los Mataderos, donde desviaría en dirección a Almagro, cruzando las calles a bajo nivel pero en corte abierto; doblaría en seguida hacia el arroyo Maldonado, con cuya dirección se identifica hasta el parque 3 de Febrero, donde vuelve a desviarse para unirse con el arranque antes indicado. El corte arriba mencionado termina al llegar al arroyo Maldonado, donde las vías recuperan el nivel ordinario por un trecho de 6 kilómetros más o menos, elevándose en seguida para cruzar a alto nivel la calle

Digitized by Google

Santa Fe, sobre la que se construirá un viaducto abierto; después seguirá en terraplén hasta la Av. Belgrano sobre la que se colocaría un puente monumental, continuando en terraplén hasta la Av. Sarmiento, y prosiguiendo de nuevo en terraplén empalmaría con el punto de partida que se fijó para el viaducto en el costado sud del Parque. Pendiente máxima 4 %; radio mínimo 600 m.

Empalmes:

Atendiendo a las condiciones de la ciudad de entonces, así como a las futuras, era necesario reformar la traza de los FF. CC. existentes, lo que se hizo aconsejando la construcción de numerosos empalmes, según un plano bien meditado que orillaba todas las dificultades.

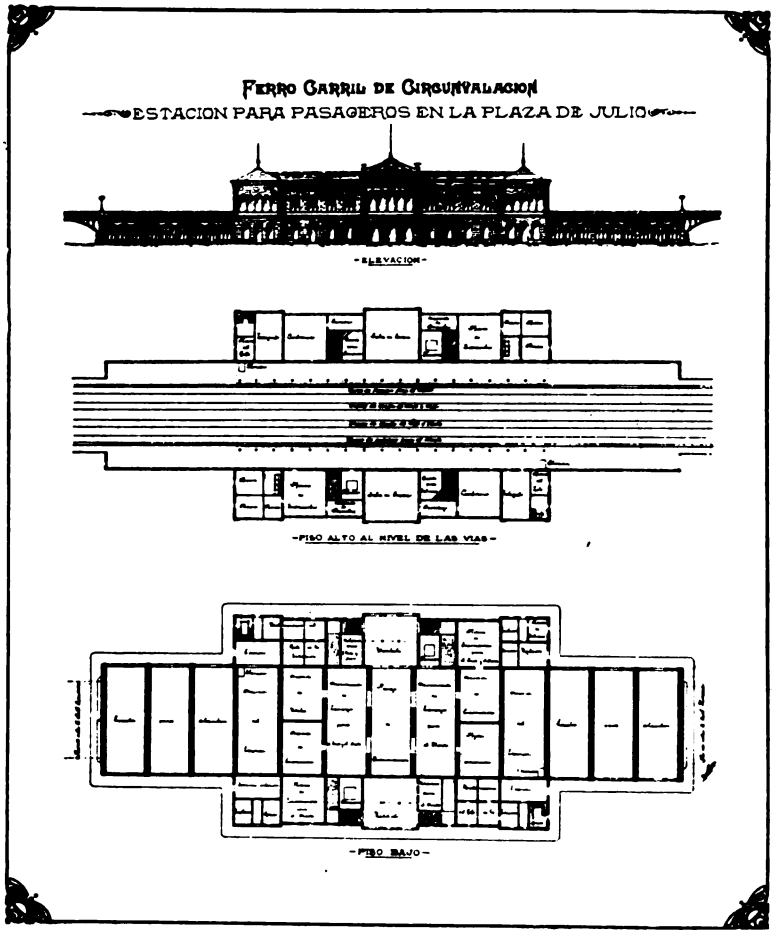
Líneas a sacarse:

1°. La línea en la calle Centro América entre Recoleta y Once.

2°. La línea del F. C. del Norte entre la calle Callao y Arroyo Maldonado.

3°. Línea del F. C. del Rosario entre su arranque y la barranca de Belgrano.

4°. Las vías del Paseo de Julio y las del F. C. de la Ensenada hasta la estación Brown así como las de Basuras.



Estaciones: Una principal en el puerto frente a la Plaza de Julio y otras distribuídas convenientemente en todo el trayecto del F. C. de Circunvalación.

Todas serían exclusivamente para pasajeros y y constarían de dos cuerpos, uno a cada lado de la línea, de manera de separar los servicios que se hacen en direcciones opuestas, conforme está establecido en los FF. CC. elevados de Nueva York.

Su costo sería relativamente reducido, por cuanto cada una comprendería solamente los edificios laterales y las plataformas y sin necesidad de vías auxiliares, puesto que todos los trenes hacen el recorrido directo.

Según nuestro proyecto resultaría completamente innecesario establecer frente a la Plaza de Julio una estación monumental, con lo que se ahorraría, no tan sólo sobre el costo de la construcción sino que también sobre el área ocupada, permitiendo al Gobierno vender la importante zona que se ha pretendido destinar a la estación Central de FF. CC., con una área de 80.000 metros cuadrados aproximadamente, la más valiosa por su ubicación, lo que se traduciría para el Gobierno en un encaje de muchos millones de pesos.

Para la realización del F. C. de Circunvalación, la comisión proponía las siguientes alternativas:

1°. Construirlo por cuenta de la Nación.

2°. Ofrecer la construcción y explotación a un sindicato, formado por todas las líneas de FF. CC. que entran en la Capital.

3°. Sacar a licitación la obra, en sujeción a un pliego de condiciones único, por cuenta de una nueva empresa que ofrezca suficiente garantía al Gobierno, la que debería dar al fisco un tanto por ciento de las utilidades líquidas que excedan al 6 % del capital invertido, a cuya empresa se cedería gratuitamente para la construcción todos los terrenos de propiedad fiscal que debieran ocupar las obras.

La comisión hizo los siguientes comentarios:

«La primera solución, que sería sin duda la mejor, parece algo difícil, dado el estado económico del país».

«La segunda ofrece inconvenientes para las nuevas líneas que se construyan y que no forman parte del sindicato».

«La tercera solución parece que es la más aceptable, y la que puede recomendarse».

«Aunque la obra es magna, es seguro que no faltarán propuestas; pues la explotación tiene indudablemente que ser muy lucrativa para la empresa

Digitized by Google

que se haga cargo de la obra, como lo comprueba la existencia de varias propuestas de este género».

Y efectivamente, eran muchas las propuestas presentadas al P. E. o al H. Congreso por particulares, en representación de empresas o por las compañías ferroviarias existentes (F. C. del Sud, del Oeste y del Rosario) para la construcción y explotación de una estación central de pasajeros; pero ellas, en general, hacían gravitar sobre el exhausto Tesoro Nacional el costo de las obras por ejecutar o bien demandaban a la Nación primas onerosas, en forma de privilegios, y cesión de tierras fiscales innecesarias.

Entre los varios proyectos formulados, destacáronse los presentados por los señores Viso, Runcimann, General Lucio Mansilla, Eduardo Madero, J. F. Lavalle y Pedro A. Gartland y Cía.

El plano adjunto representa el proyecto enviado al Congreso en Junio de 1894 por esta última firma y en la Memoria se manifiesta lo siguiente:

«Proponemos construír las obras por nuestra cuenta, es decir, sin que la Nación invierta un solo peso, ni pierda una pulgada de tierra fiscal, puesto que la estrictamente necesaria para las construcciones le será devuelta gratuitamente al término de la concesión.

En esta ocasión también donamos al Estado, el ingente capital, que representan las obras ejecutadas.

Hay más: deducido un exiguo interés del 8 % sobre el capital invertido, donamos también a la Nación la mitad de las ganancias excedentes, ésto durante toda la concesión.

Agregaremos que aceptamos la intervención del Gobierno en lo que atañe a la explotación, formulando de acuerdo con el mismo, las tarifas a que deberán sujetarse todas las empresas ferroviarias para usufructuar de la Estación Central y vías de circuito, lo que implica la mayor garantía para dichas empresas y prueba la buena fe que nos anima.

En consecuencia:

Proponemos al Gobierno efectuar una de las obras más importantes de la República, inviertiendo capitales propios que importan unos 50.000.000 de pesos nacionales (14.000.000 oro sellado), y explotarlas durante 90 años, con tarifas aprobadas por el Gobierno.

Al fin de este plazo donamos al Gobierno todas las obras, sin pedir indemnización alguna, y además cedemos a la Nación la mitad de las utilidades que puedan resultar».

Los rápidos y extraordinarios progresos en todo orden de actividades de la República Argentina, henchidos de energías vitales y de cuantiosas riquezas, obligaban a la Empresa del F. C. del Sud a meditar sobre múltiples problemas del futuro; problemas que no podían ni debían escapar a la clarividencia de sus hombres dirigentes, en atención a la magnitud de los contornos que iban a asumir, más que para el presente, para los períodos venideros.

Entre éstos se destacaban los siguientes:

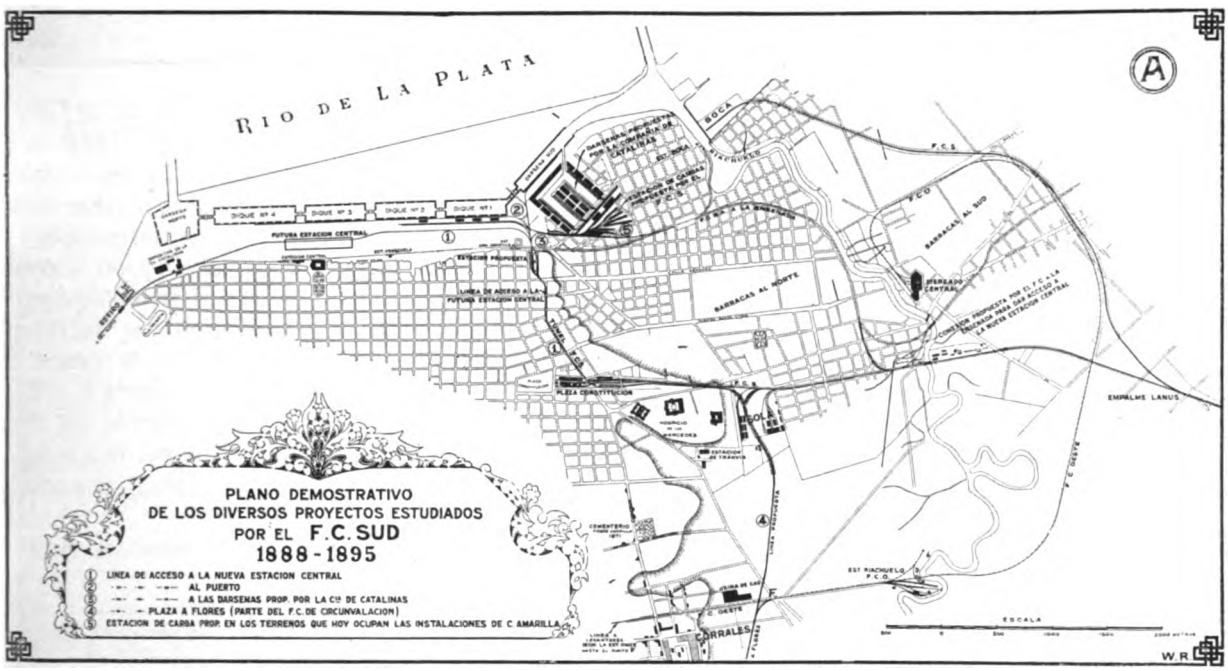
1. Acceso a la nueva estación Central de Ferrocarriles.
2. Acceso al puerto Madero (en construcción).
3. Líneas de Circunvalación de la Ciudad de Buenos Aires.
4. Acceso a los diques propuestos por la Compañía de Catalinas Sud.
5. Estación de cargas en el sitio ocupado hoy por las vías de Casa Amarilla.

Digitized by Google

La vieja estación Central de los Ferrocarriles, cuya torre enfrentaba la bajada de la calle Piedad (hoy Bartolomé Mitre) ya iba resultando inadecuada, tanto para el servicio público como por la escasez de comodidades que ofrecía la maniobra misma de los trenes, y las Empresas del Buenos Aires y Rosario, Central Argentino, la del Pacífico y finalmente la del Buenos Aires y Puerto Ensenada, estaban allí ubicadas en modestas oficinas.

A fin de mejorar en lo posible las condiciones del servicio público, la Dirección de Ferrocarriles dictó diversas resoluciones tendientes a facilitar el tráfico, escalonando las horas de salida y llegada de los trenes, y adoptando medidas de orden público.

No obstante ésto, toda iniciativa se malogró por las deficiencias ya enunciadas.



Es bien cierto que se había resuelto la construcción de una Estación Central definitiva, pero en vista de que la habilitación de ésta sólo podría hacerse dentro de 2 o 3 años era conveniente y urgente corregir en lo posible la Estación actual, alargando y aumentando las vías y plataformas existentes, en forma de no ejecutar obra alguna que por su magnitud misma pudiera alejar la época de construcción de la Estación definitiva.

La Dirección de Ferrocarriles preparó un proyecto y por Decreto del 14 de Febrero de 1896 se ordenaron a las Empresas de los FF. CC. de Buenos Aires y Puerto Ensenada y Central Argentino ejecutar diversas mejoras. El tiempo pasó y vino la catástrofe provocada por manos criminales.

El día 14 de Febrero del año 1897 se notó, a eso de las 7.25 de la noche que salía humo de las esferas del gran reloj. Comenzaron luego a aparecer las primeras llamaradas en la torre y desde ese instante la gente corrió dando gritos mientras el fuego cobraba inusitado impulso con el fuerte viento que soplaba.

Dos horas después no quedaban de aquella estación Central, más que escombros y cenizas.

Es interesante el recuerdo de la lucha que se entabló entre la Municipalidad de la capital y las empresas que de pronto se vieron privadas de aquella estación terminal.

Convenía a un interés urbano desplazar aquellas vías que llegaban hasta el corazón mismo de la «city» y que iban a ser un gran tropiezo para las actividades del futuro puerto.

El intendente, señor Francisco Alcobendas, desplegó en aquella ocasión una resistencia tenaz y enérgica contra las empresas ferroviarias que pretendían hacer correr de nuevo sus trenes desde allí.

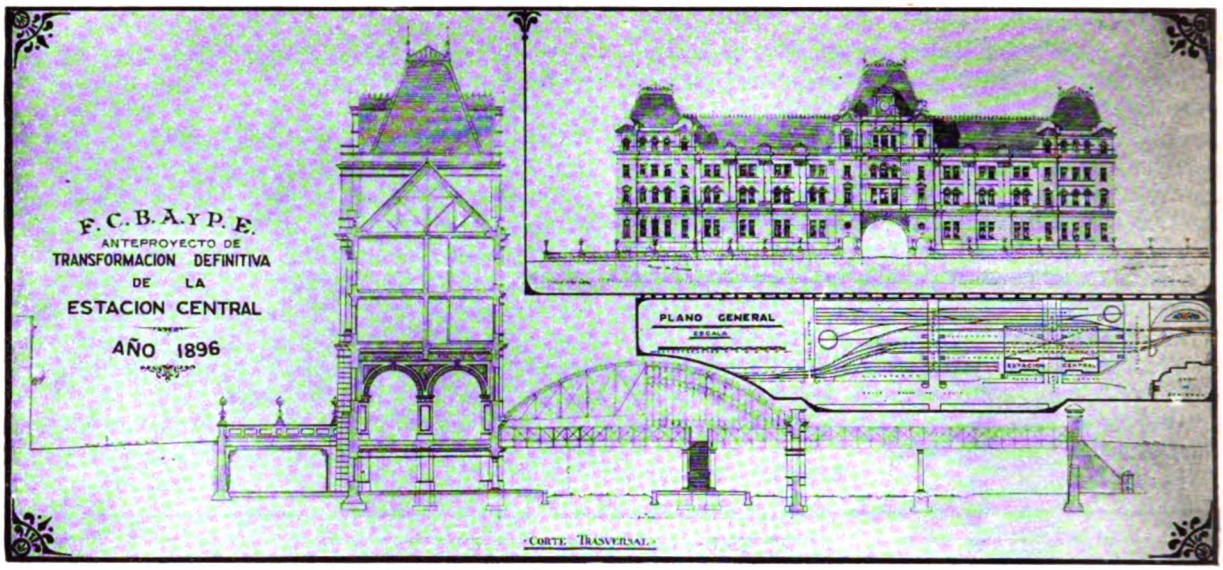
La del ferrocarril a la Ensenada fué la más obstinada en aquella reacción. Al día siguiente del siniestro fabricó allí unas casillas de madera, especie de garitas para instalar la boletería y el despacho del jefe.

La intendencia las mandó retirar y no siendo atendida, se ordenó su demolición con la ayuda de la fuerza pública.

El boletero y el jefe se resistieron a salir de ellas, y tal era la decisión del intendente, que la obra del desarme comenzó con ellos dentro.

El público se encontró ante un espectáculo interesante y divertido, pues aquellos hombres, empecinados en no salir, obedeciendo a una consigna de la administración, permanecieron en sus puestos hasta que los carpinteros municipales los dejaron sin

Digitized by Google



techo, ni ventanillas, ni resguardo alguno.

Intentaron luego instalarse en un ángulo de la estación en ruinas y de allí también fueron desalojados en medio de la rechifla del público, que simpatizaba con los progresistas proyectos del jefe de la Comuna.

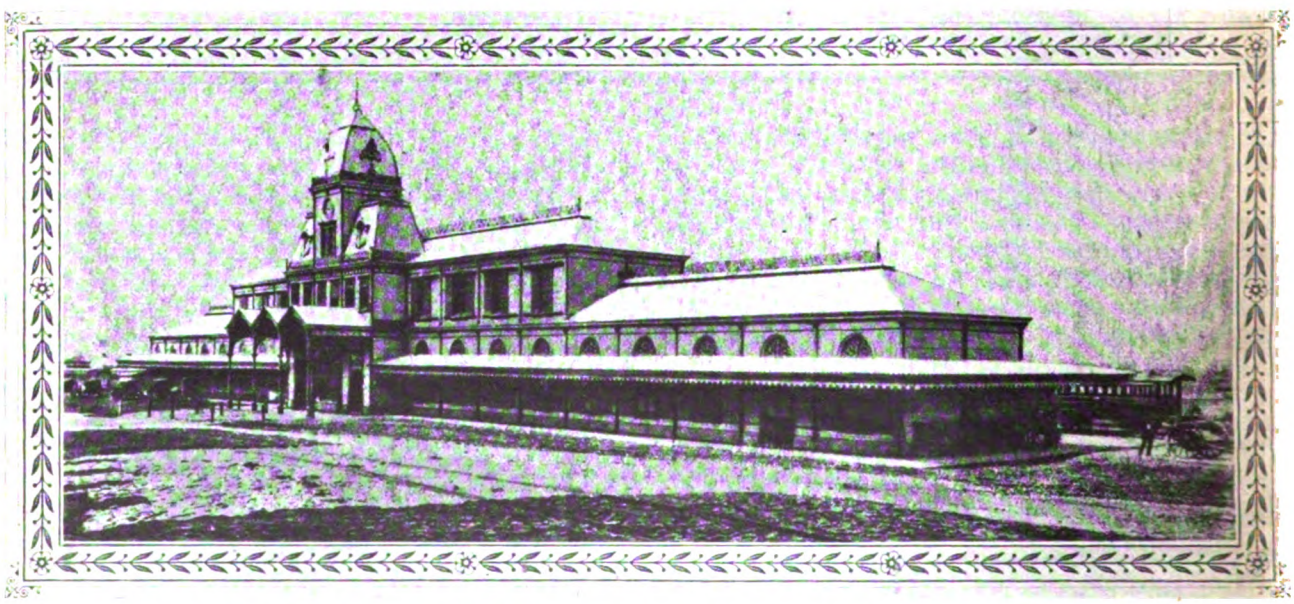
Los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico se instalaron, después de su intento de permanecer en el sitio, allá en su estación del Retiro.

El de Buenos Aires y Puerto de la Ensenada hizo cabecera de su línea, momentáneamente, a la estación Venezuela, pero luego se retiró definitivamente a Casa Amarilla.

Con fecha 11 de Marzo de 1897, los representantes locales de los Ferrocarriles Oeste, Sud, Buenos Aires y Rosario, Ensenada, Pacífico y Central Argentino, se dirigieron por nota al Ministro del Interior, doctor Norberto Quirno Costa, manifestando que a efecto de uniformar los datos que debían transmitir a los respectivos directorios sobre el proyecto de construcción de la estación Central, habían convenido en formular las bases siguientes:

1. Las compañías arriba mencionadas facilitarán al Gobierno la suma de 4.000.000 de pesos oro sellado al 4 y medio por ciento de interés y 1 % de amortización para invertirla en la referida construcción de acuerdo con los planos, especificaciones y presupuestos preparados por el Departamento de Obras Públicas.

2. El Gobierno construirá la estación bajo la



La estación Central, incendiada y destruida completamente el 14 de febrero de 1897.

Digitized by Google

ección y control del Departamento de Ingenieros ella sería de propiedad del mismo.

3. Su dirección y administración se confiaría a a comisión nombrada por las compañías contribu- ntes, hasta que el capital fuese amortizado. Una z que ésto sucediera se entraría en nuevos arre- os respecto de la parte administrativa.

Para completar los informes que debían remitir los directores Generales en Londres, los represen- ntes pidieron copias de los planos y demás datos dispensables.

También pretendieron las empresas la concesión del uso exclusivo de dicha estación por un término de 50 años.

Además de esto, insistían las empresas en reservarse para sí el derecho de usar la estación como mejor les conviniera, con facultad exclusiva de limitar su uso a sólo los trenes locales suburbanos.

El Gobierno encontrando estas pretensiones inadmisibles y hasta depresivas de los derechos jurisdiccionales que corresponden al Gobierno para los FF. CC. existentes en su territorio y mucho más tratándose de la construcción de una estación Central en que el terreno que destinaba gratuitamente el Estado para ese objeto importaba tanto o

Preparados los pliegos de condiciones para la citación, el Gobierno deseando ser deferente con as empresas de FF. CC. que convergían con sus ineas a la Capital, entró en negociaciones, a fin e que aquellas realizaran la obra dándoles el terreno ecesario sin compensación alguna y reduciendo u costo a 3.000.000 de pesos oro, es decir, un 25 % enos del presupuesto aprobado.

La contestación definitiva de las empresas fué ada el 27 de Julio de 1897, por el Ingeniero Guiermo White, en virtud de instrucciones recibidas le Londres.

Las Empresas no querían aceptar los planos probados por el Gobierno, proponiendo cambiarlos or otros que serían sometidos más tarde para la probación.

más que el costo de la construcción de aquella y en vista de la necesidad de cumplir la ley desde que desapareció la llamada estación Central de FF. CC. aconsejó en bien del público y de los intereses fiscales que la obra de que se trataba se realizase por cuenta del Gobierno con los recursos que la misma ley establece o con otros que el P. E. debía recabar del H. Congreso.

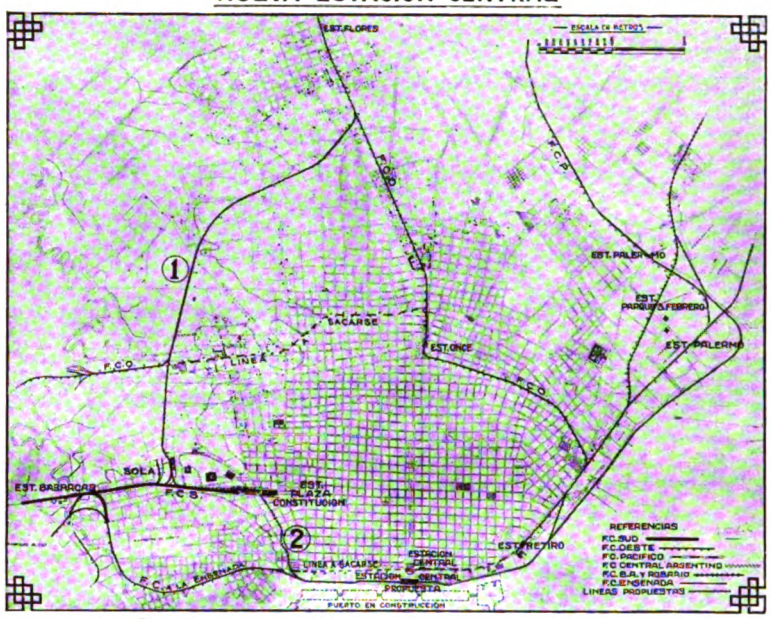
Múltiples eran los proyectos preparados por el Ferrocarril del Sud para una línea de acceso a la nueva estación Central, siendo la nota característica en todos ellos el deseo por parte de la Empresa de independizar el servicio de trenes, sin utilizar como hasta ese entonces una parte de la línea del F. C. de la Ensenada, desde el empalme en Barracas al Norte.

Digitized by Google

En un principio el objetivo principal era estudiar la posibilidad de construír un ramal desde un punto conveniente de la línea principal hasta la nueva estación Central; pero luego se resolvió formular un proyecto general, considerando también las líneas de acceso al puerto en construcción, a la nueva dársena de las Catalinas y a la nueva estación de carga a formarse.

Los dibujos siguientes son representaciones esquemáticas de los dos trazados imaginados que mejor se prestaban a dar una solución aceptable al problema.

PLANO MOSTRANDO UNO DE LOS PROYECTOS DE LAS LINEAS DE ACCESO A LA NUEVA ESTACION CENTRAL



① LINEA PROPUESTA DE FLORES A PLAZA
② -·-·- —"— DE PLAZA A LA ESTACION CENTRAL

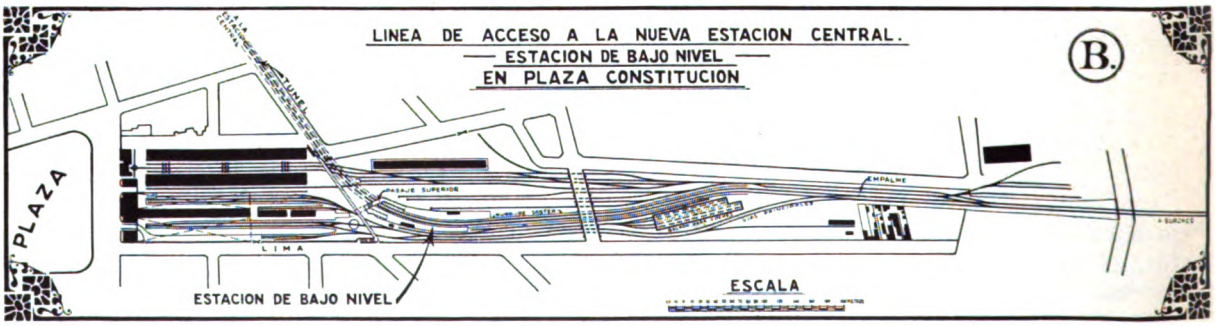
Las particularidades de cada uno de estos proyectos obedecían a causas locales y serán descriptas por separado.

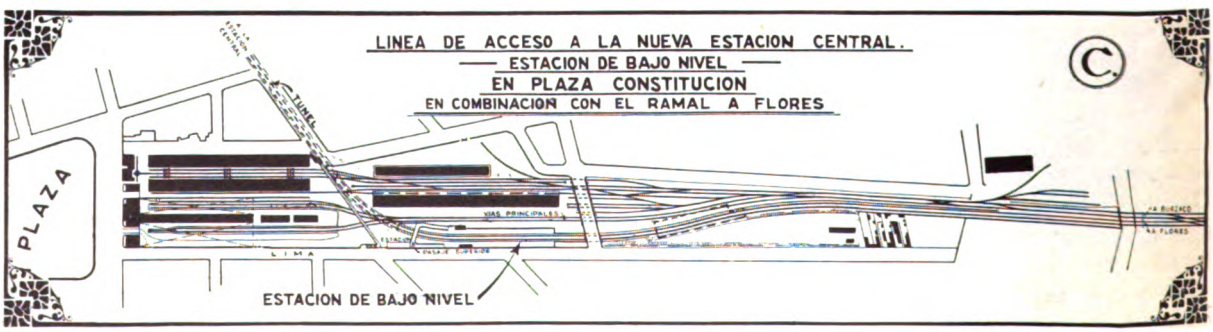
En el primer proyecto (señalado con la letra A) el ramal a la estación Central era la continuación de la línea propuesta entre Plaza Constitución y Flores del F. C. del Oeste. Por medio de un doble empalme situado al Sud de la calle Brandsen, los trenes provenientes de las líneas del Sud podían entrar en el ramal a la estación Central y los trenes de Plaza Constitución podían comunicarse con el F. C. del Oeste por medio del ramal a Flores.

Cerca del Kilómetro 1 las nuevas vías bajaban con una pendiente de 1 en 100 hasta llegar a una estación de bajo nivel proyectada entre calle Caseros y el puente sobre la calle Ituzaingó.

Esta estación tenía dos plataformas unidas por medio de un pasaje superior. La entrada se efectuaba por el portón de la calle Caseros y en un pequeño edificio se hallaba la boletería y demás comodidades para los pasajeros.

La línea pasaba luego en túnel por debajo de la calle Caseros hasta llegar al Parque Lezama, donde





Digitized by Google

había proyectado otra estación para pasajeros. Al Este de la calle Almirante Brown la línea se sviaba hacia el Norte para llegar a la estación ntral y al puerto, mientras una curva a la izierda proporcionaba acceso al gran dique proctado por la Compañía de las Catalinas.

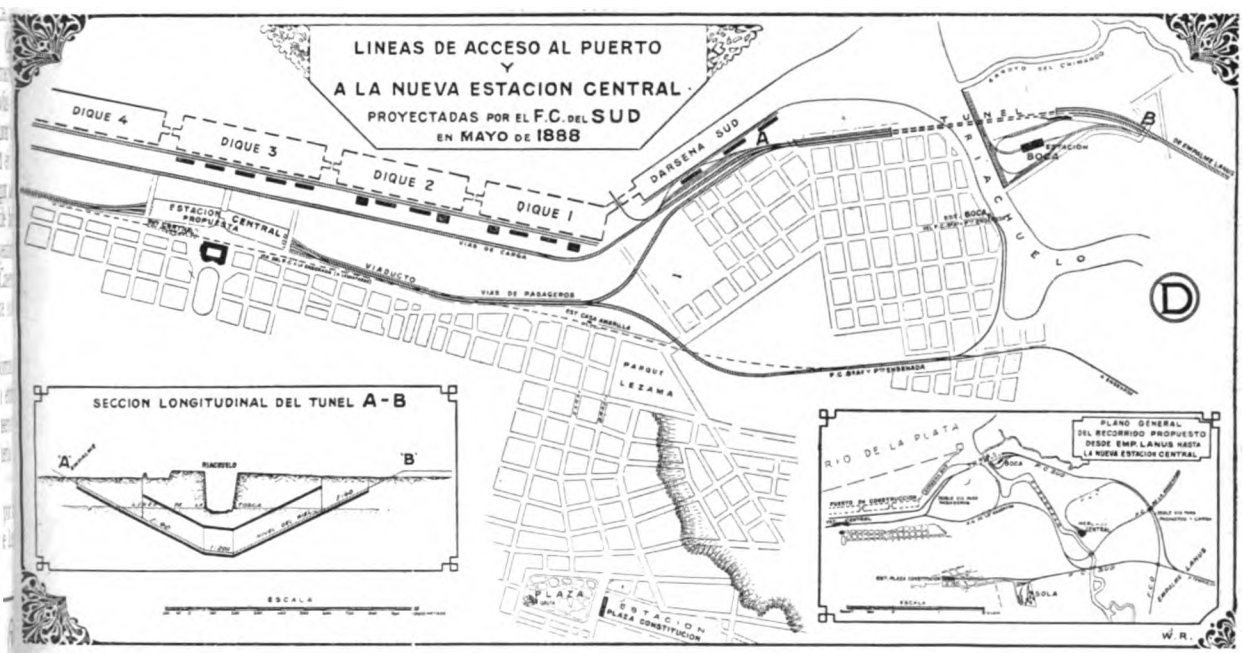
También se pensó en construír una gran estación carga en los terrenos que hoy ocupan las instaciones de Casa Amarilla, proyecto que figura el plano adjunto.

En vista de la posibilidad de no resultar aprobda la línea entre Plaza Constitución y Flores, proyecto de la estación de bajo nivel en Plaza iedaría modificado según se demuestra en el ano marcado con letra B.

El empalme con la vía principal se efectuaría el punto denominado Empalme Lanús, para luego seguir la traza existente hasta llegar a la calle Sargento Ponce, donde se haría una desviación para formar la rampa de la bajada, con pendiente de 1 en 40.

El Riachuelo sería salvado por medio de un túnel subiendo luego la línea con pendiente de 1 en 40 hasta llegar al terreno natural en la calle Gaboto. Siguiendo esta arteria y llegando a la esquina de la calle que hoy se conoce como Villafañe, dos vías se desprendían para ir a unirse con las del puerto mientras otras dos, por medio de curva y contracurva, iban en dirección a la nueva estación Central.

Este proyecto era factible únicamente en caso de que la Compañía de la Catalinas desistiera de la construcción de la gran dársena que había pro-



n el Kilómetro 1 y la estación de bajo nivel iba ser ubicada entre las vías principales y el galpón .e carga.

Por consiguiente no era posible dar acceso directo . la estación de bajo nivel desde calle Caseros pero se inconveniente quedaría salvado con la construcción de un pasaje desde las plataformas N°. 2 y 3 le la estación existente hasta las dos plataformas le bajo nivel.

Otro proyecto para un ramal a la estación Central, totalmente diferente al recién mencionado se halla detallado en el plano adjunto marcado «D».

Como se recordará de lo expuesto anteriormente, el F. C. del Sud había ya, en Julio de 1888, inaugurado el ramal a la Boca del Riachuelo y la idea era de utilizar esta línea para dar acceso a la estación Central, y el Puerto.

La línea de acceso (con doble vía) tendría por consiguiente su arranque de la línea principal en yectado frente a la dársena Sud y tampoco se ligaba con la línea propuesta de Plaza Constitución a Flores.

Referente a esta última línea no era el único recurso que tenía el F. C. del Oeste para hacer llegar sus trenes a la estación Central.

Entre la enorme cantidad de estudios y proyectos para la estación Central y líneas de acceso, se encuentran varios que indican una línea que arrancando de la vía principal del F. C. del Oeste, en las proximidades de la estación Almagro, pasaría por debajo de la Avenida de Mayo hasta llegar a Plaza Victoria, donde se pensaba construír una hermosa estación Central de bajo nivel con cielo abierto.

Este proyecto como muchos otros no merecen explicaciones detalladas y lo mismo sucede con el de la estación Central, cuya ubicación tuvo la virtud de suscitar tantas críticas y tan acaloradas discusiones, sin haber sido siempre muy bien comprendido.

Digitized by Google

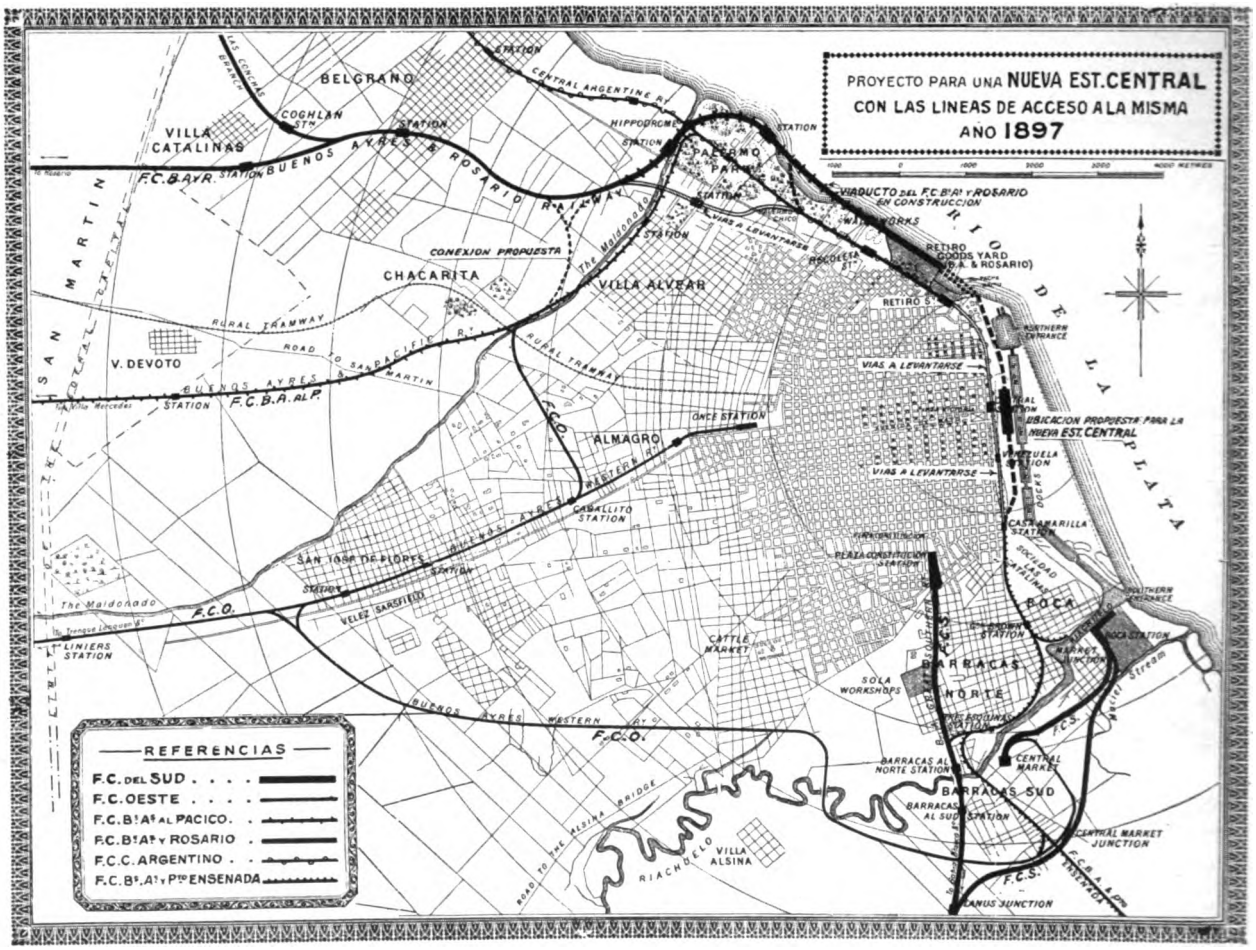
Como resultado final de este cúmulo de proyectos más o menos prácticos, es muy natural que las diferentes empresas de Ferrocarriles se negaran a comprometer sus finanzas en una construcción de resultados sumamente dudosos y se vieran en la necesidad de desistir de la construcción de una gran estación Central y de las líneas de circunvalación proyectadas para dar acceso a la misma.

Por decreto del 19 del mismo mes, el Gobierno Nacional ordenó el levantamiento de las vías desde Retiro a Casa Amarilla, que debía efectuarse el 1°. de Julio o antes si fuese posible.

Después del incendio, las empresas construyeron galpones provisorios, con la intención de continuar en ese mismo sitio, pero el Gobierno Nacional insistió en la demolición de las construcciones existentes y el levantamiento de las vías a pesar de las protestas de las empresas.

El 1°. de Junio como estaba ordenado por el Ministro del Interior, se constituyó en la estación Central el presidente de la Dirección de FF. CC., señor Maschwitz, acompañado del inspector general, señor Schneidewind, inspector Gordillo y el comisario Sr. Lee, a quienes se les ordenó trasladarse a la estación Casa Amarilla e intimar al jefe de la misma la prohibición de despachar más trenes para la estación Central, colocando al mismo tiempo sobre la vía una bandera colorada, en señal de peligro.

La Empresa, que estaba representada en ese acto por el Gerente, Sr. Marengo, acató la orden pero manifestando que dejaba a salvo todos sus derechos, como asimismo mantenía el pedido que hizo al H. Congreso para demandar al Gobierno.



En consecuencia, se suspendió el servicio de trenes hasta Central y se envió a ésta el personal necesario para levantar las casillas y vías de acceso.

Luego fueron presentados para su aprobación los planos correspondientes a la nueva estación terminal. Casa Amarilla, que se iba a habilitar en la intersección del Paseo Colón con la calle Martín García.

Mientras se efectuaba esta obra, los trenes llegaban hasta la actual estación Casa Amarilla, situada en Paseo Colón entre las calles Brasil y Garay.

Digitized by Google

on la construcción del puerto y la remoción pintoresco viaducto del F. C. Buenos Aires y rto Ensenada, el Paseo de Colón cambió to- iente de aspecto.

esde la calle Victoria hacia el Sud existían nces varias Barrancas, en su mayor parte im- bles de transitar y el agua del río tocaba en toda esa parte de la ciudad la línea de edi- ción.

as lavanderas usaban el «bajo» para lavar la a en los hoyos que se formaban entre las res- adizas toscas, teniendo cada una su sitio fijo, era estrictamente respetado.

llí pasaban el día expuestas a un sol abrasador el verano y soportando el frío durante los crueles iernos.

Hacían fuego y tomaban mate, mientras charla- n y cantaban ruidosamente.

Los sabrosos chistes y picantes ocurrencias de las lavanderas abundaban y cada una de ellas obtenía como premio la acogida estrepitosa y la algazara del concurso de escuchas que se reunía en tren de espectáculo pintoresco y gratuito.

Una copla popular de la época, es a este respecto, bien gráfica.

He aquí su letra:

.....

«Quien quiera saber de vidas ajenas
Que vaya a las toscas con las lavanderas,
Que allí se murmura de la enamorada,
De la que es soltera, de la que es casada,
Que si tiene mantas, o tiene colchón,
O cuja labrada con su pabellón».

.....

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXIV

●

LA EMPRESA DEL F. C. DEL SUD VERSUS LOS SEÑORES R. A. WILKINSON Y CIA

●

SUMARIO:

En 1893, los vecinos del partido de Pila solicitaron la construcción de una línea férrea de Chascomús a Pila. — Esta solicitud determinó un serio conflicto entre la Empresa del Sud y los señores Wilkinson y Cía. — Extensos cambios de notas, informes, aclaraciones, dictámenes y protestas. — La empresa del F. C. Ensenada y Costa Sud interviene en el asunto. — Tranferencias de concesiones. — Nadie quiere construír la línea solicitada. — Más notas y severas acusaciones. — Dictamen del Asesor del Gobierno Provincial. — Protesta de Wilkinson y Cía. — La Empresa del F. C. del Sud no cede terreno. — El Gobierno Provincial resuelve aplicar multas a las dos empresas. — Enérgicas protestas. — En 1897 se resuelve definitivamente el conflicto. — Se declaran caducas las concesiones de líneas otorgadas a Wilkinson y Cía. con excepción del ramal a Atalaya. — Nueva liquidación de multas.

● ●

EL 23 de Junio de 1893, varios vecinos del partido de Pila se presentaron al Gobernador de la Provincia solicitando la construcción de una línea férrea desde Chascomús a Pila.

Como se recordará, esta línea formaba parte de la otra de mayor extensión desde Elizalde a Tandil pasando por Chascomús, concesión otorgada primeramente a los señores R. A. Wilkinson y Cía., los que hicieron transferencia de ella a la Compañía del F. C. de Ensenada y Costa Sud, dejando subsistente la garantía de los primeros concesionarios.

Posteriormente la concesión fué transferida en la parte de la línea de Chascomús a Tandil, a favor de la Empresa del F. C. del Sud, y no habiéndose hecho referencia sobre la garantía, quedaba subsistente la presentada por los mismos señores R. A. Wilkinson y Cía.

A pesar de que en Pila aún no se había formado pueblo, existía una Ley sancionada y promulgada, autorizando al P. E. para expropiar una superficie de dos leguas de tierra con destino al éjido de dicha población, terrenos que fueron mensurados y divididos.

Teniendo esto en cuenta y la nueva vía férrea que debiera unirla a la Capital, muchos eran los interesados que se apresuraron a adquirir tierra allí para destinarlas al cultivo, o a disponer las propias para entregarlas a la agricultura.

Las propiedades se subdividieron, pasando las más de mano en mano, y destinándose a la explotación agrícola aquellas que hasta entonces se ocupaban sólo del pastoreo; hasta en un establecimiento importante inmediato se disponía la instalación de una gran destilería y en muchos otros, la implantación de nuevas industrias.

Esta solicitud de los vecinos de Pila tuvo como consecuencia un extenso cambio de notas, informes, aclaraciones, dictámenes, y protestas por parte del Departamento de Ingenieros, el asesor del Gobierno provincial, y el F. C. de Ensenada y Costa Sud, el F. C. del Sud y los señores R. A. Wilkinson y Cía.

El expediente pasó primero al F. C. de Ensenada y Costa Sud, cuyos representantes legales señores A. C. Brown y N. Bouwer manifestaron que la concesión de la línea a que se refería la solicitud de los vecinos de Pila era propiedad del F. C. del Sud y en consecuencia correspondían a esta empresa las obligaciones y deberes emergentes de la concesión, que había sido adquirida con todos los gravámenes impuestos a los primeros concesionarios.

Luego el expediente pasó al F. C. del Sud y el señor Guillermo White declaró: Que la Empresa que representaba, con el propósito de ayudar al P. E. de Ensenada y Costa Sud en la construcción de los ramales y extensiones concedidos, tomó a su cargo la segunda sección de ellos desde Arbolito a Balcarce y desde Chascomús a Tandil para cons-

Digitized by Google

truírlos una vez que la Compañía del F. C. de Ensenada y Costa Sud hubiera hecho las secciones desde La Plata a Arbolito y desde La Plata a Chascomús, las que natural y forzosamente tenían que ser construídas primero y si no se llenaba este requisito era inútil proceder a construír la segunda sección, por cuanto el objeto de éstas era ligar la ciudad de La Plata con Balcarce y Tandil. Esto no era posible hacerlo en tanto que el F. C. de Ensenada y Costa Sud no hubiera realizado la primera sección. (1)

El 20 de Abril de 1894 los señores R. A. Wilkinson y Cía., evacuaron la vista del expediente manifestando que era absolutamente necesario que el P. E. tomara las providencias que comprendieran con el objeto de obtener que la Empresa del F. C. del Sud cumpliera de una vez la obligación que se había impuesto, de construír una línea de Chascomús a Tandil.

El asunto pasó entonces al Asesor del Gobierno Provincial, señor Julio V. Velar, quien, en un dictamen interesantísimo del 7 de Julio de 1894, se expresó como sigue:

«Hay de verdad en este asunto, que ni la Empresa del F. C. de Ensenada y Costa Sud, ni la Empresa del F. C. del Sud han cumplido las condiciones de las concesiones.

La Empresa del F. C. del Sud excusa sus demoras en que la construcción de la línea de Arbolito a Balcarce y Chascomús a Tandil constituyen sólo la segunda sección de las líneas que la Empresa del F.C. de Ensenada y Costa Sud, debía construír desde La Plata a Arbolito y desde La Plata a Chascomús.

No estando construídas estas últimas, dice la Empresa del F. C. del Sud, no es posible pensar en contruir la segunda sección, pues, estas líneas sólo tienen por objeto ligar la ciudad de La Plata con Balcarce y Tandil.

Se ve, pues, que ninguna de las Empresas concesionarias piensa construír las líneas concedidas, al menos por ahora.

Pero, como he tenido oportunidad de manifestar a V. S. en una solicitud de los vecinos del pueblo de Colón, a fin de que la Empresa del F. C. Central Argentino, fuera conminada a construír la línea que le fué concedida; pienso que las Empresas concesionarias no pueden en manera alguna ser emplazadas a construír las líneas férreas que le han sido acordadas.

Las concesiones de líneas férreas, significan un derecho y una obligación para los concesionarios.

Un derecho, por cuanto los hace propietarios de las líneas construídas, y una obligación porque deben cumplir todas las obligaciones impuestas en la concesión.

La falta de cumplimiento de estas obligaciones tiene su sanción penal en la caducidad de las concesiones con pérdida del depósito hecho en garantía, cuando no se presentan los estudios ni empiezan las obras en los términos fijados, o bien en la aplicación de multas cuando empezada la construcción de las líneas férreas, hay demoras injustificadas en su terminación.

Estas sanciones penales, son las únicas que se establecen en todas las concesiones de líneas férreas, porque indudablemente son también las únicas posibles. Ahora bien, resulta de todos los informes producidos que en estas concesiones hechas primero a los señores Wilkinson y Cía., no se exigió otra garantía que la personal, y aún es dudoso establecer que esta misma subsiste para la sección de Arbolito a Balcarce y de Chascomús a Tandil, transferida a la Empresa del F. C. del Sud.

Por estas consideraciones y lo manifestado por las Empresas de los F. F. C. C. de Ensenada y Costa Sud y del Sud, pienso que V. E. no tiene otro procedimiento a adoptar, que declarar caduca la concesión hecha al F. C. del Sud, para la construcción de las líneas de Arbolito a Balcarce y de Chascomús a Tandil.

Nada tiene que hacer el P. E. con los contratos que hayan celebrado las empresas de Ensenada y Costa Sud y la del F. C. del Sud; estos contratos, cuyos testimonios se han presentado, sólo rigen las relaciones de derecho entre las partes contratantes y a ellas debe mantenerse extraño el Superior Gobierno.

La parte que se considere damnificada por la otra, debe exigir en todo caso por la vía judicial, las indemnizaciones a que se crea con derecho».

———

Los señores Wilkinson y Cía., que de un modo evidente demostraban un interés especial en el asunto, no solamente por ser fiadores ante el Gobierno, sino también por ser accionistas por las nueve décimas partes de la Compañía Costa Sud, continuaban con sus protestas, que cada vez fueron más subidas de tono e insistieron en que el F. C. del Sud construyera la línea al Tandil.

Decían ellos entre otras cosas:

«Cuando el P. E. hizo esa concesión, y posteriormente, cuando autorizó la transferencia a esta Empresa, no tuvo en mira hacer beneficios gratuitos o regalos a los concesionarios o sus sucesores, sino que contemplando las exigencias de todo orden de la zona que la línea debía recorrer, entendió muy acertadamente que la construcción del Ferro-Carril era reclamada por su desarrollo actual y su progreso futuro. Mirando el plano, se ve que el centro de esa zona está muy distante de las dos líneas férreas que la limitan, y que por lo tanto los pasajeros y cargas tienen que recorrer grandes distancias para llegar a las estaciones más próximas.

Siendo esto así, no es admisible el pretexto aludido para demorar la construcción, o sea que el F. C. del Sud al obligarse a ello, sólo tuvo en mira

(1) Véase Capítulo XIX.

Digitized by Google

auxiliar a la Empresa Costa Sud y que era entendido que ésta debía realizar antes la primera parte de esa línea, o sea de La Plata a Chascomús.

Todo esto carece de valor ante el Excmo. Gobierno, y es también inexacto, considerado como un argumento presentado a la Empresa Costa Sud.

Los propósitos que tuvo en mira el F. C. del Sud para aceptar el lugar de concesionario no son otros para el Excmo. Gobierno que los que constan del extracto, o sean los de construír o de explotar la línea; si ahora se confiesa una mira oculta, ella carece de valor para ante el Excmo. Gobierno, que no la conoció ni aceptó, y que es para él finalmente **res inter alios acta.**

Consideramos, pues, que es perfectamente evidente que la Compañía del F. C. del Sud no puede prevalerse del rol de protectora que se asigna, ni excusar su mora con la de otros, porque está expresamente convenido en todos los contratos, que la transferencia de parte de la concesión debía considerarse como una concesión distinta, independiente y dividida de la originaria y por tanto que ella está obligada a construír la línea de Chascomús a Tandil en los plazos y condiciones estipulados, ya sea que la otra Empresa concesionaria tardase más o menos en la construcción de la línea de La Plata a Chascomús.

Del punto de vista práctico no existe tampoco ninguna subordinación necesaria, ni es forzoso adoptar semejante orden de prelación.

En efecto, la línea del Tandil a Chascomús tendrá que subsistir con sus propios recursos y no necesita para llegar a La Plata línea directa, porque puede mantener su tráfico por otra línea, que es propiedad de la misma Empresa del Sud.

Además, el argumento podría serle devuelto, diciendo que la Compañía Costa Sud no construye la sección a Chascomús, hasta que la del Sud no construya la de este punto al Tandil, que es la destinada a mantener a aquélla.

Como se vé, del punto de vista práctico y real, la construcción de ambas líneas es separable, como del punto de vista legal su división ha sido expresamente pactada en términos que hacen ociosa toda discusión sobre el particular.

Los argumentos del F. C. del Sud son también ineficaces respecto a la Empresa que fué su antecesora.

Esta Compañía se formó para explotar una red completa que consideró como vida propia desde el punto de vista financiero, Cuando cedió una parte de sus líneas, lo hizo en la convicción de que fueran construídas, porque de otra manera su red quedaba trunca y expuesta a una vida precaria. Además tuvo que contar también con el tráfico que la del Sud se obligaba hacer pasar por sus líneas. Todo lo cual no se cumpliría, si prevaleciera la política adoptada por el F. C. del Sud, que no es otra que impedir la existencia de una línea al Tandil pasando por Chascomús.

Es indudable, que teniendo las líneas del Sud encerrada esa zona, se impone su uso al vecindario, y ella obtiene la ganancia, preocupándola poco las molestias de aquél. De aquí el móvil real que la determinó a adquirir esa línea; por una parte impedía la competencia con otras; y por la otra aplazaba indefinidamente su construcción, o mataba del todo hasta la idea de construírla.

Este plan, que es manifiesto, explica el olvido calculado en que la tiene, no obstante haber solicitado el permiso para hacer otras.

En nuestro concepto, pues, lo que corresponde por el momento es obligar a la Empresa del F. C. del Sud a que construya esa línea, dejando de lado toda sanción subsidiaria para otra oportunidad. Debe ordenársele que la construya, bajo apercibimiento de mandarla construír por su cuenta. Si se aplicara la sanción de caducidad o cualquier otra, lo que es meramente facultativo de parte del Excmo. Gobierno, con arreglo a Leyes Generales y al Derecho Administrativo, no se obtendrá otra cosa que lo mismo que persigue el F. C. del Sud, o sea que esa línea no se construya jamás, en detrimento de los intereses generales, y completa burla de contratos hechos con aquél y la Empresa concesionaria».

El 2 de Enero de 1895 el Gobierno Provincial resolvió aplicar las multas estipuladas en el contrato de concesión, pasando a este fin todos los antecedentes al Departamento de Ingenieros para determinar el monto de las multas. Con fecha 18 de Junio de 1895, el Departamento de Ingenieros aconsejó imponer las siguientes multas por las demoras en que habían incurrido las dos Empresas concesionarias:

F. C. DEL SUD

Línea	Arbolito a Balcarce	$ 23.216
»	Chascomús a Tandil	» 49.154
	Total.....	$ 72.370

F. C. DE ENSENADA Y COSTA SUD

Línea	Empalme Dolores a Arbolito ..	$ 64.787
»	Elizalde a Chascomús	» 14.846
»	Prolongación a Ajó y Dolores .	» 228.000
»	Ramal a Punta Piedras	» 112.000
	Total.....	$ 419.633

Las dos Empresas protestaron en términos enérgicos demostrando que el decreto imponiendo las multas no se ajustaba a los términos de la concesión, ni a las exigencias de la justicia, ni a las disposiciones de la ley, ni a los dictados de la equidad.

Decía el señor Guillermo White en su escrito del 22 de Febrero de 1895:

Digitized by Google

Aún cuando las consideraciones expuestas en los cedentes escritos no fueran tan concluyentes, no en realidad lo son, sería inequitativo tratar ambas empresas con el rigor desplegado por el reto de Enero último. No es admisible **prima ie** que Empresas serias se abstengan caprichosa-nte de ejecutar líneas de ferrocarriles solicitadas btenidas de tiempo atrás. Si no las hacen, es de sumir razonablemente que las líneas sean per-iciales a sus intereses bien entendidos o que ca-can, por causas ajenas a su voluntad, de las ntiosas sumas indispensables al efecto.

Si las líneas fuesen ruinosas ¿qué propósito favo-le para los intereses públicos podría inducir a E. a exigir a todo trance la construcción de esos rocarriles? ¿No es de conveniencia pública que Empresas y capitales, propios o extraños, sean idamente remunerados, por los desembolsos e hacen, por los servicios que prestan y los peli-gros que corren? Las obras improductivas o ruinosas no perjudican gravemente el crédito del país?

Dado el caso que las Empresas no dis-pongan de los fondos necesarios ¿qué es lo que la equidad aconseja: multarlas o esperarlas? Las multas, cuanto más severas y más valiosas, le-jos de facilitar el hallazgo de los capitales, lo dificultarán en la misma proporción. La consideración, la bene-volencia, la espera se-rían los medios más conducentes para ayudar a las Empresas a obtener los recursos necesa-rios conducentes a la satisfacción de sus compromisos.

Nada tengo felizmente que agregar sobre esta última faz de la cuestión a lo que la Empresa de Buenos Aires u Costa Sud ha expuesto, con tanta verdad como precisión en su escrito fecha 23 de Enero ppdo., para demostrar que ha estado y sigue estando bajo el imperio de un verdadero caso fortuito o de fuerza mayor que le ha impedido construír las líneas que le pertenecen dentro de los plazos asignados por el contrato de concesión y el decreto de prórroga, de manera que lo doy por reproducido como final de mi propio escrito.

Por tanto:

A V. E. suplico que, sin perjuicio de la audiencia verbal solicitada por la Empresa de Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, a cuyo pedido me adhiero plenamente, se sirva V. E. dejar sin efecto el decreto fecha 2 de Enero último, pues es justicia:»

Este complicado asunto fué resuelto definitivamente por decreto del 27 de Julio de 1897, declarándose caducos y sin efectos las líneas concedidas a los señores Roberto A. Wilkinson y Cía., excepción del ramal de Magdalena a Atalaya y de la parte construída del ramal a Punta Piedras, y ordenándose al Departamento de Ingenieros practicar una nueva liquidación de las multas en que habían incurrido hasta la fecha las Empresas del F. C. de Ensenada y Costa Sud y la del F. C. del Sud.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXV

●

1896 - 1899
LA PRIMERA CONQUISTA DEL DESIERTO FUE LLEVADA A CABO POR EL EJERCITO ARGENTINO, LA SEGUNDA, POR EL FERROCARRIL DEL SUD

●

SUMARIO:

Amenazas de una guerra con Chile. — El Gobierno procura la construcción de una línea estratégica. — Negociaciones con la empresa del F. C. del Sud. — Contrato «ad referendum». — Discusión en las Cámaras. — Aprobación del contrato en Marzo de 1896. — La empresa imprime gran impulso a los estudios de las diferentes secciones. — Los ingenieros activan la construcción. — La sección de Bahía Blanca a Río Colorado se termina en Septiembre de 1897. — La segunda sección desde Río Colorado hasta Choele-Choel es librada al servicio público en Junio de 1898. — Toda la línea al Neuquén (La Confluencia) terminada el 30 de Mayo de 1899. — Grandes preparativos para la inauguración de la línea. — La Empresa impone brillo a la ceremonia. — Asiste al acto el Presidente de la República en persona. — Una inundación imponente del Río Negro. — Los trenes se ven imposibilitados de llegar hasta la Confluencia. — En la estación Chimpay el Presidente Gral. Roca declara inaugurada la línea. — Los discursos. — Cablegrama del Directorio de Londres. — Viaje de vuelta. — Excursión al puerto militar. — Banquete en honor de la Comisión Local. — Decreto del P. E. dando el nombre de Ing. White a la estación del Puerto de Bahía Blanca. — Causas de la creciente del Río Negro. — El Directorio de Londres obsequia al Presidente Gral. Roca con una artística copa de plata. — El Presidente agradece esta deferencia.

● ●

«El Directorio del Ferrocarril Sud, como si tuviese una visión clara del futuro, sin hacer cálculos estrechos, sin vacilar un instante, acometió la obra que el Gobierno requería en nombre de la seguridad nacional. No ahorró dinero, ni tiempo, ni esfuerzo y tendió los rieles desde Bahía Blanca al Neuquén, con una celeridad sin ejemplo entre nosotros. Este es un nuevo y hermoso testimonio de los beneficios que debe el país al capital y al genio emprendedor de los ingleses».

Del Discurso del Excmo. Señor Presidente Gral. Roca, con motivo de la inauguración de la línea al Neuquén.

● ●

LA espada de Damocles, de una guerra posible entre Chile y Argentina, estuvo a punto de descolgarse sobre la cabeza de ambos países atrasándolos en medio siglo y comprometiendo su porvenir político y económico.

La ocupación llevada a cabo por parte de Chile, de una porción del territorio de Magallanes en 1843, señaló el punto de partida de nuestro litigio de frontera con aquella República.

Iniciado, cuatro años después, el debate diplomático con la protesta formulada por el Gobierno Argentino y renovado sucesiva y alternativamente, cuando los sucesos de la política interna o externa lo permitían, se celebraron varios tratados y entre ellos, los de 1856 y 1881.

Cuando llegó el momento de traducir practicamente sobre el terreno el límite pactado, después del nombramiento de los Peritos estipulado en la convención de 1888, se suscitó una cuestión que significaba variar el emplazamiento de la línea que el tratado de límites había colocado en la arista culminante de la Cordillera de los Andes.

Desde entonces notóse una tendencia divergente en la opinión de los Peritos respecto de la regla de procedimiento a seguirse en la demarcación.

Digitized by Google

Esta divergencia de opiniones, intensamente acentuada, hizo fracasar los trabajos proyectados para la temporada de verano de 1892-93.

En Chile la grita periodística aumenta, simultaneamente día a día y se habla con descaro de la guerra.

En 1894, Chile manda realizar una formidable preparación militar, enviando a Europa al General Korner a comprar armamentos y contratar oficiales alemanes, encargando la construcción de una segunda flota.

La temporada de 1894-95 tenía pués, que ser estéril.

Las comisiones chilenas y argentinas no podían entenderse.

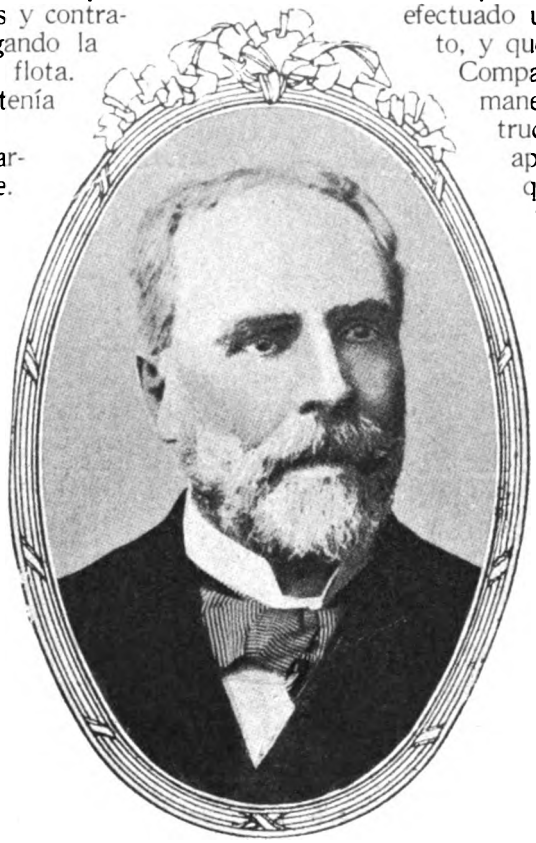
Las cuestiones internacionales habian sido casi siempre arregladas en la República Argentina por medio de cesión de terrenos que le pertenecían, con la prodigalidad de quien consideraba inagotable su rico patrimonio.

Chile, al revés, ha ido avanzando sus fronteras sobre las de sus vecinos, como el pobre que resultó al fin el más rico, a fuerza de reunir lo que los otros le daban, de buen o de mal grado.

Se ha referido que dos casas de la antigua nobleza, rivales entre sí, grabaron en sus escudos leyendas simbólicas.

«*Quiébrate y no te dobles*», decía una. «*Dóblate y no te quiebres*», se leía en la otra.

La primera bien podría ser la divisa argentina...



Dr. BENJAMIN ZORRILLA
Ministro del Interior bajo la presidencia del Dr. J. Evaristo Uriburu.

Chile envió en estos años furtivamente al interior de nuestro territorio, numerosas comisiones de oficiales encargados de estudiar la topografía de las fronteras argentinas, no desde el punto de vista geográfico, sino desde el aspecto militar.

La gritería iba «in crescendo»; repercute en Europa; los banqueros suspenden sus negocios con nosotros, la inmigración se paraliza, los negocios dentro del país se estancan, los capitales se tornan medrosos, y la opinión general sufre el terror del fantasma de la guerra.

Recién entonces el Gobierno Nacional empieza a moverse y la primera medida que se tomó era promover la construcción de una línea estratégica para poder llevar rápidamente, en caso de guerra, un ejército en dirección a la Cordillera de los Andes.

A mediados del año 1895, S. E. el señor Ministro del Interior, doctor don Benjamín Zorrilla, manifestó al Presidente de la Comisión Local de la Compañía del Gran Ferrocarril del Sud, que el Gobierno tenía el propósito de procurar la construcción de una vía férrea al Neuquén, y que creía que la Compañía del Ferrocarril del Sud era la indicada para realizarla.

El Presidente de la Comisión Local contestó al señor Ministro que hacía algún tiempo que se había efectuado un reconocimiento del trayecto, y que el informe obtenido por la Compañía no era satisfactorio, de manera que para efectuar la construcción se hacía indispensable el apoyo eficaz del Estado, puesto que los campos en general eran pobres de aguadas y pastos y la población reducida y esparcida en una gran extensión.

El señor Ministro del Interior insistió en su idea, ofreciendo en compensación una donación de tierras como prima, la que no fué aceptada, por cuanto el trayecto que atraviesa la vía proyectada era todo de propiedad particular. Su exposición no era práctica; así que, después de estudiado detenidamente el asunto y con el fin de ayudar al P. E. en el propósito que manifestaba por medio de S. E. el señor Ministro del Interior, se formalizó el siguiente contrato:

«Entre Su Excelencia el señor Ministro en el Departamento de Relaciones Exteriores, encargado del despacho del Ministerio del Interior en representación del Excelentísimo Gobierno Nacional por una parte, y Don Guillermo White, apoderado de la Empresa del Gran Ferrocarril del Sud por la otra, se ha convenido en la celebración del contrato, cuyos artículos son del tenor siguiente:

«Art. 1°. — La Empresa del Gran Ferrocarril del Sud se obliga a construír una vía férrea y telégrafo que arranquen de Bahía Blanca y lleguen hasta el occidente de la confluencia del Limay con el Neuquén siguiendo el trazado que resulte más conveniente de los estudios que debe practicar».

«Art. 2°. — Dichos estudios, con los planos correspondientes, serán sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo, dentro de seis meses después de perfeccionado este contrato.

«Art. 3°. — La Nación adquirirá por su cuenta y escriturará gratuitamente a la Empresa, los terrenos necesarios para la vía, Estaciones y casas de Camineros, en las proporciones siguientes:

Digitized by Google

a) «Treinta y cinco metros de ancho para la vía en toda su longitud, cuyos treinta y cinco metros, podrán reducirse hasta quince metros dentro del ejido del pueblo de Bahía Blanca, y deberá ensancharse hasta setenta y cinco metros, donde fuese necesario para la altura de los terraplenes o profundidad de los desmontes.

b) «Veinte hectáreas para cada Estación principal, exceptuándose en la ciudad de Bahía Blanca, donde la Empresa posee el terreno necesario, catorce para cada estación intermediaria y catorce hectáreas para casa de Camineros.

«Art. 4°. — La vía tendrá la misma trocha y será construída con materiales de la misma calidad que la red de la Empresa, pudiéndose emplear rieles de acero de veinte y cinco kilogramos por metro y debiendo dotarla de las locomotoras adecuadas.

«Art. 5°. — El Ferrocarril y el Telégrafo, serán terminados dentro de los dos años siguientes a la aprobación de los estudios, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

«Art. 6°. — El Gobierno Nacional se compromete a obtener del de la provincia de Buenos Aires, las prórrogas necesarias para la ejecución de las prolongaciones y ramales pendientes, según contrato de fecha 25 de Junio de 1895, celebrado entre la Empresa y la Provincia de Buenos Aires, y en caso de no obtenerlas sufragará las penas pecuniarias que se impongan a la Empresa.

«Art. 7°. — La línea a construírse en virtud de este contrato, sus prolongaciones y ramales, quedarán durante quince años eximidas de la observancia de las disposiciones legales que fijan el tiempo acordados para los transportes. Este punto será, durante el tiempo indicado, materia de la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca de acuerdo con la Empresa.

«Art. 8°. — Se declaran eximidos de derechos de introducción e impuestos de cualquier clase, los materiales que se introduzcan durante CINCUENTA AÑOS para la construcción y explotación del Ferrocarril y del telégrafo, de sus prolongaciones y ramales, y de toda la red de propiedad de la Compañía.

«Art. 9°. — Todos los años el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la Empresa, fijará el monto y clase de los materiales y artículos que deberán entrar libres de derechos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo anterior.

«Art. 10. — Las propiedades, muebles e inmuebles que constituyan los Ferrocarriles y telégrafos de la Empresa y sean destinados para su explotación y tráfico, no pagarán impuestos Nacionales, Provinciales ni Municipales durante el mismo término de cincuenta años.

«Art. 11. — Se acuerda a la Compañía del Ferrocarril del Sud, autorización para la construcción de muelles, pescantes, depósitos y demás instalaciones que fuesen necesarias en el Puerto de Bahía Blanca para la carga, descarga y acomodo de todo lo que constituye el tráfico del Ferrocarril, pudiendo al efecto servirle de base su actual instalación, que quede definitivamente incorporada a este contrato con modificaciones o ampliaciones que requiera, o construír nuevas instalaciones, según convenga a las necesidades de tráfico de todas sus líneas, previa aprobación de los planos por el Poder Ejecutivo, no pudiendo cobrar tarifas más altas que las análogas que rijan en el Puerto de la Capital.

Dr. AMANCIO ALCORTA
Ministro del Interior que firmó el contrato para la construcción de la línea a Neuquén.

«Art. 12. — La Empresa aplicará a la vía férrea y telégrafo de Bahía Blanca, las tarifas básicas a oro sellado que ahora rigen en las líneas de su propiedad, y podrá mantenerlas para todas, indistintamente, mientras que el producto líquido no exceda del 10 % al año sobre su capital en acciones y obligaciones.

«Art. 13. — A los efectos del artículo precedente, los gastos quedan fijados en el 50 % de las entradas y llegado el caso, la reducción de las tarifas será proporcional con el exceso del líquido producto.

«Art. 14. — La Nación acuerda a la Empresa 756.000 pesos m/n oro sellado, pagaderos en diez anualidades de 75.600 pesos oro sellado cada una, debiendo efectuarse el pago conjunto de dos anualidades el día que se dé al servicio público la línea en toda su extensión y las subsiguientes al fin de cada año.

«Art. 15. — La Empresa tendrá derecho para prolongar la línea y construír ramales en cualquier dirección, previa aceptación de los planos por el

Digitized by Google

ler Ejecutivo, bajo las condiciones estipuladas este contrato, debiendo dar cuenta, para su aprobación, al Honorable Congreso, pero sin obligación parte del Estado de donarle los terrenos necesos para vía, estaciones y casa de Camineros.

Art. 16. — La Compañía del Ferrocarril del Sud drá derecho a tomar el agua que necesite para estaciones, casa de camineros y para el servicio la explotación del Ferrocarril, de los ríos que se uentren a inmediaciones del trayecto, así como ducirla por medio de canales, acequias o cañerías de el punto de toma hasta el Ferrocarril, de acuerdo con los planos que al efecto apruebe el Poder ecutivo, declarándose de utilidad pública el derecho a la servidumbre de paso de éstas por las propiedades que deba cruzarse, siendo por cuenta del bierno las indemnizaciones e se impongan r esta servimbre.

«Art. 17. — n el caso de ne la Empresa diera cumimiento a lo spuesto en el rt. 5°. de este ntrato, paga- la suma de 000 pesos oro or cada mes de tardo en la rminación de s obras.

«Art. 18. — e declara de ilidad pública expropiación los terrenos que se destinen para la vía, prongaciones, ramales, estaciones y casas de camieros a que se refiere este contrato.

«Art. 19. — Cualquier diferencia que surgiera specto de la validez, inteligencia o ejecución de ste contrato, será sometido a la decisión de árbitros ombrados en forma legal.

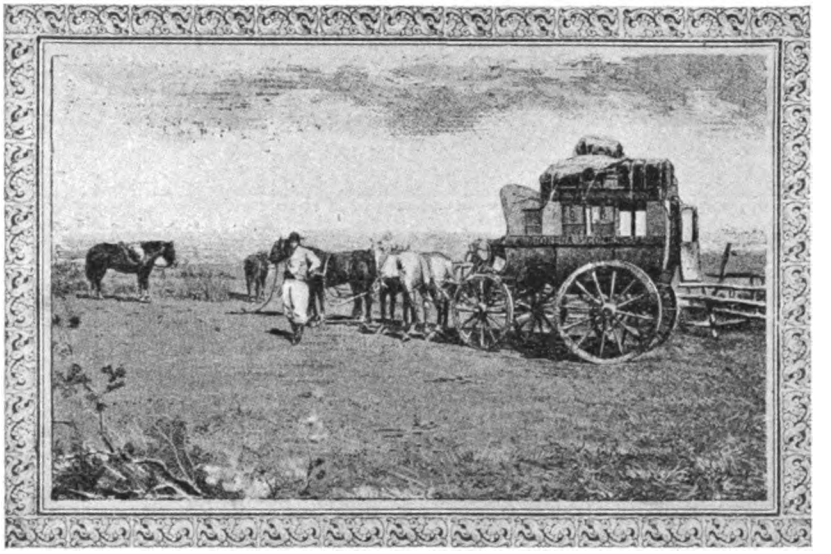
«Art. 20. — El plazo estipulado para la presenación de los estudios y planos mencionados en el rtículo 2°., comenzará a correr desde la fecha de ste contrato.

«Para los fines consiguientes firmamos éste en uenos Aires, Capital de la República Argentina, 16 de Marzo de 1896». — A. ALCORTA. - Guiermo White.

Reproducimos el Mensaje del P. E. al Congreso e la Nación acompañando el Proyecto de Contrato d referendum» celebrado entre el señor Ministro el Interior, en representación del Gobierno Naional, y el señor Presidente del Directorio local del Ferrocarril del Sud, para la construcción de la línea de Bahía Blanca al Neuquén:

«El Poder Ejecutivo, tiene el honor de someter a la aprobación de vuestra honorabilidad, el contrato «ad referendum», celebrado con la Compañía del Ferrocarril del Sud, del que se ha ocupado el Poder Ejecutivo con especial atención, teniendo en cuenta los intereses generales de la Nación, y muy especialmente los votos expresados por una comisión de la Honorable Cámara de Diputados, que el Poder Ejecutivo no podía echar en olvido.

Se deseaba la construcción de una línea férrea que, saliendo de un puerto del Atlántico, cruzara nuestros terrenos desiertos, llegara a las márgenes del Neuquén, completara nuestra soberanía en aquella extensa región, haciendo efectiva su posición definitiva, y llevara las garantías efectivas de una seguridad completa, al amedrentado espíritu de los escasos y temerosos pobladores.



Una mensajería. Territorio del Río Negro. Año 1898.

El contrato que el Poder Ejecutivo os envía, llena por completo los propósitos enunciados, facilitando la comunicación diaria y la acción eficiente de los poderes públicos, en toda la extensión de la línea proyectada, y de cuya realización no puede ya dudarse.

Cuatro numerosas comisiones han sido enviadas, dotadas de un personal competente, para hacer los estudios, levantar los planos y señalar el trazado del ferrocarril dividiéndose el trabajo en toda la extensión del mismo; puede, pues, asegurarse, que las obras han principiado ya, y que la impaciencia pública por verlas ejecutarse cuanto antes, con toda actividad y energía, ha tenido su repercusión feliz en el ánimo del directorio local, que despliega una actividad vigorosa, digna de todo elogio: el señor gerente sale el jueves próximo a dirigir y vigilar los trabajos por sí mismo, a pesar de no hacer sino pocos días que ha llegado de Europa.

No está, pues, lejano el día, en que veamos transformarse esos inmensos desiertos, en que pueden crearse ocho provincias, con poblaciones florecientes, establecidas en campos regados por caudalosos ríos, fecundados por el trabajo racional e inteligente del inmigrante europeo, poderosamente

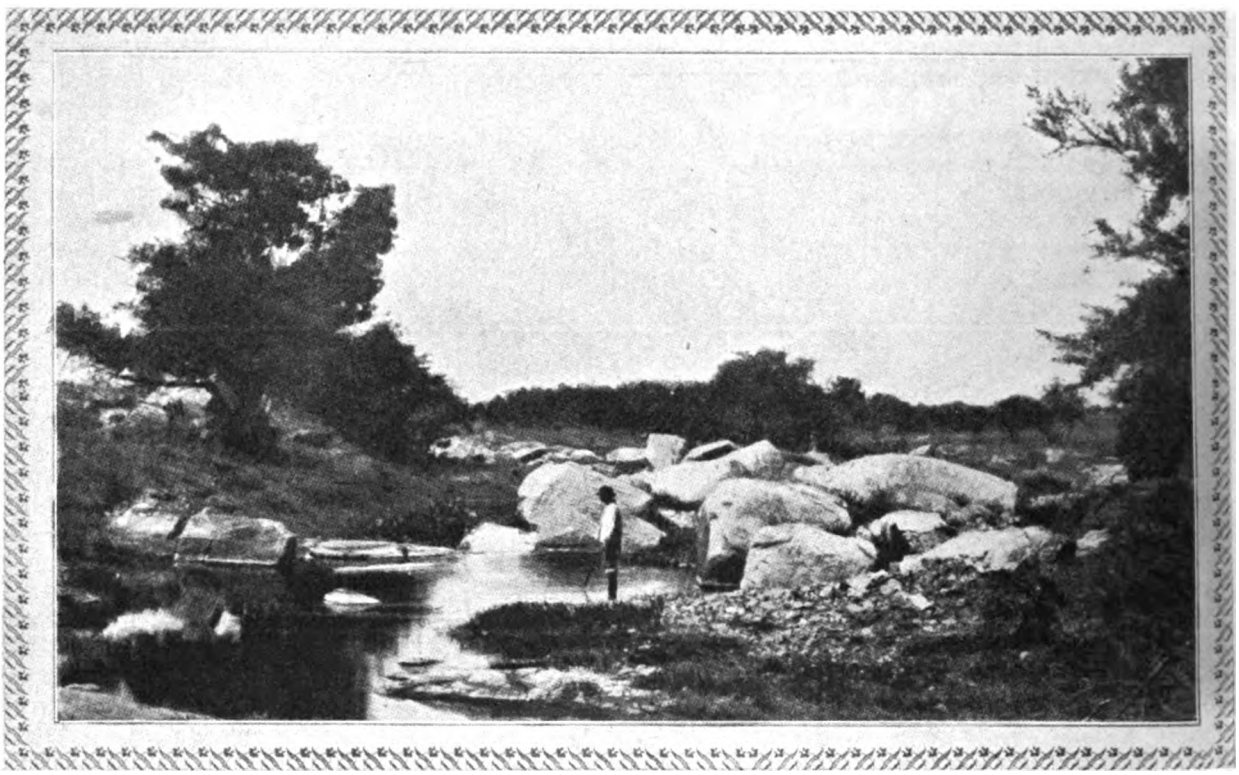
Digitized by Google

auxiliado por los naturales y perfeccionado «por los procedimientos científicos, que tanta influencia tienen en los éxitos favorables de las industrias agrícolas y ganaderas, que son y serán por muchos años, la más firme base de nuestra riqueza nacional.

Por lo que respecta a las condiciones financieras que se establecen en el contrato, se limita el Poder Ejecutivo a manifestar a vuestra honorabilidad, que, a su juicio, la Nación no obtuvo aun en sus tiempos más prósperos, condiciones más fáciles y ventajosas que las que ha conseguido en el presente caso, como podrá notarlo vuestra honorabilidad al estudiar detenidamente el contrato que se somete a vuestra deliberación.

Cree el Poder Ejecutivo, un deber, llamar la atención de vuestra honorabilidad, sobre la insistencia con que el señor Presidente del Directorio local, ciudadano don Guillermo White, que tanta y tan honrosa parte tiene en la celebración de este importante contrato, ha sostenido el artículo 14, en el que la empresa se reserva el derecho de prolongar esta línea en las mismas condiciones estipuladas, manifestando así, que no está muy lejano el día en que veamos a este ferrocarril trepar los Andes, estableciendo con el Andino vigorosos vínculos con la República de Chile, que unirán estos pueblos y serán la más efectiva garantía de sus estipulaciones internacionales, por la solidaridad de los intereses comerciales y políticos que ellos estén llamados a fundar. A juicio del Poder Ejecutivo, no es imposible que en breve llegue un momento en que la razón pública, que no es más que la condensación del sentido común, imponga las soluciones de la paz a las cuestiones que actualmente nos agitan, y puedan estas dos naciones dedicar sus esfuerzos, sus anhelos y su acción vigorosa, a resolver cuestiones que se oponen aun a la civilización y progreso de esta parte de América.

Con tan plausible motivo, el Poder Ejecutivo tiene el honor de saludar a vuestra honorabilidad con su más distinguida consideración».



CHELFORÓ

El 26 de Junio de 1895 los señores Mc Phail y Cía. habían obtenido una concesión para la construcción de una línea férrea de Bahía Blanca a Chos-Malal la cual fué modificada por decreto del 11 de Setiembre del mismo año.

En vista de las negociaciones entre el P. E. y la empresa del F. C. del Sud, los concesionarios retiraron su propuesta presentando a la Cámara de Diputados la siguiente nota que lleva la fecha del 18 de Octubre de 1895.

«Mc Phail y Cía., en la propuesta presentada a Vuestra Honorabilidad, para construír una línea férrea, que partiendo de Bahía Blanca llegue a Chos-Malal no queriendo entorpecer la iniciativa del P. E. al celebrar un contrato «ad referendum» con análogo propuesto con el F. C. del Sud, ni deseando que la nuestra sea motivo para demorar la sanción de la Ley que ordenará la obra reclamada por las

Digitized by Google

esidades de la defensa nacional, venimos a retirar stra propuesta animados por el más puro patrio- no, a pesar de los trabajos hechos y de la prio- d que podemos alegar en nuestro favor.

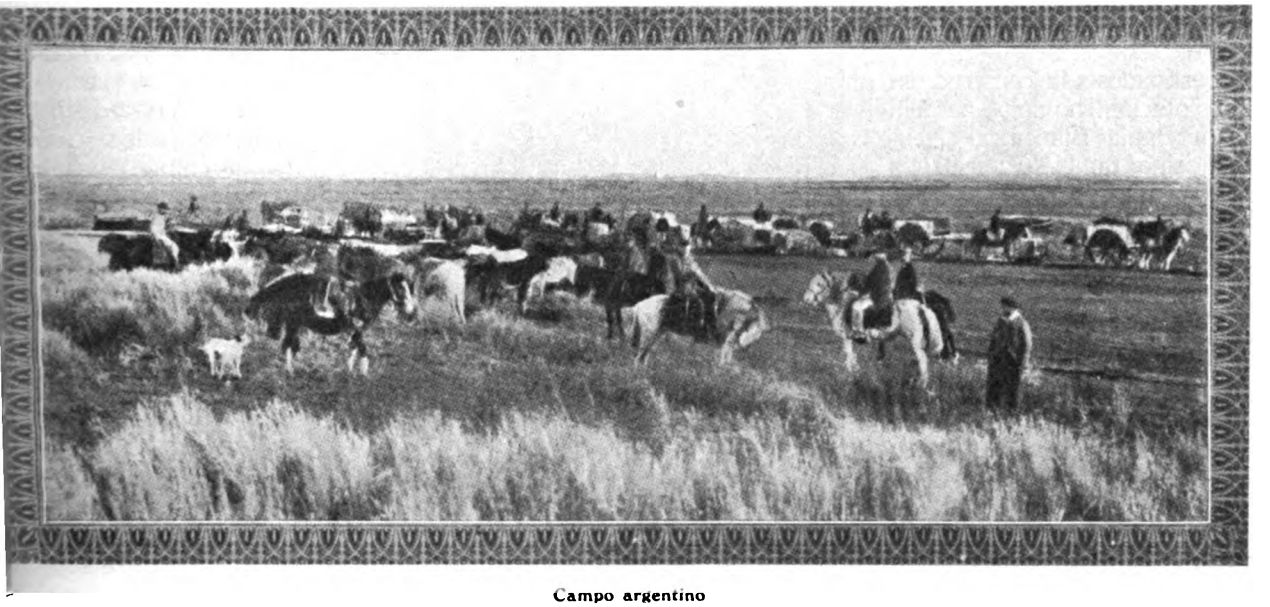
ero como por otra parte tenemos la creencia que el F. C. del Sud no podrá llevar a cabo, por ltiples razones, la construcción de esa línea fé- a, al retirar nuestra propuesta dejamos a salvo a el futuro los derechos que legitimamente nos responden como autores e iniciadores de la idea, e otra empresa, después de nosotros pretende lizar.

Queremos, sí, dejar la debida constancia que a ser el hecho de venir prestigiada la empresa del d de Buenos Aires por el P. E. Nacional, en nin- n caso hubiéramos retirado voluntariamente nues- propuesta».

Abrirá, por fin, nuevos rumbos a la producción nacional, especialmente en lo que atañe a la agricultura y a la ganadería, llamadas a alcanzar un desenvolvimiento sin igual en el mundo, en esta parte del continente que habitamos.

La Comisión tiene fe en que este ferrocarril colonizador, antes de dos años, permitirá que en las solitarias y fértiles cuencas del Neuquén y del Limay, así como en los primeros contrafuertes de la Cordillera de los Andes, donde hasta ayer tan sólo se oía el alarido estridente del salvaje, repercutan las armoniosas vibraciones del vapor, que al ser puesto en libertad les anunciará con su potencia expansiva que ha llegado para ellas la hora de una nueva era de civilización, de trabajo y de prosperidad.

Esta fe la inspira, señor presidente, la seriedad de la Empresa del Ferrocarril del Sud y el hecho



Campo argentino

La discusión en la Cámara de Diputados de la y de concesión para la construcción de la línea al leuquén empezó en la 3ª. sesión de Prórroga del 3 de Octubre de 1895, bajo la presidencia del Doc- or Alcobendas.

El miembro informante de la comisión de obras úblicas, Sr. Cantón, explicó en breves considera- iones cuales eran las obligaciones recíprocas que se abían establecido por el contrato «ad-referendum» ntre la Empresa del F. C. del Sud y el Poder Ejecu- ivo, concluyendo su discurso con las siguientes alabras:

«Señor Presidente: Si la Cámara acepta, como lo spero, el despacho de la comisión de obras públicas, ncorporará, por este solo acto, 500 kilómetros más e ferrocarril a los varios miles con que ya cuenta a República para su creciente progreso.

Incorporará también de lleno varios miles de le- uas a la gran causa de la civilización, abandonadas oy a la más lamentable esterilidad.

tantas veces repetido en el país, de que por doquiera se extiendan vías férreas, surgen en el acto, como por una especie de generación espontánea, numerosos centros de población con las múltiples manifestaciones de la actividad humana, cual si al depositarse los rieles en esta fecunda tierra argentina se convirtieran en maravillosas simientes, propias de la edad de hierro, que al germinar producen villas, pueblos y ciudades.

Vislumbro en horizontes no remotos el momento en que estas paralelas de fierro extendidas entre el Atlántico y la Cordillera de los Andes, a la vez que den impulso y vida a los solitarios, vastos y fértiles valles que irrigan y fecundan las aguas de los caudalosos ríos Negro y Colorado e impriman mayor desenvolvimiento a la ganadería y agricultura en los territorios nacionales de la Pampa Central, Río Negro y Neuquén, se proyecten también en rumbo sud, siempre en demanda de mayores beneficios, hasta que la trepidación producida por la

Digitized by Google

vertiginosa carrera de la locomotora llegue a conmover las límpidas y tranquilas aguas del lago Nahuel-Huapí, haciendo así efectiva a todos los ámbitos de la República la soberanía nacional por medio de los dos factores más eficientes en el progreso de este fin de siglo: el vapor y la electricidad: emblema de la fuerza y del trabajo el primero; símbolo de la unidad del pensamiento argentino el segundo. (*Muy bien*).

Estas son las razones, reflexiones, juicios, votos y esperanzas que la comisión de obras públicas ha creído de su deber presentar a la Cámara para el mejor estudio y sanción del proyecto que he tenido el honor de informar». (*Muy bien*).

Uno de los artículos más impugnados, discutidos y resistidos era el octavo, según el cual se declara eximida de derechos, durante 50 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 del Ferrocarril del Sud.

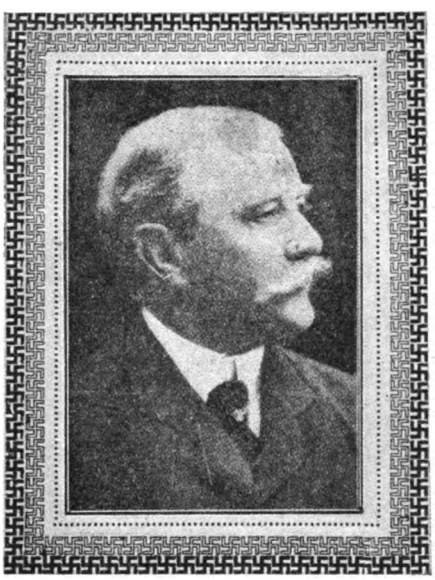
Esta era una de las condiciones ineludibles que impuso la Empresa para hacer la vía, y sin la cual no sería posible levantar capital alguno para realizar este trabajo.

Ampliamente discutido en la Cámara, el artículo en cuestión, el Diputado señor Barroetaveña, puso el punto sobre la i declarando:

«He demostrado a la honorable Cámara que gravar con impuestos provinciales y municipales a los ferrocarriles nacionales, es legislar sobre comercio interior, puesto que se elevarán inmediatamente las tarifas y con esto se perjudicarán las industrias del país, en la forma más seria».

Entro a contestar dos o tres puntos que expuso el señor diputado por Buenos Aires.

Creo que el Gerente de la Empresa del Ferrocarril del Sud, no presenta la cuestión al ministro del Interior como una amenaza de no hacer por ambición o capricho el ferrocarril si no se acuerda la exención de impuestos locales. Yo, por razones financieras, me doy cuenta de las exigencias de la Empresa. Es una Empresa rica, poderosa; pero su riqueza la tiene invertida e inmovilizada aquí en nuestra tierra. Tiene que suscribir en Londres un capital muy crecido para construír el ferrocarril al Neuquén, de cerca de doscientas leguas. ¿En estos momentos son propicios los mercados europeos para nuestro crédito? ¿Es fácil reunir capitales allá para traerlos a la República Argentina? Todo el mundo sabe que nuestro crédito externo está abatido y que es muy difícil abrirse paso en los mercados europeos, y si no se presenta una ley rodeada de todas las garantías y privilegios a que se refiere Alberdi, es muy difícil que se suscriba en Europa el capital necesario para construír la línea del Neuquén.



Ingeniero CARLOS MALMÉN
Constructor de la línea de Bahía Blanca al Neuquén.

Sr. del Valle. — ¿Me permite el señor diputado? Y con la venia del señor presidente.

¿Ha calculado el señor diputado los privilegios inmensos que se le dan por la sola exoneración de impuestos para todos los materiales de todas la líneas?

Sr. Barroetaveña. — Todo es poco!...

Sr. del Valle. — ¡En dos o tres años la Nación le habrá pagado el costo del ferrocarril al Neuquén!

Sr. Barroetaveña. — Ya contesté esa pregunta que formula ahora el señor diputado por Buenos Aires, en la discusión anterior, cuando se trataba de exonerar de derechos de importación a los artículos que introdujera la empresa para la construcción de cualquier ramal que hiciera en la República.

Y sostuve entonces de acuerdo con el señor ministro, que bien apreciados los beneficios de los ferrocarriles, sería nada eximirlos de semejante impuesto, que por la constitución puede hacerlo el Congreso, desde que puede dar primas de estímulo y exonerar de derechos.

¡Ojalá se llenara nuestro territorio de líneas férreas por la exoneración de derechos de importación!

¡Ese sería el perjuicio que nos presenta el señor diputado, resultante de la exoneración que pretende la empresa para todas las líneas. ¡Ojalá nos perjudicara así todos los años!

Pero, señor Presidente, el mismo señor diputado recordaba la ley de ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, que exime sin plazo — según sus términos — a todos los ferrocarriles locales de todo impuesto provincial y municipal; y yo aplaudo esa ley de la legislatura de Buenos Aires. Ojalá todas las provincias dictaran leyes análogas, en vez de perseguir a las empresas ferroviarias con impuestos. Ellas serían el mejor estímulo para atraer capitales.

Además, este ferrocarril del Sud, y todos sus ramales, es un ferrocarril nacional, pues por la ley del 91 son nacionales todos los ferrocarriles que parten de la capital de la República y se internan en las provincias.

Pero prescindiendo de lo dicho, las razones de orden económico industrial y estratégico ¿no au-

Digitized by Google

rizarían al Congreso a hacer esta concesión? Si dudas hay sobre la constitucionalidad, que se scuta después que el caso se lleve a la Corte; pero privemos al país de una línea férrea tan importante. Por otra parte he demostrado con la hombría bien que uso en todas mis afirmaciones, que la risprudencia de nuestra Corte, armónica con la los Estados Unidos y con la doctrina de los tratastas, establece que la exención de impuestos locales or leyes nacionales, no puede ser enervada por leyes e provincia; que las obras públicas exoneradas de mpuestos por leyes de la Nación, aquí como en s Estados Unidos, no pueden ser gravadas por s leyes locales.

Nada más debo agregar, señor presidente».

Una vez aprobado el contrato definitivo el 1 de Marzo de 896, la empresa del Ferrocarril del Sud puso manos a la bra, y en Julio el mismo año ueron presentados para la probación los lanos y estudios de los primeros 175 kilómetros de vía.

Con fecha 26 e Agosto fueon aprobados os planos con a única observación de que el P. E., en la construcción no permitiría el uso de coquinetes o copas sistema Livesey.

El 19 de Agosto el señor Martínez Velazquez ué nombrado apoderado para adquirir los terrenos e la primera sección.

El 5 de Octubre de 1896 fueron presentados los lanos y pliegos correspondientes a la segunda sección desde el Kilóm. 175 hasta el final de la línea sea kilóm. 559 + 673, siendo aprobados recién l 24 de Marzo de 1897.

La construcción de la línea al Neuquén se efectuó ajo la dirección técnica del ingeniero Carlos Malnén, quien logró terminar las diferentes obras con apidez notable, que fué generosamente reconocida or la Empresa.

Por decreto del 13 de Setiembre de 1897 se concedió a la empresa la autorización solicitada para habilitar la sección del F. C. del Neuquén, comprendida entre Bahía Blanca y el Río Colorado, 71,5 kilómetros en la conducción de cargas y de pasajeros con los trenes de materiales en construcción.

La segunda sección desde Río Colorado hasta Choele-Choel, (177,750 kilómetros) fué librada provisoriamente al servicio público por decreto del 30 de Junio de 1898, la tercera sección de Choele-Choel a Chelforó (56,2 kilómetros) el 31 de Diciembre del mismo año, y finalmente el P. E. autorizó con fecha 30 de Mayo de 1899 a la empresa a librar al servicio público desde el 1°. de Junio toda la línea férrea desde Bahía Blanca a la confluencia del Limay y el Neuquén.

Con toda la solemnidad de un acontecimiento nacional se celebró la inauguración del Ferrocarril al Neuquén; línea que fué concebida y ejecutada con un fín estratégico inmediato; para luego, por la discreción y la seriedad diplomática convertirse en agente de paz, de progreso y de acercamiento internacional.

Tarjeta de invitación.

La inauguración se realizó, pues, bajo el más simpático auspicio, y una línea militar, como fué en su origen, se estrenó como un factor de población y un augurio de riqueza para aquellas dilatadas y desiertas regiones que esa vía recorre atravesando el corazón de la Pampa para ir a detenerse al pie de los contrafuertes de la Cordillera.

La Empresa del Ferrocarril del Sud quiso dar una extraordinaria solemnidad a la fiesta con que se celebraba la llegada de la locomotora al Neuquén, suscitando así el recuerdo de la impresión nacional que causó en el año 1867 el arribo de los rieles a Córdoba, partiendo desde la ribera del Paraná.

La Empresa del Ferrocarril del Sud tiene, en su historia, páginas brillantes que rememoran jornadas valerosas como la rematada en Bahía Blanca; pero ninguna de ellas tuvo, en el concepto de la Nación, la importancia de la de Neuquén, pues ninguna fué solemnizada como esta última.

Era fuertemente sugestivo el hecho de que en un país poseedor entonces de una red ferroviaria que desarrollaba más de 16.000 kilómetros, la inauguración de una nueva línea tuviera el privilegio de atraer al Presidente de la República, a todo el personal del Poder Ejecutivo, a la mayor parte del Congreso y a una masa considerable de personas privadas,

Digitized by Google

cuyo número se elevaría ilimitadamente si la invitación no fuera forzosamente restringida.

«*La Prensa*», del 31 de Mayo de 1899 hablando de la inauguración de la línea al Neuquén decía entre otras cosas:

«A la Empresa del Ferrocarril del Sud, benemérita por más de un título, le corresponde el honor y la gloria de la iniciativa y de la ejecución, con su tesoro, de aquella jornada conciliando la legítima ambición del capital privado de inversión, con valiosísimos intereses generales. Es justo tributarle los aplausos a que se ha hecho acreedora, en esta hora de regocijo. Ella meditaba la magna obra cuando el Estado, sin dinero y sin crédito, excogitaba arbitrios para servir sus deudas y organizar elementos bélicos en defensa de la integridad de los mismos territorios a donde hace rumbos el riel que llega al Neuquén».

Programa con tres cupones, correspondientes uno al viaje de ida, otro al de retorno y el último al banquete.

«*La Tribuna*» de la misma fecha se expresaba así:

Llevar el ferrocarril al centro de los territorios nacionales, era una aspiración alimentada desde hace mucho tiempo, comprendiéndose que, por ese medio se resolvían en gran parte los problemas más importantes de la vida nacional. La colonización, la industria, el comercio, la seguridad y hasta la defensa nacional, requerían el auxilio del ferrocarril.

El ferrocarril del Neuquén habría costado a la Nación 15 millones de pesos oro, y habría sido, con todo, una obra aislada. Felizmente, el gobierno halló en la Empresa del Ferrocarril del Sud la eficaz cooperación que necesitaba para realizar esa grande obra, avanzando 500 kilómetros más sobre el desierto y tomando posesión efectiva de millares de leguas de tierras adaptadas a la ganadería y a la agricultura, que nada valían ayer, y que hoy se incorporan a la riqueza nacional.

Las necesidades de la defensa nacional precipitaron esa obra, que costará a la Nación menos de un millón de pesos oro pagaderos en diez anualidades. Felizmente, el destino del ferrocarril será otro, y en vez de servir para transportar elementos de guerra, servirá para el tráfico comercial y para fomentar la producción nacional, ligándose, como ha de ligarse, con grandes planes de colonización, desde el Atlántico hasta la cordillera.

Es justamente, por lo tanto, que se ve un acontecimiento nacional, de la más grande importancia en la inauguración del ferrocarril al Neuquén, que tiene lugar a los veinte años de haber llegado a las márgenes de ese río la expedición militar que mandaba el general Roca.

Toca al antiguo Ministro de la guerra, que concibió y ejecutó el plan de aquella campaña, con éxito tan feliz, inaugurar hoy el ferrocarril que recorre en algunas horas la distancia que en 1879 exigió más de un mes de marcha continua al ejército que mandaba.

Al inaugurar su primera presidencia, dijo el general Roca que una de las preocupaciones que más le dominaban era la de dar impulso a las vías de comunicación. La segunda presidencia se inicia, en tal sentido, bajo los mejores auspicios, y ha de ser grande y legítima la satisfacción del estadista al presidir la inauguración del ferrocarril que complementa la conquista gloriosa de 1879».

Vencidas todas las numerosas dificultades inherentes a la organización prolija y detallada de una fiesta tan complicada como la inauguración de una línea férrera a centenares de leguas de los centros de recursos y en medio de un desierto, partieron de Constitución, en la mañana del 31 de Mayo de 1899, los tres trenes oficiales a las horas que se les había señalado de antemano.

En medio de la mayor cordialidad, confortablemente instalados y mejor servidos, se hizo el viaje sin incidentes de ningún género, salvo las manifestaciones con que las autoridades y pueblos de las diversas localidades que atraviesa la línea, celebraron el paso del señor Presidente de la República y su comitiva.

En la tarde de ese primer día va comenzó a circular entres los invitados de los diversos trenes, la versión de que las aguas desbordadas del Río Negro no permitirían la llegada hasta el punto terminal

Digitized by Google

la línea, y en la madrugada del primero de Junio supo oficialmente que, pasando «Chelforó» las uas cubrían ya los rieles.

A pesar de esto, el Sr. Presidente de la Repú-ica, deseoso de que la comitiva conociera el famoso lle del Río Negro, dió orden de continuar la mar-a hasta donde se pudiera, orden que fué inmedia-mente cumplida, partiendo los trenes de Bahía anca en la misma madrugada del primero.

Cuando amaneció, ya los trenes se hallaban cos-ando el Río Colorado, que fué saludado por los seantes, quienes descendiendo de los coches en estación «Pichi-Mahuida» tomaron posesión ma-rial del pintoresco río en medio de las más en-siastas aclamaciones.

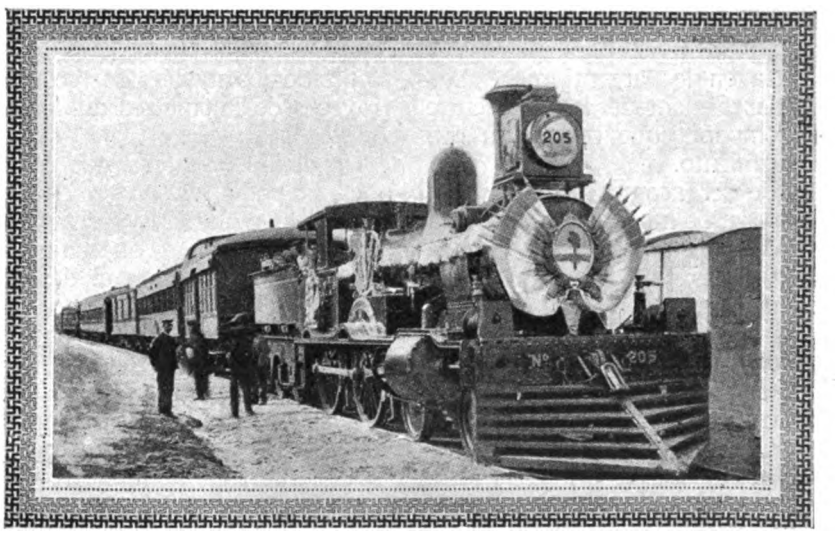
Entre tanto, las noticias de la gravedad de la undación continuaban llegando, y formada la nvicción de que no sería posible llegar a Roca, ansiaba cono-r por lo me-os el Río Ne-o, su valle y el specto general e la comarca.

Dada nueva-iente la orden e marcha, se menzó la céle-re travesía, o a la cruzada el árido desier-) que separa Río Colorado el Río Negro, egándose por n a «Choele-hoel».

Desde las ven-anillas del tren, ue en esos untos corre por s altas barrancas que cierran el valle de Río legro, pudo contemplarse el extraño panorama de na comarca invadida por las aguas. A lo lejos, ntre las brumas, las verdes copas de los árboles e la isla de Choele-Choel, más lejos aún, el fondo eniciento de las barrancas, y en todo el centro, na masa plateada, interrumpida por trozos de erra gris veteado de verde oscuro.

En ese punto se supo que las aguas no habían ún atacado la vía, y en consecuencia se dió la orden e seguir adelante, con precaución, diciéndose ue en el tren número 1 se celebraría, durante el lmuerzo que se serviría en viaje, la inauguración ficial de toda la línea.

Terminado el almuerzo, una vez servido el Cham-agne, detenido definitivamente el tren por las guas y cercado ...iente por éstas en la es-ación «Chimpay», ante el más majestuoso cuadro ue la fantasía humana puede imaginar, fué solem-nemente inaugurada la línea al Neuquén en medio de los estruendosos aplausos de la concurrencia, no sólo del tren del señor Presidente de la República, sino de los otros dos que acababan de llegar y que extendidos paralelamente en los tres desvíos de la Estación, habían confundido sus pasajeros.



Inauguración oficial de la línea al Neuquén. Uno de los tres trenes especiales que partieron de Plaza Constitución en la mañana del 31 de Mayo de 1899.

En el acto de la inauguración, leyéronse los siguientes discursos oficiales:

CARTA DEL SEÑOR FRANK PARISH

«Con gran sentimiento me encuentro privado del placer de acompañar a ustedes, para llenar los deberes que me corresponden, deberes que en otras ocasiones he tenido el honor de cumplir y que con tanto placer e interés hubiera llenado en la presente ocasión.

Deseo ofrecer al Presidente General Roca mi homenaje personal y amistoso, asegurándole la profunda admiración e interés que tengo por su persona y por el engrandecimiento de la nación argentina, deseando acompañar a todos y contribuir al buen éxito de su política progresista. La concurrencia establecida entre las dos naciones, cuyos límites son puestos hoy día en contacto por medio de este ferrocarril, será un nuevo triunfo pacífico para el general Roca, ofreciendo un camino para estrecharse las manos argentinos y chilenos y abrir una nueva época de paz y felicidad para las dos naciones.

Los años corren con rapidez y tengo que someterme a las debilidades de mi edad que han interrumpido la marcha de mis deseos y no me permiten sino contemplar de lejos el futuro destino de la Nación Argentina y del Ferrocarril del Sud, que espero seguirán marchando unidos hasta el fin.

Dejo en manos hábiles y más enérgicas la dirección de los intereses del Ferrocarril del Sud, con plena confianza de que sabrán llevar a cabo el cumplimiento de la obra, de modo que mi individualidad no significa nada. En el señor White, que presidirá hoy en nombre de la Compañía, tienen ustedes un compañero y un ciudadano que merece, por sus antecedentes, tanto el respeto de ustedes

Digitized by Google

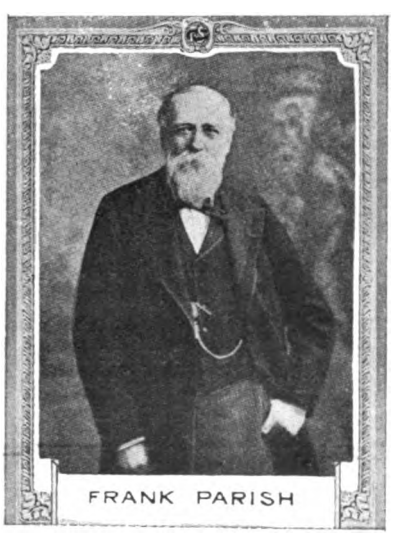
como el de nosotros y que tiene las condiciones especiales que deseamos cultivar para demostrar nuestra plena confianza en los argentinos.

El, más que nadie, sabrá mantener la unión entre los intereses de la Compañía que representa con los del país de su nacimiento.

Tengo la felicidad de ser acompañado por una argentina que es mi esposa, de modo que no me será permitido nunca olvidar los gratos recuerdos de mi larga vida entre ustedes, que quedarán impresos en mi memoria».

Algo tal vez he contribuído en mi esfera para completar la obra iniciada por mi respetado padre, el primer Enviado Británico que por medio del tratado con la República Argentina puso los cimientos del edificio internacional que tanto ha promovido los intereses y la unión de las dos nacionalidades y bajo cuyas inspiraciones he seguido mi tarea, cada día adquiriendo más fe en su porvenir.

Pido a todos los aquí presentes, como a otros que no me hayan olvidado y especialmente a mi amigo el General Roca, que me permitan estrecharles las manos desde lejos y aceptar este último recuerdo en prueba de mi afecto para ellos y para nuestra patria común».



Presidente de la Comisión Local 1865-1873 Director 1873. Vicepresidente 1876. Presidente del Directorio en Londres desde el año 1878 hasta 1906.

DISCURSO DEL SEÑOR GUILLERMO WHITE
PRESIDENTE DE LA COMISION LOCAL DEL F.C. SUD

Excelentísimo señor Presidente:
Señores:

«Alto honor me ha sido concedido por la Compañía del Gran Ferrocarril del Sud al encargarme de su representación en el acto de la inauguración de esta línea al Neuquén, cuya construcción nos ha facilitado los medios de recorrer en horas el largo trayecto de kilómetros que nos separan de Buenos Aires.

No olvidéis, señores, que esta distancia, hace dos años, no podía ser salvada en menos de quince días, y eso con molestias y privaciones de todo género, sin excluir el peligro que bajo todas sus formas presenta el desierto, áspero, y huraño, y avaro hasta del agua.

Entre tanto, hoy día lo habéis cruzado sin sentir sus rachas heladas y sin que os haya atemorizado su imponente soledad; lo habéis visto sí, pero como se siente al huracán, desde el abrigado sillón cercano al fuego.

Ante este prodigio del esfuerzo y de la inteligencia humana, no puede menos mi espíritu de recordar la frase con que América saludó a Europa, al transmitirle el primer telegrama a través del Océano Atlántico: Gloria en el Cielo al Dios de las alturas, y paz en la tierra a los hombres de buena voluntad.

Hombres de buena voluntad! Precisamente lo que esta gran obra representa!

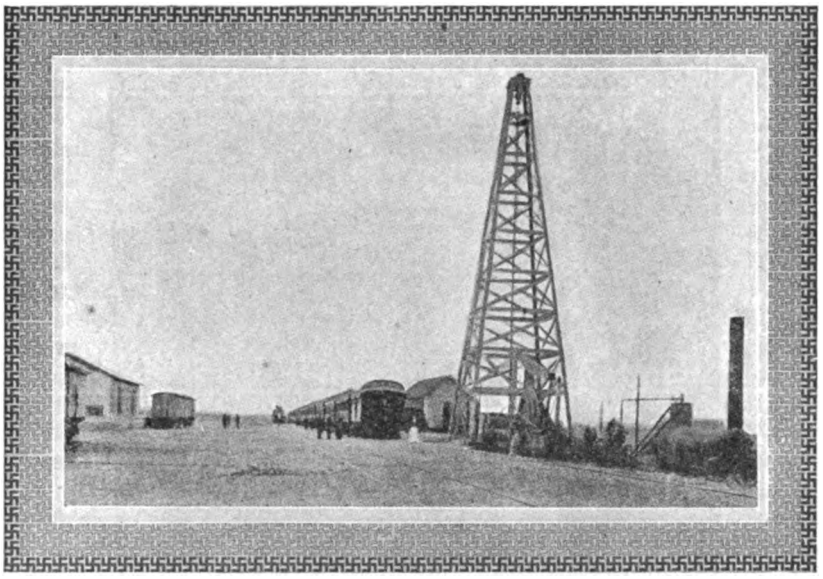
Hombres de otra raza y de otra lengua que no han trepidado en confiarnos sus capitales para que nos abramos paso al través de los desiertos, llevando la civilización y el progreso a las más remotas regiones de nuestro inmenso territorio.

Y permitidme, señores, que os recuerde la frecuencia con que la buena voluntad del gobierno, del hombre y del capital inglés se han hecho sentir en nuestra historia.

Digitized by Google

Inglaterra fué la primera nación que reconoció estra existencia legítima ante el mundo; en Lones se le acordó su primer empréstito bajo el hisrico gobierno del señor Rivadavia para la consucción del puerto de Buenos Aires; de esa nacioalidad fueron los primeros agricultores y ganaros que vinieron al país, y a os se debe la troducción de s primeros tios bovinos, inos y cabaares que transormaron las rimitivas e imroductivas raas criollas en os selectos productos que hoy es enviamos a us mercados.

Recordad también que, de un rupo de residentes ingleses, bien auspiciaos por algunos aballeros argentinos, surgió la vigorosa acción el señor David Robertson (después lord Marribanks), quien consiguió en Londres la fornación de esta Compañía, allá por el año 1862, onstruyéndose en seguida la sección de Buenos ires a Chascomús.



Estación Choele-Choel.

Ese grupo de hombres útiles, de voluntad tesera y pujante optimismo, jamás dejó de entir cariño y redilección por ste suelo y lo icieron patente on obras perdurables.

Y justo es decir que esta corrienе de simpatías y de capitales ngleses no se a limitado sólo a las empresas errocarrileras; por el contrario, a encontraréis rotegiendo todos los esfuerzos umanos; desde la más humilde industria hasta la más poderosa institución bancaria.

Merced a esos mismos capitales, yo no dudo, señores, que los territorios que acabáis de recorrer y que este ferrocarril ha ligado con el puerto de Bahía Blanca, serán dentro de un futuro no muy lejano el asiento de pueblos y ciudades; y que estas tierras sedientas y estériles saciarán su sed en las abundantes aguas del Colorado y del Río Negro, devolviéndole al hombre, centuplicado, el fruto de su trabajo, de su capital y de su inteligencia.

Y no abrigo dudas al respecto, precisamente porque veo al país entregado al trabajo y con una sola y noble aspiración en su gobierno y pueblo, el anhelo de la paz!

Pero, señores, para que esa paz sea verdaderamente fecunda, es menester el más perfecto equilibrio en los diversos elementos que constituyen la nacionalidad; es menester que su acción se desarrolle bajo el amparo de leyes justas y equitativas que protejan y estimulen el trabajo, y que se cumplan sin excepciones odiosas por parte de los poderes públicos y sin transgresiones dolosas por parte del pueblo.

Estación Chimpay - Calle de Circunvalación.

Y, a propósito de esta aspiración hacia el ideal, permitidme, señor Presidente de la República, que os recuerde aquella frase de un célebre estadista inglés, que atribuía la grandeza de su país al fiel cumplimiento de sus leyes, buenas o malas, pero cumplidas sin

Digitized by Google

vacilar. Hago votos, señores, porque este ferrocarril construído estrictamente dentro de las prescripciones de la ley contrato que autorizó su existencia, sea el primer paso dado en el engrandecimiento de estos territorios, y que los esfuerzos de todos los hombres de buena voluntad que han contribuído con su trabajo o capitales a esta gran obra, recojan el merecido fruto de su labor.

Ahora, señores, os pido que os pongáis de pie y me acompañéis a brindar porque nuestra patria sea grande y feliz dentro del armónico ejercicio de sus instituciones, y porque la más inalterable paz reine entre sus hijos y hermanos.

Acompañadme también a brindar por el señor Presidente de la República y a desearle conmigo que, durante todos los años de su gobierno, pueda festejar el inmortal mes de Mayo con acontecimientos como el presente.

Señor Presidente de la República: servíos entregar al mundo civilizado el Ferrocarril al Neuquén. He dicho».

DISCURSO DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

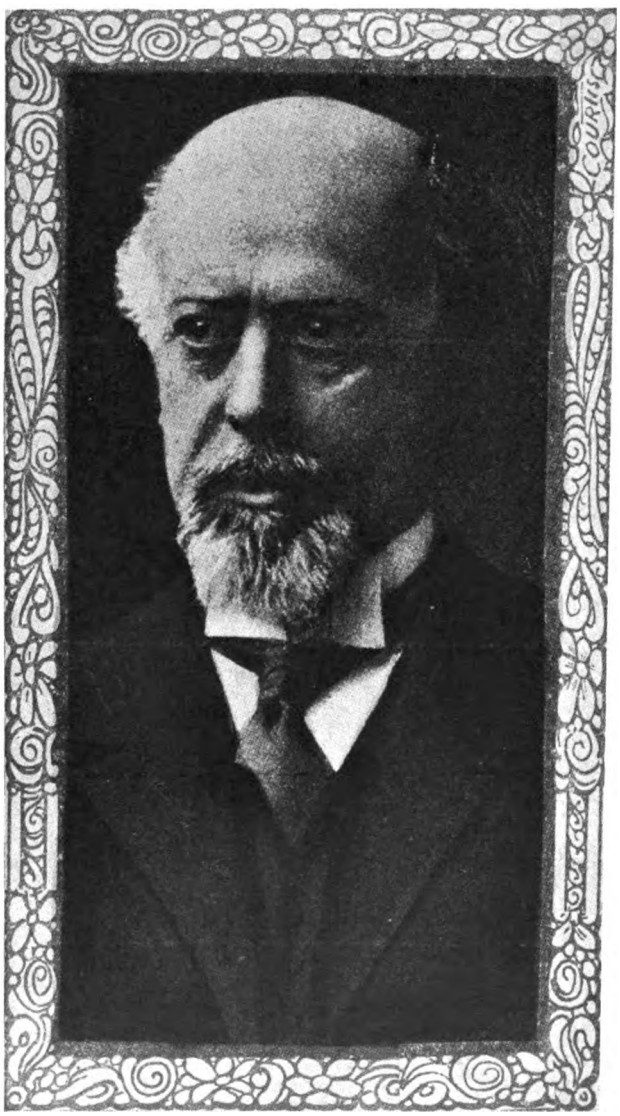
TENIENTE GENERAL JULIO A. ROCA

Señores:

«Hace hoy precisamente veinte años que, al frente de un cuerpo de ejército, llegué a estas márgenes del Río Negro para establecer en ellas las fuerzas militares que debían ponernos en posesión real y definitiva, de la Pampa y la Patagonia, cumpliéndose así una ley de la Nación y satisfaciéndose una aspiración y necesidad sentidas desde los primeros días de la conquista española.

El desierto, realmente, empezaba en esa época en las cercanías del pueblo del Azul: Olavarría, Carhué, Puán y Bahía Blanca, no eran sino fuertes militares, perdidos en la sábana inmensa de la Pampa, bajo cuyo amparo, apenas si vivían pequeños grupos de familias, en continuas zozobras y temores.

Para llegar a la confluencia del Limay con el Neuquén, la división a mis inmediatas órdenes empleó cuarenta días de marcha continua, atravesando territorios, de los cuales apenas se tenían vagas nociones y que la imaginación popular poblaba de innumerables tribus guerreras y de pavorosos misterios.



Teniente General, JULIO A. ROCA

Veinte años hace que en este pintoresco valle, donde encontramos frescas huellas del indio fugitivo, saludamos el sol de Mayo y levantamos nuestras tiendas al borde del caudaloso río, con la inmensa satisfacción de haber puesto término a una fecunda campaña, ensanchando los dominios de la patria y resolviendo para siempre el problema secular de las fronteras.

Al realizarse hoy esta nueva conquista, que es complemento de aquélla, permitidme, señores, que, ligando una y otra empresa traiga a la memoria la expedición del 79, y recuerde a todos los compañeros de armas, en esa memorable jornada.

Muchos de ellos no pueden asociarse a esta grandiosa fiesta de la civilización, que prepararon, sin embargo, cuando avanzaban paso a paso, soportando toda clase de privaciones y sufrimientos, en el camino del desierto, para que luego el colono, con sus rebaños e instrumentos agrícolas, pudiese tranquilamente explotar y cultivar el suelo, y el ferrocarril avanzase triunfante a recibir sus productos para transportarlos a los puertos y mercados consumidores.

Justo es recordar en este gran día al soldado argentino, que vivió en constante lucha con el salvaje y ha sido como el «pionneer» de nuestros progresos, en el espacio inmenso y cerrado por la barbarie, que el coloniaje nos dejó en herencia.

Señores: Este ferrocarril que nos permite realizar en pocas horas, cómoda y confortablemente, el

Digitized by Google

trayecto que recorrieron las divisiones del ejército nacional soportando penosas fatigas, nació bajo la administración del Dr. Uriburu, en momentos difíciles y peligrosos para la República, obedeciendo a miras puramente estratégicas. La providencia, o el buen sentido de los pueblos, ha querido que se convierta en un nuevo vínculo de paz y amistad con Chile, pues en vez de detenerse ahí ha de ir más tarde a buscar el Pacífico a través de la Cordillera de los Andes.

En tales circunstancias, el Directorio del Ferrocarril Sud, como si tuviese una visión clara del futuro, sin hacer cálculos estrechos, sin vacilar un instante, acometió la obra, que el gobierno requería en nombre de la seguridad nacional. No ahorró dinero, ni tiempo, ni esfuerzo y tendió los rieles desde Bahía Blanca al Neuquén, con una celeridad sin ejemplo entre nosotros. Este es un nuevo y hermoso testimonio de los beneficios que debe el país al capital y al genio emprendedor de los ingleses.

WOODBINE PARISH
hijo de Frank Parish, presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sud.

Al reconocerlo así, no podemos olvidar a ese núcleo de hombres enérgicos y resueltos que fundaron la Compañía del Ferrocarril del Sud, y entre los cuales habéis nombrado a los señores Drabble, Fair y su actual presidente, señor Parish, viejos y consecuentes amigos de la República Argentina. Debo también asociar vuestro nombre, señor White, al de aquellos que, trabajando por el bien y progreso del país, han conquistado los mejores títulos a su gratitud.

La Empresa del Ferrocarril del Sud se ha desarrollado con la vida nacional. Teniendo en 1865 poco más de cien kilómetros de extensión y un capital de 750.000 libras, recorre hoy 3.500 kilómetros y representa un capital de 21.000.000 de libras; notable ejemplo de la marcha de una grande Compañía y de los beneficios que encuentra aquí el capital en manos de hombres inteligentes y prácticos en los negocios.

Con tal auxilio, los territorios que acabamos de recorrer serán sin duda, en tiempo no lejano, como lo habéis dicho, asiento de poblaciones y de industrias nuevas. Su irrigación es fácil, aprovechando los ríos caudalosos que la naturaleza ha puesto a su servicio.

No pasarán muchos años sin que este valle del Río Negro, principalmente, a semejanza del valle del Nilo, dotado de una fertilidad igualmente asombrosa, se convierta en un emporio de producción y de riqueza.

Llegamos felizmente a una época en que podemos entregarnos a toda clase de perspectivas halagüeñas. La República está en paz con todas las naciones. El orden es inconmovible en su seno, y los anhelos de progreso se revelan con un vigor extraordinario, encarándose el porvenir con tranquilidad y confianza.

Bajo estos auspicios, señores, me es grato declarar inaugurada la línea férrea de Bahía Blanca al Neuquén».

CABLEGRAMA DEL DIRECTORIO DE LONDRES

Londres, Mayo 31. — Southern Railway saluda al Presidente de la República y sus compañeros, ofreciendo sus más vivas felicitaciones por la conquista pacífica de nuevo territorio, atravesado por el Ferrocarril del Sud, deseando que la inauguración de esta línea sea fecunda y abra una nueva época civilizadora para esas regiones remotas de la República.

Honor al General Julio A. Roca, el iniciador de esta obra benéfica, y a los argentinos que lo han acompañado en su nueva conquista del desierto.—

Frank Parish.

DISCURSO DEL SEÑOR WOODBINE PARISH

Al pedir permiso para dirigir algunas palabras a esta distinguida reunión de caballeros argentinos, ingleses y de otras nacionalidades, en presencia del digno señor Presidente de la República, no tengo otro título sino el de ser hijo del Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sud, cuya avanzada edad le impide emprender un nuevo viaje desde Inglaterra para ocupar el puesto que hoy le corresponde en esta fiesta, y contribuir, como hubiere deseado, a tributar honores a su distinguido y viejo amigo, el General Roca, y al mismo tiempo estrechar la mano a sus amigos de aquí.

Nadie mejor que un hijo conoce a fondo los sentimientos de su padre, y puedo con toda sinceridad asegurar a todos los aquí presentes, que nadie participa con más placer que él, en todo lo que concierne al progreso y prosperidad de este país, y nadie siente más orgullo al contemplar el magnífico resultado del Ferrocarril del Sud, uno de los elementos principales de la grandeza del país, a cuyo fin dedicara tantos años de su vida.

Puedo también decir que al ceder su puesto hoy al señor White, lo hace con toda confianza, reconociendo que en sus manos la fiesta no perderá nada

Digitized by Google

de importancia, y que la representación de una Compañía Inglesa por un argentino, será aceptada como una prueba de nuestra gran estima por su personalidad y de nuestra confraternidad con los argentinos.

Al concluir estas observaciones, deseo expresar a los honorables caballeros que han hablado y a la distinguida concurrencia que se halla presente, las más expresivas gracias por los términos elogiosos con que se ha hecho mención del nombre de mi señor padre, y por la manera halagadora con que ellos han sido recibidos.

Al señor Presidente Roca, y a sus conciudadanos, hago presente los ardientes deseos de que la República Argentina continúe prosperando y porque en un porvenir no lejano ocupe su lugar predestinado entre las grandes potencias del mundo».

BANQUETE EN ROCA

El servicio del banquete en Roca no pudo llevarse a cabo por causa de la inundación que hizo imposible el avance de los trenes más allá de «Chimpay». Todos los preparativos habían sido ya terminados, encontrándose todo listo para efectuar el banquete en Roca.

Los víveres frescos salieron, junto con el personal, con fecha 27 de Mayo, en vagones frigoríficos. Las mercaderías de vinos, licores, conservas, etc., habían sido ya enviadas a Roca una semana antes, con excepción del champañe y cigarros que recién el 28 de Mayo llegaron a su destino debido a la interrupción de la línea y fueron recogidos por el primer tren especial en Choele-Choel.

C. W. MILLS
Ingeniero en Jefe de 1898 a 1903.

Para las mesas se hicieron tarjetas con el número de cada una y número de asiento; haciéndose lo mismo en duplicado para el guarda-ropas. El servicio de mozos fué arreglado de manera que cada uno pudiera servir a cinco personas.

PREPARATIVOS EN VILLA ROCA

Los rieles habían llegado el 18 del mismo mes hasta el punto donde debía empezar el viaducto y puente sobre el Río Neuquén. De allí hasta el mismo río se había colocado una vía provisoria atravesando los cañadones y pequeños brazos que existen en sus inmediaciones, con el fin de que la concurrencia pudiera admirar de cerca el majestuoso río, que en esa ocasión estaba bastante crecido.

Para poder dar vuelta a los trenes de inauguración, de modo que pudieran marchar de regreso en el mismo orden que a la ida, había colocado en el extremo de la línea un triángulo con capacidad suficiente para los tres trenes, debiendo el primero, a su llegada allí, entrar en él, dar vuelta, y después retroceder hasta la orilla para colocarse después en la vía principal, esperando la llegada de los otros dos trenes, que harían la misma maniobra, dejando así lugar para que regresara a Roca el primer tren y a su turno el segundo y finalmente el tercero.

Cerca del extremo se había colocado también un desvío muerto para maniobras y un molino de viento con dos depósitos de agua para las máquinas y los estanques para los coches.

En la parte de la vía principal, comprendida en el triángulo, se colocó un gran marco de triunfo con bandera y emblemas apropiados.

EN EL PUEBLO

Se había erigido allí un gran galpón de fierro galvanizado de 56 m. por 10 m. para celebrar el banquete inaugural al regreso del Neuquén.

Al efecto deberían encontrarse allí, sobre la hora 6.30 p. m. del día 1°. de Junio, los tres trenes.

El galpón comprendía: el salón principal de 49 metros de largo habiendo en un extremo una pieza para guardaropa con perchas numeradas para 270 personas, y en el opuesto otra igual para la banda de música. Las dos se comunicaban con el salón por medio de grandes ventanas arqueadas y adornadas con cortinajes.

El salón principal estaba en su totalidad ornamentado con géneros, banderas y escudos.

El techo con los colores argentinos, azul y blanco, colocados a lo largo del salón y las maderas de los tijerales, que sobresalían fuera de la inclinación del techo, se habían ocultado por medio de guirnaldas con los colores ingleses.

Las paredes se habían dividido en paños, limitados cada uno por columnas pintadas y entre ellas se había extendido un género amarillo cuyo centro estaba ocupado por una rueda con alas pintadas en colorado y blanco.

Digitized by Google

Sobre los pilares y en varias otras partes se habían colocado escudos con banderas inglesas y argentinas.

En la parte superior de las paredes y en el punto de arranque del techo habían guirnaldas de género azul, blanco y colorado.

El piso estaba tapizado con una rica alfombra de color granate. El todo hacía un efecto excelente.

Las mesas del banquete consistían en tres cuerpos, compuestos cada uno de una mesa a lo largo del salón, de la cual se desprendían a distancia conveniente una de otra, mesas transversales. En la del centro, donde estaba el asiento del Presidente, miembros del Congreso, etc., habían tres de éstas y en las otras, cinco.

En el centro de la mesa del medio había un adorno, representando un ferrocarril al pie de una montaña.

La iluminación se hacía por medio de una instalación eléctrica con capacidad para 140 luces, las que se habían distribuido convenientemente por el maderamen del techo. Sobre la mesa del medio habíase colocado un sol, compuesto de lamparillas eléctricas.

El exterior del galpón estaba adornado con gallardetes, banderas y emblemas.

En la mesa del banquete se dispusieron asientos para 275 personas.

Agregado al costado del galpón y en el medio del mismo habíase hecho otro pequeño para la cocina y sus dependencias.

Mientras se efectuaban estos preparativos, el Río Negro, que se hallaba bastante alto, seguía creciendo y llegó el 31 de Mayo, día de salida de Buenos Aires de los trenes de inauguración, en que se desbordó de una manera alarmante, llegando por fin hasta la vía en varios puntos, produciéndose una inundación parcial y la consiguiente interrupción de la vía.

Habiendo soportado la vía en Diciembre último, sin sufrir consecuencias apreciables, una creciente extraordinaria más o menos igual a la mayor conocida, la que según dicen tuvo lugar en 1879, no se creía en un principio que podría llegar a interrumpir la interesante fiesta, pero desgraciadamente la creciente seguía aumentando de una manera extraordinaria, llegando las aguas hasta una altura nunca vista en estos valles y arrasando a su paso la mayor parte de las poblaciones y muchos miles de cabezas de hacienda, y aún según se dice, a varios pobladores que se habían dejado sorprender por la corriente.

Facsímil de las medallas repartidas con motivo de la Inauguración del Gran Ferrocarril del Sud al Neuquén.

Concluída la emocionante ceremonia y constatada la increíble rapidez con que las aguas continuaban su invasión, se decidió el inmediato regreso de los trenes, poniéndose en marcha una máquina piloto conducida por el señor Jefe de Tráfico, quien en previsión de cualquier contratiempo llevó consigo algunos peones y elementos de defensa.

El tren núm. 3, que era el que llevaba la orquesta del maestro Furlotti, contratada para el banquete, despidió al convoy presidencial con los acordes del Himno Nacional, cuyo coro final fué saludado con entusiastas aclamaciones y vivas a la patria.

Perdido de vista dicho tren, sucesivamente partieron los números 2 y 3 con veinte minutos de diferencia entre sí.

El trayecto entre «Chimpay» y «Choele-Choel» fué recorrido con verdadera ansiedad por cuanto la creciente de las aguas había aumentado, cubriendo ya algunos puntos de la línea y haciendo verdaderamente peligroso el paso de una alcantarilla que la violencia de las aguas amenazaba derribar.

En la estación Fortín Uno se juntaron otra vez los trenes, celebrándose aquí el improvisado banquete con que la Compañía obsequiaba en sus coches comedores al señor Presidente de la República y demás invitados, ya que la fuerza de lo imprevisto lo había privado del placer de efectuarlo en Roca, como se había decidido.

La más franca alegría y correcta libertad reinó en cada uno de los comedores, haciéndose en todos ellos verdadera gala de talento y de buen humor.

Los exquisitos vinos y licores y los alegres acordes de la orquesta dirigida por el señor Furlotti, con-

Digitized by Google

tribuyeron a prestar mayor animación al banquete, y hasta altas horas de la noche los respectivos trenes arrojaban a través de la pampa del desierto, los rumorosos ecos de la brillante fiesta que se celebraba.

Se distribuyeron medallas conmemorativas de oro y plata y se leyeron en todos los comedores los discursos que habían sido leídos en el tren número 1.

Hicieron uso de la palabra además, el doctor Ernesto Frías, Ex-Ministro Oriental; señores Machado, Falcón, Bernabé Láinez, Diputados doctores O'Farrell, Morel, Gouchon y Carrasco, Doctores Lamarca, O'Connor y Fresco y señores Wibberley, Krabbé, Allen, Thurburn, Runciman, Munro, Cook, Drysdale, Galeay, Paton, Partridge, Loveday, etc.

Terminada la fiesta y siendo las doce de la noche, partieron otra vez los tres trenes en dirección a Bahía Blanca, donde volverían a juntarse para visitar al día siguiente las obras del Puerto Militar, con excepción del señor Presidente de la República y algunos de sus acompañantes que decidieron volver a Buenos Aires.

Separado del convoy el carruaje presidencial, partió éste en las primeras horas del día 2 de Junio, llegando a la Capital Federal en la noche del mismo día.

Entretanto, el resto de la comitiva se trasladó a un tren especial formado sólo de los coches comedores de los tres trenes, y partieron a eso de la diez a. m. en dirección a Punta Sin Nombre, donde fueron recibidos por el Ingeniero Constructor señor Luiggi, quien hizo conocer detenidamente a la concurrencia las fortificaciones y Puerto Militar que, gracias a su talento y competencia, iba a poseer el país.

Ingeniero LUIGI LUIGGI
Director general de las obras del Puerto Militar de Bahía Blanca. 1898 - 1905.

Detenida la comitiva en el fuerte número 3, oído el Himno Nacional en medio del más religioso silencio, tronaron los cuatro cañones de 24 ctms. y sus pesadas balas al caer a enormes distancias en medio del océano Atlántico y levantando verdaderas montañas de agua, hicieron comprender a la concurrencia que esas bocas de fuego sabrían convertirse, llegado el caso, en mortíferas defensoras del suelo patrio.

Pasados al fuerte número 7, procedieron los señores Ministros del Ejecutivo a descubrir el escudo de la patria, esculpido en granito, que corona el fuerte, y después de visitar los demás que se extienden a lo largo de la costa y que se hallaban ya muy adelantados, volvió la concurrencia al Puerto de Bahía Blanca, donde se organizaron nuevamente los tres primitivos trenes, partiendo para Buenos Aires con diferencia de una hora entre sí y llegando a esta Capital en la tarde del día siguiente 3 de Junio.

BANQUETE EN HONOR DE LA COMISION DEL FERROCARRIL DEL SUD

El 21 de Junio se efectuó en el salón del Prince George's Hall, el banquete organizado por los excursionistas que asistieron a la inauguración del Ferrocarril al Neuquén, en honor del Directorio Local de dicha Empresa.

El vasto salón había sido adornado con flores e iluminado con profusión de lamparillas incandescentes.

En el centro del salón se había colocado una gran mesa en forma de herradura, preparada con verdadero lujo.

Frente al asiento de honor y en medio de las mesas laterales, se destacaban los planos del Ferrocarril al Neuquén.

Poco antes de las ocho de la noche, tomaban asiento en esa mesa más de 150 invitados; ocupaban el centro los señores:

Ministro de Inglaterra, señor W. A. C. Barrington; H. C. Allen, Secretario del Directorio del F. C. del Sud en Londres; Ingeniero Guillermo White, Presidente de la Comisión Local; C. H. Krabbé y C. F. Crane, directores locales del F. C. del Sud; Frank Henderson, Administrador de la Empresa; D. J. Hickey, secretarios de la Comisión Local; C. W. Mills, Ingeniero en Jefe; R. Gould, Ingeniero Mecánico en Jefe; F. Gregory, Superintendente de Tráfico y Carlos Malmén, Ingeniero constructor de la línea al Neuquén, en cuyo honor se daba la comida.

La fiesta empezó con el Himno Nacional Argentino, ejecutado a gran orquesta, que los comensales escucharon de pie y aplaudieron con entusiasmo

Luego se sirvió la comida, durante la cual reinó la animación propia de esta clase de demostraciones.

Durante todo el transcurso de la comida la animación fué general, girando casi todas las conversaciones sobre los beneficios que al país iba a reportar la inauguración del Ferrocarril al Neuquén y la importancia que en un plazo relativamente corto estaba destinado a alcanzar este territorio. Al llegar a los postres y en el mismo momento que se aplaudía un vals del doctor Ernesto Frías, brillantemente ejecutado por la orquesta, dicho señor, como presidente de la comisión organizadora de la fiesta, ofreció la demostración en un discurso sobrio y expresivo que puso de relieve la importancia de la obra que se celebraba.

Digitized by Google

He aquí algunas palabras del doctor Frías:
«Señor Presidente y miembros de la Comisión cal:

. . . . . .

....Durante el viaje supísteis agasajarnos con do lo agradable en confort y comodidad: no nos béis halagado con palabras de hospitalidad cor- sana, sino con frases de aliento en el presente para el porvenir, mostrándonos la nportancia que lle- rán a tener esas giones, después de aberse cambiado la echa del indio por arado del labriego, humo de los cam- os incendiados por salvaje, por el de hulla incinerada ara producir vapor, la pesada carreta ue, a pesar de sus in- nensas ruedas, pare- e que nunca avanza, or el tren que, rá- ido se desliza, anun- iando que ha llega- lo la hora del trabajo mpuesto por la civi- ización y el progreso.

Después de la pri- nera conquista del lesierto, llevada a cabo por el ejército rgentino, al capital nglés corresponde la egunda, y con elo- uente silencio nos abeis dado a com- prender que esos ca- pitales, a semejanza del agua que busca el declive, han de con- currir al llamado de esta Nación, siempre que continúe encami- nando su vida, cons- titucional y política, a la conquista del crédito, por medio de la consolidación de la paz, que es el principio de la sabiduría de estos países de América y la preocupación primordial de todas las naciones del mundo».

. . . . . .

«No es posible mencionar el capital inglés sin traer a la memoria que Inglaterra ha sido siempre la que ha prestado su concurso a estos países y que los capitalistas ingleses han sido siempre liberales con sus deudores y han tenido en cuenta sus des- gracias y, digo intencionalmente desgracias, por- que así deben calificarse hasta nuestros mismos desaciertos, hijos de la inexperiencia, tributos de países nuevos».

Más adelante, en un período más feliz, el doctor Frías, agregó:

«Seguro estoy, señores, que cuando aquí nos imaginábamos que la vía que acaba de inaugurarse iba a ser utilizada para la guerra, el Directorio de Londres votaba los fondos con tranquilo convencimiento de que no iba a ser ese su destino, sino el de conducir por ella los frutos recogidos a la sombra de la paz: el Directorio no había estudiado la cuestión internacional, pero con su sentido prác- tico venció, en su profecía, a la sagaz y cavilosa diplomacia».

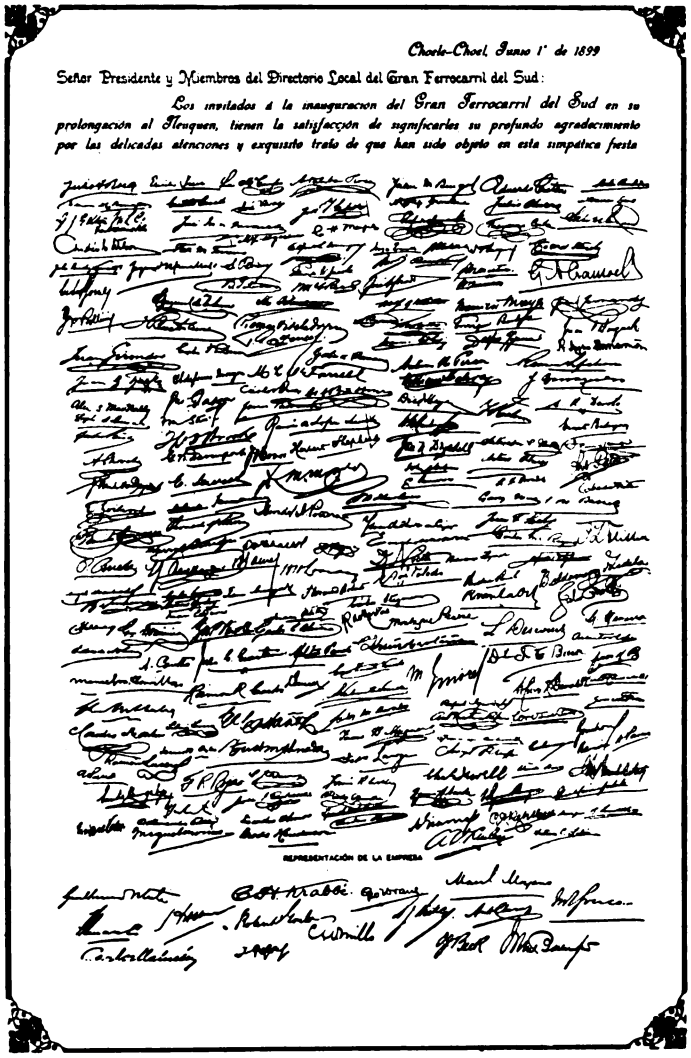
. . . . . .

La República Ar- gentina tiene una Constitución amplia y liberal, bajo cuyo amparo todos los ha- bitantes gozan, puede decirse, de una ver- dadera extraterrito- rialidad, obteniendo aquí las mismas ga- rantías que en sus respectivos países, para sus creencias religiosas, para su trabajo y para la emi- sión del pensamiento hablado o escrito.

Ha abierto sus ríos a todas las banderas, ha suprimido los de- rechos de aduana pa- ra todos los materia- les de construcción de ferrocarriles, telégra- fos, puertos; ha garantizado los capitales con in- tereses elevados a fin de recompensarles sus incer- tidumbres y quebrantos, y ha traído a sus expensas la inmigración, sin cuyo concurso, lento hubiera sido el adelanto de la producción y el consumo.

Debido a estas circunstancias, la República Ar- gentina ha entrado de lleno a figurar en el mercado universal, estableciendo con sus industrias gana- deras y agrícolas una inesperada competencia que justamente ha alarmado a las primeras potencias productoras del mundo».

En seguida habló de la influencia del capital


Charle-Chuel, Junio 1° de 1899

Señor Presidente y Miembros del Directorio Local del Gran Ferrocarril del Sud:

Los invitados á la inauguracion del Gran Ferrocarril del Sud en su prolongación al Neuquen, tienen la satisfacción de significarles su profundo agradecimiento por las delicadas atenciones y exquisito trato de que han sido objeto en esta simpática fiesta

REPRESENTACIÓN DE LA EMPRESA

Digitized by Google

inglés en nuestro país: idea que coronó con un párrafo que dijo:

«Que para el capital inglés, teniendo el apoyo de la Nación, no hay campos áridos ni ríos que se desborden, porque los futuros habitantes de esos territorios, que serán transportados por los mismos trenes que nos han conducido, agregó, harán fértiles los campos «con el sudor de su frente» y, encauzarán los ríos, permitiéndoles desbordarse solamente cuando así lo disponga el dueño del terreno, abriendo o cerrando las compuertas de los canales de riego».

Terminó su discurso brindando por el Directorio Local del Ferrocarril del Sur, por el Ministro Barrington, por el señor Allen, por la prosperidad de nuestro país y por la Reina Victoria.

Durante su discurso el doctor Frías fué interrumpido varias veces por los aplausos, y al finalizar recibió una verdadera ovación.

La orquesta ejecutó acto continuo el «God save the King».

Cuando terminó el doctor Frías, el ingeniero White hizo uso de la palabra, para agradecer la demostración en nombre del Directorio de la Compañía del Ferrocarril del Sur, de su Secretario señor H. C. Allen, de la Comisión Local, del Gerente señor Henderson, y el personal todo de la explotación y del ingeniero Malmén, constructor del Ferrocarril al Neuquén, agradeciendo y aceptando la fiesta como un estímulo que lo confortaría en el futuro, incitándolos a continuar observando la conducta seguida siempre y que consistía en el fiel y estricto cumplimiento de las leyes y los reglamentos que rigen a las Compañías de transportes.

«Alrededor de esta mesa, dijo, veo Ministros, Senadores, Diputados, industriales, comerciantes y banqueros, representando todos los gremios, lo que me induce a proponer brindemos por la fraternidad y la unión de todos los gremios, que es la aspiración de mi vida, porque por este medio se engrandecerá la República Argentina, puesto que la unión conduce a la libertad».

Como era de esperarse, fué también muy aplaudido.

Terminados los brindis, la orquesta tocó «God save the King» que fué oído de pie por toda la concurrencia.

COMISIÓN LOCAL Y PERSONAL SUPERIOR DE LA EMPRESA - 1899.

Primera fila: Frank Henderson, Administrador General; Ingeniero Guillermo White, Presidente de la Comisión Local; Thomas Gregory, Superintendente de Tráfico; Charles W. Mills, Ingeniero en Jefe.

Segunda fila: John Ballantyne, Superintendente de Almacenes; George T. Crane, Miembro de la Comisión Local; Charles H. Krabbé, Miembro de la Comisión Local; Henry Sketchly, Ingeniero, Ex-Jefe de Vía y Obras; Robert Gould, Ingeniero Mecánico en Jefe; O. J. Beck, Contador Interino; D. J. Hickey, Secretario de la Comisión Local.

Digitized by Google

Respecto al menú, calidad de los vinos, servicio y arreglo de la mesa, basta con decir que estaba a cargo del café de París, por consiguiente irreprochable, dado el prestigio de que disfrutaba.

Después de varios números a cargo de la orquesta, el doctor Frías usó de nuevo de la palabra para leer un decreto del Gobierno Nacional, de fecha del 20 de Junio, por el cual se cambiaba el nombre de la estación *Puerto de Bahía Blanca* por el de *Guillermo White*.

La lectura de este decreto arrancó prolongados aplausos.

Momentos después, terminada la fiesta, se formó una reunión que se prolongó hasta las once de la noche.

CAUSAS DE LA CRECIENTE DEL RIO NEGRO

La Empresa del F. C. del Sud publicó en el principio de Junio de 1899 el informe siguiente referentes a las enormes crecientes del Río Negro:

«Las crecientes que han tenido lugar en el Río Negro entre el 30 de Mayo, fecha en que llegó a su máximum en la confluencia de los ríos Limay y Neuquén (afluentes que forman el Río Negro) y el 3 de Junio, cuando tenía su mayor altura enfrente de Choele-Choel, obedecen a dos distintas causas. Primero, a las lluvias extraordinarias e incesantes que han caído en la región Sud de la Cordillera desde más al Norte de la fuentes del Río Neuquén, no habiendo entre los más antiguos pobladores de esas regiones recuerdo de un año igual en cuanto a lluvias; y segundo, por la elevada temperatura, anormal en este tiempo, que ha reinado, y que ha impedido que parte de esas lluvias se haya convertido en nieve, como sucede generalmente, y la que recién en forma derretida llegaría al Río Negro con los primeros calores de la primavera.

Hay datos fidedignos sobre este particular, que han proporcionado tres miembros de la Comisión de Límites que permanecieron todo el verano en esa región y recién regresaban para Buenos Aires.

Ellos aseguraron que durante el mes de Abril ha llovido durante 27 días y lo mismo sucedía en la parte del mes de Mayo que permanecieron allí.

Estos datos fueron confirmados por el antiguo poblador del lago Nahuel-Huapí, Sr. Juan Jones, recién llegado de aquel lugar, quien agregó que dicho lago, que es la fuente del Río Limay, estaba sumamente crecido, faltando solamente treinta centímetros para llegar al máximum conocido.

Las circunstancias apuntadas, que eran bien desfavorables, no bastaban, sin embargo, para producir una creciente extraordinaria, como la que se presentaba.

En este estado del río, se sucedieron a fines de Mayo lluvias torrenciales en la región del Neuquén, produciendo el desborde del mismo, y en seguida otras con igual efecto en la región del Limay, los que vinieron a cubrir parte del valle del Río Negro y, para coronar la obra, sobrevino una segunda creciente del Neuquén, más fuerte aún que la anterior, la que invadía de barranca a barranca el valle, que enfrente de Choele-Choel tiene 20 kilómetros de ancho, y se produjo la inundación completa del valle y la vía en los puntos más bajos y su consiguiente interrupción.

Copa que el Directorio del F. C. del Sud, en Londres, remitió a S. E. el señor Presidente de la República Argentina. Teniente General Julio A. Roca.

El efecto producido por esta inundación determinó la suspensión del viaje hasta Roca y la celebración del banquete inaugural allí.

Que esa creciente fué mucho más grande que la mayor conocida hasta hoy, lo prueban los testimonios irrecusables de varios distinguidos jefes del ejército que presenciara la del año 1879, considerada por muchos como la mayor habida. Entre ellos puédese citar a los comandantes Oliveros, Escola y Gras y al coronel Rodríguez.

Otro hecho da aún más fuerza a esta afirmación y es, que el río nunca inundó al pueblo General Roca, como aconteciera posteriormente, pues de haber sido así no se concibe la fundación de un pueblo en ese sitio.

Lo mismo sucede con los relativamente valiosos establecimientos del General Díaz y Coronel Belisle, ambos jefes que llegaron al Río Negro con el ejército en el año 1879, a pesar de lo cual crearon sus propios establecimientes casi en la misma margen del Río; el del primero entre Chimpay y Chelforó y el del segundo entre Choele-Choel y Chimpay, donde han permanecido hasta la actualidad.

Lo dicho pone fuera de duda que la creciente de

Digitized by Google

ese año superara en mucho a las mayores conocidas, y que de consiguiente era difícil calcular su verdadera magnitud.

Como recuerdo de la inauguración de la línea de Bahía Blanca a la confluencia de los ríos Neuquén y Limay, el Directorio de Londres resolvió obsequiar al señor Presidente de la República con una artística copa de plata (cuya reproducción puede verse en el texto), cambiándose con este motivo las siguientes cartas:

Junio 14 de 1899.

Al Excmo. Señor Presidente de la República, Teniente General Don Julio A. Roca.

La Empresa ha solemnizado un acontecimiento de trascendencia Nacional en la inauguración de su línea al Neuquén, destinada, sin duda, a vigorizar con una verdadera supresión de distancias el desenvolvimiento económico, al par que la unidad política de una extensa zona de territorio.

Así, por tal circunstancia, como porque V. E. ha prestado patriótico concurso a esa hermosa fiesta de nuestra civilización, de nuestra cultura y de nuestro progreso, el Directorio del Ferrocarril del Sud me ha encargado que, como recuerdo conmemorativo de ella, presente a V. E. con sus respetuosos cumplimientos, el modesto objeto de arte que tengo el honor de enviar a V. E.

Aprovecho la oportunidad para saludar a V. E. con mi más distinguida consideración personal.

GUILLERMO WHITE.»

Buenos Aires, Junio 19 de 1899.

«*Señor Don Guillermo White.*

Estimado amigo:

Tengo el agrado de acusar recibo a su atenta comunicación del 14 del corriente, en que me avisa usted que el Directorio del Ferrocarril del Sud se ha servido ofrecerme, por su intermedio, como recuerdo conmemorativo de la inauguración de la vía férrea al Neuquén, la preciosa y artística copa de plata que recibí y cuya bondad mucho agradezco, esperando quiera usted hacerme el obsequio de así manifestarlo a los señores que forman el progresista Directorio de esa gran Empresa.

Al mismo tiempo le reitero a usted mi personal agradecimiento por sus atenciones, siéndome grato repetirme como siempre, su affmo. amigo y

S. S.

JULIO A. ROCA.»

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXVI

●

EL FERROCARRIL AL NEUQUEN - LAS OBRAS DEL PUERTO MILITAR

●

SUMARIO:

Visita periódica a las gobernaciones. — Viaje del Dr. Gabriel Carrasco al Neuquén en 1900. — Casas de comercio del lugar; un emporio maravilloso. — Seis días desde Neuquén a Chos Malal. — Antes de inaugurarse el ferrocarril a Neuquén el gobernador Lisandro Olmos efectúa ese viaje en un mes y medio. — Sabrosa anécdota del coronel Olascoaga. — Necesidad de dotar al país de un puerto militar sobre el mar. — Solicitada su opinión al gobierno de Italia, recomienda al ingeniero Luis Luiggi. — Elígese el estuario de Bahía Blanca como la ubicación más conveniente para el puerto militar. — Se acepta la propuesta de los señores Dirks, Dates y Van Hatten como empresa constructora del puerto. — Luis Luiggi director técnico de la obra. — Construcción de un gran dique de carena; largo máximo 220 m. y ancho 27 m. — El 2 de Enero de 1902 entra al dique el primer acorazado, el «San Martín». — Las obras de Puerto Militar fueron estudiadas, contratadas y ejecutadas en cinco años. — Ley General de Ferrocarriles de la Provincia. — Con fecha 29 de Abril de 1902 la Suprema Corte declara al Ferro Carril del Sud sujeto a la jurisdicción Nacional. — Opinión del señor Ezequiel Ramos Mexía. — Descontento del Gobierno de Buenos Aires que demanda a la Empresa del Ferro Carril del Sud por violación de la ley General de Ferrocarriles Provinciales. — La Suprema Corte absuelve a la Empresa.

● ●

ENTRE las medidas adoptadas por el Ministro del Interior, Dr. Joaquín V. González, para mejorar la administración de los territorios nacionales, figuraba la de practicar visitas periódicas a las gobernaciones. Estas visitas las realizaba el Dr. Gabriel Carrasco, jefe de la segunda sección de aquel Ministerio.

Tratándose de regiones poco conocidas, llenas de riquezas naturales no del todo explotadas en la actualidad, y que forman, por así decirlo, la reserva que nuestro país ofrece a la civilización del mundo, creemos de sumo interés reproducir parte del informe oficial que el Dr. Carrasco pasó al Ministerio en el año 1900, después de un accidentado y emocionante viaje al territorio del Neuquén.

El paraje de Punta Alta antes de empezar la obra del Puerto Militar con los primeros habitantes. Abril 1898.

«Treinta y siete horas en ferrocarril me han bastado para llegar a la margen del bello y caudaloso río Neuquen, donde hace menos de veinte años asentaba sus reales aquel poderoso monarca de las pampas argentinas que hoy, destronado, se consuela de su perdido imperio vistiendo un abigarrado traje de coronel, que la Nación le ha dado en cambio de su antigua soberanía: ¡Namuncurá! ¡Cuántos recuerdos despierta ese nombre en la mente de un argentino!

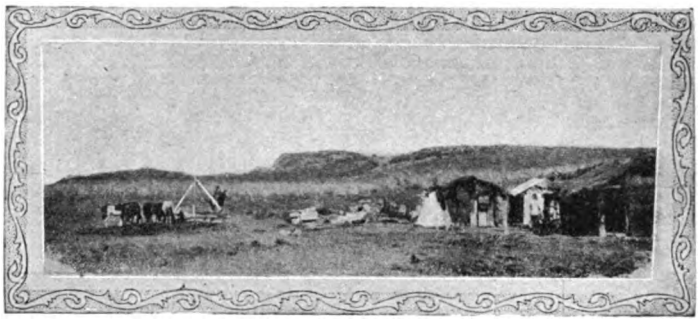
«Han desfilado ante mis ojos, desde las ventanillas, pueblos, ciudades, aldeas, ríos: el Colorado, que fué la lejana frontera de 1833; el río Negro, cuyo curso superior fué un misterio hasta la campaña de 1880; y he visto numerosas poblaciones, nacidas a la orilla de los rieles, como los sauces que brotan espontáneamente en el desierto, allí donde se forma un hilo de agua.

«Saliendo de Bahía Blanca, el antiguo punto «términus» de nuestra civilización, todo, o casi todo

Digitized by Google

lo que se ve, es nuevo, es hijo del hombre inteligente sobre la barbarie que durante tantos siglos tuvo por aquí sus guaridas.

«Cuando se medita en esto, cuando se vuelve la vista al pasado y se recuerda lo que fueron estos pavorosos desiertos en que numerosas tribus salvajes y centenares de caciques y capitanejos pusieron una valla insalvable a la civilización, se bendice el trabajo de la inteligencia, que arrancó estos territorios a sus bárbaros poseedores, para hacer de ellos la herencia del pueblo argentino.



Zona de los médanos que forman la orilla norte del Puerto Militar. Rancho de los indios de Ancalao. 1898.

«Dos pueblos se encuentran en formación al extremo de esta línea del F. C. del Sud: el de la margen izquierda, que se conoce con el nombre de Limay, y el de la derecha, que se llama estación Neuquen.

«El conjunto tiene aquí otro nombre: los vecinos le llaman «La Confluencia» porque están situados en el punto en que los ríos confunden sus aguas (el Limay y el Neuquen) para formar el río Negro.

«Estos pueblos son el embrión, casi informe, de los que se formarán en el futuro. Centro actual del comercio de gran parte de dos territorios nacionales, Río Negro y Neuquen, reciben en carretas, en arreos de mula, en caravanas y tropas, los cueros, las lanas, las pieles de la inmensa zona unida por la vía férrea.

«Su población actual es en su mayor parte adventicia; trabajadores de la línea férrea, troperos, estancieros que van y vienen de sus propiedades, artesanos que preparan los convoyes para el interior, algunos comerciantes que surten de los productos de consumo a los que se dirigen a las lejanías del Oeste; pocas mujeres — ésto constituye la mayor parte de sus habitantes. «Pronto me relaciono con los principales vecinos. Me alojo en la fonda de la «Buena Vista» del Neuquen, establecimiento del comerciante Celestino Dell'Anna, fonda que por una rara casualidad corresponde a su calificativo.

«Los señores Infante, Roca y Alvarez Rodríguez, empleados de la gobernación del Neuquén, nos favorecieron con su compañía para recorrer los alrededores en buenos caballos. Mi compañero de viaje, el señor Rossi, fué también de la partida, y empezamos las excursiones por los alrededores. Poco después estábamos en las márgenes del Limay.

«El río corre contenido por altísimas barrancas y se divide en varios brazos, más o menos caudalosos, pero siempre de aguas mansas y purísimas.

«Una arboleda frondosa señala, desde lejos, su surco. Contemplé con cariño, con orgullo, aquellas aguas de un río cuyo curso pasó desconocido hasta casi un cuarto de siglo, porque cruzaba comarcas que no había pisado todavía otra planta humana que la del indio indómito y bravío.

«Hoy sus exquisitos peces (he comido truchas muy ricas pescadas aquí) pueden recrearse, si eso les agrada, oyendo el silbato de la locomotora, que de seguro no confundirán con los antiguos alaridos de los indios!

«Visité la comisaría, modestísima construcción de palo y barro, que tiene el increíble mérito de no haber costado desembolso alguno al erario, porque ha sido hecha por los mismos que la habitan — el comisario y su piquete de gendarmes — cuyo armamento custodiado en un estante, sirve para imponer el debido respeto a los pacíficos moradores de estas comarcas.

«El juzgado de paz,

Digitized by Google

a cargo del Sr. Pascual Claros, fué también objeto de una rápida visita. Dos ranchos de barro, una mesa y varias sillas, lo constituyen por entero. Tuve el gusto de examinar los libros de registro del estado civil: después de su estudio, aconsejo a los médicos que no se acerquen por aquí, sino de paso: en cambio recomiendo a las familias que vengan con sus hijos: en todo el año 1900 hubo 37 nacimientos y sólo 9 defunciones! Y aún de éstas, dos fueron por heridas, dos de nonatos y una persona que se murió de vieja. Quedan en realidad, cuatro defunciones por enfermedad. Está demás decir que aquí no hay médicos....

«Cerca del juzgado de paz se encuentra la casa de comercio «La Maragat del Neuquén» de Fernández y Carro. Esta casa, como todas las de estos parajes, tiene un surtido tan general, que es más difícil decir lo que les falta que lo que tienen. Ellas son, desde luego, almacenes de comestibles y bebidas, sastrería, talabartería, venta de artículos de hierro, papel y libros, droguería, carnicería al por mayor y menor, y depósitos de papas y verduras; venden cigarros, botas y alpargatas; muebles y máquinas diversas; podrá ser no muy completo el surtido, pero hay de todo.... y muchas otras cosas más. ¡Me olvidaba! Son también fondas para la gente y paradero para carruajes y animales. Después de lo dicho, claro está que en ellas se encuentra establecido el café y club, y que se alquilan caballos, mulas y carros para viaje... Se me olvidan, todavía, cinco o seis ramos más del comercio, como depósito de leña y maderas, corretaje de frutos del país, agencias de encomiendas, «poste restante» para las cartas de los vecinos y los demás que suplirá la ya bien predispuesta imaginación del lector.

«Es bueno conocer estos detalles para darse una idea de lo que son por aquí las casas de comercio Y naturalmente, así debe ser. ¿Dónde se encontrarían, de otra manera, todos estos objetos que la civilización ha hecho indispensable para la vida?».

Como verá el lector, esta referencia constituye una verdadera pintura de vívidos colores, del lugar y de la época; por eso, no trepidamos en ofrecer este otro extracto de un informe.

Se refiere al viaje desde la confluencia a Chos-Malal, entonces capital del territorio de Neuquen, en el que durante tantos años tuvo su asiento el bárbaro trono del salvajismo en lucha constante con la civilización, destinada, como la obra redentora, a tener un glorioso fin con su triunfo rotundo.

Se dice en el informe de referencia:

«Chos-Malal, que es como Tombuctu, la antigua y misteriosa ciudad del centro de Africa, o como el lago Tchard de las mismas regiones, que no habían sido conocidas por el hombre civilizado más que al través de las relaciones fantásticas de un viajero extraviado, que las oyó de los labios de alguno de los esclavos escapados a sus despóticos señores.

«Chos-Malal, es centro de la región que hace tantos años era un misterio geográfico, sólo indicado en los mapas de la República Argentina como tierra incógnita donde los ríos corrían al capricho de los geógrafos, que más felices que los europeos, no encontraron quien desmintiera sus aseveraciones, como el «mentir de las estrellas», contra cuya hipotética voz no tiene quien las desmienta.

«De Buenos Aires a la estación Neuquén, situada a 1.240 kilómetros de distancia, en la confluencia del Neuquen y el Limay, se llega en treinta y siete horas de viaje, en vagones dormitorios, y teniendo restaurant en que se sirve agua con hielo y toda clase de gollerías.

«En Neuquen, empieza verdaderamente el viaje, que bueno es anticiparlo, resulta penoso. Y la pena comienza con el primer paso: la estación Neuquen se encuentra en la margen derecha del río, que es caudaloso y de rápida corriente; el camino carretero se halla a la izquierda, y como en esta margen, por un error que no me explico, la estación Limay ha sido suprimida, tenemos que embarcarnos con nuestros equipajes en un bote, para llegar a la orilla opuesta, pues el grandioso puente del ferrocarril, no da paso sino a locomotoras y peatones. Esto es como morirse de sed mirando el agua. Debíamos hacer nuestro itinerario en 6 días, de los cuales solamente el primero y el último nos ofrecían reposo y comida bajo techo, pues en los demás se atraviesan yermos y arenales, donde no hay ni población, ni árboles, ni gente, ni sombra.

«Algunas de esas jornadas son de las que se llaman de trayecto «obligado», porque únicamente en tal y cual punto hay agua para bebida de las cabalgaduras y algunas matas de pasto que entretienen su hambre.

«Para los que en Buenos Aires estamos acostumbrados a trasladarnos en seis horas a la ciudad del Rosario, cuya distancia es la misma, parecerá asombroso que se necesiten seis días para llegar a Chos-Malal; pero a éstos debo advertirles que hace un año se empleaban 15 días; hace dos, sólo había un correo por mes; y cuando el gobernador Sr. Lisandro Olmos, llegó por primera vez, aún no existía el

Digitized by Google

ferrocarril al Neuquén y empleó un mes y medio.

«Por último y hace de ésto once años — era en 1889 — recuerdo que una hermosa tarde en que yo paseaba por las calles de la ciudad capital de Chile, tuve el gusto de encontrarme con mi distinguido amigo el coronel D. Manuel José Olascoaga, actual jefe de la comisión de límites con Bolivia.

—¡Mi coronel! ¡Cuánto gusto en verle por aquí! ¿Qué de bueno lo ha traído a Santiago?

– Vengo de paso, para mi gobernación del Neuquén.

—¿Cómo? ¿Para ir al Neuquén pasa Vd. por Santiago de Chile?

—¡Es claro, mi buen amigo! — me respondió — ¡como que he tomado el tren de Buenos Aires a Mendoza, pasando por allí la Cordillera, y repasándola después frente al Neuquén llego mucho más pronto y descansadamente a mi gobernación, que atravesando, a caballo, los cientos de leguas de pampas, desiertos y montañas que la separan de la capital argentina!....

¡Y aquéllo era la verdad!

¡No hay que quejarse pues, si hoy se necesitan seis días para llegar a Chos-Malal! «Pero si yo y mis riñones hemos padecido bastante durante este viaje, montando a caballo, subiendo en coche con sus alternativas de campo al raso, revoque de tierra en la cara y oídos, y tan completa ausencia de higiene como es posible donde la arena abunda y el agua escasea, no quiero que mis lectores comiencen con padecimientos de otro género...

Suspendo la jornada: me envuelvo en el magnífico poncho-patria, que debo a la compasión de mi ilustre amigo el ministro de guerra, que me proveyó de éste y otros importantes artículos de viaje, y les digo a mis lectores...

¡Hasta mañana! ¡Buenas noches!».

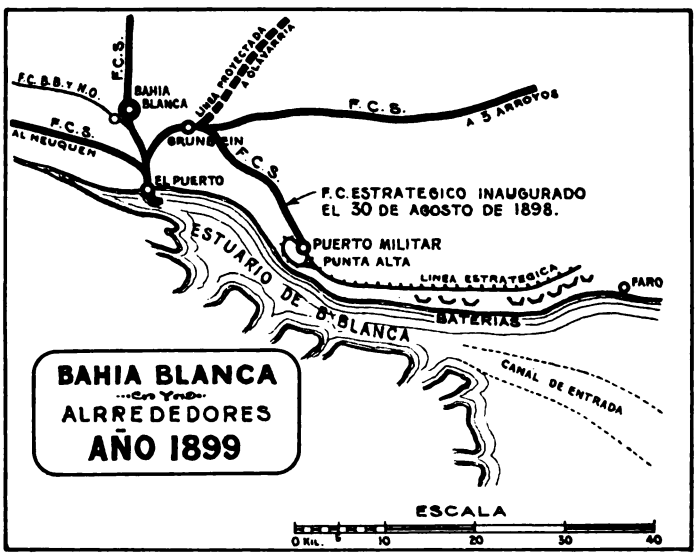
La ley 3450 del 2 de Diciembre de 1896, disponiendo la construcción de un Puerto Militar en Bahía Blanca autorizó al P. E. a gastar en esta obra hasta $ 10.000.000 moneda nacional oro sellado.

La construcción del puerto militar fué empezada en la administración anterior bajo la dirección del Ministerio de Guerra y Marina, encargándose de ella el Ministerio de Obras Públicas en Abril de 1899, en virtud de la ley 3727.

Los antecedentes de esta obra son los siguientes:

Reclamada con urgencia la necesidad de proveer al país de un puerto militar para refugio y reparación de los buques de la armada, se procedió a elegir el punto más adecuado para su ubicación, indicándose el puerto de La Plata. El Honorable Congreso, por ley de Enero 24 de 1895 autorizó al Poder Ejecutivo para invertir la suma de $ 1.000.000 oro sellado en la construcción de un dique seco, practicándose los estudios correspondientes sobre el terreno elegido en la parte Sud de la isla Santiago. Pero la adquisición de los cruceros acorazados tipo «Garibaldi», determinó la necesidad de establecerlo directamente sobre el mar, e inmediato a las profundidades superiores a 30 pies, condición que no podía satisfacer el puerto de La Plata.

A fin de estudiar el asunto, el Poder Ejecutivo solicitó del Gobierno de Su Majestad el Rey de Italia, la indicación de un ingeniero de su cuerpo de genio civil que se hubiese distinguido en la ejecución de trabajos marítimos, y fué por tan alto conducto que se contrató al Ing. Luis Luiggi. El Poder Ejecutivo le encomendó, previo reconocimiento de la costa argentina sobre el Océano Atlántico desde el Río de la Plata hasta Santa Cruz, la elección del punto más conveniente sobre la base de las instrucciones que al efecto se le dieron. El resultado de sus estudios fué la designación del estuario de Bahía Blanca, como la ubicación más conveniente del puerto militar.



Aceptada esta designación, el ingeniero mencionado presentó el anteproyecto general de las obras al Ministerio de Guerra y Marina, en Junio de 1896, con una memoria explicativa que fué oportunamente puesta en conocimiento del Honorable Congreso, como fundamento del proyecto de ley en que se solicitó la autorización para llevarlas a cabo.

Sancionada la Ley 3450, y promulgada en Diciembre 2 de 1896, se dió principio a los estudios terrestres y marítimos, los que fueron divididos en dos grandes grupos:

a) Puerto Militar, que comprendía: Dársena a marea, dique de carena, Arsenal de la Armada, ferrocarril estratégico y obras de defensa.

b) Obras accesorias: Telégrafo estratégico, faros y semáforos.

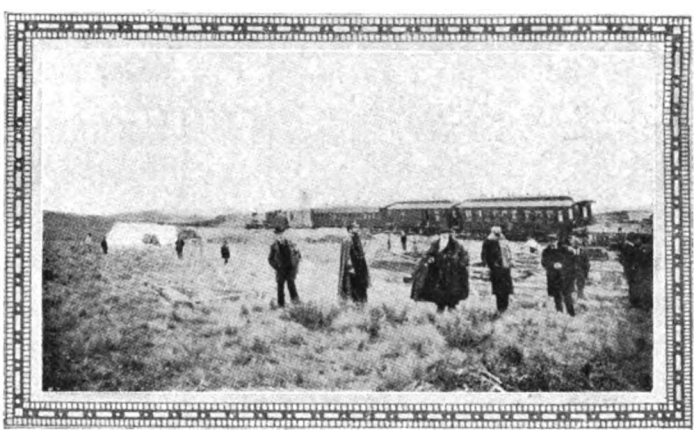
El proyecto definitivo que debía servir de base

Digitized by Google

a la licitación entre casas especialistas en obras hidráulicas, fué presentado al Ministerio de Guerra y Marina a mediados de 1897, y en Agosto de dicho año se dió principio a los preliminares de la licitación, seleccionándose, previa prueba de su competencia especial y capacidad financiera, las casas constructoras que habían de admitirse al concurso.

Las firmas que solicitaron inscripción fueron numerosas, pero sólo cinco se admitieron, descalificándose el resto por no llenar, a juicio del Poder Ejecutivo, las condiciones necesarias.

Después de varias prórrogas concedidas, el 29 de Enero de 1898, estudiadas las propuestas por el ingeniero Luiggi, aconsejó éste la presentada por los señores Dirks, Dates y Van Hattem, que, a su juicio, ofrecía las mayores ventajas de economía en los precios y reducción de los plazos, así como el costo de las obras autorizadas, que no debía exceder de $ 4.000.000 oro sellado. Aceptada esta propuesta, el contrato respectivo fué aprobado por el Poder Ejecutivo el 28 de Abril de 1898, en Acuerdo General de Ministros, encomendándose al ingeniero Luiggi la dirección técnica y administrativa de la obras, con amplias facultades.



Inspección a las obras del Puerto Militar e inauguración del Ferrocarril Estratégico por el señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General Nicolás Levalle acompañado por los señores Subsecretario de Guerra Dr. Zoilo Cantón, Edecán Teniente Coronel Ramón Olmos e Inspector de Ferrocarriles Ingeniero Cordillo. El 30 de Agosto de 1898.

A mediados de Mayo de 1898, la empresa constructora empezó a acopiar los primeros materiales, contribuyendo el Ferrocarril del Sud a remediar las deficiencias de medios de transporte con la construcción de una línea férrea desde su estación «Grünbein» hasta la de «Punta Alta», hoy «Puerto Militar», entregándose al servicio público en Setiembre de 1898. Simultáneamente se construyó por el Estado la prolongación del ferrocarril estratégico para el transporte de armamento destinado a las baterías.

Además de los trabajos del contrato, el Poder Ejecutivo había encomendado muchos otros a la empresa, como ser, ensanche del dragado del antepuerto, malecón de amarradero, cañerías de aguas corrientes, edificios varios etc. de manera que el monto del contrato subió a más de $ 7.000.000 oro sellado.

En el proyecto del Puerto Militar estaba incluído el gran dique de carena que — por varias razones, como ser sus dimensiones no comunes; la localidad en que fué construído, que era un desierto; los métodos y materiales de construcción adoptados, algo fuera de lo común y que dieron resultados excelentes — merece ser conocido.

No será, sin embargo, superfluo mencionar que antes de decidirse por un gran dique de carena en mampostería, el Gobierno Argentino había recibido propuestas y estudiado un dique flotante para buques de 8.000 toneladas.

Pero si esta clase de diques es conveniente en el caso de un puerto con fondo muy blando, o con aguas excesivamente profundas, donde los cimientos de un dique seco importarían gastos excesivos; o cuando, por razones de urgencia o de economía, un dique flotante ofrece una solución provisoria aceptable temporariamente; no era de aconsejarse en el caso presente, en que el fondo es excelente para construcciones de mampostería, y, además, por ser necesario hacer obras que respondan solamente no a las necesidades actuales de la flota Argentina, sino a las del porvenir, aún al más lejano.

Como el estuario de Bahía Blanca era entonces el único puerto de la República Argentina en que podrían desde luego entrar, en todo tiempo y a toda hora de la marea, buques con 28 a 30 pies de calado, era necesario adoptar un dique de carena de mampostería, en condiciones de recibir cualquier buque actualmente a flote, — sea de guerra o mercante — aún los más grandes que es dado proveer sean construídos en el porvenir; evitando, sin embargo, adoptar dimensiones exageradas, que habrían causado gastos inútiles de construcción y de explotación.

El dique tiene dos entradas para que, en caso de avería a la grande esclusa, pueda servir de esclusa para el pasaje de buques entre la dársena de marea y la dársena de reparaciones. Esta disposición es semejante a la de varios diques de carena de Portsmouth o de Tilbury.

El largo máximo del dique es de 220 metros entre los batientes exteriores, con un ancho de 27 metros. Deduciendo el espacio ocupado por la compuerta corrediza, cuando se coloque en la ranura exterior, resulta todavía un largo útil de 217.50 metros. Pero en condiciones normales, esto es, dejando la compuerta corrediza en su cámara, pero abierta, y colocando las compuertas flotadizas en las dos ranuras extremas, el largo útil es de 215.30 metros. En ambos casos puede recibir fácilmente al «Oceanic».

Para poder proporcionar un largo tan grande del

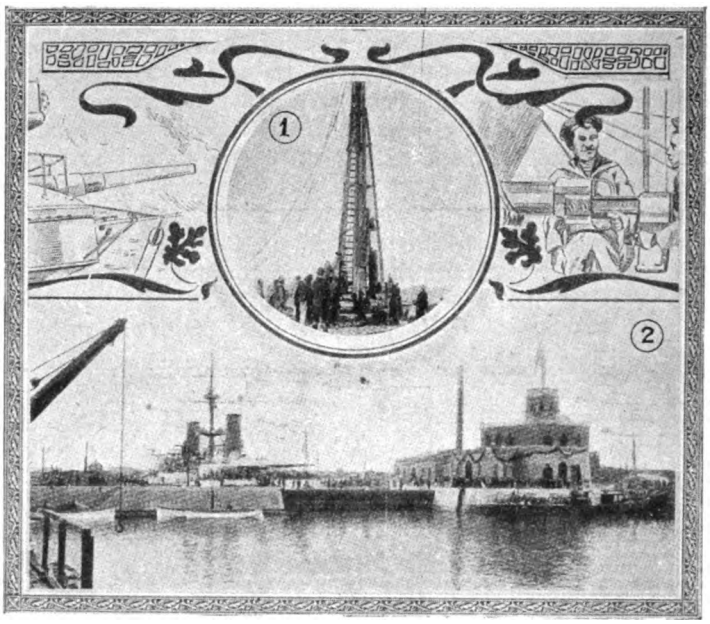
Digitized by Google

dique a buques más cortos, o poder aprovechar el dique para dos o más buques menores, fueron construídas dos ranuras intermedias, que permite dividir el dique en tres secciones de largo útil, respectivamente, de 100, 40 y 77 metros.

Se emplearon como 80.000 m3 de hormigón para la construcción del dique, de los muros laterales y del pozo de las bombas y como 4.000 m3 de granito y sienite para el revestimiento.

El cubo máximo de hormigón colocado en obra, en un mes, fué de 8.000 m3, trabajando día y noche, con excepción de los Domingos.

Una particularidad de estas obras era la rapidez con que fueron ordenadas, estudiadas, contratadas y ejecutadas, a pesar de que la localidad en donde fué ubicado el Puerto Militar era un arenal completamente desierto, distante 30 kilómetros del más cercano pueblo, que es Bahía Blanca y más de 700 kilómetros desde Buenos Aires.



1. — Colocando el primer pilote en la Playa de Punta Alta el 2 de Junio de 1898.
2. — Tres años después, el acorazado Garibaldi inaugurando el dique de Carena.

El 2 de Marzo de 1896, el entonces Ministro de Guerra y Marina, Ingeniero D. Guillermo Villanueva, ordenaba al ingeniero Luiggi los primeros estudios, los cuales fueron iniciados bajo las órdenes del Subsecretario de Marina, ingeniero Bustos Moron y del Jefe de Estado Mayor General de Marina, entonces capitán de navío, después contralmirante Manuel José García; el 21 de Junio del mismo año estaba listo el proyecto preliminar que sirvió de base a los anteproyectos de las varias obras marítimas y de fortificaciones en Puerto Belgrano y otros puntos de la costa atlántica de la República; el 2 de Diciembre el H. Congreso Argentino aprobaba los varios proyectos y votaba un crédito de 10 millones de pesos oro para las obras. El 2 de Agosto de 1897 el P. E. decretó la licitación internacional de las obras marítimas y de fortificación del primer período, a la cual concurrieron cinco casas constructoras, y el 18 de Abril de 1898 el Gobierno aprobó el contrato de las obras. Firmaron el decreto S. E. el entonces Presidente doctor Uriburu y Ministros Gral. Levalle, Dr. Alcorta, Dr. Escalante, Doctor Belaustegui.

El 2 de Julio de 1898 se clavó el primer pilote del cofferdam, cuando aún no llegaba el ferrocarril a las obras; en Junio de 1899 se empezó la excavación del dique tras del cofferdam; el 25 de Julio de 1900 se colocó la primera zorra del hormigón y el 2 de Enero de 1902 entraba al dique el primer acorazado el «San Martín», bajo el mando del Contralmirante Atilio S. Barilari y del capitán de navío D. Hipólito Oliva.

El día 8 de Marzo de 1902 S. E. el Presidente de la República, Teniente General D. Julio A. Roca, que desde un principio siempre siguió con el mayor interés el desarrollo de las obras del Puerto Militar, desde a bordo del acorazado «Garibaldi», que se encontraba en seco en el dique, declaraba inaugurado oficialmente el Dique de carena. Así, las obras fueron estudiadas, contratadas y ejecutadas en unos cinco años. A este satisfactorio resultado contribuyó la buena voluntad que demostraron los señores Ministros que tuvieron intervención en las obras, Teniente General Levalle, Comodoro Rivadavia, doctor Civit y Capitán de Navío Betbeder.

La primera Ley General de Ferrocarriles de la Provincia establecía en sus dos primeros artículos:

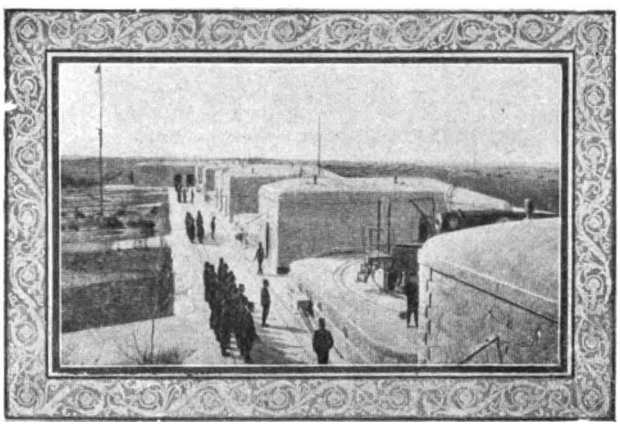
Art. 1°. Serán considerados como ferrocarriles

Digitized by Google

provinciales, los establecidos y los que se construyesen en territorio de la Provincia, por concesión de sus poderes públicos.

Art. 2°. Todos los ferrocarriles de que se trata en el artículo anterior, están bajo la jurisdicción de las autoridades de la Provincia, y sus empresas o administración, obligadas al cumplimiento de las leyes existentes y de las que sancionasen en lo sucesivo.

Estos dos artículos están de acuerdo con las ideas dominantes en la época en que se dictaron; pero no con la Constitución Nacional, pues exageraban la jurisdicción provincial a expensas de la que le corresponde a la Nación. ¿Acaso todos los ferrocarriles que otorgue la Provincia estarán siempre bajo su jurisdicción? No; pues cuando esas líneas, siguiendo el desenvolvimiento económico de las comarcas que atraviesan, prolongan sus extremos y penetran en otras provincias, conviértense en instrumentos del tráfico interprovincial de jurisdicción nacional exclusiva, de jurisdicción prohibida a las provincias; y por tanto cesa la jurisdicción provincial y nace la nacional. Este cambio no preveían los artículos de la ley bonaerense, y tal omisión ha sido causa de frecuentes y serios conflictos jurisdiccionales entre la Nación y la provincia de Buenos Aires.



Una de las baterías del Puerto Militar.

Con fecha del 29 de Abril de 1902 la Suprema Corte declaró al F. C. del Sud sujeto a la jurisdicción Nacional, negando a la Provincia de Buenos Aires el derecho de aplicar multas.

Desde años atrás esta Provincia había promovido un debate al Gobierno Nacional por diferencia de apreciación en la difícil materia de la jurisdicción sobre ferrocarriles.

La disidencia sobre la trascendental cuestión vino de lejos y su reaparición resultaba lógica consecuencia de constantes e invariables actitudes.

Desde el día en que el Gobierno del Presidente Avellaneda resolvió el arduo problema del establecimiento de una Capital definitiva para la Nación Argentina, una e indivisible, comenzaron los conflictos entre la Provincia de Buenos Aires y el Gobierno Federal por razón de las facultades, que luego se calificaron de concurrentes, respecto de las corporaciones destinadas a la industria de los transportes.

Consta en los documentos existentes en el Ministerio de Obras Públicas el interminable debate que duró toda una década y en que sobresalió como nota luminosa el dictamen del asesor doctor Don José Nicolás Matienzo, de Mayo 16 de 1885, en el que aún antes de dictarse la Ley 2873 del 24 de Noviembre de 1891, se sostenía la jurisdicción federal, por la clausura de la regulación del comercio entre Estados y con las naciones extranjeras.

No era con la Ley que argüía el ilustre y entonces joven abogado, porque no cabía cuestión legal desde que la vigente del 72 nada decía sobre ella. Era con la Constitución en la mano que sostenía las facultades del Poder Federal sobre el instrumento esencial del comercio.

Vino luego la Ley del 91, que declaró *nacionales* a los ferrocarriles que pasaran de una provincia a la Capital Federal, pero ella no obstó a que la discusión continuara por otra década más, durante la cual, a pesar de la Constitución y de la ley, un Gobierno de Buenos Aires llegó a sostener ante la Nación que a aquél le correspondía la jurisdicción de los ferrocarriles existentes, hasta en el municipio mismo de la Capital Federal, y en tal forma lo sostuvo, que llegó hasta declarar que no obedecería los decretos de los Presidentes Saenz Peña y Uriburu, obligando a éste y al Presidente Roca a emplear la fuerza pública para darles cumplimiento.

El Gobierno Nacional siempre ha reconocido los importantes servicios que ha prestado la Provincia de Buenos Aires al país, con solo haber construído el primer ferrocarril argentino y fomentado la construcción de otros, pero entiende que amengua esos servicios al pretender el reconocimiento de un regimen pernicioso para la República.

Esa Provincia no construyó o concedió los primeros ferrocarriles con un supuesto poder concurrente; los construyó y concedió en ejercicio de uno propio, exclusivo, y excluyente también, que han tenido y tienen indiscutido todas las provincias, porque no pueden dejar de tenerlo, desde que lo han reservado expresamente sus representantes en los Congresos Constituyentes. Ese poder es el que les acuerda el art. 107 de la Constitución, tan completo como el del Congreso, siempre que lo ejerciten dentro de los límites asignados por los otros artículos y como un acto de regulación de su comercio interno y local, que se han reservado desde que no aparecen entre los poderes asignados por ellas a la Nación.

Los ferrocarriles construídos o concedidos por esa provincia, lo fueron para su comercio interno; en esa época la Provincia no hacía operaciones mercantiles interprovinciales por medio de las vías que partiendo de la Capital, provincial entonces, iban a servir al desarrollo de la ganadería en regiones

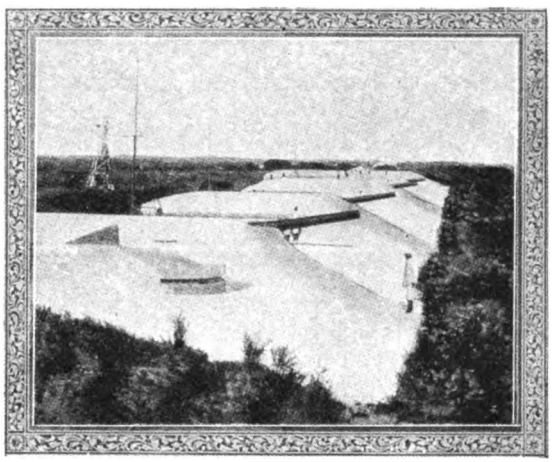
Digitized by Google

todas comprendidas en los límites de su propio territorio.

Sólo cuando fué instalada en la ciudad de Buenos Aires la Capital Federal, comenzaron a hacer tráfico extraprovincial, e inmediatamente fueron por esa razón declarados nacionales, a pesar de las protestas de los Gobernadores, que llegaron hasta provocar el envío de la fuerza pública para hacer retirar de los talleres de Tolosa los inspectores provinciales.

Otro tanto puede decirse del comercio internacional, que tampoco se hacía por esos ferrocarriles rudimentarios, portadores de lanas, cueros y otros productos animales que venían a las «barracas» a fin de ser preparados para la exportación.

No llegaban a los puertos que no exisitían, ni conducían para ellos cereales, que apenas alcanzaban para el consumo local.



Una de las baterías del Puerto Militar vista desde el mar.

No ejerció así un poder concurrente, sino una facultad propia, que no admite comentarios artificiosos y complicados, clara y simplemente expresada como está en el artículo recordado; lo que usó fué un poder concordante, no concurrente, en que se armonizan sus facultades con los demás instituídos por la Constitución «con el objeto de constituír la unión nacional, etc...», según se dice en el preámbulo.

Legislar sobre ferrocarriles es legislar sobre comercio. El comercio interprovincial e internacional son legislados por el Congreso, con exclusión de todo otro poder igual al del Congreso, cualesquiera sean las condiciones y el lugar en que funcionen. (Ezequiel Ramos Mexía: Jurisdicción sobre ferrocarriles).

Como no había razón alguna para dilatar por más tiempo la aplicación estricta de la ley mencionada y como por el contrario era urgente definir la situación de las Empresas ferroviarias, de sus pasajeros y cargadores sometiéndolos estrictamente a las prescripciones de la ley vigente y haciendo cesar la incertidumbre que siempre pesaba sobre su posición y relaciones relativas, el presidente Saenz Peña, declaró por decreto del 10 de Setiembre de 1894, que los ferrocarriles del Oeste, del Sud y de la Ensenada estarían sujetos a la legislación y jurisdicción de las autoridades nacionales.

No quedando satisfecho el Gobierno de Buenos Aires, acudió a la Suprema Corte Federal con una demanda al Ferrocarril del Sud por el cobro de la suma de 19.000 pesos moneda nacional, procedentes de multas impuestas por las autoridades locales al mencionado ferrocarril, imputándole violación a la ley General de Ferrocarriles Provinciales en su artículo 37, al poner en servicio locomotoras y coches sin haber sido previamente inspeccionadas por el Departamento de Ingenieros de la Provincia.

La sentencia de la Suprema Corte fué basada en las siguientes consideraciones:

1°. Que según consta y lo reconocen ambas partes el ferrocarril demandado liga esta Capital con la Provincia demandante, pudiendo agregarse que aquél se extiende a Territorios Nacionales, de acuerdo con la ley 3344 que autorizó su prolongación hasta el Neuquén lo que se puede invocar por la naturaleza de la referencia.

2°. Que en esas condiciones no cabe duda que el F. C. del Sud es y debe considerarse Nacional con sujeción al inciso 3, artículo 3°. de la Ley N°. 2873 de 24 de Noviembre de 1891, que contiene las reglas generales relativas a los ferrocarriles.

3°. Que el Congreso dictando esa Ley ha ejercido la facultad que le confiere el artículo 67, inciso 12 de la Constitución Nacional, puesto que según ese inciso está aquél investido del poder de reglar el comercio terrestre con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí, de que se deriva el derecho de aportar iguales medidas cuando se trata de la Capital y Territorios Federales y de aquéllas y éstos con una Provincia.

4°. Que la Ley General de Ferrocarriles Nacionales de que se ha hecho mención ha encomendado a autoridades del mismo orden la inspección gubernativa de los ferrocarriles de su dependencia. (Artículos 7, 8, 69 y siguientes).

5°. Que tanto por esa razón, como en virtud del principio que enseña que los diferentes Departamentos del Gobierno son coextensivos en sus atribuciones, no puede sino reconocerse que las autoridades de la Provincia de Buenos Aires han carecido de facultad para imponer multas al F. C. del Sud por violación a una Ley Provincial que ha dejado de tener fuerza de tal en lo referente a Ferrocarriles Nacionales después de la Ley del Congreso ya recordada, careciendo igualmente para penar las infracciones a esta última Ley si en ellas hubiese incurrido la Empresa.

6°. Que el ejercicio de las jurisdicciones locales para la aplicación de los Códigos comunes en los términos del inciso 11, artículo 67 de la Constitución no puede en manera alguna hacerse extensivo a los casos regidos por leyes especiales del Congreso, como

Digitized by Google

está expresamente prevenido por el artículo 100 de la Constitución Nacional y artículos 2, inciso 1 y 12 de la Ley de Jurisdicción y Competencia de los Tribunales Federales.

7°. Que la Constitución Nacional y las Leyes de la Nación que en su consecuencia se dicten por el Congreso, son la Ley Suprema del país estando obligadas las autoridades de Provincia a conformarse a éllas no obstante cualquiera disposición en contrario que contengan las leyes y constituciones provinciales (artículo 31 de la Constitución) siendo evidente en el caso que la Provincia de Buenos Aires se encuentra en el pie de la más perfecta igualdad con las demás provincias de la República.

Por estos fundamentos no se hace lugar a la demanda de fs. 45 de la que se absuelve, en consecuencia, a la Empresa demandada; las costas se pagarán en el orden causado.

Notifíquese original y repuesto los sellos, archívese».

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXVII

●

DATOS CONCERNIENTES A LA EMPRESA DEL FERROCARRIL DEL SUD RESÚMENES DE EXPLOTACIÓN

●

SUMARIO:

Líneas y ramales existentes al finalizar el año 1899. — Ramales nuevos: fecha de incorporación a los servicios públicos. — Tráfico de pasajeros hasta el año 1900. — Aumento del material rodante: trenes para servicio de pasajeros. — Tren rodante para uso exclusivo de la Empresa. — Sinopsis de la explotación del F. C. S. durante los años 1890-1894. — Detalles del transporte de cargas en toneladas. — Número de animales transportados. — Algunas explicaciones acerca de la cuestión de límites antre la República Argentina y Chile. — Laudo británico del 20 de Noviembre de 1902. — Los dos paises aceptan el fallo. — Arreglo definitivo de esta vieja cuestión.

● ●

EL largo total de las líneas del ferrocarril del Sud al finalizar el año 1895, alcanzó a 2.242,2 kilómetros.

En los cuatro años siguientes, la Empresa anexó a sus líneas otros 1.242,2 kilómetros, llegando a poseer un total de 3.500 kilómetros al finalizar el año 1899. Los ramales y líneas incorporadas a la red del ferrocarril del Sud en estos últimos cuatro años, en su mayor parte fueron construídos por la Empresa, algunos ramales fueron comprados, otros arrendados y otra mínima parte de las líneas fué entregada a la Empresa para ser administrada por ella.

En forma sucinta se ha indicado en el cuadro adjunto el largo de cada ramal, como también la fecha de su incorporación a la Empresa:

LOCALIDAD	Fecha de la incorporación		RAMAL O LINEA				Extensión total de la red del F. C. S.
			Administrado por el F. C. S.	Arrendado por el F. C. S.	Comprado por el F. C. S.	Construido por el F. C. S.	
			Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros
Líneas existentes	31/12	1895	....	....	....	....	2256.8
Lobos-25 de Mayo	1/11	1896	107.0	....	....	....	2363.8
El Puerto-Río Colorado	1/10	1897	171.0	....	....	....	2534.8
Saladillo-Alvear	1/10	»	48.5	....	....	....	2583.3
Lobos-Navarro	1/1	1898	23.5	....	....	....	2606.8
25 de Mayo-Bolívar	1/7	»	125.6	....	....	....	2732.4
Río Colorado-Choele Choel	1/7	»	178.5	....	....	....	2910.9
Empalme con el F. C. B. Blanca y N. O. en el Puerto	1/7	»	1.2	....	....	....	2912.1
Líneas del Puerto de La Plata	1/7	»	....	....	....	17.7	2929.8
Buenos Aires-Ensenada	1/7	»	....	116.4	....	....	3046.2
Ringuelet-Ferrari	1/7	»	....	....	....	....	
Pereyra-La Plata	1/7	»	....	....	86.5	....	3132.7
Elizalde-Atalaya	1/7	»	....	....	....	....	3139.2
Extensión del ramal a S. Bayas	23/7	»	6.5	....	....	....	3157.7
Grünbein:Puerto Militar	26/9	»	18.5	....	....	....	3214.0
Choele Choel-Chelforó	1/1	1899	56.3	....	....	....	3499.0
Bolívar-Guaminí-Saavedra	1/5	»	285.0	....	....	....	
Total			1021.6	116.4	86.5	17.7	

1242.2 Kilómetros.

Digitized by Google

Estación Barracas al Sud, en el año 1898.

La atención de los hombres dirigentes de la empresa estaba absorbida por completo en el desenvolvimiento de la zona servida por el F. C. del Sud y en introducir diversas facilidades para el tráfico en las líneas existentes.

Los directores efectuaban continuamente desembolsos de consideración con el objeto indicado en Bahía Blanca y Buenos Aires e invertian sumas respetables en la adquisición de material rodante, en el mejoramiento de vía permanente y en edificios para estaciones y talleres.

La característica tanto del F. C. del Sud como de los demás ferrocarriles argentinos era su subordinación a la agricultura y ganadería, pues de estos dos factores de la riqueza nacional dependían sus ingresos en la mayor parte.

No obstante la crisis que de vez en cuando agobiaba a la Provincia, sus dos principales industrias rurales resistían los obstáculos que se pusieron en su camino y no mostraban indicios de decaimiento.

El área cultivada en la Provincia de Buenos Aires que en el año 1881 era 354.198 hectáreas llegó a 1.186.153 hectáreas en el año 1888, luego bajó a 1.077.933 hectáreas en 1890 para después subir a 1.395.129 hectáreas en 1895.

Consultando las cifras que suministra la estadística de aquellos años se nota una deficiencia enorme. Esta rama de la administración no estaba bien organizada, careciendo de un plan de trabajos que le permitiera asegurarse la veracidad de los datos: tanto el Gobierno de la Nación como los de provincia, tenían olvidada tan importante repartición, de modo que las cifras que se obtuvieron eran aisladas, sin control, compiladas por agentes oficiales de provincia imbuidos en la manía de abultar los datos para presentar favorecida por pasmosos progresos las localidades respectivas.

Estación Barracas al Norte, en el año 1898.

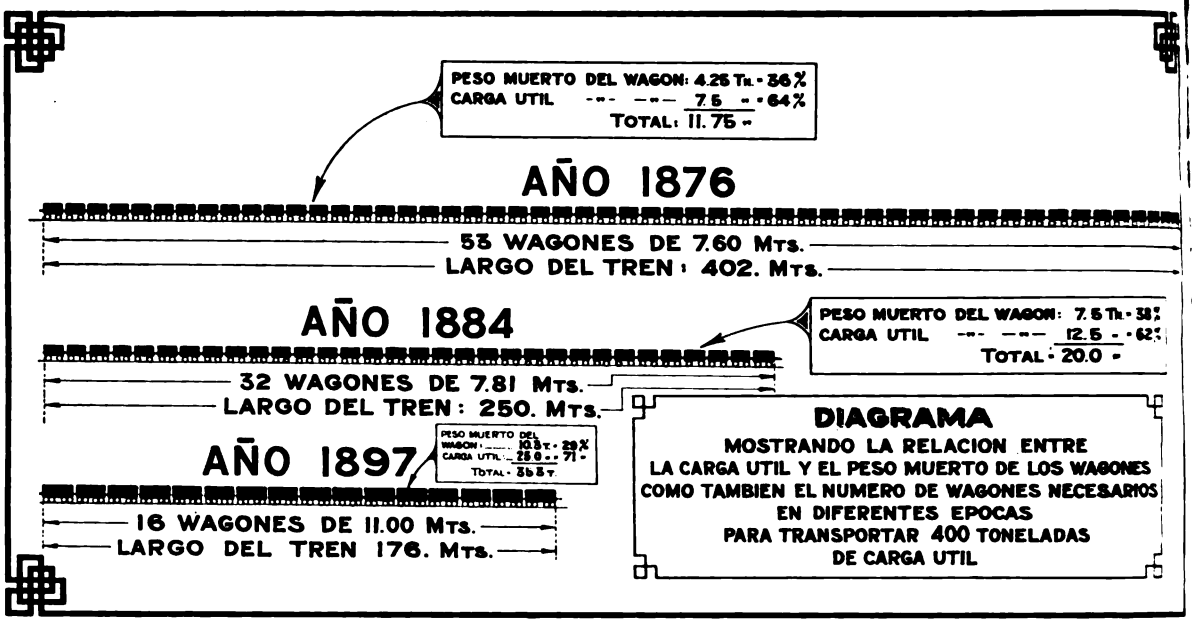
El tráfico de pasajeros que durante los años 1892-1895 era más o menos estacionario, empezaba a aumentar desde este último año según puede verse en el cuadro siguiente:

Año	Núm. de pasajeros	Aumento	Disminución
1892–93	2.537.960		
1893–94	2.567.038	29.078	
1894–95	2.542.953		24.085
1895–96	2.787.416	244.463	
1896–97	3.088.490	301.074	
1897–98	3.281.174	192.684	
1898–99	5.017.551	1.736.377	
1899–1900	5.519.844	502.293	

Las cifras totales del año 1899-1900 registran un aumento de 2.966.891 pasajes o sea un 110 % sobre el año 1894-1895 mientras que las entradas acusan un aumento de 135 %.

PUENTE RIACHUELO
Lanchas esperando la bajada del agua para poder pasar debajo del puente. Año 1898.

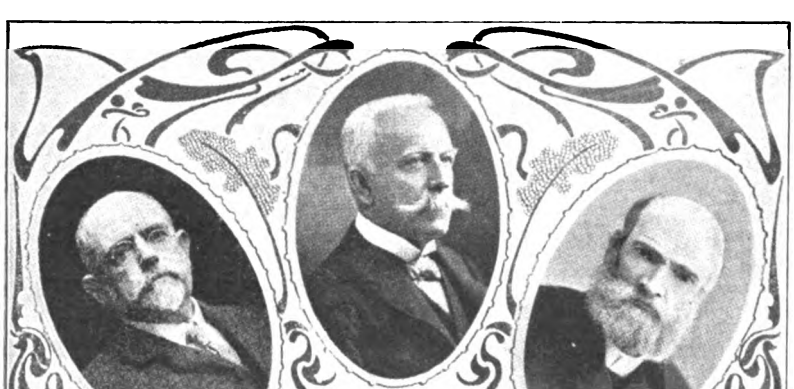
Digitized by Google



Para poder hacer frente al constante aumento en el tráfico de pasajeros y carga, los directores autorizaron en 1894 una fuerte suma, destinada a la construcción de coches y vagones y a la transform[illegible] y modernización del tren rodante existente, q[illegible] no correspondía más a las exigencias del t[illegible]

CLASIFICACION DEL TRAFICO DE PASAJEROS:

	1894-95				1899-1900			
	N°. de pasajes	%	Entradas $ oro	%	N°. de pasajes	%	Entradas $ oro	[illegible]
Boletos ordinarios								
1ra. Clase.....	930.874	36	772.178	60	1.973.035	35.7	1.758.072	[illegible]
2da. Clase	1.022.142	40	457.304	35.5	2.343.494	42.5	1.096.819	[illegible]
Abonos								
1ra. Clase.....	474.238	19	40.411	3.1	964.185	17.5	138.272	[illegible]
2da. Clase	115.699	5	16.677	1.4	239.130	4.3	36.570	[illegible]
Total	2.542.953		1.286.570		5.519.844		3.029.744	



Dr. F. P. MORENO
Perito Argentino

Sir THOMAS HOLDICH
Representante
del Arbitro para el estudio
geográfico en la Cordillera

Sr. DIEGO BARROS ARANA
Primer Perito Chileno

Los antiguos coches dormit[illegible] de tres ejes, fueron convertidos [illegible] coches salones sobre bogies; [illegible] coches de segunda clase fue[illegible] construídos en los talleres de S[illegible] mientras que se hizo un pe[illegible] a Europa de 20 coches dorm[illegible] rios; 143 de los antiguos coch[illegible] de 2 y 3 ejes, con asientos pa[illegible] 4600 personas, fueron convert[illegible] en 92 coches modernos sobre b[illegible] gies con una capacidad de 4[illegible] pasajeros.

800 de los 1000 vagones abi[illegible] tos existentes, fueron transform[illegible] dos en vagones cubiertos, y [illegible] los 200 vagones restantes se hic[illegible] ron 100 vagones bogies para h[illegible] cienda. Se construyeron adem[illegible] 360 vagones plataformas.

Al finalizar el año 1897 la E[illegible]

Digitized by Google

presa tenía en circulación el siguiente tren rodante:

Tren rodante para el servicio público

Locomotoras					233
Coches	Dormitorios		61		295
	Salones	1ª clase	118	216	
		2ª. clase	94		
		mixtos	4		
	Restaurants			18	
Furgones para trenes de pasajeros					110
Vagones	Cubiertos			3682	8506
	Cajones y Plataformas			4010	
	Para hacienda			755	
	Para caballos			15	
	Frigoríficos			44	
Furgones para trenes de carga					99

Tren rodante para el servicio exclusivo de la Empresa

Coches oficiales	17
Coche cocina	1
Depósitos de gas	10
Vagones talleres	11
Pescantes	10
Vagones para el tren de auxilio	10
» » cuadrillas vía permanente	66
» » basura	2
Otros vagones especiales	5

RESUMEN DE LA EXPLOTACION DEL F. C. DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1891-94

	1890-91	1891-92	1892-93	1893-94
Longitud de la línea	1897 kilóm.	2236 kilóm.	2252 kilóm.	2253 kilóm.
Número de pasajeros	1.931.370	2.174.700	2.537.960	2.567.038
Número de trenes de pasajeros	16.874	20.919	22.566	21.717
Toneladas de carga	809.520	667.625	806.228	744.557
Entradas brutas (pesos oro)	5.536.150	4.785.100	5.275.000	5.227.000
Gastos de explotación (pesos oro)	2.591.000	1.982.000	2.310.900	2.048.150
Gastos de explotación porcentaje	47.17%	41.44%	40.85%	39.18%
Ganancia líquida (pesos oro)	2.945.050	2.803.100	2.964.100	3.178.850
Capital (libras esterlinas)	15.532.930	15.532.930	15.532.930	15.532.930
Dividendo	5 %	5 %	5 %	5 %

DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGAS EN TONELADAS

Lana	84.597	84.654	81.628	89.155
Trigo	66.200	83.263	200.368	131.929
Maíz	14.880	49.845	56.193	49.673
Avena	—	866	1.918	2.612
Piedra	134.036	62.250	89.754	90.783
Mercaderías generales	326.090	200.324	246.498	222.585

NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS

Vacunos	68.099	81.108	113.405	170.707
Lanares	1.804.668	1.353.182	1.432.338	1.904.896
Porcinos	8.860	19.806	20.724	25.966
Yeguarizos	7.359	9.263	10.114	9.514
Total	1.888.986	1.463.359	1.576.581	2.111.083

Digitized by Google

Nuevas incidencias en la cuestión de límites con Chile.

Durante los últimos años del Gobierno de Uriburu, la cuestión de límites con Chile toma carácter grave. En 1897, la tensión de nuestras relaciones con la vecina República continuaba en forma alarmante; la inminencia de un conflito grave conducía a los dos Gobiernos a completar y a organizar sus elementos de defensa para afrontar cualquier emergencia.

La sobreexcitación de la opinión cada vez más creciente, auguraba una situación peligrosísima y llevaba al espíritu la convicción de que la solución del litigio estaba fatalmente destinada a alcanzarse por la razón de las armas.

La entrevista del Estrecho de Magallanes, en la que los Presidentes de la Argentina y Chile. Teniente General Julio A. Roca y Doctor Federico Errázuriz, dieron el primer paso hacia el arreglo directo, e iniciaron en Sud América una nueva política Internacional. (Año 1898).

Los aprontes militares exigen grandes gastos inmediatos. Se adquieren barcos y elementos. El presupuesto de 1896 y el de 1897 dejan, 52 millones el uno y 40 millones el otro de déficit.

Aumentan la deuda externa y la interna. En 1897 se hace un empréstito interno con títulos de 100 de 6 % de interés, pues la guerra era inminente y se obtuvieron 38.405.000 pesos.

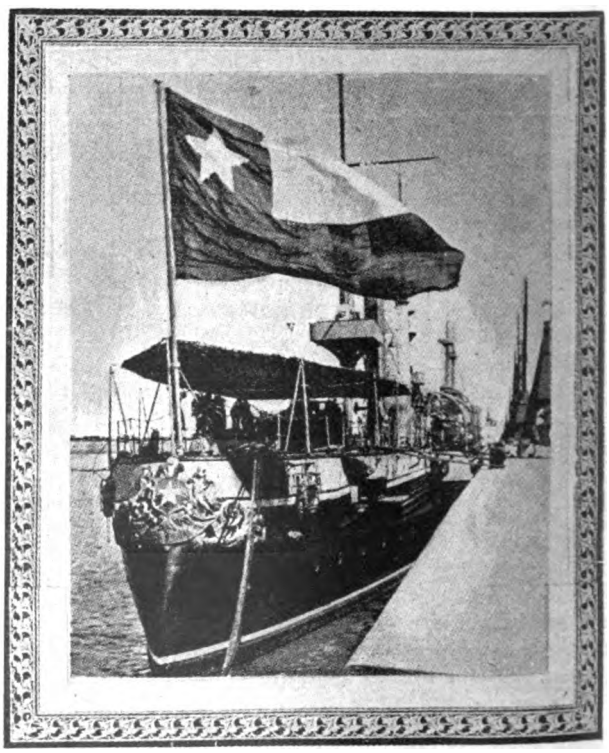
Dr. FEDERICO ERRAZURIZ
Presidente de Chile en 1898.

Una imprudencia cualquiera podía precipitar el estallido; pero la serenidad y la reflexión, que nunca abandonan a los hombres que manejan los negocios públicos, llegaron a conjurar el peligro que flotaba en el ambiente caldeado por la discusión de la prensa intransigente.

El enorme peso de las responsabilidades inclinó la balanza del lado de las soluciones pacíficas haciendo que los Gobiernos se entendieran nuevamente y excogitaran un recurso cuya eficacia llevaría la calma a los espíritus.

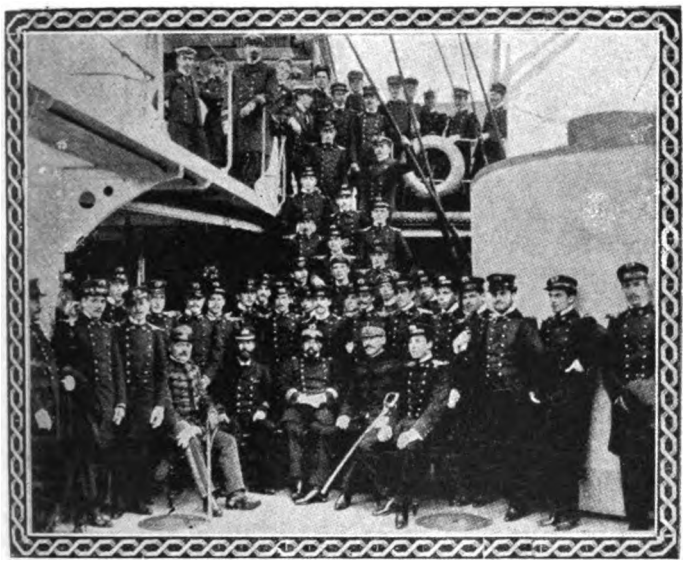
Convínose en que los peritos presentaran sus líneas definitivas, de toda la frontera, en Agosto de 1898, debiendo los dos Gobiernos proveer lo necesario para que los estudios que faltaban realizar tuvieran éxito y pusieran a aquellos en condiciones de proyectar sus líneas generales después de la temporada de verano de 1897-98.

Anteriormente, por el protocolo del 17 de Abril de 1896, habíase dispuesto que los puntos en que no llegasen a acuerdo los peritos de ambas partes, serían sometidos al arbitraje de Su Majestad Británica.



El Crucero Chileno "Zenteno" en Buenos Aires. Abril 1899.

Digitized by Google



A consecuencia de la entrevista de Magallanes, verificada el 15 de Febrero de 1899, la "Sarmiento" al mando del Capitán de Navio Betbeder, toca en Valparaiso (Marzo 1899) y recibe del Gobierno y Pueblo de Chile grandes agasajos Grupo tomado a bordo del "O'Higgins".

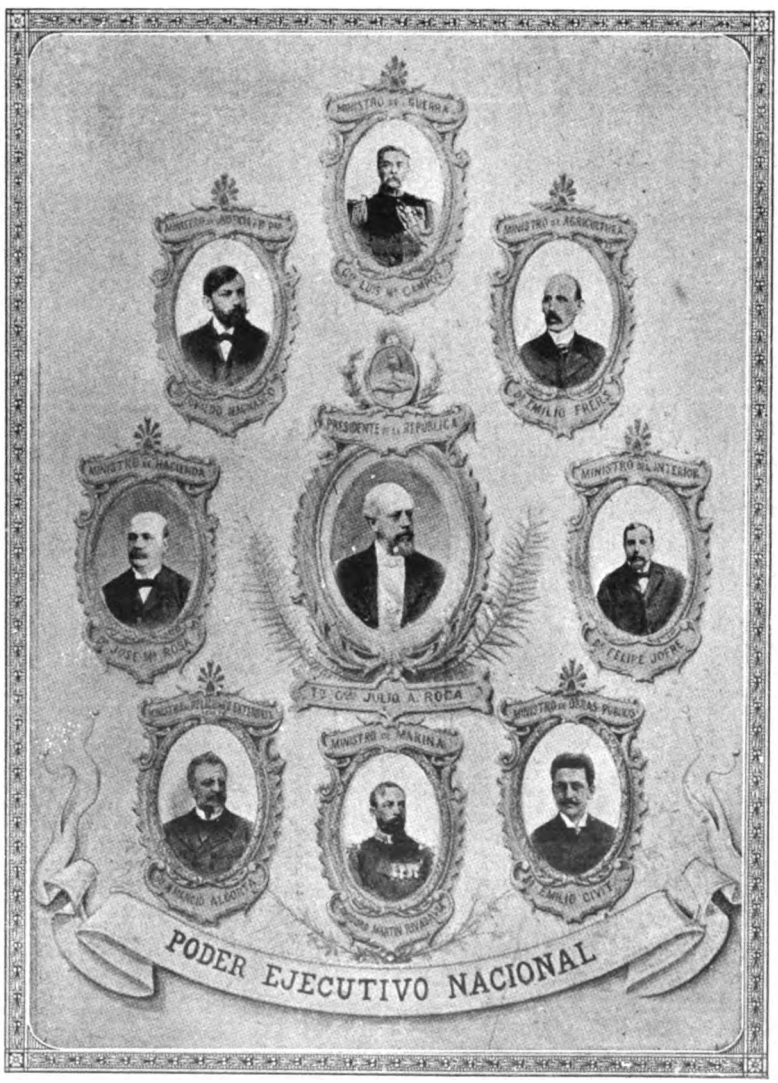
Estos casos fueron: 1°. la región del Paso de San Francisco; 2°. la cuenca del Lago Lacar; 3°. la zona comprendida desde el lago Nahuel-Huapí y el lago Viedma; y 4°. la contigua al Cerro de la Ultima Esperanza.

En Octubre de 1898, asciende por segunda vez a la presidencia de la República, el Teniente General Julio A. Roca, que se distingue por su política de amigable acercamiento y solidaridad continental, iniciada con la histórica entrevista del Estrecho, que fué a la vez, un primer paso, un punto de partida, una base angular, un puñado de semillas de civilización, de paz y de porvenir.

Después de la entrevista presidencial de Magallanes vino la visita de la «Sarmiento» a los puertos de Chile y luego la del «Zenteno» a Buenos Aires conduciendo los notables chilenos a la conferencia que delimitó la Puna, despejando el horizonte por el Norte, — y siempre, a través de vicisitudes graves, acrecidas por el sufrimiento y generosas impaciencias de los pueblos y por la muerte del benemérito presidente chileno Errázuriz, que con el abrazo del Estrecho había levantado virilmente en su patria la bandera blanca de la nueva política, se distingue el gran pensamiento de civilización y concordia avanzar, prevalecer, echar raíces, florecer en un caliginoso ambiente de borrasca, y, por fin, dar sus frutos en los pactos de Mayo de 1903 que terminaron la vieja diferencia entre las dos naciones soberanas de Los Andes.

El laudo británico del 20 de Noviembre de 1902 reconoció a la Argentina sus derechos en la zona sud, pero otorgó 54.000 kilómetros cuadrados en la Puna a Chile, que en definitiva salió ganando. Empero, la Argentina, en honor a la paz, aceptó el fallo y las buenas relaciones tornaron entre los dos países.

• • •



Digitized by Google

CAPITULO XXVIII

●

NUEVAS INICIATIVAS DEL F. C. S.

●

SUMARIO:

Datos interesantes acerca del desenvolvimiento de la Empresa del Ferrocarril del Sud. — Estación Sola. — Su ampliación. — Necesidad de instalar nuevos y modernos talleres. — Planos aprobados en 1889. — Estación Talleres. — Construcción de viviendas para empleados y obreros. — Una plaga nacional.: la langosta en 1897. — Pérdidas que ocasiona al F. C. del Sud. — La sequía. — Una huelga que obliga a clausurar los talleres. — Fallecimiento del señor Barker. secretario-gerente del F. C. S. — Muerte trágica del señor Juan B. Wanklyn, miembro de la Comisión Local. — Inauguración del «Barker Memorial Hall». — En 1899 el Directorio formula un proyecto para la creación de un fondo de jubilaciones. — Capital realizado de la Empresa en el año 1899: £ 21.012.230. — Cotización de las acciones en Londres.

● ●

COMO ya se ha comentando en otra parte de esta Historia, el ferrocarril del Sud inició en 1882 el traslado de los diversos talleres que poseía en Barracas al Sud, a la estación Sola.

En 1875 habíanse comenzado en esta estación, la construcción de algunos talleres y almacenes y en 1882 se aprobaron las ampliaciones propuestas que sirvieron durante más de 15 años, pero ya se hacía absolutamente indispensable la construcción de nuevos y más modernos talleres.

Era imposible efectuar en Sola los ensanches para poder atender debidamente al aumento continuo en el número de locomotoras, coches y vagones, provocado por las nuevas extensiones, ni se disponía de terreno suficiente para ubicar los grandes depósitos de materiales y almacenes.

Hacía ya tiempo que el Gerente de la Empresa, señor F. W. Barrow, venía estudiando la idea de instalar nuevos y modernos talleres en un punto más propio, pues las operaciones del Ferrocarril del Sud tomaban cada día mayor incremento.

En las frecuentes visitas que efectuó a los talleres de Sola pudo notar que sus operaciones se realizaban en un estrecho círculo y en instalaciones completamente inadecuadas, que hasta cierto punto imposibilitaban la libre tarea de los mil y tantos operarios que allí trabajaban. Desde entonces se dedicó con toda su energía a procurar el medio de una traslación conveniente.

Tomó como punto de mira el kilómetro 11 de la línea principal entre Lanús y Banfield, cuyos terrenos ofrecían notables ventajas para instalaciones de esa magnitud.

Efectuado el estudio por la oficina técnica de la Compañía, se entró en negociaciones con los propietarios de aquellos terrenos, Sres. Eliseo Ramírez y herederos de Bernardino Ramírez de Lafuente, y en el año 1897 fueron adquiridos por la Empresa 1.286.812 metros cuadrados de terreno, ubicados a ambos lados de las vías principales.

En seguida se formuló un proyecto de vastas y modernas instalaciones, tomando en cuenta la marcha ascendente de la Empresa que cada día iba extendiendo sus líneas y aumentando su tren rodante.

En Setiembre del año 1898 se envió a Londres el primer anteproyecto para los talleres generales, almacenes, depósitos, oficinas y demás instalaciones a construirse en los terrenos recién adquiridos.

Con fecha 19 de Agosto de 1899 fueron presentados para su aprobación los planos y memoria descriptiva de las obras que la Empresa pensaba construir en sustitución de las que entonces existían en Sola.

En el proyecto general se hallaba incluída la construcción de dos vías principales adicionales al lado Oeste de las existentes desde el Kilómetro 9.250 hasta el Kilómetro 12.004, destinadas exclusivamente para trenes de pasajeros dejando las existentes para el recorrido de trenes de carga.

Digitized by Google

Para el servicio exclusivo del personal de los Talleres, se proyectaba una pequeña plataforma de 90 metros de largo por 10 metros de ancho, con un abrigo de 40 metros de largo. Esta plataforma se comunicaba con la entrada de los Talleres por medio de un puente sobre las vías.

Además de las tres casas para vivienda de los Jefes superiores, se proponía construír, del lado Nor-Este y lindando con un camino particular, varias casas para los obreros, formando también un club y una plaza de recreo para el descanso y entretenimiento de los empleados.

Los planos fueron aprobados por decreto del 14 de Setiembre de 1899.

El 26 de Octubre de 1901, fué librado al servicio público la cuadruple vía construída entre las estaciones Lanús y Banfield.

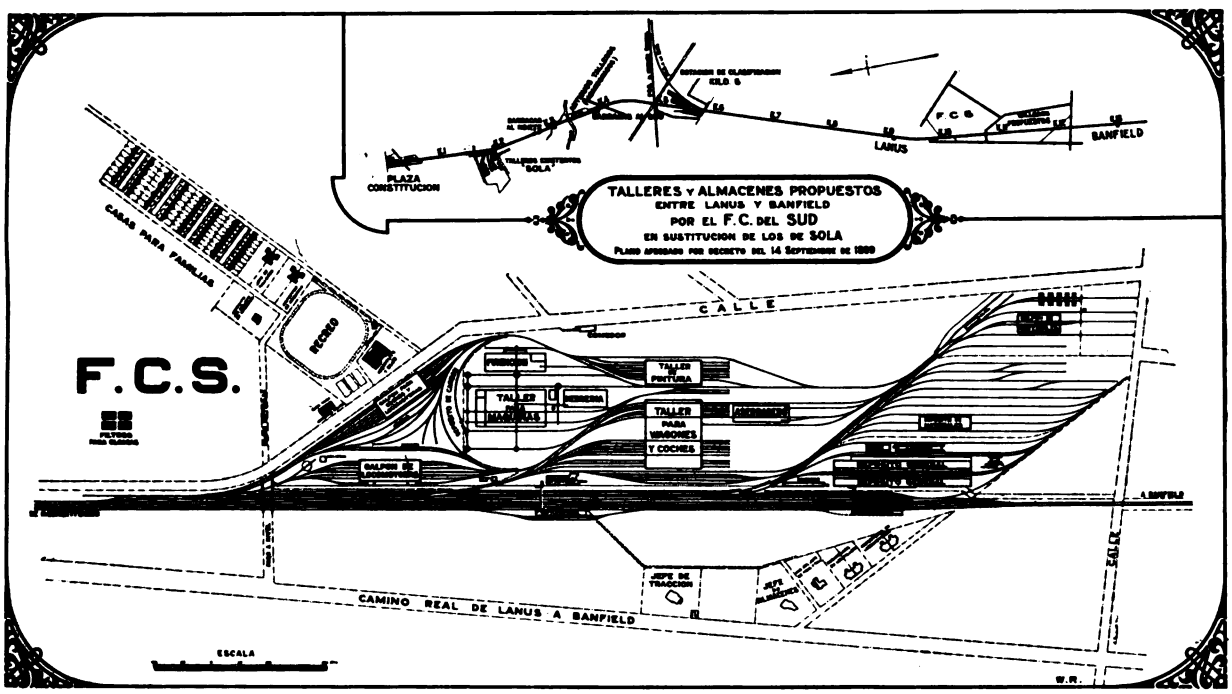
10 casas de primera clase.
10 casas de segunda clase.
32 casas de tercera clase.

Las casas, divididas en tres categorías, se destinaban a ser alquiladas a los maquinistas, fogoneros, limpiadores y demás personal del departamento de tracción.

El alquiler mensual se fijó en 30 pesos m/n., para las de primera categoría; 20 pesos para las de segunda categoría y 16 pesos para las casas con dos piezas y cocina.

La autorización para construír las casas arriba mencionadas fué concedida por resolución del 10 de Agosto de 1900.

El solo hecho de haber el F. C. del Sud, en el corto plazo de cuatro años (1896-1899), incorporado 1243 kilómetros de nuevas vías a su vasta red,



El 15 de Octubre de 1902 la Empresa presentó un juego de planos parciales, dando amplios detalles de todos los edificios a construirse para los nuevos talleres, almacenes, etc.

Aparte del proyecto presentado por la Empresa para la construcción de los nuevos talleres de Banfield, la Compañía presentó por separado el 2 de Julio de 1900 un escrito solicitando permiso para construír las siguientes casas y viviendas para empleados y obreros:

Casas para los Jefes de Tracción y Talleres y Almacenes.

Una casa para el auxiliar del Jefe de Tracción y Talleres.

Dos casas para los encargados de los Talleres.

Dos casas para los Inspectores de Locomotoras.

Una colonia para obreros compuesta de:

indica que la empresa estaba ya bien constituída y fuertemente organizada, estudiando proyectos y cumpliendo obras de verdadera magnitud, no sólo en bien de sus propios intereses, sino también en pro de los del público, que entraba como principal factor en sus vastas operaciones.

Sin embargo, la Empresa debía luchar contra dificultades de todas clases: revoluciones, crisis comerciales, huelgas, depresiones monetarias, inundaciones, sequías prolongadas, invasiones de langostas, pérdida de cosechas, incendios de campos, etc., etc., pero a pesar de todo éso, el Ferrocarril del Sud progresaba, tan rápida como indiscutiblemente.

El progreso, en su marcha gigantesca, no se preocupa de las piedras del camino; pasa sobre ellas, y lo absorbe y lo conmueve todo.

Digitized by Google

La buena organización del Departamento de Tráfico del F. C. del Sud, se evidenció en el año 1896, cuando el Gobierno de la Nación ordenó el traslado de 25.000 conscriptos desde Buenos Aires a la estación Pigüé, donde se había establecido el campamento.

Estos 25.000 soldados fueron transportados a una distancia de 536 kilómetros en menos de 24 horas empleando 11 trenes especiales y sin interrumpir en lo más mínimo el servicio ordinario de los trenes de pasajeros.

El Gobierno envió luego a la Comisión Local una nota felicitando calurosamente a la Empresa por su excelente y eficaz organización.

La langosta había empezado ya, desde el año 1890, a desvastar las cosechas llevándose de 20 a 500 millones por año; pero en el año 1897 la invasión tuvo un carácter mucho más serio y el Ferrocarril del Sud sufrió por esta causa pérdidas considerables.

La pérdida en el transporte de cereales en la zona del Ferrocarril del Sud, ocasionada por la langosta, fué calculada en 20.000 toneladas de trigo y 61.000 toneladas de maíz, representando una disminución de casi 100.000 pesos oro en los fletes.

Las langostas establecieron sus cuarteles en los alrededores de la ciudad y cayeron sobre las parras dejándolas sin hojas en brevísimo tiempo.

Era la vanguardia de un ejército difícil de vencer; donde llega se concluye el verdor y empieza la aridez.

Iban en filas, en grupos formidables y densos; detenían como una muralla el paso de los convoyes, y hacían que principiara la noche en mitad del día.

El Congreso votó 400.000 pesos para averiguar el origen de la langosta y se nombró una comisión para recorrer la República en busca del foco.

En la destrucción del insecto se empleaba el sistema de zanjas y el arrastre de rollos pesados sobre los terrenos invadidos por la saltona.

Por causa de la gran sequía que reinaba en este mismo año, ocurrieron numerosos incendios de campos y no faltaban personas que culpaban a la empresa, declarando que estas quemazones eran ocasionadas por las chispas de las locomotoras.

No era así, por cierto, ya que las máquinas del Ferrocarril del Sud estaban todas dotadas de chisperos que imposibilitaban la transmisión del fuego y por debajo llevaban un depósito de agua, para recoger las cenizas desprendidas del horno.

Casi en la mayor parte de los incendios los culpables resultaban los mismos agricultores, que por aprovechar terreno extendían los sembrados hasta el mismo borde de la vía, donde era fácil arrojar un cigarro o un fósforo encendido, que luego inflamaba la paja sazonada.

El 28 de Noviembre de 1896 los obreros de los talleres para construcción de coches y vagones en Sola se declararon en huelga. Ellos no estaban descontentos con los salarios: se trataba simplemente de agitadores socialistas, que pensaban sacar provecho del movimiento huelguista.

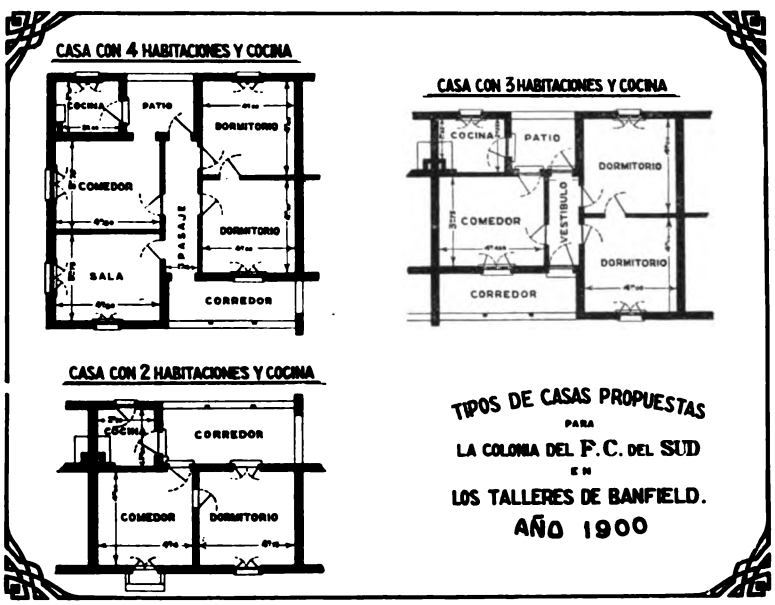
Se hicieron esfuerzos para conseguir la adhesión a la huelga del personal de otras reparticiones del Ferrocarril del Sud, pero sin éxito.

La empresa resolvió encarar el asunto con mucha firmeza: los talleres fueron clausurados y se propuso contratar personal nuevo en Italia.

En vista de estas medidas severas los obreros decidieron volver al trabajo en las mismas condiciones de antes de la huelga y los talleres se abrieron nuevamente el día 28 de Noviembre del mismo año, después de tres meses y medio de paro completo.

En el año 1892 el Directorio del F. C. del Sud en Londres se hallaba constituído por los siguientes miembros:

Frank Parish: Presidente:
John Fair: Vicepresidente.
Edward Ashworth.
George W. Drabble.
Sir Joseph Pulley.
R. J. Nield.
C. O. Barker: Secretario-Gerente.



Digitized by Google

En Enero de 1893 los señores Parish y Barker emprendieron viaje a la República, para arreglar con el Gobierno de la Provincia varios asuntos muy importantes, relacionados con las futuras extensiones contempladas por las empresas del Sud y Oeste desde tiempo atrás.

Poco tiempo después de haber llegado a Buenos Aires, se enfermó seriamente el señor Barker y falleció el 20 de Marzo.

Era el señor Barker un perfecto caballero, que encarnaba el espíritu activo, laborioso y emprendedor de su raza.

En 1867 ingresó como secretario de la Compañía y muy pronto hizo sentir su influencia en ella, dilatando la esfera de su acción civilizadora, pues contribuyó poderosamente en unión de los señores directores, a que la vía férrea avanzara miles de kilómetros en nuestros ricos campos del sud.

COLOCACION DE LA PIEDRA FUNDAMENTAL DE LOS TALLERES DE BANFIELD EL 5 DE JULIO DE 1899

Durante los 25 años que el señor Barker estuvo actuando eficazmente en la Compañía, fué extendido el camino de hierro hasta Bahía Blanca, y sus ramales a Mar del Plata, Necochea y Saladillo con un total de 2224 kilómetros y un producto bruto de 1.200.000 libras esterlinas al año.

La enunciación de estos hechos es la mejor prueba de los servicios que prestó a la República Argentina el señor Barker, cuyo fallecimiento causó una dolorosa impresión entre todas las personas que tuvieron oportunidad de conocerlo y apreciar sus excelentes aptitudes de hombre de trabajo y su exquisita cultura, condiciones que lo hicieron acreedor a las simpatías y al afecto de los círculos de su actuación.

El señor Barker perteneció a la falange británica que tuvo fe completa en el suelo argentino y con ella animaba al capital inglés a colocar rieles en su territorio.

Si el F. C. del Sud perdió un obrero pujante, que encarnaba una gloriosa tradición de la Compañía, la República vió desaparecer un elemento eficiente y dignísimo de sus progresos.

El entierro del señor Barker resultó una verdadera manifestación del aprecio y alta estima a que se hacen acreedores los hombres que como él, dejan positivos progresos en su paso por la tierra.

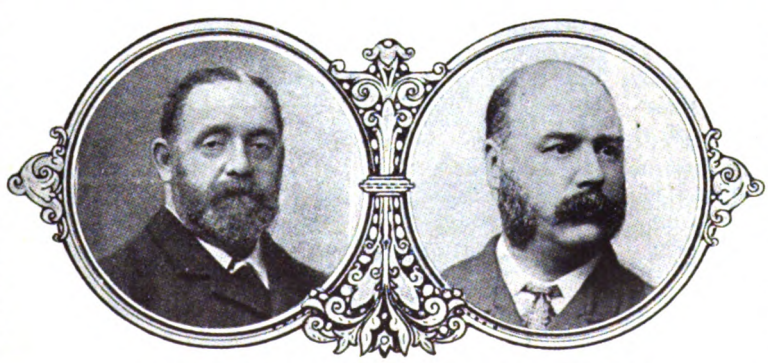
El 21 de Marzo, a las 10 de la mañana, salió el cortejo de la quinta de «Pencliffe», casa del Gerente del F. C. del Sud (donde murió el señor Barker) pasando por la estación de Plaza Constitución.

El convoy fúnebre, formado por más de 60 carruajes, siguió camino a la Chacarita (enterratorio de los disidentes) donde el reverendo pastor Canon Pinchar leyó el servicio de los muertos, procediéndose enseguida a la inhumación del cadáver.

Siguiendo la costumbre inglesa no hubo discursos, pero todos los asistentes desfilaron ante la tumba recién abierta, arrojando cada uno sobre ella un puñado de tierra.

Para reemplazar al señor Barker y asistir al Sr. Parish en sus negociaciones con el Gobernador de la Provincia, el Directorio en Londres resolvió mandar al Sr. R. J. Nield, que se embarcó inmediatamente para Buenos Aires.

En la asamblea anual de los accionistas, celebrada el 19 de Octubre de 1893, el Presidente del Directorio pronunció un caluroso discurso elogiando al



R. I. NIELD
Director del F. C. del Sud.

C. O. BARKER
Secretario-Gerente del F. C. del Sud. Fallecido el 20 de Marzo de 1893 en Buenos Aires.

Digitized by Google

extinto señor Barker, y propuso la construcción de un edificio en reconocimiento de los meritorios servicios prestados durante su actuación en el seno del Directorio por más de un cuarto de siglo.

El edificio debía (según la opinión del Sr. Parish) construírse en Lomas, suburbio muy preferido por el señor Barker y destinarse a escuela con locales amplios para poder citar a la colectividad inglesa a su reuniones y fiestas. Propuso el nombre de «Barker Memorial Hall» y pidió autorización para contribuir a la construcción con la suma de 2000 libras esterlinas, obteniéndose el resto por medio de una suscripción popular. El proyecto fué aprobado.

«Pencliffe House» Residencia particular del Gerente de la Empresa en 1893. En la actualidad está ocupada por el Departamento de Vias y Obras del F. C. del Sud.

Suele decirse, y con razón, que no existe el hombre indispensable, pero si alguien hubo en la vida del F. C. del Sud que se aproximara a tan singular calidad, ése fué el señor Barker.

Al saberse que el Sr. Barker había dejado de existir, el Directorio en Londres no vaciló en ofrecer el puesto al Sr. H. C. Allen, que había (como se ha mencionado anteriormente) ingresado a la Compañía en el año 1883 en carácter de contador consultor.

Este nombramiento no pudo ser más acertado. Su acción como secretario fué notable y su gran competencia y habilidad no tardaron en ser debidamente reconocidas. De exquisito tacto el Sr. Allen, fué obteniendo ascensos hasta culminar en el máximo; Presidente del Directorio en Londres, del Gran Ferrocarril del Sud, de Buenos Aires.

En Abril de 1894 el Gerente de la Empresa, Sr. F. Barrow, emprendió viaje a los Estados Unidos, para estudiar todos los asuntos relacionados con el tráfico de cereales y hacienda.

Regresó a Buenos Aires el 20 de Julio del mismo año, para luego presentar un informe muy detallado de su viaje a Norte América, donde había recorrido más de 12.000 kilómetros de ferrocarril.

El 27 de Abril del mismo año, el secretario Sr. Allen, se embarcó para Buenos Aires, donde llegó el 2 de Junio.

Se quedó en Sud-América más de cuatro meses dedicándose con toda su energía, á cumplir la importante misión que el Directorio en Londres le había confiado.

Hizo un completo estudio e informe de los sitemas de ferrocarriles en la Argentina y Uruguay, trabajo que fué considerado excelente y resultó de gran valor para la futura expansión de las diferentes redes de ferrocarriles de propiedad inglesa.

El fallecimiento a principio de 1894, del Sr. W. H. Watson, miembro de la Comisión Local del F. C. del Sud, dió lugar a muy sentidas manifestaciones, pues era el extinto un perfecto caballero por sus antecedentes y su educación y un elemento muy útil al F. C. del Sud, al cual estaba aún en condiciones de servir eficazmente, por su especial preparación y por la larga experiencia adquirida en los diversos cargos importantes que desempeñó con honorabilidad, competencia y dedicación.

En la asamblea general celebrada el 15 de Octubre de 1896 el Sr. John Fair declaró que su quebrantada salud no le permitía continuar en el puesto de Vicepresidente de la Compañía, pero a pedido de los miembros del directorio consintió en continuar como director.

H. C. ALLEN

Secretario del Directorio del F. C. del Sud en Londres, que hizo su primer viaje a la República en Junio de 1894 para cumplir una importante misión que le fué confiada por el Directorio.

La trágica muerte del señor Juan B. Wanklyn, que acaeció en Buenos Aires el 6 de Marzo de 1897, como resultado de un atentado criminal, puso fin a la carrera de otro servidor del F. C. del Sud.

El caballero mencionado era miembro de la Comisión Local, puesto que ocupaba desde el año 1894.

Director de la Compañía de tranvía Anglo Argentino, lo era también de varias sociedades anónimas y de alta banca, donde era querido y respetado por sus excepcionales cualidades personales y su reconocida competencia.

Digitized by Google

El señor Wanklyn, fuerte capitalista y sobrino del conocido banquero de ese nombre, que por el año 1870 instaló uno de los primeros bancos de descuento, se preparaba a partir a Europa en compañía de su esposa y nueve niños para lo cual había tomado pasaje en el vapor «Danube» que iba a salir el 5 de Marzo.

El Sr. Wanklyn debía ultimar algunos negocios aún pendientes y con ese objeto se dirigió en las últimas horas del día 4 a su antiguo escritorio en la calle Maipú.

Ajeno completamente a la escena que más tarde iba a producirse, fué al escritorio en una pequeña americana, coche de dos asientos, que era dirigido por su cochero, Santiago Joaquín.

Apenas hubo descendido del rodado, al auriga guió el carruaje hacia la vereda opuesta, quedando situado delante de la casa-habitación del Señor Anchorena.

W. H. WATSON
Miembro de la Comisión Local 1890-1894

A las 7 el Sr. Wanklyn dejaba el escritorio y con el objeto de impedir que el cochero, que en ese momento se hallaba encendiendo los faroles del coche, apresurara la operación, cruzó la calzada y se dirigió hacia el carruaje.

Refieren testigos que en el momento que llegaba el Sr. Wanklyn junto al estribo izquierdo de la americana, una persona, sacando un revolver de la cintura, hizo casi sin interrupción, tres disparos sobre el Sr. Wanklyn, quien cayó, llevándose la mano al ojo izquierdo. El cochero fué alcanzado por uno de los proyectiles, que le hirió el cuello.

El asesino del Sr. Wanklyn, resultó ser un señor Gabriel Etchegaray, que por entonces acababa de formar una sociedad anónima para la explotación de un nuevo sistema de fabricación de alpargatas, cuyos talleres se hallaban establecidos en la Avenida Montes de Oca.

JUAN B. WANKLIN
Miembro de la Comisión Local. Asesinado el 5 de Marzo de 1897 en Buenos Aires.

Aquella industria que comenzaron a explotar el Sr. Etchegaray y su socio el Sr. Fraser con un pequeño capital, necesitaba del impulso que a tales empresas dan los fuertes capitales y por decisión de los socios se dió a la fábrica el carácter de sociedad anónima, cuyos estatutos fueron aprobados en forma.

Parece que las múltiples dificultades financieras experimentadas últimamente, habían provocado en el ánimo del Sr. Etchegaray un estado de excitación nerviosa, que lo llevó al crímen, sin que el Señor Wanklyn tuviera participación alguna en los asuntos de los dos socios.

El Sr. Wanklyn era un corazón generoso, un caballero de amplio criterio, que consagró su existencia a toda causa noble. Era un hombre emprendedor y decidido amigo de la República Argentina.

El 21 de Agosto de 1897 fué inaugurado el «Barker Memorial Hall», instalándose en él una escuela inglesa, que fué muy frecuentada y apreciada por los habitantes de los suburbios.

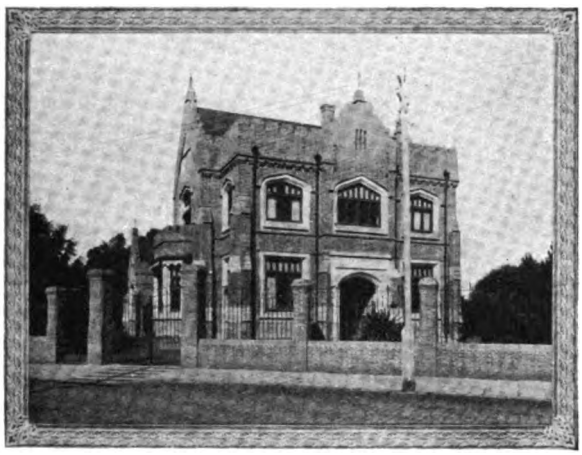
Entre la institución denominada «Lomas School Committee», que se hallaba representada por los señores W. R. Cassels, F. C. Cook, T. H. Chevallier Boutell, E. W. Romer, T. Dodds, J. E. Wright, R. Gould y la Empresa del Ferrocarril del Sud, representada por D. Guillermo White, se había celebrado ya el 8 de Julio de 1896, un contrato de arrendamiento del «Barker Memorial Hall» bajo las cláusulas siguientes:

1. La Administración del «Barker Memorial Hall» estará a cargo de la Comisión Local de la Empresa, ayudada por una sub-comisión nombrada por ella y presidida por el Gerente del Ferrocarril.

2. La institución «Lomas School Committee» abonará a la Empresa del F. C. del Sud la suma de 500 libras esterlinas, y en compensación ésta cede a aquélla el uso del «Barker Memorial Hall» para escuela, durante el término de siete años, que empezarán a correr y contarse desde la fecha de la terminación del edificio; la referida suma de 500 libras esterlinas será considerada como alquiler adelantado de los siete años. El arrendamiento será renovado a la expiración de este contrato bajo las condiciones favorables que se estipulen entre ambas partes.

3. La suma indicada en la cláusula anterior será abonada en dos cuotas de 250 libras esterlinas cada una; la primera a los seis meses de firmarse el pre-

Digitized by Google



«Barker Memorial Hall» en Lomas.
Inaugurado el 21 de Agosto de 1897.

sente contrato y la segunda al ser ocupado el edificio por el «Lomas School Committee».

4. En el caso de que la escuela cesara de funcionar antes de la terminación de este contrato, la Empresa del Ferrocarril no estará obligada en manera alguna a la devolución de todo o parte de la citada suma de 500 libras esterlinas; pues ésta una vez abonada, quedará de propiedad exclusiva del Ferrocarril del Sud.

5. Este arrendamiento da al «Lomas School Committee» el derecho de usar todo el edificio y terrenos anexos para escuelas durante las horas acostumbradas. El «School Committee» tendrá además el derecho de usar el «Hall» y sus dependencias gratuitamente seis noches durante el año para fiestas y asambleas en relación con la escuela. Si lo necesitara más veces que las acordadas el «Hall» será alquilado bajo las condiciones de costumbre.

6. La Empresa hará uso del edificio o parte de él, fuera de las horas de la escuela, los Domingos y en todo tiempo durante las vacaciones, siempre que no interrumpa la marcha regular de la escuela.

El «School Committee» dispondrá que el mobiliario y accesorios no desfigurarán en manera alguna las paredes u otras partes del edificio y se comprometerá a colocar el mobiliario de manera que deje el «Hall» y otras habitaciones libres cuando se necesiten para las fiestas u otros socios que no sean los de la escuela.

7. El «School Committee» protegerá el pavimento del salón principal con alfombra o cualquier otro medio adecuado.

8. La limpieza, calefacción y alumbrado para la escuela será por cuenta exlusiva del «School Committee».

9. Todos los impuestos, reparaciones generales y mantenimiento de la propiedad se dividirán por partes iguales entre la Empresa del Ferrocarril y el «School Committee» siendo entendido que entre los impuestos no están incluídos los que se impongan al edificio cuando se haga uso de él, para espectáculos teatrales, pues éstos serán de exclusiva cuenta de la Compañía del Ferrocarril del Sud.

En la asamblea general que tuvo lugar el 8 de Octubre de 1897, el Presidente de la Compañía manifestó que Sir Joseph Pulley, uno de los directores, había expresado su deseo de retirarse del directorio, del que formaba parte desde el año 1878.

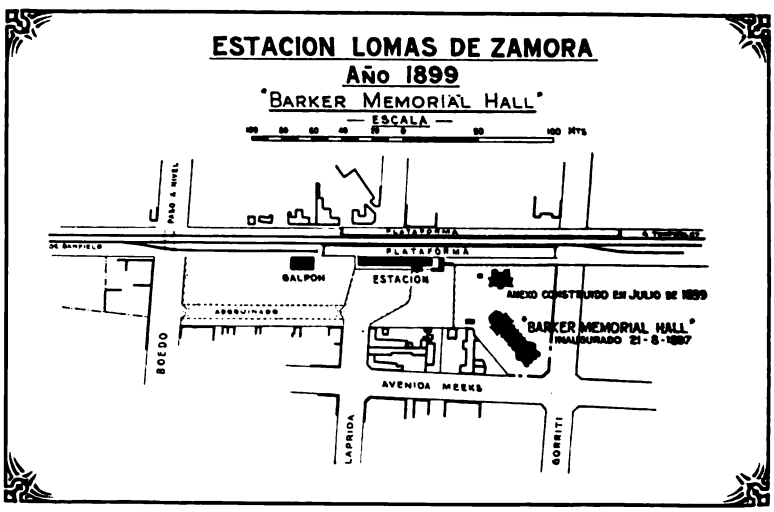
El Presidente elogió la actuación eficaz de Sir Pulley, que durante casi 20 años había sido uno de los elementos más valiosos y ponderados en la dirección del Ferrocarril del Sud, donde gozaba de la estimación de sus colegas, por su caudal de energías y sabios consejos, puestos admirablemente al servicio de la Empresa.

Para reemplazarlo se propuso al Sr. David A. Shennan, hombre de gran habilidad y de fortuna, fuertemente interesado en la República, donde poseía grandes propiedades ubicadas en la zona del Ferrocarril del Sud.

Para llenar la vacante causada por la trágica y sentida muerte del Sr. Wanklyn fueron elegidos miembros de la Comisión Local los señores G. T. Crane y C. H. Krabbé, aumentándose así a tres el número de Directores locales.

Tanto en Buenos Aires como en Londres, los directores con sus múltiples empleados ocupaban oficinas situadas en casas particulares y los alquileres llegaban a cifras elevadas, razón suficiente para que el Directorio aconsejara la compra de terreno con el propósito de construír sobre ellos edificios propios, amplios y cómodos.

Las oficinas de la Comisión Local y de informe del Ferrocarril del Sud, fueron instaladas en la calle Cangallo N°. 564, 568 y 574, mientras que en

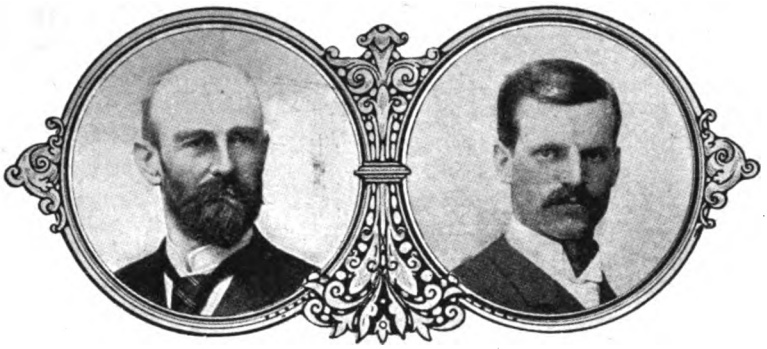


Digitized by Google

Londres se compraron tres propiedades en «Finsbury-Circus».

Las casas existentes fueron demolidas y se construyó en su lugar un hermoso edificio, con amplias comodidades no solamente para el Directorio del F. C. del Sud, sino también para las administraciones de siete diferentes compañías instaladas en la República Argentina. El nuevo edificio fué llamado «River Plate House».

Las asambleas generales que hasta entonces se celebraban en el «City Terminus Hotel, Caunon Street», se efectuaron desde el 18 de Octubre de 1899 en el magnífico «Hall» ubicado en el tercer piso del nuevo edificio.



CHARLES H. KRABBE — GEORGE F. CRANE

Nombrados miembros de la Comisión Local en 1897.

El Gerente de la Empresa Señor F. W. Barrow, renunció como tal el 31 de Diciembre de 1898, para tomar a su cargo la administración del F. C. Leopoldino del Brazil.

El señor Barrow que había desempañado con notable habilidad el puesto de Gerente del F. C. del Sud desde el año 1890, era considerado como uno de los hombres más competentes en materia de Ferrocarriles y dificilmente podría señalarse otro que durante tantos años hubiera gozado de un prestigio tan marcado y de una admiración tan espontánea.

El señor Frank Henderson fué nombrado Gerente en su reemplazo desde el 1°. de Enero de 1899.

El señor Henderson no era un novicio en materia de Ferrocarriles. Muy joven entró a formar parte de la administración del F. C. Cartagena, en el Sud de España; en 1884 fué nombrado Gerente del F. C. Taltal, en Chile; para luego en 1890, ocupar el puesto de administrador general del grupo de Ferrocarriles denominado F. C. Central del Uruguay, cargo que desempeñó hasta el día en que fué nombrado Gerente del F. C. del Sud.

«River Plate House» - Finsburg Circus - Londres. Sede del Directorio del F. C. del Sud en Londres.

En 1899 el Directorio formuló un proyecto para la creación de un fondo de jubilaciones, permitiendo a los empleados con un servicio meritorio de 15 años y una vez cumplido los 60 años de edad, retirarse con una jubilación igual a la tercera parte del sueldo de que gozaran en el momento del retiro.

La empresa concedió este generoso privilegio gratuitamente, no permitiendo a los empleados aportar nada al fondo, que fué iniciado transfiriendo en el primer año £ 10.000 de las entradas generales y luego £ 5.000 anualmente.

El noble gesto del Directorio al conceder la jubilación en estas favorables condiciones, fué sumamente apreciado por los empleados de la Empresa, que cumplió estrictamente su promesa, sin registrarse ni un solo caso en que haya sido rechazado un pedido de jubilación.

El señor George W. Drabble, otro de los directores del F. C. del Sud, falleció en su residencia en la isla de Wight, el 3 de Octubre de 1899.

El nombre de Drabble estuvo identificado de una manera prominente con el progreso de la Empresa, de cuyo directorio formaba parte desde el 27 de Noviembre de 1868.

Con su íntimo conocimiento de la República Argentina y el pueblo, combinado con una energía infatigable y reconocida competencia comercial, fué uno de los directores que más trabajó por el engrandecimiento del F. C. del Sud.

El capital autorizado era de £ 12.000.000 en acciones ordinarias y £ 4.000.000 en acciones preferidas, teniendo la Empresa facultad para remitir obligaciones hipotecarias (Debentures) hasta el monto de su capital realizado, exclusión hecha de los títulos hipotecarios que más abajo se mencionan.

Digitized by Google

RESUMEN DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1895-1898

	1894-95	1895-96	1896-97	1897-98
Longitud de la línea (al final del año financiero)	2254 kilóm.	2256 kilóm.	2363 kilóm.	2584 kilóm.
Número de pasajeros	2.542.953	2.787.416	3.088.490	3.281.174
Toneladas de carga	741.283	980.159	1.059.963	1.105.648
Entradas brutas (pesos oro)	5.663.937	6.532.450	7.059.412	7.665.921
Gastos de explotación (pesos oro)	2.014.760	2.366.000	2.691.753	2.946.555
Gastos de explotación (porcentaje)	35,57 %	36,22 %	38,13 %	38,49 %
Capital (en libras esterlinas)	£ 15.532.930	£ 17.032.930	£ 17.032.930	£ 19.282.930
Dividendo	5 %	5½ %	5¾ %	6 %
Cotización del oro	253	223	189	175
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Lana	107.068	113.763	112.915	119.221
Trigo	164.470	87.813	110.739	84.937
Maíz	42.376	232.787	171.372	67.549
Avena y Cebada	9.631	4.532	2.876	2.306
Pasto	13.605	21.250	22.762	29.687
Piedra	105.867	121.189	117.354	140.113
Mercaderías generales	231.538	295.149	318.827	281.108
Número de animales transportados				
Equinos	10.655	11.185	11.177	12.644
Vacunos	145.665	123.372	119.908	105.427
Ovinos	2.366.425	2.430.688	2.844.655	3.181.714
Porcinos	18.936	21.883	24.210	23.973
Total	2.541.681	2.587.128	2.999.350	3.323.758

El 30 de Junio de 1899 la Empresa contaba con un capital realizado de £ 21.012.230, formado por las siguientes acciones y obligaciones:

£ 9.660.000 en acciones ordinarias. De esta cantidad se emitieron £ 660.000 en Octubre de 1898 como parte del precio de las líneas de la Compañía B. Aires y Puerto Ensenada.

£ 2.250.000 en acciones de £ 10 para prolongaciones, emitidas en Mayo de 1898 con un premio de £ 1-10-0 por acción, habiéndose pedido la totalidad del capital. Tienen derecho a un interés del 4 % anual hasta el 30 de Junio de 1902, en cuya fecha las acciones se convertirán en capital ordinario.

£ 3.552.000 capital de preferencia con 5 % de interés no acumulativo. De esta suma se emitieron £ 552.000 en Octubre de 1898 como parte del precio de la línea de B. Aires y Puerto Ensenada.

£ 4.517.300 obligaciones hipotecarias (Debenture Stock) de 4 % cuyo interés se paga en 1°. de Enero y 1°. de Julio. De esta suma se emitieron en Octubre de 1898 £ 517.300 como parte del precio de la línea de B. Aires y Puerto Ensenada.

£ 1.032.930 obligaciones hipotecarias especiales (special debenture stock, not negociable) no negociables, con 4 ½ % de interés, emitidas por pago al F. C. del Oeste de B. Aires, de 151 kilómetros de línea que le fueron comprados en el año 1890.

Total £ 21.012.230

Cada £ 10 en acciones ordinarias tenían derecho a un voto.

El fondo de reserva era de £ 475.000; el de reparaciones y accidentes £ 29.000; el de seguros £ 40.000.

Cotizaciones de las acciones en Londres:

	25-6-1898	31-12-1898	25-5-1899
Acciones de £ 100:	138 a 140	143 a 144	152 a 153
Preferidas de 5 %:	133 a 135	134 a 136	135 a 136
Hipotecarias 4 %:	118 a 119	114½ a 115½	119½ a 120½

Digitized by Google

CAPITULO XXIX

•

EL FERROCARRIL DEL SUD Y EL FERROCARRIL BUENOS AIRES Y PUERTO ENSENADA - TRANSFERENCIAS

•

SUMARIO:

Licitación pública de arrendamiento de las líneas de Tolosa a Elizalde y de La Plata al Puerto. — En 1898 el Ferrocarril del Sud toma posesión de las líneas pertenecientes a la Compañía del F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada. — Referencias acerca de esta Compañía. — Datos biográficos del ingeniero Guillermo Wheelwright. — Historia del F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada. — Liquidación de esta Compañía. — Transferencia al F. C. del Sud.

• •

POR decreto del 18 de Diciembre de 1896, el Departamento de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, ordenó sacar a licitación pública el arrendamiento de las líneas de Tolosa a Elizalde y de La Plata al Puerto.

Transcribimos a continuación algunas de las cláusulas más importantes:

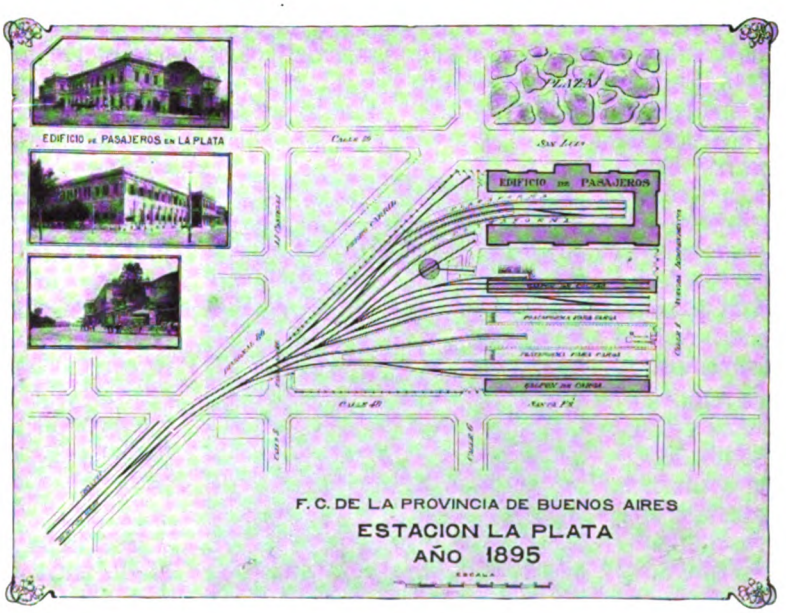
«1°. El arrendamiento será por el término de 5 años.

2°. Los proponentes ofrecerán como precio de arrendamiento un tanto por ciento sobre las entradas brutas que produzcan las líneas, el que deberá depositarse mensualmente en Tesorería General a la orden del Poder Ejecutivo.

11°. Queda excluída del arrendamiento, la Estación La Plata dentro de cambios.

12°. A los efectos del tráfico local y común, las líneas deberán ser consideradas como independientes de las que pueda poseer la Empresa a la cual se le adjudicasen en arrendamiento.

17°. La conservación de las vías generales y auxiliares desde el Canal de reunión hasta Río Santiago se hará con una cuadrilla permanente que estará a las órdenes del Ingeniero del Puerto y será por la Empresa con el visto bueno de dicho Ingeniero, cargándose su importe a la parte del Estado en el producto de las líneas arrendadas.

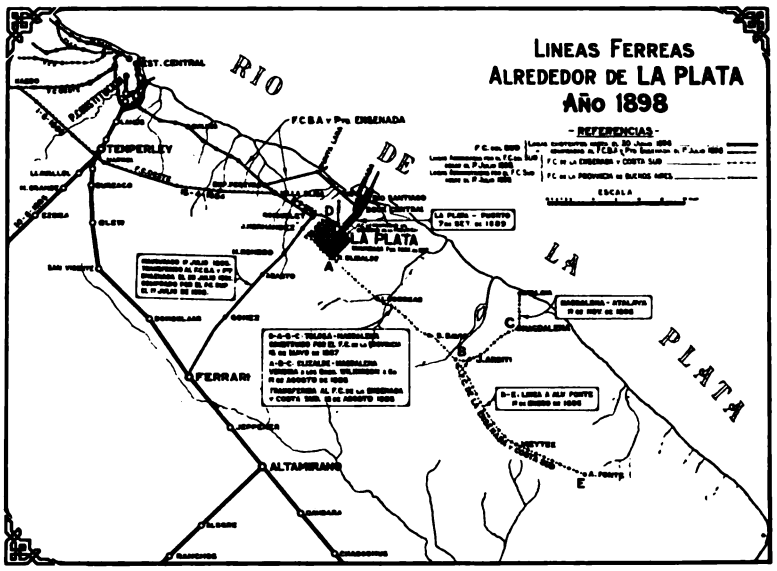


El día 19 de Marzo de 1897, se realizó el acto de la licitación habiéndose presentado dos empresas viz: F. C. de Buenos Aires y Puerto de la Ensenada representado por su administrador Señor S. C. Marengo, y F. C. Oeste de Buenos Aires, representado por el Presidente de la Comisión Local, Ingeniero Santiago Brian.

La propuesta presentada por la Compañía del F. C. Oeste de Buenos Aires estaba concebida en los siguientes términos:

«El que suscribe como Representante Legal del F. C. O. de Buenos Aires, al Señor Presidente expongo: Que he examinado las bases, pliegos de condiciones y demás datos relativos a la licitación de

Digitized by Google



arrendamiento de las líneas del Estado, de Tolosa a Elizalde y de La Plata al Puerto en el mismo nombre.

Según consta en el recibo que acompaño he depositado en el Banco de la Nación Argentina, a la orden del Señor Presidente, la suma de $ 2.000 m/n. en cumplimiento de lo establecido por el artículo primero de las condiciones de la licitación. Acepto en su totalidad el contenido de las condiciones ofreciendo entregar al Gobierno como arrendamiento el 48 % de las entradas brutas de estas líneas férreas. Debo hacer presente, que por el artículo 9 de las bases complementarias del contrato de compraventa de los Ferrocarriles que fueron de la Provincia, la Empresa que represento tiene el derecho de preferencia para la explotación de las líneas férreas del Puerto, sobre la base de la mejor oferta y que hará valer este derecho sin perjuicio de la propuesta que dejo formulada. A este fin pido al Señor Presidente, que si esta propuesta no fuese la más favorable, se me confiera vista de la mejor para poder resolver si la Empresa que represento la acepta o renuncia a su derecho de preferencia».

Con motivo de la pretensión de la Empresa del Ferrocarril Oeste respecto del derecho de preferencia que alegaba tener a la explotación de las líneas férreas de que se trataba, el P. E. expidió con fecha 1°. de Abril del noventa y siete, una resolución declarando caduco el derecho invocado por la empresa.

Notificado el Representante Legal del F. C. Oeste de esta resolución, presentó otro escrito solicitando se procediera a la formación del Tribunal Arbitral para someter a su fallo la cuestión suscitada.

Constituído dicho Tribunal y sustanciado debidamente el juicio, dictó con fecha 15 de Noviembre, el laudo declarando:

«Que subsiste a favor de la Empresa del F. C. del Oeste el derecho de preferencia para la entrega de los ferrocarriles».

El contrato, escritura del arrendamiento de las líneas del Estado, fué firmado el 1°. de Febrero de 1898.

Cuando el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires vendió sus líneas en el año 1890, la Estación de La Plata no estaba incluída en la transacción según el Artículo 4°. que decía:

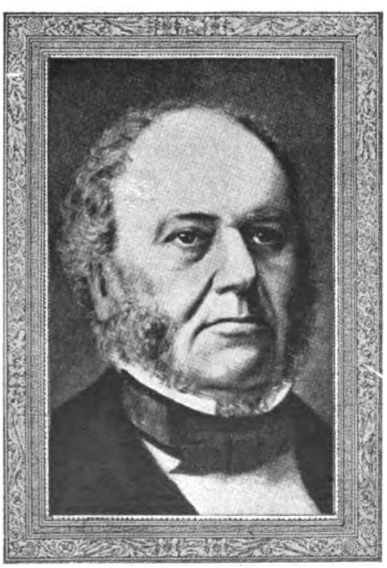
«Exceptúase de la enajenación:

1°. La estación actual de La Plata, dependencias y terrenos que la ocupan, así como también las vías comprendidas entre dicha estación y las calles 80 y 1, debiendo la empresa compradora construír a su costo y dentro de los 3 años siguientes, una estación de primera clase para pasajeros, encomiendas y carga, bajo planos que serán aprobados por el P. E. en una superficie de terrenos fiscales de 40.000 metros cuadrados, situados entre las calles 80-1-40, que será cedido a la Empresa compradora sin retribución ninguna por parte de ésta.

2°. La línea conocida por de circunvalación, que sale de Tolosa hasta el Kilómetro 11 de la vía del F. C. a la Magdalena, así como todas las líneas del Puerto de la Ensenada, tierras y dependencias que corresponden a esta vía.

El Ferrocarril del Oeste no construyó la nueva estación de La Plata dentro del plazo concedido pero se arregló con el Gobierno de la Provincia por medio de un contrato de arrendamiento del edificio que ocupaba con su estación central y las vías férreas hasta la intersección de la calle 1 y diagonal 80, pagando una suma de 3.000 pesos m/n. por mes.

En virtud de un convenio celebrado entre las empresas del Ferrocarril del Sud y del Oeste, la primera de éstas se hizo cargo de la explotación de líneas de Temperley (vía Mármol) a la calle 1 y diagonal 80 de La Plata, Villa Elisa a Pereyra y Tolosa a Ensenada, a contar desde el 1°. de Julio de 1899.



GUILLERMO WHEELWRIGHT
Concesionario y Constructor del Ferrocarril Bs. As. y Pto. de la Ensenada.

Digitized by Google

El F. C. del Sud tomó a su cargo este servicio
ı todos los derechos y obligaciones que emanaban
los varios contratos citados más arriba, que-
ndo el F. C. del Oeste en posesión de éstos, es
:ir, que el F. C. del Oeste sólo traspasaba al del
d la explotación de las líneas a La Plata conser-
ndo la propiedad de las mismas.

———

El 1°. de Julio de 1898 el F. C. del Sud, tomó
sesión de las líneas pertenecientes a la Compañía
l F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada, así co-
› también de los derechos que competían a la

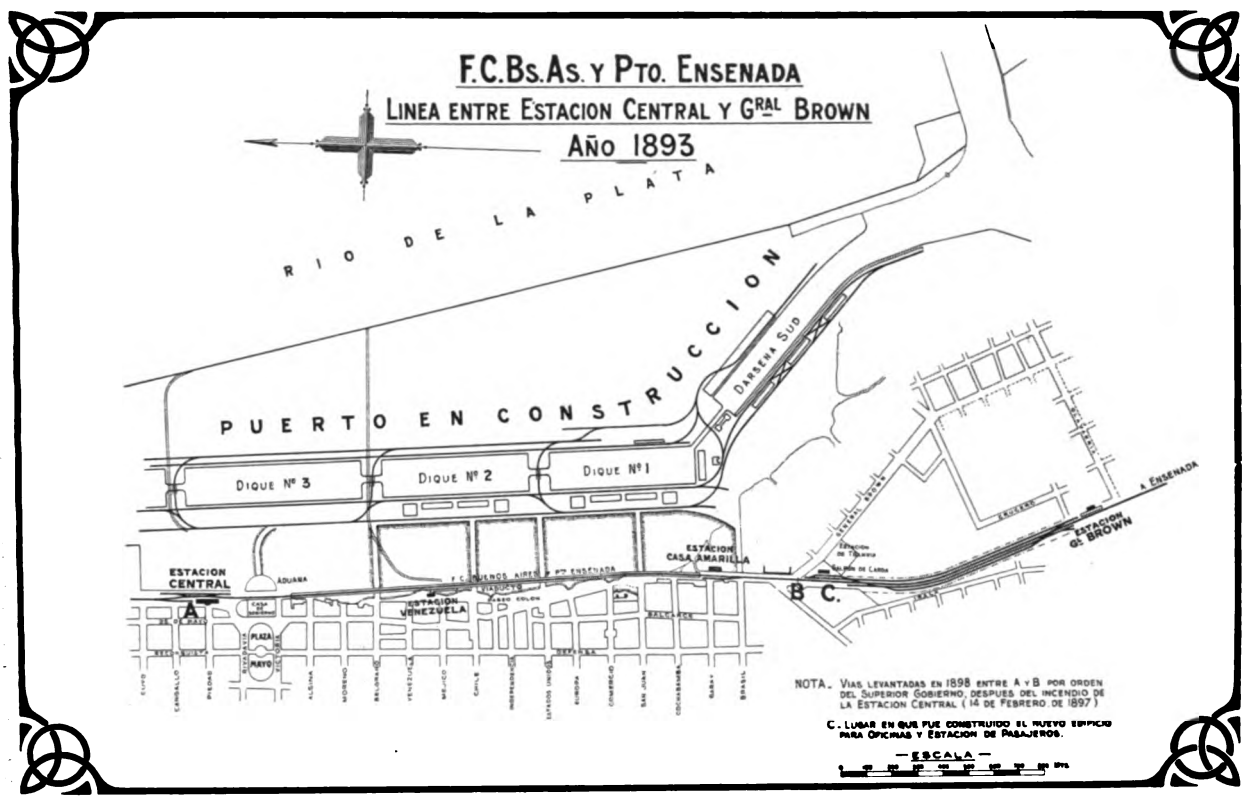
y que la posterioridad ha reconocido con justicia al inmortalizar su memoria en un bello monumento en bronce eregido en Valparaíso.

Datos biográficos de Guillermo Wheelwright.

Guillermo Wheelwright nació en Newbury Port, Estado de Massachusets en el año 1798 y se educó en «Andover College».

Dedicado a la marina a los 12 años llegó a ser capitán de buque mercante al cabo de 10 años.

Navegó durante algunos años por las costas del Pacífico entre Valparaíso y Panamá, siendo luego



.mpresa vendedora, para hacer correr sus trenes
›bre otras vías y explotar las líneas de la Com-
añía del F. C. de la Ensenada y Costa Sud.

El precio a pagar por la línea de Buenos Aires
la Ensenada y el ramal de Ringuelet a Ferrari
ué fijado en £ 1.729.300.

A fin de llevar a cabo dicha venta la Compañía
el F. C. de la Ensenada, por acuerdo del día 8
e Octubre de 1898 y ratificado como acuerdo es-
ecial el día 24 de Octubre del mismo año se declaró
n liquidación voluntaria y nombró sus liquida-
ores.

La construcción de la línea de Buenos Aires a la
:nsenada se debe exclusivamente a la energía del
ngeniero Guillermo Wheelwright, hombre de ca-
ácter superior, que ha dejado en América del Sud,
uellas de sus empresas atrevidas y gigantescas

nombrado Cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil, puerto principal de Colombia.

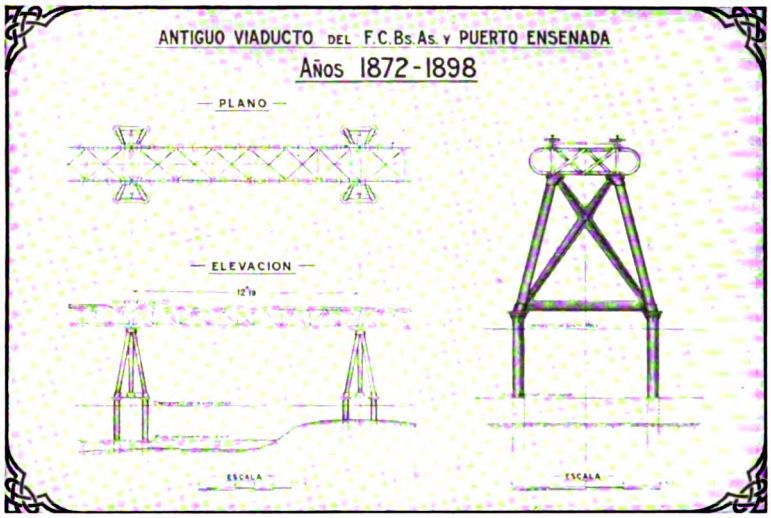
En 1829 llegó a Chile y estableció un servicio de paquetes a vela entre Valparaíso y Cobija, puerto principal de Bolivia y personalmente tomó el mando como capitán mercante de una goleta americana: «La Veloz Manuela», en la cual comerciaba él mismo, llevando personalmente a Cobija a Iquique y en ocasiones hasta el Callao unos cuantos centenares de bolsas de papas, algunos costales de harina y no pocas jaulas de patos y gallinas.

Por Ley del 25 de Agosto de 1835 se concedió a Wheelwright, los privilegios y excensiones que solicitó para introducir la navegación a vapor y así fué formado la «Pacific Steam Navigation Comp.».

El 16 de Octubre de 1840 a las 3 del día, una

Digitized by Google

salva de artillería de los buques fondeados en el puerto de Valparaíso, anunciaba la llegada de los primeros buques a vapor: «Chile y Perú». Las dimensiones de estos vapores que fueron construídos en Bristol eran: 54 metros de quilla, 9 metros de manga y 4,5 m. de puntal. Tenían capacidad para 150 pasajeros y 300 toneladas de carga.



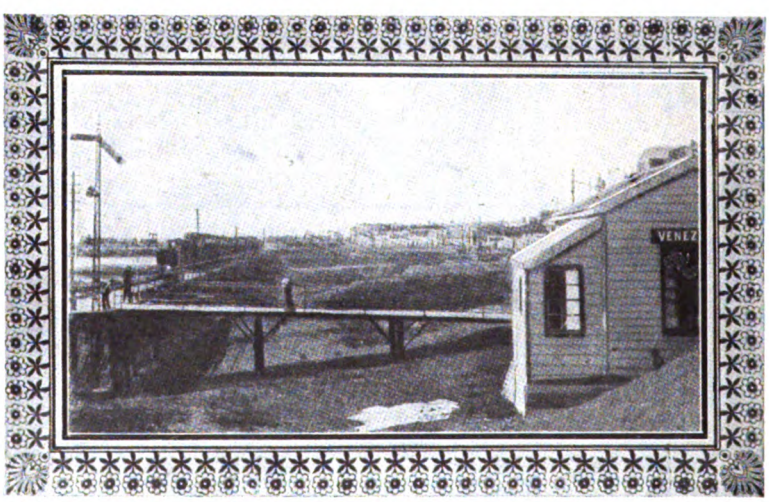
Como los puertos son los anillos que unen las líneas con los ferrocarriles, Wheelwright comprendió que debía consagrar sus actividades a promover todo lo que podía mejorar la condición de los puertos antes de separarse de la empresa de vapores para contraerse a empresas de ferrocarriles.

Introdujo notables mejoras en casi todos los puertos a lo largo de la costa del Pacífico.

Un relojero de Valparaíso, señor Mouat, obtuvo una concesión para construír un ferrocarril entre la ciudad de Copiapó y su viejo puerto pero no pudo conseguir el capital necesario.

Mr. Wheelwright hizo visitar por uno de sus vapores la costa norte de Chile y recibió informes de que Caldera era un puerto muy superior al llamado puerto viejo de Copiapó y resolvió construír un ferrocarril desde Caldera a Copiapó, comprando la concesión al Señor Mouat por 30.000 pesos.

Esta línea fué terminada en el año 1851 y fué el primer ferrocarril de Sudamérica.



Estación Venezuela. Año 1872. Durante varios años cabecera del F. C. Bs. As. y Pto. de la Ensenada

Siendo nociva el agua de Copiapó para las calderas por contener mucha cal, mandó Wheelwright construír grandes y poderosas máquinas para destilar toda el agua necesaria para las locomotoras, para los talleres y para los habitantes mismos. Construyó hornos para fabricar la cal y para fundir el cobre y estableció el alumbrado de gas en Copiapó y en Valparaíso.

Inició en varias partes de la costa la fabricación de ladrillos de construcción. Hizo colocar boyas o balizas en muchos puertos del Pacífico, se explotaron las primeras minas de carbón de piedra en el horno de Talcahuano, intentó tender los primeros rieles entre Valparaíso y Santiago y dotó al insalubre Valparaíso con sus primeros estanques y sus primeras cañerías de agua potable por todo lo cual sus compatriotas y los chilenos, le han eregido una estatua de justicia en la puerta de su emporio de comercio y mirando al dilatado mar, símbolo en consonancia con su recia individualidad.

Mr. Wheelwright con la intuición del genio, juzgó que dada la naturaleza especial de los Andes en esas zonas, podía ser la línea de Caldera a Copiapó el punto de partida de un ferricarril transcontinental desde el Pacífico al Atlántico, desde Caldera a Buenos Aires. Solicitó en 1854 del Gobierno de Chile recursos para estudiar los pasos de la Cordillera, más adaptables a su empresa y en caso de llevar éste a cabo, una garantía de 7 %, del capital inglés que en ella se invirtiese. No le fué posible llevar a cabo su noble propósito.

En 1864 empezó Wheelwright la construcción de la línea de Rosario a Córdoba (F. C. Central Argentino). Llegó a Rosario el 21 de Julio de 1864, en el vapor «Fairy» y en el mismo día llegó el vapor «Englishman» con el primer cargamento de materiales para el ferrocarril. El noble anciano fué reci-

Digitized by Google

con un entusiasmo indescriptible. «El Ferro-il», diario de Rosario, hizo imprimir una hoja ta en la cual se leía:

Viva la República Argentina!, ¡Viva don Gui-no Wheelwright!, ¡Viva el Ferrocarril Central entino!, ¡Hurrrah!, ¡Hurrrah!, ¡Hurrrah!»

El señor Wheelwright está entre nosotros. El tigable empresario del Central Argentino, ha ado; ¡Salud y bien venido sea el conductor de prosperidad, de la riqueza, de la paz!»

¡Salud mil veces salud, al Sr. Wheelwright!», , etc.

Después de terminar su actuación como empre-o del F. C. Buenos Aires y Puerto de la Ense-la, Wheelwrigt vió su salud amenazada por los s y no pudo resistir a los sinsabores de esa vida continua lucha.

Por consejos de sus médicos dejó a Buenos Aires a ir a Europa a mediados de 1873 y se embarcó un estado la-ntable de salud. Mejorado un tan-en el mar pudo ier fuerza para sembarcar en uthampton y di-irse a Londres nde tenía su casa opia en Regents rk, Gloucester dge.

Falleció el 26 de tiembre de 1873. cuerpo fué con-ucido a Norte nérica por su hijo lítico Sr. Krell y terrado entre los suyos en Newbury Port, país de nacimiento.

(*B. Vicuña Mackenna: A Través de los Andes, an Alberdi: La vida y los trabajos de William heelwrigt*).

La historia del F. C. B. Aires y Puerto Ensenada en grandes rasgos como sigue:

El Senado y Cámara de Representantes del stado de Buenos Aires, reunidos en Asamblea eneral, el día 20 de Agosto de 1857, sancionó la y que autorizaba al P. E. para permitir la cons-ucción de un Ferrocarril desde Buenos Aires sta la Ensenada.

En el año 1860, D. Alfonso Lelievre ocurrió al obierno solicitando permiso para construír un rrocarril desde la Aduana Nueva en dirección Sud en extensión de 100 kilómetros.

Esta petición fué pasada a una comisión nom-ada por el Gobierno, compuesta de los señores octor Rufino Elizalde, Dr. Dalmacio Vélez Sárs-eld, D. Juan Coghlan, D. Mariano Moreno y D. Bernardo Larroudé, para que estudiasen las propuestas hechas y aconsejasen una resolución.

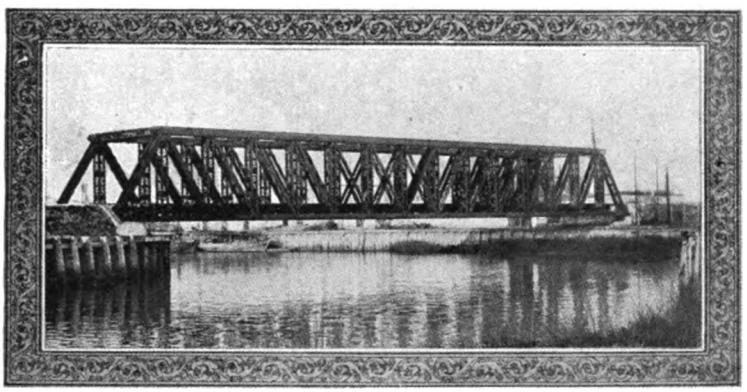
La Comisión, para mejor expedirse, invitó al solicitante para una conferencia, en la cual, examinadas sus proposiciones, las leyes promulgadas por la Legislatura, las conveniencias del país y solicitante y todo cuanto se creyó oportuno, se acordó que se redactase un proyecto de contrato en que quedasen arregladas las ideas emitidas.

El contrato final con el Sr. A. Lelievre fué firmado el 16 de Febrero de 1860.

Entre las diferentes cláusulas de dicho contrato merecen mención las siguientes:

1°. El Gobierno concede al señor D. Alfonso Lelievre permiso para construír y explotar a perpetuidad, un camino de fierro, por locomotora a vapor, que principie en el costado Sud de la Nueva Aduana y en dirección a la Boca, Barracas y a la Ensenada.

8°. El empresario tendrá la preferencia durante el término de 10 años, en igualdad de condiciones, para la prolongación de este camino, y durante este término no podrá hacerse otra vía en la misma dirección.



Puente construído sobre el Riachuelo en el año 1889.
(F. C. Bs. As. y Pto. de Ensenada)

10°. Las gracias, excepciones y privilegios, concedidos al empresario, cesarán si el camino permaneciese un año sin funcionar.

14°. El empresario tendrá derecho de poner rieles sobre el muelle del Riachuelo para tomar la carga de los buques.

17°. El empresario queda autorizado para constituir una sociedad anónima o una sociedad particular, como lo estime más conveniente.

18°. El Gobierno se reserva el derecho de expropiación sobre esta línea, pero no podrá usar de él sino pasados los diez años de explotación de las dos primeras secciones quedando desde ahora fijado el precio de la expropiación a razón de doce veces el término medio anual del producto neto, durante los últimos 5 años que preceden a la compra.

La construcción de la línea, debía empezarse antes del 1°. de Diciembre de 1860 y terminarse la totalidad de la línea hasta Ensenada antes del 1°. de Diciembre de 1864.

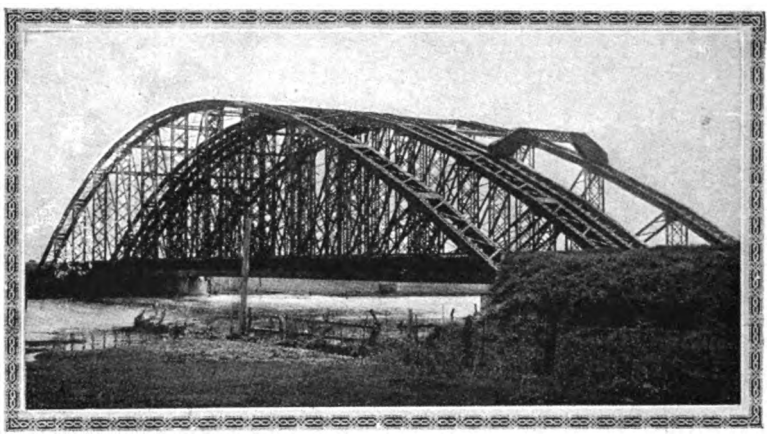
Ninguno de estos plazos fué cumplido. El Sr. Lelievre solicitó y obtuvo varias prórrogas y finalmente transfirió, el 24 de Noviembre de 1862, su concesión al ingeniero Diego C. Simpson, que poco después mandó al Gobierno de la Provincia, el escrito siguiente solicitando una modificación del contrato:

Digitized by Google

«En el artículo 12 de la concesión que poseo, el Gobierno se ha reservado el derecho de aprobar las tarifas del camino sin haber concedido ni garantías, ni terrenos a la empresa; esta limitación es, Excmo. Señor, no sólo un serio inconveniente sino un obstáculo para la realización de la Empresa. Es notorio que la Compañía tiene que competir con los ómnibus y en parte con el Ferrocarril del Sud, mientras éstos no están sujetos prácticamente a ingerencia fiscal (aún el último tiene 7 % de garantía); así pues parece injusto que el Ferrocarril a la Boca, Barracas y Ensenada, sea gravado con semejante arreglo.

Por lo tanto, a V. S. suplico que me conceda el derecho de establecer el arreglo de tarifas que sea más conveniente, dejando lugar a la libre competencia de los que emplean su capital en ese tráfico».

Siendo conforme a los principios que profesaba el Gobierno, la petición del concesionario, para que el Gobierno renunciase al derecho que se reservó de intervenir en la fijación de tarifas de pasajeros y transportes, se declaró derogado en esa parte el artículo 12 del contrato, quedando en libertad de establecer las que conviniese a la Empresa.



«Puente Chico» sobre el arroyo Maciel. Año 1895.
(F. C. Bs. As. y Pto. de Ensenada).

Imposibilitado para empezar los trabajos, hizo transferencia de la concesión a favor de Guillermo Wheelwright, a quien se dió un plazo hasta el 1° de Mayo de 1867 para la completa terminación de la línea.

El día 22 de Febrero de 1863 se iniciaron los trabajos del Ferrocarril. La fiesta de inauguración tuvo lugar en medio de las más expansivas alegrías del pueblo, dando los primeros golpes de azada el mismo Wheelwright, que era saludado con aclamaciones frenéticas.

En Setiembre de 1865 se libró al servicio público la línea hasta Barracas y poco después también el ramal a la Boca.

El 18 de Abril de 1872 tuvo lugar la inauguración solemne de la línea hasta la estación de Quilmes.

A las 12 del día salió de la estación Central del Paseo de Julio un tren conduciendo a los invitados cuyo número era de 600 personas y entre las que se hallaban el Gobernador de la Provincia D. Emilio Castro con sus ministros, Doctor Dalmacio Vélez Sársfield, el Obispo Aneiros y muchas otras personalidades.

El pueblo de Quilmes y todo el camino estaban embanderados.

En los salones de la Municipalidad se pronunciaron varios discursos y brindis dignos de recordarse.

El Gobernador dijo que de las muchas líneas de Ferrocarriles, que se habían construído en la Provincia de Buenos Aires, era ésta la primera que lo había sido sin subvención u otra clase de ayuda del Gobierno.

Cuando la Compañía necesitó de tierra, la compró o la obtuvo sin auxilio alguno del Estado, lo que mostraba el espíritu de progreso que diariamente se desenvolvía y el cual tenía su más grande representante en la persona de su amigo el Sr. Guillermo Wheelwright.

Respondiendo a estas palabras el Sr. Wheelwright, dijo, que agradecido como estaba del cumplimiento del Gobernador Castro, él nada ambicionaba sino ser un hombre esencialmente de trabajo.

Luego hizo a los presentes una revelación interesante.

Dijo que hacía 40 años naufragó en las costas de Quilmes, llegando a ese pueblo desnudo, descalzo y hambriento. Todos los vecinos se disputaron a porfía el favorecerlo. Lo vistieron, cuidaron y alimentaron. Desde este momento decidió en su interior recompensar aquella humana recepción. Pasaron los años pero no olvidó jamás su promesa y cuando la ocasión llegó, le fué grato proyectar y construír el camino de hierro que hoy liga aquel pueblo con la capital.

Este brindis fué saludado con calurosas aclamaciones.

El doctor José Antonio Wilde, uno de los vecinos más antiguos de Quilmes, interpretando la noble satisfacción de todos, saludó la nueva etapa del progreso con las siguientes palabras:

«Los gobiernos progresistas, que sólo tienen por norte y guía de sus pasos el bien del pueblo, merecen las bendiciones de todo hombre honrado y que estima a su patria.

Las empresas de cualquier nacionalidad que sean, merecen también la más profunda gratitud. así como las del Ferrocarril de la Boca, Barracas y Ensenada que invierten sus capitales en el mejoramiento del suelo argentino.

Es por eso que, animado de los sentimientos más simpáticos hacia el gobierno y la empresa del fe-

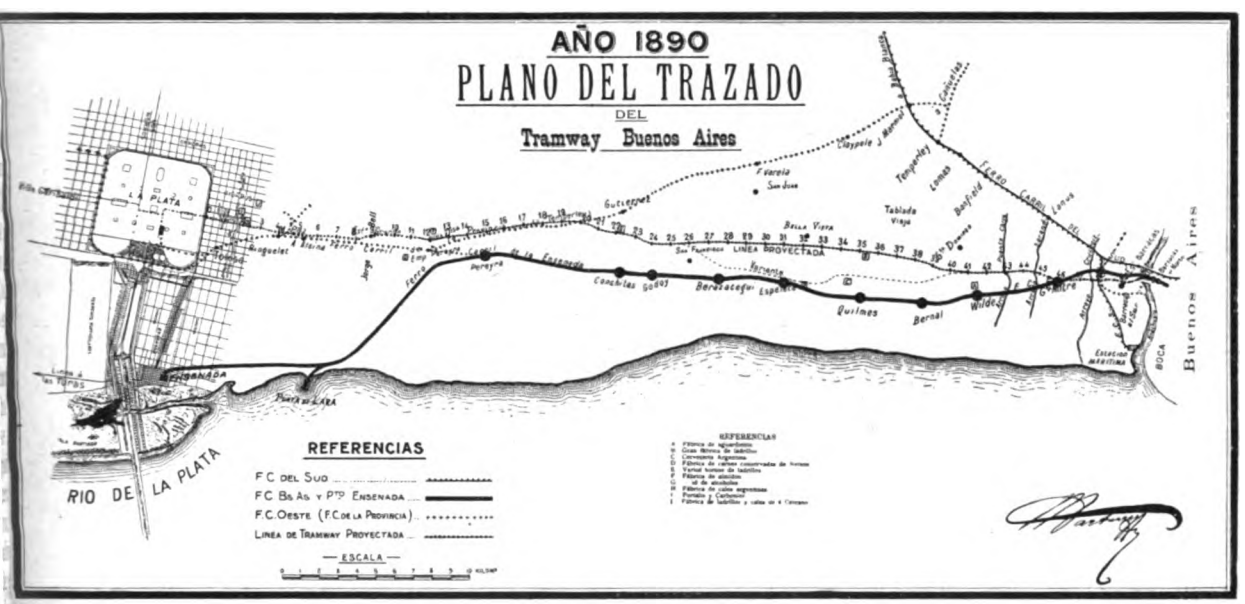
Digitized by Google

arril que hoy se inaugura y constituyéndonos ntérpretes de los sentimientos que experimentan habitantes de este pueblo, queremos hacer esta lica manifestación de gratitud.

n nuevo horizonte se descubre para el pueblo Quilmes.

enta hasta hoy es la carrera del progreso, co- lentos eran sus medios de transporte, se con- irá desde ahora en el más progresista de los blos de nuestra campaña y veloz como la loco- ora, llegará a la altura que en las filas de la lización le corresponde.

Esa máquina misteriosa que devora el espacio, zando sin cesar bocanadas inmensas de humo, al cierta de la actividad que se ejercita en sus



trañas, será para nosotros el símbolo, el modelo ás bien dicho, que seguiremos en nuestra marcha acia el progreso.

Pidamos, pues, al cielo la protección divina sobre dos nosotros y tributemos al Gobierno y a la mpresa los más fervientes votos de gratitud y mistad».

He aquí algunos datos históricos sobre el pue- lo de Quilmes, uno de los más antiguos de la pro- incia.

Fué fundado como reducción en 1677, durante l gobierno de Zalazar, con indios «Quilmes» traídos el valle de Calchaquí, del Norte del País. La apilla se edificó en 1730, como iglesia de Santa ruz de los Quilmes y bajo la dependencia de la arroquia de la Magdalena; fué erigido en este arácter en 1769, con el nombre de Inmaculada oncepción; su partido data más o menos de esa echa y del gobierno de Vertiz. El nombre le viene le sus primeros pobladores los indios «Quilmes». u primer periódico se tituló «El Progreso de Quilmes», fundado y redactado por el Dr. José A. Wilde, en 1873.

La prolongación de la línea desde Quilmes hasta Ensenada fué terminada en el mismo año e inaugurada oficialmente el 31 de Diciembre.

Todo cuanto Buenos Aires contenía de personas importantes se concentraba en la Ensenada en ese día, por invitación del señor Wheelwright, quien pronunció un discurso lleno de enseñanzas y sentimientos, que merece no olvidarse, porque fué el último que pronunció en su vida.

«El principal objeto — dijo entre otras cosas — «que nos reune aquí, en este día, es inaugurar para el tráfico público, el Ferrocarril que une este magnífico puerto de la Ensenada con la Capital. En este año, cabalmente, se cumple medio siglo desde mi primera visita a la Ensenada, en que por primera vez comprendí sus naturales ventajas y su inmensa importancia comercial, que nunca he olvidado desde entonces».

«Hará cosa de 10 años que compré a M. Lelievre la concesión que le había hecho el Gobierno Provincial para la construcción de esta línea y dí principio al trabajo.

No me detendré a enumerar todos los impedimentos y dificultades que encontré, y a no ser por la firme convicción que siempre tuve y la moral certidumbre de los incalculables beneficios que esta línea aseguraría a este país, no hubiese tenido bastante resolución para persistir hasta ver concluído el trabajo».

«La espléndida expansión de agua que desde aquí vemos, puede ser utilizada para los bajeles que trafican con el Río de la Plata, dándoles pro-

Digitized by Google

tección contra los vientos y tempestades a que hasta ahora están expuestos»...

. . . . . .

«No necesitamos ponderar las ventajas de este puerto, que tanta admiración causó al célebre patriota argentino, Don Mariano Moreno, que usó de todo su influjo para hacer de él el verdadero puerto de Buenos Aires. Por siglos, la Ensenada atrajo la atención de los marinos, especialmente de los oficiales navales de esta República, de España, Francia e Inglaterra, y sus ventajas para un arsenal han sido siempre altamente apreciadas».

La estación Boca (hoy Ribera Sud) del F. C. Sud de Bs. Aires, con el muelle, galpón para cereales y elevador de granos. Año 1892.

«Si el ilustre argentino Don Bernardino Rivadavia, a quien tuve el honor de conocer en 1822, cuando se exploraba el puerto, hubiese tenido a su disposición tan poderosos elementos, como el buque de vapor y el Ferrocarril, no es mucho decir que hace tiempo que esta Ensenada hubiera sido un puerto favorito y sería hoy el emporio marítimo de Buenos Aires, la cual hubiera dado al tráfico toda clase de conveniencia y protección, sin necesidad de establecer fuertes derechos de puerto, salvando así para el país millones, que la falta de un puerto ha hecho perder por tantos años».

«La construcción del muelle en la Punta de Lara, que como habéis visto, Señores, ha sido ya comenzada, tiene por objeto presentar al tráfico un servicio inmediato mientras se llevan a cabo los trabajos del puerto de la Ensenada».

«Dentro de 4 o 5 meses espero ver los buques en este muelle y descargando sus mercaderias, en los carros del Ferrocarril, que los conducirá a la capital en 2 o 3 horas y a un precio de dos patacones más o menos por tonelada, es decir la mitad del costo presente en lanchas descubiertas».

«Terminados estos reparos yo apelo fervientemente a S. E., el Presidente de la República, para que quiera darme todo el apoyo y asistencia que reclama una obra tan importante para este país, obra destinada a dar a esta República, uno de los más seguros y mejores puertos del mundo y que está llamado a ser y será el orgullo de la Nación».

La explotación del F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada, no dió muy buenos resultados y durante varios años hubo pérdidas.

El Gobierno de la Nación, se interesaba por la adquisición de esta línea según puede verse por el decreto firmado por Sarmiento, el 19 de Julio de 1873:

La estación Central del F. C. Bs. Aires y Pto. de Ensenada. Año 1890.

«Considerando el Gobierno que las obras del Puerto de la Ensenada son un complemento necesario del ferrocarril que lo liga con la Aduana de Buenos Aires y que es conveniente que una línea entre el Puerto y la Aduana sean del Estado, se resuelve sea sometido este asunto a una comisión de personas competentes que formule las bases del arreglo a que se refiere el representante de la Compañía en este escrito».

Digitized by Google

a comisión fué formada por los señores don ncisco B. Madero, don Pedro Agote y don emón Huergo, los cuales redactaron en 1874, contrato «ad referendum» de las HH. Cámaras la Nación, para que fuese firmado por el Mi- ro de Hacienda don Santiago Cortínez, en re- sentación del Ferrocarril de la Boca y Ensenada. este contrato, que no llegó a firmarse, se esta- cía que el Estado compraba el ferrocarril con as sus vías y accesorios por 2.770.346.20 pesos, aderos en fondos públicos del 6 % de renta y % de amortización acumulativa, al precio que gan los fondos públicos de esta naturaleza en mercado de Londres al verificarse la venta. Al merar el tren rodante que se vende conjunta- nte con la línea se establece que éste consiste ocho locomo- as, sesenta va- es de carga, enta platafor- s, sistema ame- ano y veinte ones de enco- enda; no se nciona ningún che de pasa- os.

Esta venta no verificó.

El Ferrocarril vó una existen- pobre por los ñados que cru- a su vía, no iendo más pueblos de importancia en ella, que rracas, Quilmes y Ensenada.

Entre las pocas obras ejecutadas por la Empresa ben mencionarse:

El gran puente sobre el Riachuelo inaugurado Mayo de 1889.

La doble vía entre Riachuelo y Ensenada (Oc- bre de 1889).

Empalme con el Dock Sud (Enero de 1890).

Línea de conexión entre las vías del puerto de Plata y la estación de Ensenada (1892).

La fundación de La Plata le dió una cierta im- rtancia, siendo la primera y entonces única línea rea, que tuvo la nueva capital de la Provincia.

Pero la competencia no tardó en venir. El F. C. l Sud, con su línea desde Plaza a Temperley, en mbinación con la línea que construyó el Gobierno la Provincia, desde Temperley a La Plata, re- ltó una línea de competencia que dió el golpe gracia a la Empresa del F. C. Buenos Aires y uerto de la Ensenada.

Varias eran también las tentativas para construír neas a vapor entre las dos capitales siendo el ás importante y aparentemente el más serio el oyecto presentado en el año 1890, por la Com- añía de Tramway «Buenos Aires», que proponía la construcción de 123 kilómetros de líneas rurales y 22 kilómetros de líneas urbanas, dentro de la zona del F. C. a la Ensenada, según puede verse en el plano adjunto.

Los antecedentes de este proyecto son los siguientes:

Con fecha 20 de Julio de 1887, el Dr. Ernesto N. Martini, solicitó autorización para construír un tranvía, que partiendo de La Plata y recorriendo el Boulevard de circunvalación iría a empalmar con la línea de tranvía concedida a los señores Eggers y Cía., en Barracas al Sud.

La concesión le fué otorgada el 9 de Noviembre del mismo año.

Los señores Delfín, Leguizamón, Víctor A. Eggers y Dr. E. Martini, formaron una sociedad para explotar la línea pero por falta de capital hicieron transferencia de la concesión a favor de la Compañía Tranvías Ciudad de Buenos Aires (Marzo de 1890).

Paseo Colón en el año 1888. Viaducto del F. C. Bs. As. y Pto. Ensenada.

La primera sección entre Riachuelo y la Estación General Mitre (hoy Sarandí) fué librada al servicio público el 21 de Mayo de 1891.

Luego se construyó unos y otros ramales en la ciudad de La Plata, pero dificultades financieras obligaron a la Compañía a entrar en liquidación y por decreto del 13 de Noviembre de 1901 se reconoció a la Municipalidad de La Plata como sucesora de la Compañía «Tranvías Buenos Aires» transfiriéndose a la orden de dicha corporación la suma de 20.000 pesos en títulos de caminos que la Empresa concesionaria, depositó como garantía de la concesión.

Con tal motivo el señor E. N. Martini elevó en Noviembre de 1890, al presidente del Directorio de dicha Compañía, la memoria técnica de los estudios que había practicado sobre la construcción, itinerario, costo y explotación del Tranvía de La Plata y Puerto Ensenada a Barracas al Sud y líneas accesorias.

Transcribimos parte de esta memoria que se distingue por su optimismo, sus cálculos hipotéticos y sus conclusiones mal justificadas:

«Los ventajosos resultados que ofrecen las líneas de tranvía, ya sean a tracción mecánica o a sangre, ya mixtas o sólo de pasajeros, son notorios. La experiencia adquirida en más de 20 años, demuestra que los capitales empleados en esta clase de empresas, han sido siempre compensados con pingües

Digitized by Google

beneficios y altos dividendos, al mismo tiempo que han aumentado la fuerza productiva y desarrollado la población en los lugares que transitan sus vías.

El tranvía entre La Plata y Barracas al Sud recorre 48 kilómetros o sean próximamente 9 leguas, mientras que los ferrocarriles hacen ese trayecto en más de 12 leguas (62 kilómetros) resultando a favor del tranvía una diferencia de 3 leguas menos de camino o sea la tercera parte de su recorrido. Esta línea se construye sobre un camino público y por consiguiente no tendrá recargo alguno en su costo, por expropiaciones de terrenos para la vía. Tiene además una gran ventaja sobre los ferrocarriles; la de poder hacer cuántos desvíos y ramales se requieran, y de parar en cualquier punto de tránsito para recibir carga y pasajeros en un trayecto densamente poblado, donde existan ya establecidas grandes fábricas, y en el que se radicarán inmediatamente muchísimas otras, que sólo esperan fácil medios de comunicación y transporte de los productos que elaboran. La importancia presente de esta vía se evidencia con sólo considerar la de las dos capitales, puntos terminales de la línea, cuyas relaciones comerciales e industriales están llamadas a fomentar; como asimismo por el gran número de pueblos aglomerados en su tránsito.

El Paseo de Colón. En la actualidad Avda. Leandro N. Alem.

Su porvenir está garantido por su relación directa con los grandes puertos de la Provincia y de la Capital, a los que une entre sí, y por la exuberancia desbordante de población en la ciudad de Buenos Aires, que tiende a radicar gran número de familias en lugares más higiénicos y de vida más barata, formando villas en sus cercanías.

La enorme valorización de la propiedad hace imposible que los establecimientos industriales que requieren una gran área de terrenos, puedan sufragar los ingentes gastos que demandaría la construcción de sus fábricas en la Capital, y buscan situarse sobre una vía de tranvía que, con tarifas bajísimas, los ponga en directa e inmediata comunicación con las dos capitales, llamadas a ser los mercados de consumo, y con los dos grandes puertos de importación y exportación.

Inmensa cantidad de valiosos establecimientos industriales e incalculables números de centros de población, serán el resultado directo de esta vía de comunicación, y le asegura un porvenir inmediato que sobrepasa todo cálculo. La excelente calidad de la tierra en la zona recorrida determinará la multiplicación de los establecimientos rurales ya existentes, destinados a proveer de artículos de consumo diario a las poblaciones de Buenos Aires y La Plata.

El tranvía podrá transportar todos los productos con una tarifa muy inferior a la de los ferrocarriles, por cuanto el capital que representa por el costo de construcción y la notable diferencia en los gastos de explotación, le permiten obtener doble resultado con la mitad de los precios establecidos por aquéllos. Presentarán mayores facilidades para la carga y descarga, porque estas operaciones podrán hacerse directamente en el mismo punto de producción sin necesidad de emplear carretas o carros para su conducción a las estaciones, como también porque se podrán llevar los artículos directamente al punto de su consumo o destino, ya sea por su propia línea o bien haciendo circular sus vagones por los rieles de las demás líneas existentes en las ciudades de Buenos Aires y La Plata.

Resultará de esta forma de transporte, tal economía en los fletes, que es casi imposible prever la importancia de la carga. Se puede desde luego, admitir como cálculo de mínima y prescindiendo del movimiento de pasajeros, muy considerable por otra parte en algunas secciones, que habrá actualmente un tráfico diario de dos mil toneladas aproximativamente, las que al precio de dos pesos por tonelada, dan un total de cuatro mil pesos diarios, o sean anualmente más de 1.250.000 pesos.

Bien administrada la línea, los gastos de explotación alcanzarán cuando mucho a un 40 % dejando así una utilidad líquida de pesos 750.000 o sea sobre un capital de ochocientas mil libras esterlinas más del 18 % como dividendo anual en la actualidad, sin entrar a apreciar su mayor desenvolvimiento futuro».

Digitized by Google

arias veces hubo negociaciones entre las dos resas (F. C. S. y F. C. a la Ensenada), con el de llegar a un acuerdo referente a una posible n pero sin resultados positivos.

ero luego sucedió lo que debía suceder. La lucha competencia entre empresas similares, sobre to- cuando se ocupan de transporte dentro de una na zona, reconociendo el mismo origen consti- vo y la misma fuente del capital invertido en , trae siempre como consecuencia lógica, su ndición en una sola, para suprimir concurren- desastrosas entre sí, que las perjudican en propios intereses y que sólo temporalmente, y ntras ese hecho no se produce, benefician a los por ellas son servidos.

o será posible escaparse a la acción de leyes ómicas inevitables que han producido efectos riables en todos los países en que el Estado es dueño único de sus vías férreas.

Por eso en Inglaterra ha quedado ya clásica la conocida frase:

«Las luchas transitorias entre las compañías rivales son peleas de enamorados, que sueldan la cadena en vez de romperla».

En efecto, la administración de grandes redes resulta, en general, más económica, siendo sus gastos de personal relativamente menores, y la explotación de ramales puede hacerse más ventajosamente por la administración de la red principal, que por una administración especial.

En el caso ocurrente la empresa del F. C. del Sud como única dueña de las dos líneas, que nada ni nadie haría ya más volver a ser rivales, podría suprimir una de las dos administraciones inútiles, mejorar el servicio y ahorrar gastos, economizándose así una buena suma al año.

La competencia ruinosa que el F. C. del Sud le hacía, movió al directorio de ambas empresas a fusionarse, evitándose de ese modo la guerra de tarifas que les perjudicaba.

La Compañía del F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada fué puesta en liquidación por asamblea extraordinaria en Londres, nombrando liquidadores a los señores John W. Batten y Frederick Neildt terminándose la liquidación el 8 de Octubre de 1898 habiendo sido transferida la Compañía al F. C. del Sud en 1°. de Julio de 1898, canjeándose todas las acciones que formaban su capital.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXX

●

EL RIO NEUQUEN Y EL TERRITORIO DEL MISMO NOMBRE

●

SUMARIO:

Descripción del Río Neuquén. — Construcción de un puente hasta la nueva estación Neuquén. — Dificultades que ofrecía el paraje despoblado y el transporte de materiales. — La gran creciente de 1900. — Peripecias sufridas por los obreros. — Salvataje. — Interrupción de la línea a Chos-Malal. — El territorio del Neuquén: algunos datos interesantes. — Descubrimiento de minas de oro y plata. — Anécdota acerca del cacique Purrán. — Inauguración del Puente. — Neuquén declarada capital del Territorio. — Discurso del Doctor Joaquín V. González. — Datos referentes a la explotación de la línea al Neuquén.

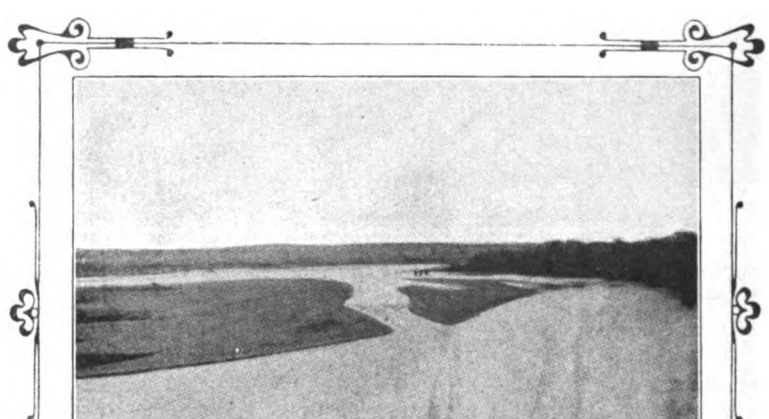
● ●

En la concesión otorgada al F. C. del Sud para prolongar su línea principal de Bahía Blanca al Neuquén, figuraba como una de las condiciones esenciales la construcción de un puente sobre el Río Neuquén.

El río Neuquén es desagüe natural de una región de cerca de 30.000 kilómetros cuadrados de la cordillera de los Andes, comprendida entre las latitudes 38 y 40 Sur.

A 45 kilómetros aproximadamente al Oeste del Fortín Roca, este río se une con el Limay para formar el gran Río Negro, que desemboca a su vez en el Océano Atlántico, entre los pueblos de Viedma y Carmen de Patagones.

El Río Neuquén nace cerca de Chos-Malal, entonces capital del Territorio del Neuquén, siendo sus vertientes tres riachos que descienden de la cordillera; sigue hacia el sur y en un punto cerca del Paso de los Indios, que dista 250 kilómetros aproximadamente de la confluencia, recibe su principal tributario, el Río Agrio, que viene costeando el pie de la cordillera, pasando por los pueblos Las Lajas y Neuquén.



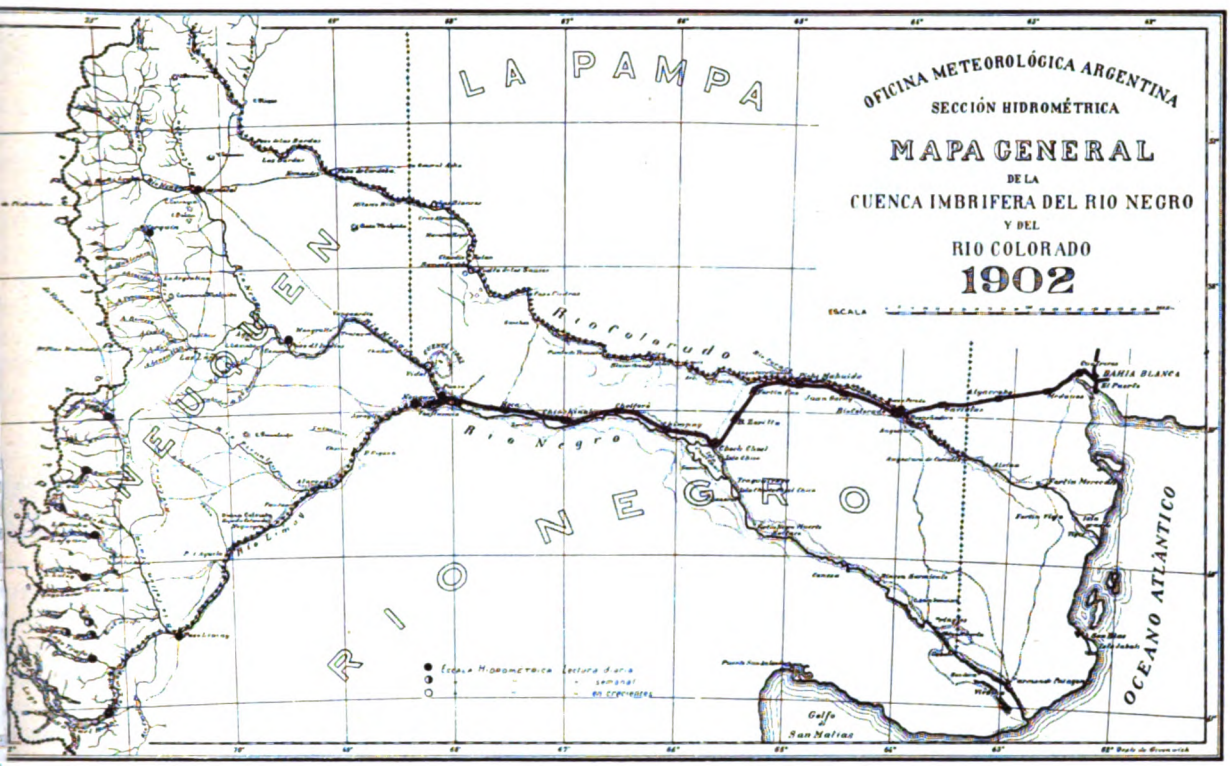
La confluencia de los ríos Limay y Neuquén en el año 1880. (Negativo de Pozzo, fotógrafo de la expedición militar).

El río en el punto donde se pensaba cruzarlo tenía en aquel tiempo un ancho aproximado de 300 metros (con aguas a nivel ordinario) y corría en un lecho bajo, cuya profundidad variaba de 1 a 5 metros.

Durante los estudios en el terreno se produjeron varias crecientes y por esta razón se hizo indispensable cambiar el sitio primeramente elegido unos 100 metros río arriba, donde las barrancas del valle llegaban hasta el mismo río. Este cambio trajo consigo un desmonte profundo, pero este sacrificio fué sobradamente compensado con la utilización de una isla en el río que permitía construír dos pilares del puente en seco cuando las aguas estuvieran bajas.

Dejaremos constancia aquí de las enormes dificul-

Digitized by Google



es presentadas a la Empresa en la construcción
puente y la línea desde la confluencia, debidas
camente a la falta de datos e informes fidedignos
esa región po-
poblada y
ncipalmente
río Neuquén,
s las tres cre-
ntes excepcio-
es producidas
ante la cons-
cción, causa-
estragos con-
erables, arras-
ndo terraple-
, puentes, etc.,
nterrumpiendo
tráfico por mu-
tiempo.
Estas crecien-
, según algu-
s, son periódi-
y reaparecen
da 20 años;
ro hay razones
bradas para
er que ellas
edecen a fenómenos meteorológicos, pues, durante
a serie de inviernos con grandes nevadas, se-
idos de veranos fríos, tiene indiscutiblemente
e acumularse en la cordillera una mayor canti-
d de nieve que si tuviéramos anualmente vera-
s cálidos.

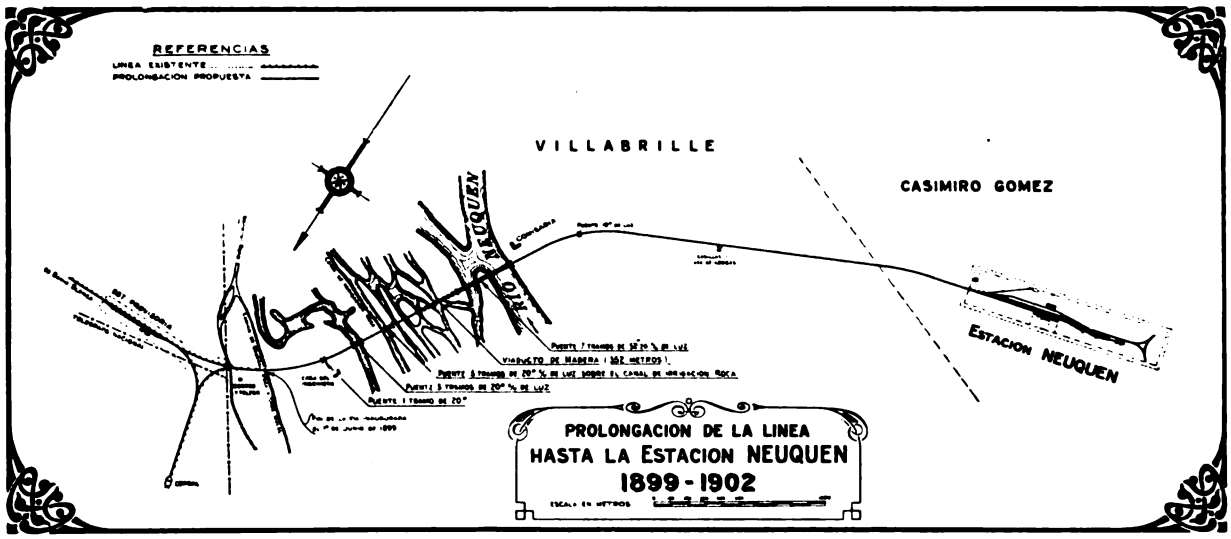
Viaducto de madera, con el puente sobre el Río Neuquén en la distancia.
Los cimientos de concretos fueron construidos muchos años después.

También puede aceptarse que, en ciertos años, caiga más nieve que en otros y, en una extensión tan grande, varios centímetros más de nieve pueden ocasionar en la época del deshielo inundaciones de mucha consideración. Así que lo más razonable era que se considerara que las crecientes extraordinarias pudiesen ocurrir en cualquier año y confeccionar el proyecto de conformidad.

El joven ingeniero Carlos Krag, de cuyo informe tomamos estas notas, fué elegido para construír el puente y la línea desde el punto de rieles hasta la nueva estación Neuquén, y en Setiembre de 1899 se trasladó a la confluencia para practicar un estudio muy detallado del río en los puntos más aparentes para la construcción de un puente.

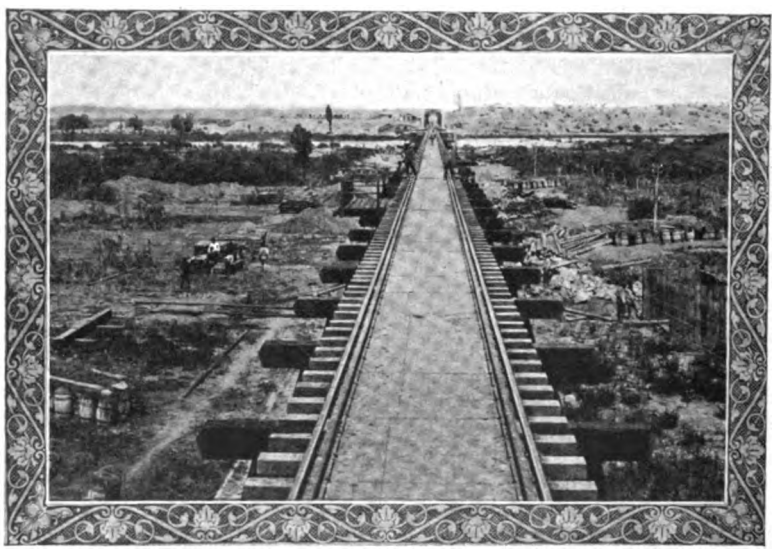
Estos estudios fueron luego enviados a los Sres. Livesey, Son y Henderson, ingenieros consultores

Digitized by Google



de la Empresa en Londres, quienes confeccionaron un proyecto de puente tal como existe actualmente sobre el Río Neuquén.

Las obras principales eran: Un puente de 7 tramos de 52.20 metros cada uno, un viaducto de madera de 352 metros de largo, un puente de 3 tramos de 20 metros cada uno sobre el canal de irrigación Roca, un puente de 3 tramos de 20 metros cada uno sobre el bañado cerca de este canal y otro puente de un tramo de 20 metros en el Kilo. 1240.292 donde la creciente cortaba continuamente el terraplén.



El viaducto de madera.

Mediante la eficaz ayuda del Gobierno, se dispuso que serían remitidos desde Paso de los Indios, tanto de mañana como de noche, avisos telegráficos sobre el estado del río Neuquén.

Se colocó un mareógrafo frente a la oficina telegráfica en este paso y de tal manera fué posible trabajar con perfecta confianza en la confluencia, aún en el centro mismo del lecho del río; y en el caso que una creciente fuera anunciada, las partes afectables podrían ser retiradas, pues transcurrirían de 24 a 30 horas desde el momento en que el agua, que pasara por el Paso de los Indios llegara al punto en que se construía el puente.

En caso de creciente extraordinaria los avisos tenían que ser dados desde Chos-Malal, lo que daría cerca de 60 horas de tiempo. Este arreglo resultó óptimo y a él se debió que las pérdidas y daños causados por la creciente de Julio de 1900 resultaran limitados.

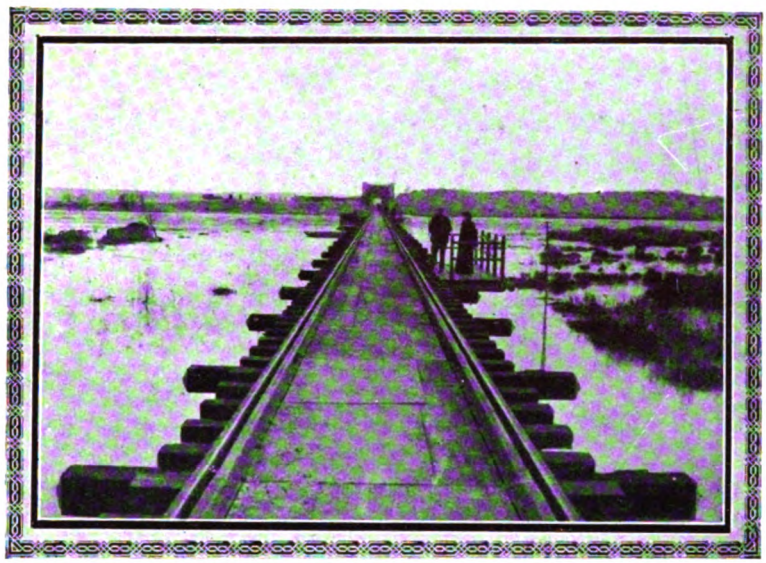
Como la temperatura durante los pocos meses de invierno raras veces alcanzó más que unos pocos centígrados bajo cero, fué posible alojar los trabajadores bajo carpas. De consecuencias más graves que el frío, fué el extraordinario calor seco del verano, haciendo la permanencia bajo la carpa durante el día insoportable, pero construyendo ranchos de totora se logró vencer esta dificultad.

Para mayor conveniencia de los trabajadores se estableció una proveeduría en la cual todos los artículos, desde ropa hasta comestibles, podían conseguirse a precios moderados; este almacén local era abastecido dos veces por semana desde la estación de Ingeniero White.

La conexión entre Bahía Blanca y Neuquén era establecida por dos trenes de pasajeros por semana y un tren facultativo de carga; por este motivo fué necesario establecer un depósito en el lugar de la construcción.

Digitized by Google

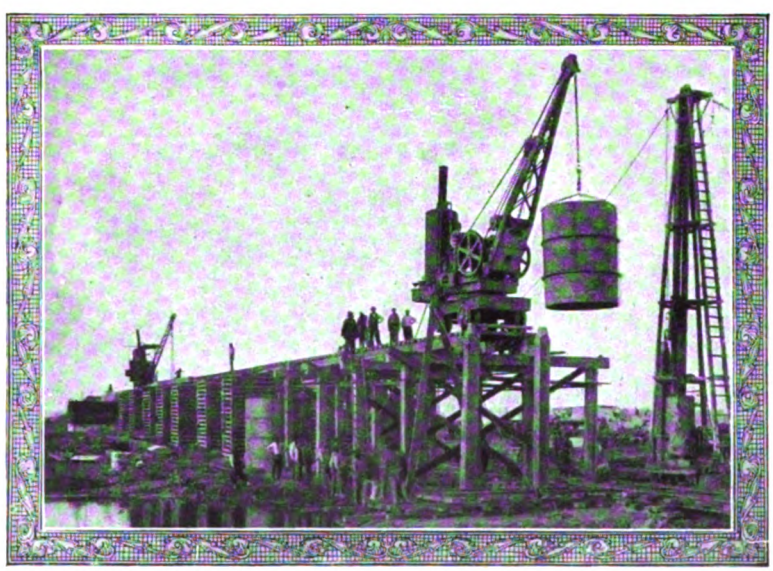
la piedra de cal en Roca, ni la arena colorada ginosa en la barranca sur, resultaron apropia- para la construcción y hubo necesidad de echar o de las canteras de granito de Pichi-Mahuida nos 300 kiló- ros de Bahía nca. Estas teras que ha- sido trabaja- en la cons- cción de la a a Neuquén, ducían exce- e arena y pie- de edifica- n. Para los ques de sole- se usaban pie- s de las can- as de Tandil, e son de una nsidad mayor e las de Pichi- huida.



El viaducto de madera durante la creciente del Río Neuquén en Junio de 1904.

La parte más eresante del ente era sin la alguna los cimientos, porque los tramos em- ados eran tipos comunes generalmente elegidos a construcciones análogas.

Para construír los cimientos de los estribos y ares del puente re el Río Neu- én se adoptó r primera vez el país) el pleo moderno **aire compri- do.**



Colocación de los cilindros.

La colocación la primera es- inera del estri- sur del puente, festejado con a pequeña ce- monia en pre- ncia del Direc- r de la Empresa, ñor A. Shen- n y los altos ncionarios del rrocarril del id.

El día 14 de lio de 1900 ocurrió una creciente extraordinaria e merece ser recordada.

A las 10 p.m. el día 12 de Julio un telegrama del aso de los Indios informó de una creciente de 1.70 etros, avisándose al mismo tiempo que los alre- dores de Chos-Malal estaban inundados. A la ma- ñana siguiente otro telegrama avisaba: «Río creció 6 metros más y sigue creciendo con fuerza». Todos los operarios fueron ocupados inmediatamente en librar la parte baja de todo lo que facilmente pudiera ser llevado por la creciente, dejando sólo los puentes provisorios y las vías.

Todas las herramientas sueltas, durmientes, maderas, carbón y pequeñas instalaciones fueron cargados sobre chatas y salvados inmediatamente.

Dos botes y una lancha a vapor fueron amarrados en el banco sur con orden de mantener la presión día y noche.

A las 8 p., m., otro telegrama recibido del Paso de los Indios decía: «A esta hora las proporciones de la creciente son las mismas que la última creciente grande, 8 a 9 metros próximamente, sigue creciendo con fuerza».

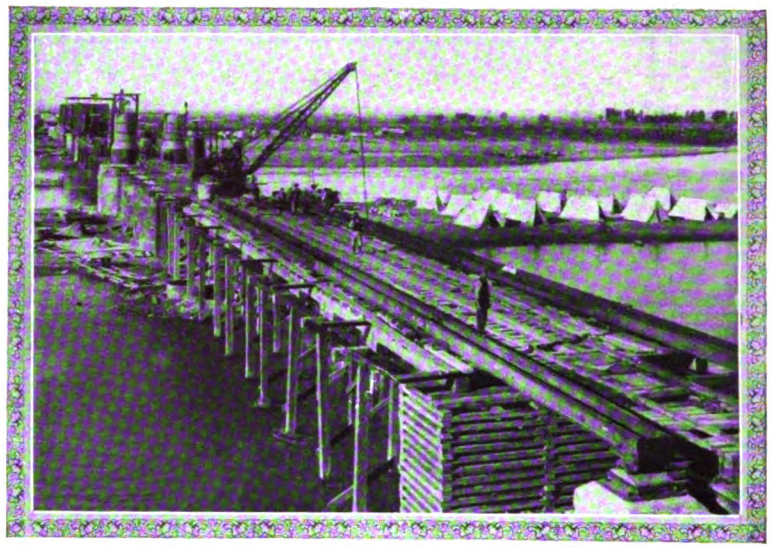
A las 10 p.m. de la misma noche todo el trabajo fué paralizado, y todos los campamentos fueron llevados a la estación. Inmediatamente después comenzó el río a subir y subió rápidamente durante la noche llegando a la altura de 3.50 metros sobre las aguas bajas, creciendo con una velocidad de 0.25 metros por hora. A medio día se recibieron informaciones de que el río Limay también estaba creciendo.

En un rancho, cinco hombres que habían rehusado refugiarse en un sitio más alto en el día anterior, tuvieron que pedir auxilio, al mismo tiempo que lo pedía la gente de la proveeduría. Dos

Digitized by Google

viajes fueron hechos con éxito con el pequeño bote, a pesar de la extraordinaria corriente, y cinco personas fueron salvadas; la tercera vez, cuando los últimos tres hombres estuvieron a bordo, el bote desgraciadamente fué tomado de costado por la corriente, y volcado inmediatamente; dando apenas, tiempo a los hombres para salvarse en el rancho y acomodarse como pudieran sobre su techo: esto sucedió a las 2 p. m.

Careciendo de bote, los hombres se hallaban en una situación muy crítica, porque el rancho podía desplomarse.



Estado de los trabajos en Mayo de 1901.

Valiéndose de señales ordenóse a la lancha hiciera la tentativa del salvataje, consiguiendo llegar hasta el rancho, con mucho arrojo de parte de sus tripulantes y corriendo el peligro de estrellarse contra los obstáculos; tres hombres fueron salvados y transportados al lado norte.

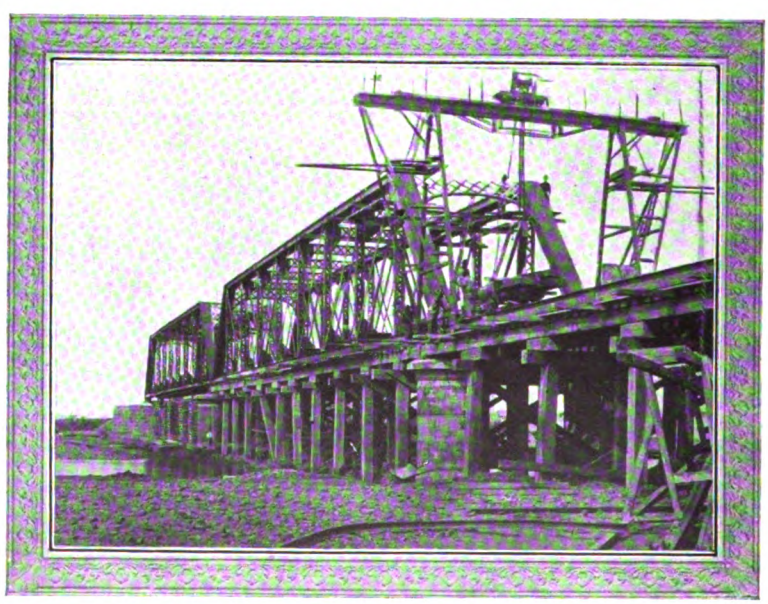
El agua, mientras tanto, había subido con gran violencia, alcanzando a las 4 p.m. 4.80 metros sobre el nivel ordinario. El río presentaba el aspecto de un caudal desde la estación hasta la barranca sur, corriendo con una velocidad de 15 a 20 kilómetros por hora y arrastrando impetuosamente árboles, corrales, plantas de todas clases, ranchos, etc., y todo obstáculo que se le presentaba. Los dos cilindros número 4, con la exclusa de aire en su parte superior, estaban ahora en el centro de la corriente más fuerte, y a pesar de ser invisibles, era su posición claramente demostrada por una ola de casi dos metros de alto que pasaba por encima de ellos en forma de cascada. Esto causaba gran ansiedad, puesto que estaban sólo a 15 pies enterrados.

Desde las 4 hasta las 10 p.m. el río subió solamente 0.20 metros y llegó a su máximo a las 10 p. m., hora en que empezó a bajar despacio.

El terraplén entre la estación y el tanque fué cortado por el agua en cinco sitios diferentes, durante la tarde, dejando aberturas desde 30 hasta 40 metros, por la que el agua pasaba con gran velocidad. Prácticamente todo el valle, de barranca a barranca, estaba ahora bajo del agua y los hombres que en vano se habían refugiado en los puntos más altos de la línea, tenían que subir encima de los vagones para mantenerse en seco.

Para coronar este estado miserable empezó a llover y a soplar una fuerte ráfaga de viento.

El telegrama recibido esa noche de Paso de los Indios comunicaba una bajante de 1.50, informándonos al mismo tiempo que la línea a Chos-Malal había sido interrumpida.



El puente durante la construcción.

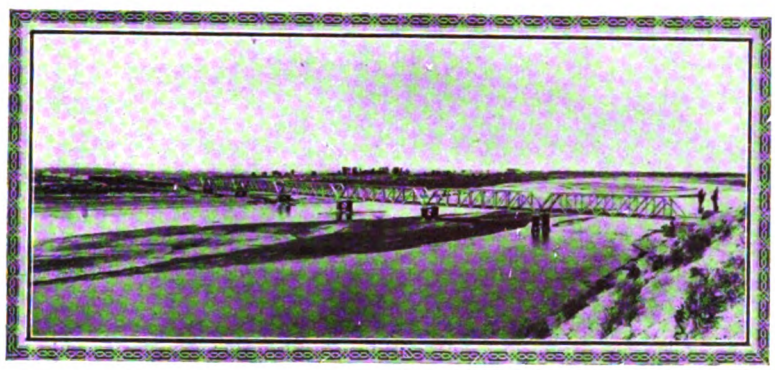
El Dr. Gabriel Carrasco, que en el año 1902 por orden del Gobierno Nacional, hizo un viaje de inspección al territorio del Neuquén, nos cuenta sus impresiones en el libro titulado «De Buenos Aires al Neuquén» del cual reproducimos algunos párrafos.

«En aquella época estaba el territorio poblad

Digitized by Google

chilenos en las cuatro quintas partes de su po-
ión, total 20.000 chilenos y 5.000 argentinos,
ue equivale a un habitante por cada 4 kilóme-
cuadrados.

l comercio de los habitantes se hizo casi exclusi-
ente con la República de Chile, por dos razones
capital importancia. La primera, porque no
stiendo vías
eas ni cami-
transitables,
de la confluen-
hasta los
des, era tan
nómicamente
posible el
ansporte de
rcaderías en-
adas por el
lántico, como
il del Pacífico,
donde sólo se
contraba sepa-
lo por un viaje
e podía hacerse en verano en pocos días.



Vista general del puente sobre el río Neuquén con el viaducto de madera.

La segunda porque no existiendo aduanas en el
ritorio argentino, era completamente libre el
nsito en ambos lados de la cordillera.

De esto resultaba que todo, desde el vestido
sta la harina, venía de Chile, vinculando profun-
mente a todos los habitantes con el comercio,
población, la
stumbres y las
as de la vecina
pública.

Como no había
donde bauti-
r a los niños,
les llevaba a
ile, resultando
í que millares
argentinos pa-
n hoy por chi-
os, debido a la
cunstancia de
ber sido bauti-
dos o educados
occidente de la
rdillera.

Terminadas las
ras del F. C.
l Sud desde Bahía Blanca hasta la nueva estación
euquén y construído el camino carretero de con-
uencia a Chos-Malal, las cosas cambiaron radi-
lmente.

Chos-Malal, capital del territorio, era en aquel
empo el pueblo de la República donde la vida
sultaba más cara. El pan costaba un peso y diez
ntavos el kilo. Una lata de kerosene que en Buenos
ires se cotizaba a 3 pesos, se vendía allí a 14 pesos.
El alimento de un caballo exigía 70 pesos por mes;
a un hombre se le podía mantener por algo menos.

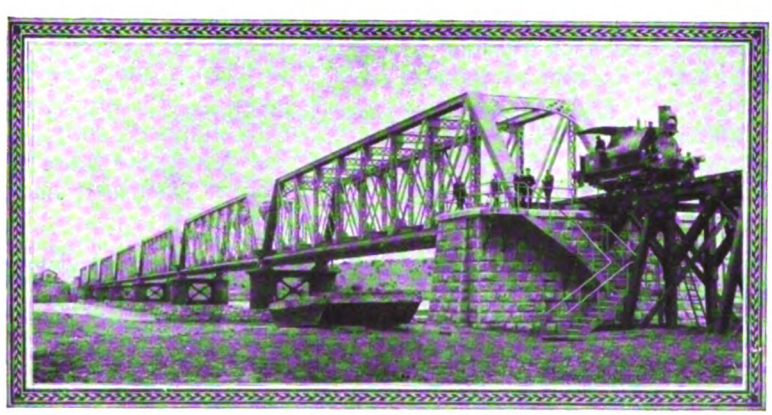
Júzguese lo que valdría en Chos-Malal el piso de madera de una habitación, calculando que el transporte de ella costaba, desde punta de los rieles, 25 centavos cada kilogramo.

En el año 1894 se descubrió en el Manzano (12 leguas al Oeste de Chos-Malal) una mina de oro nativo. Fué descubierta por chilenos, que después de una breve explotación la abandonaron; no compensaba los gastos.

El señor Quiroga, impuesto de ello, fué a la mina, estudió el sitio, y comprendió que la falta de agua era la causa por la cual el trabajo se hacía difícil y de poco rendimiento.

Se puso a construír un canal desviando el agua que corría por las alturas, para hacerla pasar por los sitios en que estaban las arenas auríferas.

La tierra aurífera se hace pasar por especies de cajones o artesas de madera, donde una corriente de agua se lleva el casquijo y el polvo, quedando en el fondo las partículas brillantes y pesadas del codiciado metal, que por su propio peso son retenidas.



Vista general del puente. En el estribo se encuentran: Sir Henry Bell, Director de la Compañía del F. C. del Sud en Londres, R. Gould, Ingeniero mecánico en jefe, C. Krag, Ingeniero Constructor del puente, R. Geijer, Ingeniero de la sección B. Blanca y C. W. Mills, Ingeniero en jefe, todos de la empresa del F. C. del Sud.

Es así como se explotaban las minas o lavaderos llamados «Milla Michico» y de Chacay». Las minas que desde 1895 explotaba el Sr. Quiroga dieron poco rendimiento en los primeros años pero en 1901, mejorados los métodos de laboreo y aumentado su personal, estaban produciendo mayores cantidades.

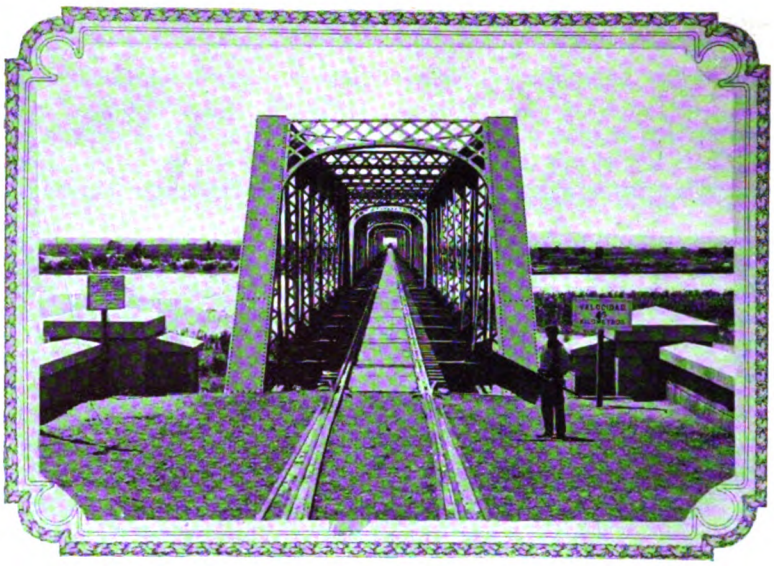
Además de las minas de Quiroga existían entonces en el territorio muchas otras en explotación más o menos activa, entre las cuales se encontraban las de «Buta Mallín», a doce leguas al Noroeste de Chos-Malal; «Campana Mahuida», a 25 leguas al sur; «Pulmari» y «Ruca Choroy», en los parajes que Moreno ha clasificado del vergel del Neuquén.

En todas éstas, la explotación se hacía por medio

Digitized by Google

de lavado, habiendo como 300 personas dedicadas a este trabajo.

Por este medio primitivo, y sin más útiles de explotación que una escudilla o cajón y agua, cada trabajador obtenía dos y medio gramos de oro, que se aumentaban extraordinariamente con el hallazgo de alguna «pepita» que compensaba mejor sus afanes.



Vista interior del puente.

Cuando estas «pepitas» eran muy gordas, ascendían a la categoría de «mi señora doña Josefa»; ¡lástima que las «Josefas» eran tan escasas!

Algunos de estos lavaderos y ciertas minas de plata, presentaban señales de haber sido explotadas, aunque de un modo rudimentario, en épocas muy anteriores a la ocupación del territorio por el ejército nacional.

En ésto hay también sus leyendas, entre las que el Dr. Gabriel Carrasco cuenta la de un cerro, de los que están a la vista de Chos-Malal, del que se sacaba mineral de plata tan rico, que se cortaba a hierro y martillo.

«No ha faltado, después, quien fuera inocente víctina de estas tradiciones».

«Se cuenta por aquí, que habiendo sido capturado por nuestras tropas el célebre cacique Purrán, señor de estas comarcas, fué confinado a la isla de Martín García, donde pasó cautivo mucho tiempo, mientras su familia se encontraba también expatriada».

«El indio pasaba por ser uno de los conocedores de aquellas minas, y utilizando la codicia de un Jefe le ofreció, como en otrora Atahualpa a Pizarro, entregarle la mina, si le procuraba su libertad».

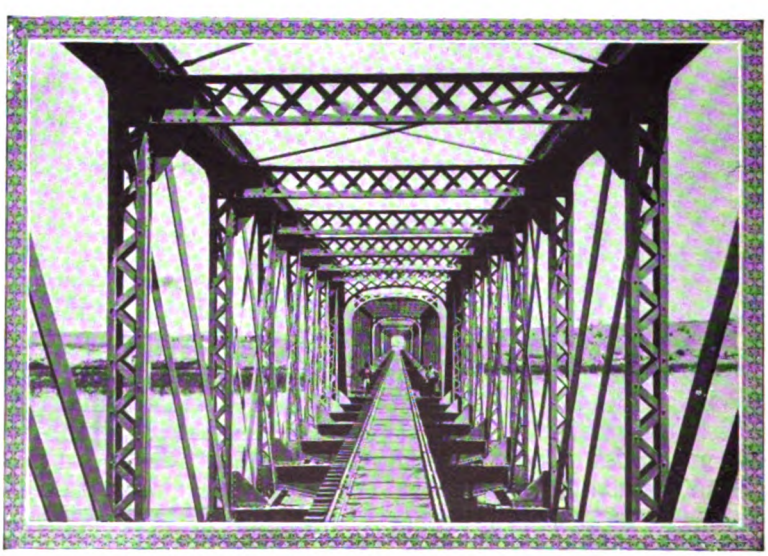
«Se cerró el trato, obtuvo su libertad y el Jefe organizó una expedición, a gran costo, que atravesando la República Argentina llegó a Chile, pasó de allí al Neuquén, y guiada por Purrán, volvió a estos parajes para designar el monte del cual se sacaba plata a cincel.

«Llegados aquí, se pasaron mucho tiempo en expediciones, hasta que un día el bueno del cacique terminó por declarar al Jefe que «se había olvidado del sitio en que estaba la mina!».

«Es de suponer la cara que pondría el Jefe, después de haber gastado un dineral, ante semejante revelación!

«Se dice que tuvo ganas de sacar su facón y degollar al cacique, pero que, reflexionando mejor, comprendió que era digno del tal chasco por el cándido delito de haberse dejado fumar por un indio, y lo largó a que se fuera lo más lejos posible.

El 26 de Junio de 1901 se efectuó la prueba de resistencia del puente sobre el río Neuquén en presencia de los ingenieros nacionales y por decreto del 12 de Julio de 1902, la Empresa fué autorizada para librar al servicio público la estación terminal Neuquén.

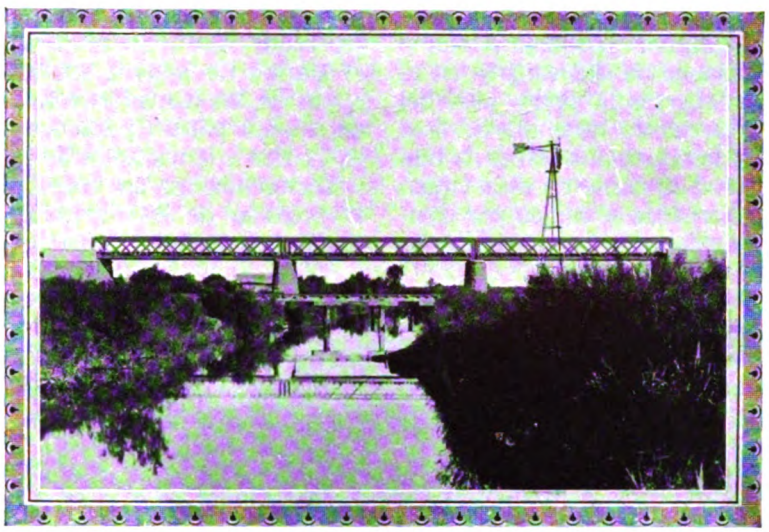


Otra vista del interior del gran puente.

A principios del año 1902 los vecinos de la margen Norte del río Neuquén se presentaron solicitando se volviera a habilitar la estación que allí existía, pues por la falta de medios de comunicación con la margen Sud del río se veían muy perju-

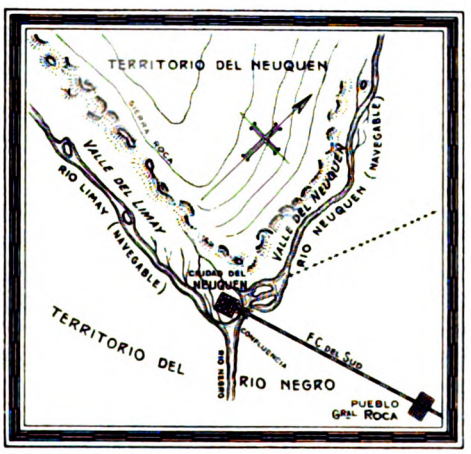
Digitized by Google

dos en sus intereses. En vista de existir toda- los desvíos y el triángulo de la antigua esta- , era fácil su rehabilitación para pasajeros y as, sin incurrir en gastos mayores.
lencionaron en la solicitud que estaba formán e todo un pueblo alrededor de la antigua esta-, habiéndose solicitado 78 es de tierra, se iban a ilitar inme- tamente de minarse las as de irriga- n que cons- ía el Señor doy, por cuen- del Coronel Fernández o, propietario la Colonia cinda.
Una vez creada a colonia au- ntaría la im- rtancia de ese gar, que ya ntaba con ca- s de comercio de gran actividad como la del ñor Miguel Muñoz, que abastecía de mercade- as toda esta parte del territorio, hasta Chos- alal.
Con fecha 15 de Octubre quedó rehabilitada la tación en la margen Norte l Río Neuquén llamándosele Limay» (hoy Cipolletti).



Puente de 3 tramos de 20 m. c/u. sobre el canal de irrigación, Roca.

Por Ley 4523 del 28 de ctubre de 1904 Neuquén fué eclarada Capital del Territo- o y por la misma ley se au- rizó al P. E. para aceptar a donación hecha por los seño- es Casimiro Gómez y López ecube de los terrenos nece- arios para chacras, quintas solares.
Este pueblo con una super- icie de 2.375 hectáreas, cuya nensura oficial fué ejecutada or el ingeniero Carlos Souri- gues y aprobada por decreto de Noviembre 2 de 1904, fué fundada por el señor Carlos Rouquet Roldán el día 12 de Setiembre de 1904.
Como dato interesante transcribimos a conti- nuación el discurso del entonces Ministro del In- terior, Doctor Joaquín V. González en la ceremonia inaugural de la capital del Neuquén



Apunte geográfico de la situación de la Capital del Neuquén, en el que aparece clara la importancia de la nueva Capital del Desierto.

«Es nueva y de una hermosura original la fiesta que aquí nos congrega: la consagración de una ciudad futura, la extraordinaria magnificencia del escenario, el recuerdo conmovedor del desierto que aun flota en el ambiente de este región, el efusivo y fecundo abrazo que se dan en nuestra presencia, los dos ríos el Neuquén y Limay, para juntar las impetuosas aguas en misión de progreso y comunión nacional, y la visión del porvenir que ve levantarse en este suelo la capital andina, nutrida con todos los alientos de la cultura que la engendrara, aquí representada en su máximo esfuerzo por la línea férrea más avanzada, y con ese vigor indomable de la esperanza reflejada a lo lejos en las cumbres occidentales, hacia donde un día llegará la expansión de la vida y de la acción civilizadora.

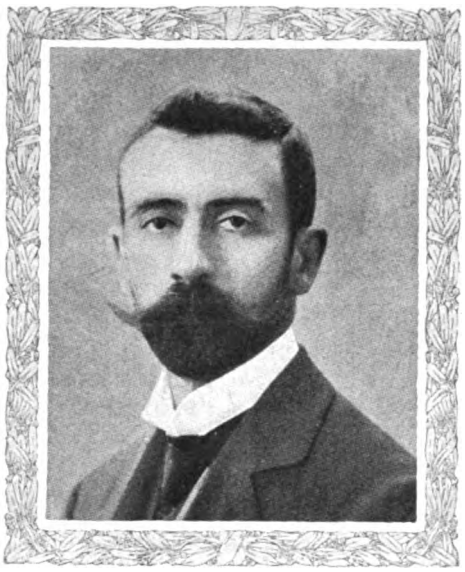
Vuelve a la memoria y al corazón la epopeya accidentada y dolorosa del ejército argentino, que después de sus últimas glorias, dejadas a la inmortalidad con el ciclo de la independencia en Ayacucho e Ituzaingó, dirige sus marchas intermitentes y progresivas sobre el vacío imperio del Sud, legado con el testamento grandioso de la raza fundadora, con todas sus salvajes naciones autóctonas, con sus inmensurables y paradisíacas soledades, que aquella no alcanzó a dominar con su brazo y su vivienda, pero cuyos hijos incorporarían al patrimonio hereditario, fundiéndolo en el cuerpo y el alma de la patria nueva. Si aquella guerra fué de emancipación política y reivindicaciones supremas, la guerra de fronteras interiores y de dominio sobre la tribu, fué de integración y construcción nacional, y el esfuerzo acaso más noble y generoso que este pueblo realizaba para acreditar ante el mundo su personalidad naciente. Aguarda todavía la República el cronista

Digitized by Google

y el poeta de este largo y sangriento rescate del dilatado imperio patagónico que, adquirido por los capitanes de la primera conquista, se esfumara durante dos siglos de forzados abandonos y ausencias, en poder del habitante primitivo, hasta exponerlo como presa inerte, cual «res mullius», inmensa y codiciable, a la aventura y a la proeza fantástica de cualquier errante nave extranjera.

Y si el autor de «La Cautiva» bosquejó el eterno poema del rapto y el choque de dos sangres en la tela inmensurable del desierto, la prosa viril del historiador moderno y la estrofa henchida de limo y de metal del poeta de los tiempos nuevos, no han mordido aun en la espléndida carne de esta virgen epopeya, en la cual las jornadas se miden por fronteras borradas al aislamiento y por territorios abiertos al trabajo y al hogar del hombre culto.

La indecisa política de otras épocas, fruto de las inquietudes y desgarramientos domésticos, dió siempre formas de separación y de repudio a la estrategia contra el indio; la línea de fronteras al dividir los dominios parecía significar un divorcio indefinido con el continente ignorado, y cuando esta idea hubo de materializarse en un foso profundo y miliario, — algo como una muralla china a la inversa, — el concepto político de esa guerra llega a su más intensa crisis, a un límite sombrío e infranqueable, en el cual habría de inscribirse la eterna renuncia, a punto de inspirar ideas jurídicas de absoluto y definitivo despojo dentro de la propia tierra, vestida con el ropaje entonces deslumbrador de un comunismo internacional lleno de magnas perspectivas.



Dr. JOAQUIN V. GONZALEZ
Ministro de Justicia e Instrucción Pública de la Nación. Escritor, sociólogo, estadista y sobre todo, educador.

Cuántos y que múltiples problemas plantea en la mente este instante de nuestra historia! De que punto de vista ha de considerárselo que no sugiera hondas y dilatadas meditaciones? Y como siempre, en la vida secular de las naciones, un golpe de espada rompe el nudo indescifrable del misterio, y un momento de voluntad y de acción basta para dilatar dominios, desvanecer preocupaciones erigidas en sistemas, para ampliar los horizontes de la vida, y para incorporar a la civilización millares de hombres secuestrados a ella por el prejuicio y la rutina. Ya vendrán los sabios a estudiar las leyes abstractas del hecho consumado, los pueblos siguen su marcha hacia su destino, como los astros su ruta celeste, antes que la ciencia descubra la razón de sus movimientos y revoluciones.

Guiado por designio cierto y hacia objetivos seguros, el ejército nacional avanza con la serena majestad del que pisa en su propia soberanía, y como rey antiguo en tierras de vasallos, va sembrando la paz y la confianza en todas partes, sometiendo a rebeldes, apaciguando las tribus irritadas, alzando tiendas e izando banderas entre las chozas y los bosques hirsutos, convirtiendo en obediencia la saña y en amistad el odio, y haciendo repercutir por vez primera en las soledades que el alarido de muerte arrulló desde la infancia, el clarín de las dianas victoriosas y los ecos intensos del himno patrio, para evocar las almas antiguas en la tierra inmaculada de las expansiones futuras.

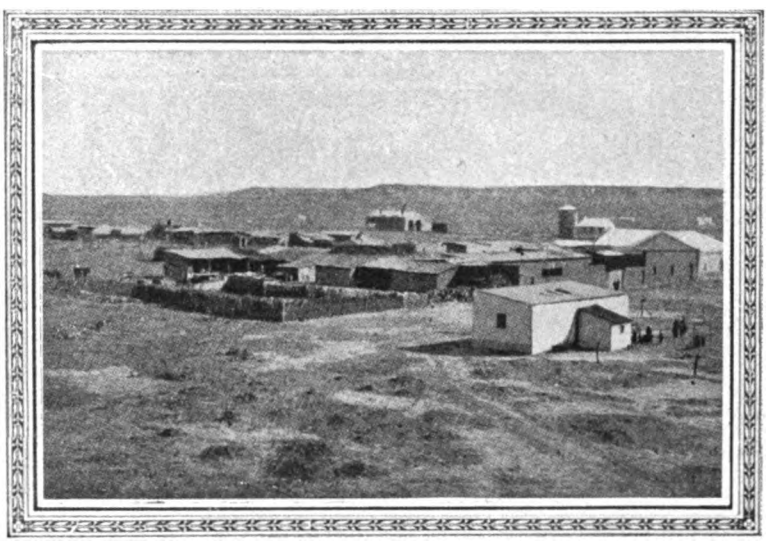
Convertida así en hecho, desde Mayo de 1879, la posesión de los territorios que la Constitución tuviera en cuenta y que se hallaban fuera de los límites de las antiguas provincias, como simiente originaria de nuevos estados, comienza a desarrollarse una política antes desconocida, que no es la del simple reparto de la tierra reivindicada, sino la de organización, gobierno e impulso que las poblaciones de la avanzada o el fortín militar trazaron con la espada y bautizaron con las cenizas del vivac, y que la ley de 16 de Octubre de 1884, dotó de una personería colectiva.

Las energías desgastadas u ociosas en el viejo suelo primitivo, tuvieron una orientación distinta y llena de promesas; un llamamiento a la fe en lo desconocido e incierto, puso a prueba voluntades e iniciativas y una república juvenil principia a crecer con savia renovada en la pampa del salvaje, desde el río Colorado hasta las aguas del Estrecho y las brumas del Cabo de Hornos.

Teorías y fórmulas sin número surgen y surgieron sobre el regimen político de los territorios, y todas ellas son tan falaces como las relativas a la educación de la infancia, porque unas y otras olvidan que la doctrina y la experiencia marchan juntas en edad tan incierta, auxiliándose y completándose, y que un experto educador y un gobernante genial pueden más contra las incertidumbres y sorpresas de los organismos nacientes, que las más respetadas doctrinas y las educaciones más firmes de la ciencia abstracta. Las leyes son fórmulas sustitutivas de las humanas deficiencias, y la moral de la ley reemplaza la ausencia de la virtud ingénita; pero cuando a una voluntad moral y honesta se une un sentido completo del patriotismo, ese sentido que hace ver el honor de todos los ciuda-

Digitized by Google

os en cada uno de los actos de la vida pública, estrictez de las leyes pierde su valor directivo, as acciones de gobierno se convierten en gér- nes prolíficos y en creaciones sorprendentes. puede ser el gobierno de los territorios como colonias lejanas en ciertas épocas históricas, ugio de vencidos, ni campo de concupiscencias satisfechas; ellos han sido abiertos al trabajo usto, a la salud y prueba de caracteres, al con- so de fuerzas y energías productoras, al apren- aje de civismos y empresas de honra común; y ito el ciudadano que viene en nombre de la Re- olica a representar su protección y justicia, como obrero y el industrial que a ellos se lanzan desde metrópoli o el extranjero a labrar la tierra, surcar aguas o romper las rocas, cumplen una ley su- rior, la más alta y más democrática de todas las ves, — la del abajo que ni- la y fraterniza los hombres de da raza y con- ción; que les seña la verda- ra justicia sin eces ni penali- ades; que edi- ca hogares, na- ones e imperios destructibles, orque se levan- an sobre ese mor único en- endrado por la omunidad del sfuerzo y la con- urrencia de idea- s para la obra olectiva.



Caserío en que fué instalada en el año 1904 la Capital del Neuquén en la confluencia, sobre terrenos donados por los señores Casimiro Gomez y Lopez Lecube.

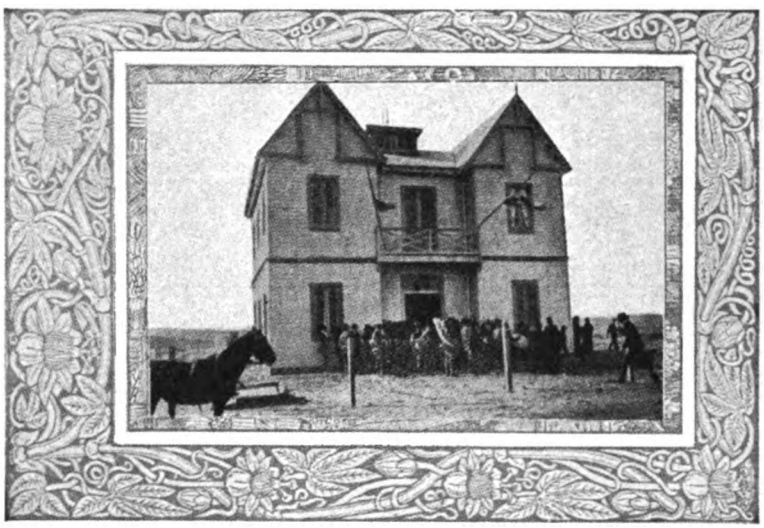
Acaso expresa- ía con exactitud l más elevado sentido moral de mi tesis, diciendo, l igual de una antigua filosofía, que la Patria, como l alma en el cuerpo del hombre, está toda en todo l territorio y en cada una de sus partes; y si este concepto fuese mejor comprendido, y una errada noción del destino personal no ofuscase tan ciega- mente el alma de la juventud de las grandes ciudades una corriente vigorosa de energía, como sangre nue- va, recorrería sin cesar las vías lejanas, renovando en aquéllas, las fuentes de la vida con elementos originarios, y difundiendo a la vez en las más dis- tantes comarcas de la patria los progresos y bene- ficios materiales y los hábitos de la cultura con- quistada. Si el anhelo de la fortuna material es fuerza que tanto perturba y desequilibra a las so- ciedades contemporáneas, y si él es por eso mismo palanca tan poderosa en la mecánica social, no son parte a desviarnos de nuestras sedentarias costum- bres y de nuestras vagas e inquietas ambiciones, los ejemplos de los muchos aventureros de humilde condición convertidos en breve espacio en acau- dalados capitalistas y en grandes señores, con sólo la consagración asidua al trabajo durante un lustro o una década; ni los casos innumerables de rege- nerados del vicio o de las enfermedades, por la influencia de la lucha, los encantos de la naturaleza o los provechos íntegros de la labor personal, sin la tara insaciable de la vanidad o del placer, que va a engrosar fortunas advenedizas, o a ennoblecer oficios vergonzantes; olvidan muchos que habría verdadera grandeza y cierta sublimidad en em- plear el patrimonio hereditario en el cultivo y en- sanche de esta tierra arrancada a la usurpación del salvaje, por nuestros gloriosos y nobles solda- dos, dignos continuadores de la tradición de sacri- ficios y virtudes colectivas, no superadas ni siquiera en los tiempos antiguos, cuando eran emperadores sus capitanes y su ideal la con- quista del mundo: que no otra com- paración admiten aquellas ausen- cias ilimitadas del terruño y hogar nativos, aquellas desnudeces y mi- serias dantescas, entre las cuales había que ser héroe en la refrie- ga repentina o en la invasión noc- turna; aquellas cautividades de afrentas sin nom- bre en la tolde- ría infecta donde el hambre y el martirio corporal, sembraron por estas regiones los huesos de héroes desconocidos, cuyas almas aparecerán, como las de Ossian, en las noches de las futuras edades, a otros guerreros, para guiarlos hacia nuevas victorias.

Mérito insigne adquieren en la República los primeros pobladores de estas tierras patagónicas, no sólo por haber impreso en ellas, con su posesión avanzada, bajo la bandera nacional, el sello de la propia soberanía, sino porque constituyen desde luego los orígenes venerables de las ciudades del porvenir, las que habrán de alzarse sobre los hoy humildes cimientos con todo el empuje de esos que el genio anglo sajón y anglo americano impro- visa en las arenas del Africa del Sud, en las selvas de Australia y Nueva Zelandia o en los bosques donde nace y muere el Missisipí, y en las soledades nevadas del Klondike. En la historia venidera serán juzgadas y descriptas como ciudades maternas

Digitized by Google

de la civilización del sud argentino, las actuales poblaciones donde se condensa la vida industrial de los territorios: la de la Pampa Central con su asimilación completa de la modalidad bonaerense, Viedma, Choele-Choel, Roca y demás felices usufructuarias de las riquezas del Río Negro; Rawson, Trelew y Gayman en el Chubut, este nuevo Nilo, tan variable de curso como repleto de limo generador de opulencia; Madryn, Santa Cruz, Gallegos y Ushuaia, las que dominan el mar, recogen en los caudales de los ríos andinos los frutos y tesoros del continente, abriendo sus generosos brazos a todas las banderas del mundo, y les ofrecen sus puertos naturales guardados por nuestra jóven y gallarda marina, como en concurso universal de actividades fecundas y solidarias empresas civilizadoras.

El pueblo capital del territorio que el Neuquén y el Limay encuadran en su triángulo de inconfundibles contornos; nacido de la espontánea imposición de la naturaleza; situado como en el vértice de una constelación de pueblos dispersos, y en la avanzada más atrevida que ferrocarril alguno haya realizado en esta América; centro estratégico sin igual de una doble corriente de comunicaciones fluviales y terrestres que la vinculan al mar y al corazón de la República, y de una natural inclinación que hará afluir hacia ella la vitalidad productiva de su vasta comarca hasta la cordillera y aun más allá de sus lindes; asociada en el esfuerzo y en cierto modo incorporada a la familia de pueblos que el Río Negro alimenta y fecunda; rodeada a distancia por colinas protectoras y alturas preventivas contra nocivas influencias externas, y dotada de amplios y dilatados horizontes sombreados por montañas remotas que estimulan a alcanzarlos sin aniquilar el esfuerzo; favorecida ya por el más grande y valioso de los agentes de civilización y de riqueza, — el ferrocarril que la adhiere al organismo patrio, cuyas palpitaciones cuotidianas pueden sentir y contar, — será en días no remotos una soberbia ciudad, foco de artes e industrias poderosas, de influencias lejanas y fraternales hacia el occidente, como de fuertes atracciones hacia el interior, y al amor de su cielo, de su clima y de su fecundidad, alimentada por sus dos ríos tutelares, florecerá una sociedad nueva, sana, animosa y expansiva, que justificará las virtudes de la patria fundadora y será como una madre siempre joven de hijos del trabajo, generadora de energía y de constancia, de serenas virtudes morales y patrióticas, de instituciones prácticas y libertades consolidadas, donde jamás la corrupción social engendrará sus tiranías degradantes, ni sus culpables complacencias, y en cuyo seno el árbol de la paternidad cívica dará frutos desbordantes de savia, en la ayuda mutua y el desinterés recíproco y en la abnegación con que sus hijos se consagrarán a la gloria y al bienestar comunes.



Chalet de la Gobernación en la nueva Capital del Desierto. Año 1904.

Señores: esta ceremonia, de la más modesta apariencia y de tan hondo significado, — desde que a ella hemos asociado a todos los territorios del Sud, — se halla colocada bajo los auspicios del presidente de la república, teniente general Roca, cuya previsión de político y ciencia militar cambiaron la orientación y la naturaleza de nuestra antigua guerra de fronteras, convirtiéndola en acción civilizadora para reintegrar la secular unidad del legado histórico del virreinato, y ante cuyos objetivos, ni las zanjas aisladoras, ni los ríos navegables, ni las pampas desoladas, podían detener la serena marcha del ejército de la nación conducido hacia una conquista definitiva; conquista inmensa, que libró el dominio patagónico de las inciertas contingencias de un secular debate de límites, pues, sometido a arbitraje desde 1856, la posesión adquirida de 1879 a 1884, se convierte en dominio material, adoptado como principio directivo por el fallo arbitral de 1903.

Al designar este pueblo como capital titular del territorio, el gobierno ha ejercido poderes legales propios, y sólo ha tenido en vista los más generales intereses de toda la región, en sus relaciones con el resto del país y con la expansión progresiva de sus núcleos urbanos; el aislamiento del conjunto de la vida nacional no será jamás para estos pueblos un medio de progreso; antes bien, los conducirá a la ruina por sus rivalidades y por la absorción extraña que es el término fatal de las imprevisiones domésticas. Así, pues, cuando esta fundación haya dado sus frutos y la corriente natural

Digitized by Google

de simpatías y productos se restablezca con la anterior capital provisional y con las demás poblaciones del Norte, Oeste y Sud del territorio, todos éstos comprenderán los beneficios de la actual concentración que le permite utilizar las corrientes navegables del Río Negro, y los poderosos recursos del ferrocarril del Sud, los cuales lo acercan a un gran puerto del Atlántico, a la sede de la justicia y de las transacciones, y la convertirán, en realidad, en una de las más próximas y favorecidas provincias de la Nación.

Al declarar en este acto inaugurada la capital del Neuquén, con su propio nombre histórico y originario de la tierra y del río que la fecunda, en nombre del señor presidente de la República y en el mío, agradezco a los propietarios del suelo sus patrióticos donativos para la base urbana e instalaciones oficiales, al señor gobernador y demás funcionarios del territorio su actividad e inteligente celo en la creación del nuevo asiento administrativo, y hago votos para que reine en esta comuna y en sus hermanas del mismo territorio y de los vecinos, ahora y siempre, la paz y la abundancia; para que la naturaleza le sea propicia en todos los períodos de su existencia, y para que el Todopoderoso mantenga entre sus moradores y sus descendientes, por todas las generaciones sucesivas, el amor al trabajo, a la libertad, y a la justicia».

He dicho.»

No obstante factores adversos tales como las grandes crecientes en los meses de Junio y Julio de 1899, y la escasa población de la zona atravesada, el resultado de la explotación de la línea de Bahía Blanca al Neuquén, durante el primer año, podía considerarse satisfactorio.

Se expendieron 5.252 pasajes de primera y 8.621 de segunda clase para las diferentes estaciones de esta línea.

El servicio se hizo desde el principio con trenes mixtos, corriéndose dos de éstos por semana en cada sentido.

Se despachó un total de 4.965 toneladas de lana, de las cuales 1.199 toneladas fueron cargadas en Río Colorado y 872 toneladas en Gaviotas.

Si no hubiera sido por las crecientes arriba mencionadas, que causaron una pérdida considerable de ovejas en toda la zona situada al Oeste de Choele-Choel, el transporte de lana hubiera sido mucho más importante.

Se transportaron un total de 11.182 toneladas de mercaderías generales, de las cuales 2.023 eran recibidas en la estación Río Negro.

Este año se inició el tráfico de sal, con un total de 389 toneladas cargadas en el desvío en Kilómetro 70.

Durante el año se transportaron 113.013 ovejas, de las cuales unas 33.000 que pertenecían a los señores Luro y Cía., fueron llevadas desde Cuatreros a los campos cerca de Pieres (Ramal a Necochea), para ser engordadas.

Desde Neuquén se despacharon 1.739 toros, 896 para La Colina y 843 para Bahía Blanca. Estos animales que pertenecían a la Compañía Sud-Americana de Tierras vinieron de una distancia de unas 100 leguas de la estación Neuquén.

Un pueblo nuevo fué trazado cerca de Río Colorado bajo el nombre de «Buena Parada».

La gran creciente que en 1899 arrasó casi por completo el pueblo Roca, obligó a los moradores a instalarse en terrenos que por su situación estuvieran fuera del alcance de futuras crecientes, eligiendo para tal efecto el punto donde hoy se levanta el pueblo General Roca.

El nuevo pueblo Roca se formó rápidamente y antes de finalizar el año financiero, al 30 de Junio de 1900, contaba ya con cerca de 300 casas de las cuales 64 eran casas de comercio.

En el año 1901 la Empresa obtuvo una ganancia líquida de 1 y medio por ciento sobre el capital invertido en la construcción de la línea. El año 1902 no resultó más favorable, debido en parte a la sequía persistente, pero en cambio, los resultados de la explotación en los años siguientes fueron muy satisfactorios, lo que se puede deducir del cuadro adjunto:

		1902–03	1903–04
Pasajeros		30.702	43.840
Encomiendas	(Tons)	536	788
Carga	(Tons)	30.759	36.806
Hacienda	Equinos	284	439
	Vacunos	9.389	3.488
	Ovinos	178.115	148.195

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXI

•

LINEA DE OLAVARRIA A BAHIA BLANCA

•

SUMARIO:

Concesión acordada en 1889. — Para la continuación de la línea al Neuquén se concede prórroga a la Empresa. — Los vecinos del Azul solicitan que el ramal a Bahía Blanca arranque de aquella ciudad. — El informe del Departamento de Ingenieros, no es favorable a dicha solicitud. — Se aprueba la línea: Olavarría - Pringles - Bahía Blanca. — 15 de Julio de 1903: Se libra al servicio público dicha línea. — Ramal a Las Talas.

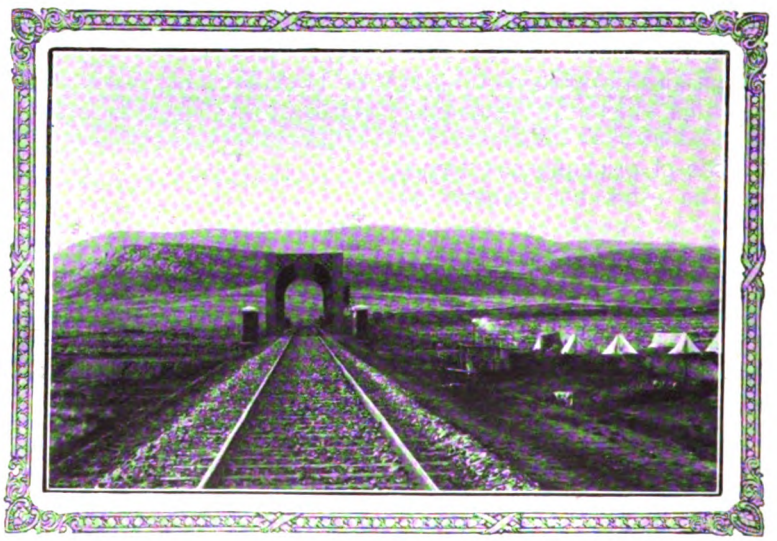
• •

EL largo total de las líneas del F. C. del Sud en explotación el 1º. de Mayo de 1899 alcanzó 3.499 kilómetros.

El 1º. de Julio del mismo año fué librada al servicio público la prolongación de Chelforó a Confluencia, con un largo de 153 kilómetros y el 1º. de Julio de 1900 se incorporó a la red general del F. C. del Sud la línea de Temperley a Villa Elisa (31 kilómetros) que fué comprada al F. C. O. de Buenos Aires.

En 1899 fueron iniciados los trabajos en el terreno, para fijar la traza definitiva de la línea de Olavarría a Bahía Blanca, pasando por Pringles y Laprida. La concesión de esta línea fué acordada por ley sancionada con fecha 5 de Julio de 1899, aprobando el contrato «ad referendum» celebrado entre el P. E. y los señores Domingo Dávila y Cía., y transferida posteriormente a la Empresa del Ferrocarril del Sud. Más tarde, las concesiones de distintas líneas acordadas por el contrato de enajenación de los Ferrocarriles de la Provincia en favor de la Empresa del F. C. del Oeste, transferidas en parte a la Empresa del Ferrocarril del Sud fueron motivo de nuevos convenios entre dichas Empresas y el P. E. con el objeto de ampliar algunas de las líneas acordadas, y suprimir otras, cuya construcción no se consideró necesaria ni por las Empresas concesionarias, ni por el P. E.

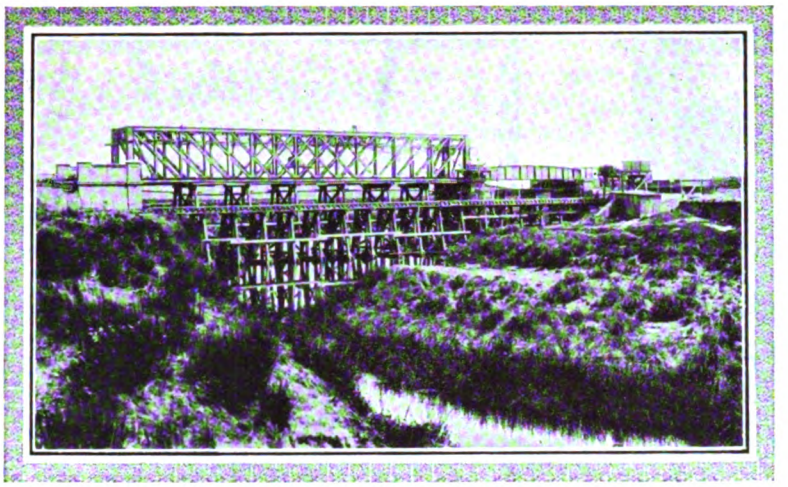
Estos nuevos convenios, que modificaban las concesiones anteriores, dejaron subsistente la línea férrea de Olavarría, Pringles y Bahía Blanca, y el contrato «ad referendum» celebrado entre la Empresa concesionaria y el P. E. fué también aprobado por Ley sancionada por la H. Legislatura con fecha 19 de Febrero de 1895, y el contrato definitivo celebrado y firmado con fecha 25 de Junio del mismo año.



Línea Olavarria - Pringles - Bahia Blanca - Puente sobre Río Sauce Grande. Año 1903

Posteriormente, por causas diversas, y especialmente por la construcción de la línea al Neuquén se concedió prórroga para la construcción de la línea de Olavarría a Bahía Blanca, y para la de Bolívar - Guaminí - Saavedra. La primera de estas líneas debía estar terminada el día 25 de Enero de 1901.

Digitized by Google



Linea Olavarría - Pringles - Bahía Blanca. - Construcción del puente sobre el Rio Sauce Grande y el puente provisorio. - Noviembre de 1902.

En Marzo de 1899 los vecinos de Azul presentaron una solicitud al Gerente de la Empresa, pidiendo que el ramal en cuestión arrancara de aquella ciudad.

Decían entre otras cosas que si dicho ramal a Pringles se llevase a cabo en la forma proyectada, la Empresa no serviría sus verdaderos intereses, pues haciéndolo partir de Azul, abarcaría una extensión importantísima de ricos campos aptos para la agricultura y donde esta industria no se desarrollaba con mayor amplitud, por la falta de los medios adecuados de transporte, a la vez que permitiría llevar la vía casi en línea recta a Pringles, pasando por el partido de Juárez, en la parte que limita con Olavarría y Suárez.

Continuaban mencionando que el ramal de que se trata, partiendo de la estación Olavarría, no ofrecía a la Empresa las ventajas que obtendría haciéndolo arrancar de la estación Azul, ciudad ésta de verdadera importancia comercial, ganadera y agrícola, cuya situación geográfica indicaba la conveniencia de convertirla en cabecera de los ramales a construírse en esta región y que los propietarios azuleños afectados por la vía que se construyese de Azul a Pringles, cederían gratuitamente el terreno necesario para ella, como lo han ofrecido, impulsados por un espíritu de progreso que les hace honor.

El informe del Departamento de Ingenieros, que no era favorable a la solicitud de los vecinos de Azul, fué expedido en la forma siguiente:

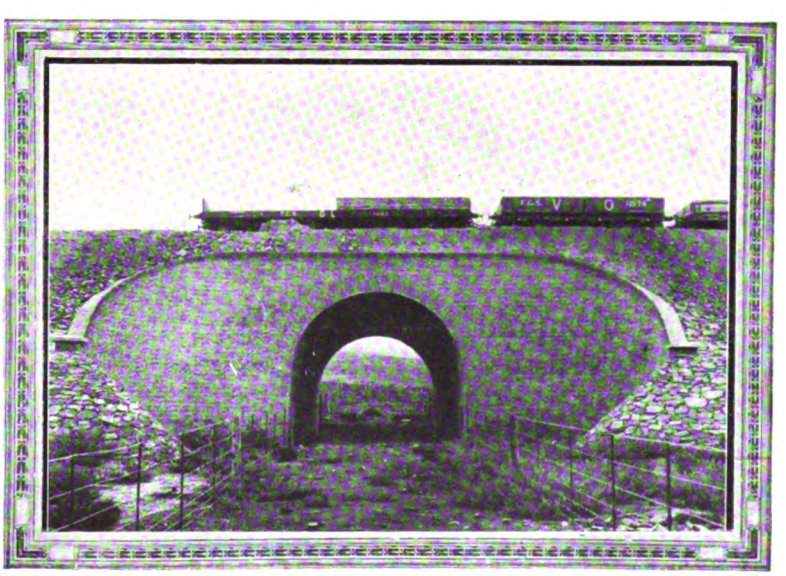
«Es de toda evi-
«dencia que si la
«línea proyectada
«de Olavarría a
«Pringles y Bahía
«Blanca se modi-
«ficase en el sen-
«tido de arrancar
«de Azul dicha
«modificación
«redundaría en
«beneficio de
«este último
«punto».

«Cabe ahora
«preguntar si los
«vecinos de Ola-
«varría estarían
«de acuerdo con
«el nuevo traza-
«do. Esto es poco
«probable por
«cuanto que este
«hecho perdería
«al par que beneficiaría al Azul.

«A lo dicho conviene agregar que la superficie
«destinada a la agricultura en el partido de Ola-
«varría, es mucho mayor que la correspondiente
«a la de Azul, lo que vale decir que mayores bene-
«ficios reportaría al primer partido de vía proyec-
«tada, que al segundo, la línea modificada.

«Considerando los intereses generales, se ve que
«la línea de Olavarría a Bahía Blanca, podrá más
«tarde prolongarse hasta Tapalqué y Alvear, que-
«dando así ligado el litoral del Norte con Bahía
«Blanca por Lobos-Alvear-Olavarría y Pringles.
«Esto si se arrancase del Azul como se pide en la
«presente solicitud, podría igualmente hacerse pero
«de un modo menos directo, mediante un pequeño
«aumento de recorrido, que puede calcularse en
«20 kilómetros. Como se ve, el inconveniente no
«sería de mayor
«importancia y
«quedaría hasta
«cierto punto
«compensado con
«el mayor reco-
«rrido férreo en
«territorio de la
«Provincia.

«En resumen,
«teniendo en
«cuenta que para
«los intereses ge-
«nerales, poco o
«ninguna impor-
«tancia tendría la
«solicitada, y que
«por otra parte
«existe la conce-
«sión de la línea
«desde Olavarría,
«lo cual constitu-
«ye un compro-



Tipo de puente de mampostería de 5 mts. de luz con las alas curvadas, construcción característica para la línea de Olavarría - Pringles - Bahía Blanca.

Digitized by Google

La famosa «Ventana»

«miso hacia la población de esa localidad y así mis-«mo con el Ferrocarril del Sud, considera el Depar-«tamento que no corresponde acceder al pedido «formulado por los vecinos de Azul».

En Noviembre de 1900 los vecinos de Olavarría solicitan del Ministro de Obras Públicas de la Provincia, que la línea arranque de aquel pueblo.

Haciendo un corto resumen de lo expuesto por ellos, tenemos:

1°. Que hay una Ley autorizando la construcción del ramal desde Olavarría.

2°. Que la zona a ser cruzada y los grandes intereses que con Bahía Blanca se relacionan, exigen imperiosamente la pronta construcción de la línea.

3°. Que el cambio de punto de arranque obstaculizará por mucho tiempo la construcción y terminación, y

4°. Que el arranque desde el Azul no tiene razón de ser:

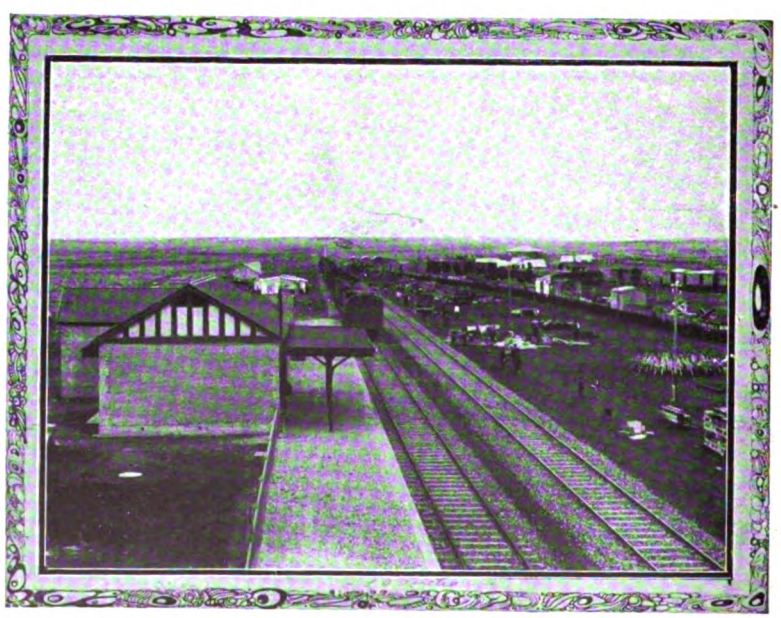
a) Porque este punto quedará lo mismo en comunicación directa con Laprida, Pringles, etc.

b) Porque sólo tendría por objeto perjudicar a Olavarría.

c) Porque Olavarría es el punto designado por la Ley y es de mayor importancia comercial e industrial que el Azul.

El asunto fué entonces sometido al asesor de Gobierno, quien dió su opinión en su extenso informe del 21 de Noviembre de 1900.

La consideración de la Ley de concesión de la línea en cuestión es, según la opinión del Asesor, la que debía primar sobre todas las expuestas por los partidarios de Azul y Olavarría.



Estación Cuatro Picos (hoy Saldungaray). Año 1902

Existen dice en su informe «dos sanciones legislativas estableciendo la línea de Olavarría, Pringles y Bahía Blanca, fijando su punto de arranque del primer pueblo».

«Hay, por lo tanto que creer que el P. E. primero, la H. Legislatura después,

Digitized by Google

y principalmente las Empresas concesionarias meditaron y estudiaron la construcción de aquella línea con la traza fijada en las concesiones».

«Hay que creer que al sancionarse las leyes de 5 de Julio de 1889 y 19 de Febrero de 1895, las Empresas concesionarias y los poderes públicos que intervinieron en la concesión, consultaron los interses generales, al fijar la traza y el punto de arranque de las líneas concedidas».

«No es, por lo tanto, posible que sólo por razón de los intereses particulares de los propietarios y vecinos de Azul trátase ahora de modificar el punto de arranque, porque a parte de que en estos asuntos deben primar las convenciones e intereses generales, pienso también que la solicitud de los vecinos propietarios del Azul, vendría a comprometer la misma seriedad que deben revestir los actos de los Poderes Públicos».

Viaje de inspección. — De izquierda: C. W. Mills, Ingeniero en jefe; Tomás Gregory, Superintendente de Tráfico; Sir Henry Bell, Director de la Empresa; Guillermo White, Presidente de la Comisión Local; Roberto Gould, Ingeniero Mecánico en jefe; Douglas Holt Dickinson, Ingeniero Constructor de la línea Olavarría - Pringles - Bahía Blanca.

«Por otra parte, para que la modificación fuera aceptada, sería indispensable, una nueva ley, cuya tramitación, retardaría la construcción de la línea, además del tiempo que sería necesario invertir en nuevos estudios y en el trámite administrativo necesario para su aprobación.

«Como consecuencia de esta modificación, la Empresa tendría derecho, con sobrado fundamento para que nuevos plazos le fueran acordados para el comienzo y terminación de las obras».

«Tanta demora vendría a perjudicar los intereses generales, comprendidos en toda la zona que abarca la línea de Olavarría, Pringles y Bahía Blanca, tan solo para favorecer los intereses privados de los propietarios y vecinos de Azul».

Estación Pringles. Año 1905.

«Son éstas, señor Ministro, las consideraciones en que fundo este dictamen, que terminaré diciendo que nada autoriza la modificación solicitada, por lo cual es mi opinión que V. E. no debe hacer lugar a la gestión iniciada por los propietarios de Azul.

Haremos ahora un breve examen de las actividades principales de Olavarría en aquellos años:

AGRICULTURA. — En este ramo pasaban de 12.000 las hectáreas sembradas de trigo, 4.000 de maíz y 2.000 de otros cereales. La Municipalidad del Partido hizo cesión al Ministerio de Obras Públicas del terreno necesario para establecer una estación agronómica lo que fué aceptado en vista de los informes elogiosos producidos por técnicos que estudiaron el terreno.

GANADERIA. — Olavarría contaba con alrededor de 2.000.000 de ovejas, 250.000 vacunos, 50.000 equinos y 4.000 porcinos.

CANTERAS. – En sus importantes canteras de piedra calcárea se fabricaban mensualmente de 4 a 5.000 toneladas de cal inmejorable.

Esta era la que comunmente se designaba con el nombre de cal del Azul, calificación errónea, puesto que nada tenía de este partido.

Producían además las canteras mensualmente 2.000 metros cúbicos de arena, 200.000 adoquines de granito, 20.000 metros de piedra cuadrada para veredas, 4.000 metros para cordón, 200 metros cúbicos de bloques, 200 toneladas de arcilla para la fabricación de lozas y 100 para vidrio.

Las canteras de Olavarría ocupaban alrededor de 3.000 hombres.

Digitized by Google

Estación Laprida (Tipo de estación de 3ra. clase)

Desembarazada la Empresa del F. C. Sud, en su mayor parte, del compromiso que se vió en la necesidad de contraer con el Superior Gobierno de la Nación para la construcción de la línea al Neuquén que revestía un carácter de premiosa urgencia, manifestó su propósito de cumplir el que la vinculaba desde largo tiempo atrás con la Provincia de Buenos Aires para la prolongación de Olavarría a Pringles y Bahía Blanca.

Aunque desde varios años atrás se sometieron a la aprobación los planos y memorias descriptivas de esa prolongación, la Empresa ordenó nuevos y prolijos estudios que aconsejaron algunas variaciones en el proyecto original salvándose así las dificultades y tropiezos que se presentaban en el terreno para la ejecución de las obras.

Estación Sauce Grande (hoy Sierra de la Ventana). Año 1911

Los nuevos planos fueron presentados el 12 de Setiembre de 1900 siendo aprobados por decreto del 21 de Noviembre de 1900.

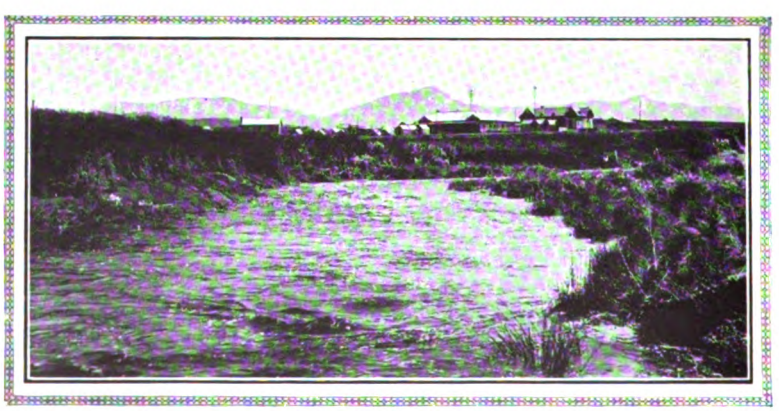
Se estipuló que las obras de la línea quedarían terminadas dentro de los 48 meses contados desde la aprobación de los estudios de detalle. En caso de no cumplirse ésto, quedaría caduca la concesión correspondiente pagando además la Empresa, el 1 % sobre 17.500 pesos oro sellado, o sean 175 pesos oro por cada kilómetro de vía no construída.

El 5 de Diciembre del mismo año el Intendente de Bahía Blanca señor A. Brunch mandó la siguiente nota al Ministro de Obras Públicas de la Provincia, pidiendo que la línea terminase en aquella ciudad.

«Por medio de la prensa ha llegado a conocimiento de la Municipalidad, la modificación sufrida en la traza del F. C. de Pringles a Bahía Blanca.

«En un principio, la concesión establecía que la línea debía terminar en esta ciudad (Bahía Blanca) lo que posteriormente parece ha sido modificado, yendo a concluir en la estación Grünbein.

«Ahora bien, por resolución especial del Honorable Concejo Deliberante, tengo el honor de dirigirme a V. E. solicitando no sea alterada la primitiva traza, pues ello acarrea perjuicios a Bahía Blanca, traducidos en pérdidas de tiempo y de dinero a los viajeros por el mayor kilometraje a recorrer, y en importancia a la ciudad, por no venir a ser cabecera de la línea.



Línea Olavarría - Pringles - Bahía Blanca — Río Sauce Grande. Sierra de la Ventana: Estación, Hotel y Pueblo. Año 1913.

«La Empresa del F. C. del Sud, tiende a concentrar todo el mo-

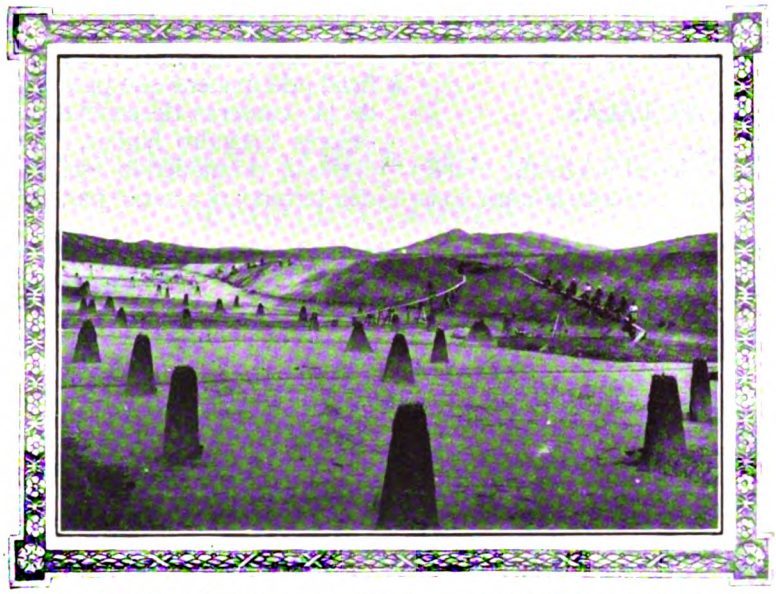
Digitized by Google

vimiento de sus trenes en el Puerto, como sucede con las líneas a Tandil, Puerto Militar y Neuquén y la actual de que me ocupo, lo que no critico y hasta encuentro razonable desde el punto de vista de los intereses de la Empresa, muy dignos de ser tenidos en cuenta.

«Pero por otra parte están también de por medio los intereses de esta población a que me refiero y es natural y unánime el disgusto que ésto causa al vecindario.

«Así, pues, V. E. prestará un señalado servicio a Bahía Blanca, si hace que la línea de Pringles venga a terminar en esta Ciudad.

«Si el Sr. Ministro lo encuentra bien, he de estimarle que antes de adoptar una resolución, envíe alguno de sus altos empleados, quien podrá, sobre el terreno, informar a V. E. sobre la justicia de esta petición».



Línea Olavarría - Pringles - Bahía Blanca — Las «damas» en la excavación del Kilómetro 84 para formar un terraplén de 6 mts. de altura. Noviembre de 1901.

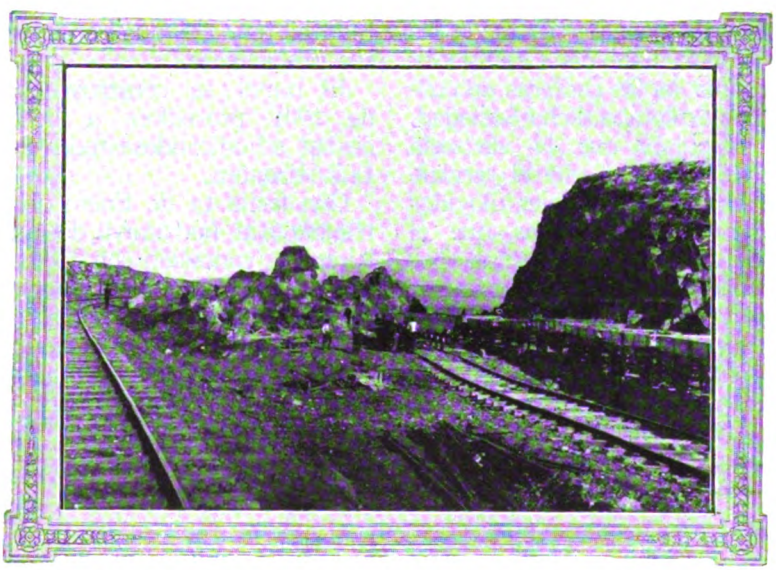
Guillermo White, Presidente de la Comisión Local, declaró que la gestión que iniciaba la Municipalidad de Bahía Blanca tenía una base equivocada y por mejor inspirado que pudiera estar desde el punto de vista a los intereses de aquella localidad, parecía evidente que debía ser rechazada.

Los estudios y planos que tiempo atrás presentó la Empresa demostraban que jamás se había proyectado hacer llegar directamente a Bahía Blanca la línea en cuestión.

El contrato de concesión dispuso que, partiendo de Olavarría empalmara con la línea de Tres Arroyos a Bahía Blanca.

Los primitivos estudios colocaron el empalme en el Kilómetro 681,177 y como se encontró más conveniente, con posterioridad, traerlo al Kilómetro 679,259 así se hizo y los planos fueron aprobados, previo dictamen de los Asesores Técnicos del Superior Gobierno.

«En virtud de lo expuesto y teniendo presente que el señor Intendente no ha podido tener a su disposición los estudios periciales que son indispensables para formar juicio aproximado a la verdad, en asuntos de esta índole, ni por otra parte, apunta, cuáles son los perjuicios que asegura haberse originado a Bahía Blanca, con la pequeña modificación del trazado de la línea de Olavarría, espero se sirva V. E. desestimar la solicitud de que se ha servido correr vista a la Empresa».



Línea Olavarría - Pringles - Bahía Blanca. — Desmonte en el Kilómetro 85. A la izquierda la vía provisoria.

Los trabajos en el terreno fueron empezados inmediatamente después de haberse aprobado los planos y fueron ejecutados bajo las órdenes del Ingeniero Constructor S. Dickinson.

Durante la construcción se evidenció la necesidad y conveniencia en introducir numerosas variantes no solamente en la vía principal, sino también en los caminos generales afectados por la traza.

Dos años y medio duró la construcción de la línea que atraviesa las sierras de la Ventana, necesitando

Digitized by Google

terraplenes altísimos, desmontes considerables y en su mayor parte en roca y un sinnúmero de puentes y alcantarillas.

En Julio de 1903 se terminó la construcción y por decreto del P. E. del 8 del mismo mes la Empresa fué autorizada para librar la línea de Olavarría a Bahía Blanca al servicio público desde el día 15 de Julio.

RAMAL A LAS TALAS

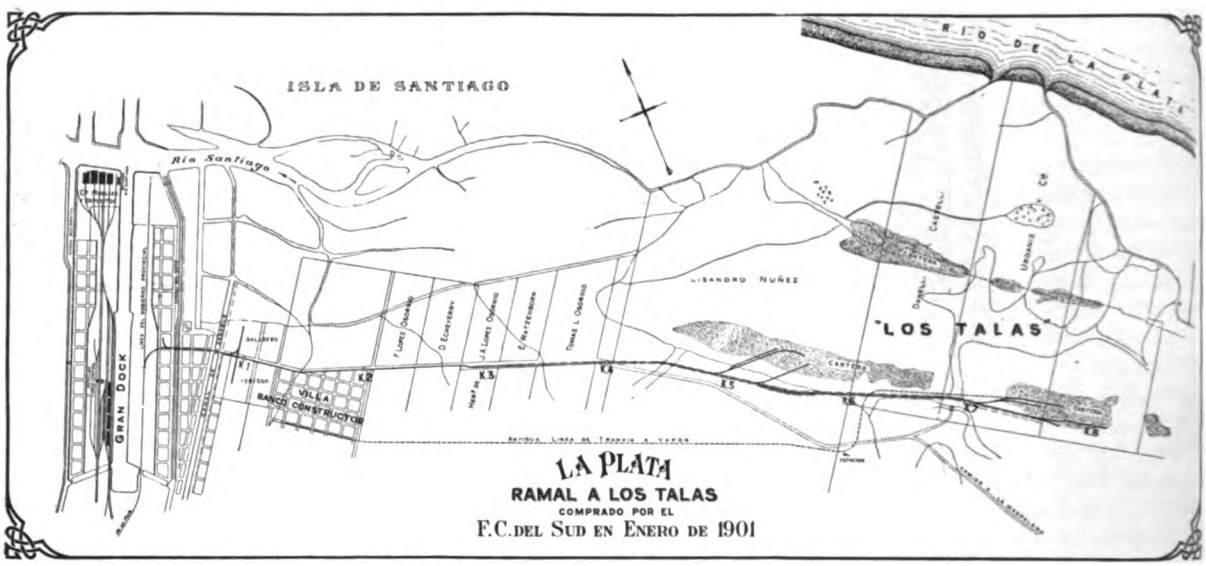
En Enero de 1895 la Sociedad «Agustín Martín y Cía.» obtuvo la autorización necesaria para construir una línea de Tranway que partiendo de las vías férreas situadas al lado Este del Gran Dock de La Plata, iba a terminar en las canteras de conchilla de «Las Talas» que explotaba dicha Sociedad.

En la concesión se estipulaba que la vía sería de trocha ancha (1.67 mts.) y que el servicio de pasajeros se haría por carruajes movidos con tracción a sangre mientras que el transporte de carga podría hacerse por trenes formados con tracción a vapor, pero la velocidad en este caso no debía exceder de 10 kilómetros por hora.

En Mayo del año siguiente se reconstituyó la Sociedad bajo el nombre de «Luis Urdañiz y Cía.»

El capital social se fijó en 102.000 pesos moneda nacional, $ 100.000 aportados por Luis Urdañiz y 2.000 por el socio Agustín Martín quedando el socio señor Rafael Lódola, en calidad de promotor e industrial.

La traza primitiva del ramal fué luego modificado de manera que pasara por el costado derecho de las canteras de conchilla que pertenecían a los señores Lisandro Nuñez, Bartolo Daneri y Andrés Castelli, prometiendo esos señores el uso gratuito del terreno necesario para el pase de las vías en todo el trayecto que recorriese por los campos de sus propiedades.



El ramal se construyó pero el 4 de Enero de 1901 procedióse a la disolución de la Sociedad adjudicándose todo el activo y pasivo a Luis Urdañiz.

Con fecha 14 de Enero del mismo año se transfirió al Ferrocarril del Sud de Buenos Aires la concesión con todos sus accesorios, derechos y privilegios y el usufructo de los inmuebles por el precio de 10.000 libras esterlinas.

La entrega del ramal se efectuó el día 1°. de Febrero de 1901.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXII

●

ESTADÍSTICAS DEMOSTRATIVAS DE LOS PROGRESOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

●

SUMARIO:

Los ferrocarriles. — Líneas de propiedad de la Nación. — Líneas de propiedad particular. — Importancia del F. C. del Sud. — Cifras comerciales y financieras. — Exportaciones cerealistas. — Valor de la exportación 1896-1901. — Inmigración de ultramar (gráfica). — Datos interesantes acerca de importación y exportación: precios obtenidos.

● ●

VEREMOS ahora la posición que ocupaba la Empresa del Ferrocarril del Sud entre las demás líneas férreas de la República Argentina, al finalizar el año 1901.

El 31 de Diciembre de 1901, la red ferroviaria entregada al servicio público, se componía de 21 Empresas, con 16.907 kilómetros de vía principal y ramales (sin contar las vías auxiliares, segunda vía y tranvías a vapor).

De las líneas existentes eran:

3	de propiedad de la Nación con	2.004 K.
18	» » particular con	14.903 »
	Total	**16.907 K.**

Con respecto a **la trocha eran:**

8	trocha ancha con una ex. ..	10.520 K. (62%.
3	» media » » » ...	1.466 » (9%)
10	» angosta » » » ...	4.921 » (29%)
	Total	**16.907** » (100%)

LINEAS DE PROPIEDAD DE LA NACION

Trocha Angosta	F. C. Central Norte	1.102 K.	
	F. C. Argentino del Norte ...	563 »	
Trocha Ancha	F. C. Andino	339 »	
	Total	**2.004 K.**	

LINEAS DE PROPIEDAD PARTICULAR

Trocha Ancha	F. C. Sud de Buenos Aires	3.696 Kms.	24.8 %	10.181 Kms.
	F. C. B. Aires y Rosario	1.892 »	12.7 %	
	F. C. Central Argentino	1.568 »	10.52 %	
	F. C. B. A. al Pacífico	1.107 »	7.4 %	
	F. C. Oeste de Buenos Aires.....	1.110 »	6.78 %	
	F. C. Gran Oeste Argentino	530 »	3.55 %	
	F. C. B. Blanca y Noroeste	378 »	2.50 %	
Trocha Media	F. C. N. Oeste Argentino	662 Kms.	4.41 %	1.466 Kms
	F. C. Entre Ríos	643 »	4.32 %	
	F. C. Argentino del Este.....	161 »	1.10 %	

Digitized by Google

Trocha Angosta	F. C. Provincia Santa Fe	1.311	Kms.	8.8 %	3.256 Kms.
	F. C. Central Córdoba	885	»	6.0 %	
	F. C. Córdoba y Rosario	289	»	2.0 %	
	F. C. Central Córdoba, Sección Este	210	»	1.4 %	
	F. C. N. O. Argentino a La Madrid	196	»	1.3 %	
	F. C. Córdoba y N. Oeste	153	»	1.02 %	
	F. C. Trasandino	142	»	0.95 %	
	F. C. Central Chubut	70	»	0.45 %	
				100 %	14.903 Kms.

El cuadro siguiente da una idea clara de la importancia de la Empresa del Ferrocarril del Sud.

31 de Diciembre de 1901

Largo total	de las líneas férreas	16.907	Kms.	
» »	del F. C. del Sud	3.696	»	— 22 %
Largo total	de las líneas particulares	14.903	Kms.	— 24.8 %
» »	del F. C. del Sud	3.696	»	
Largo total	de las líneas de trocha ancha	10.181	Kms.	
» »	del F. C. del Sud	3.696	»	— 36.25 %

NUMERO DE PASAJEROS Y TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADOS POR LOS FERROCARRILES DE TROCHA ANCHA DURANTE EL AÑO 1901

	Pasajeros	%	**Carga** Tons.	%
F. C. Sud de Buenos Aires	6.422.929	35.3	3.099.098	31.4
F. C. Central Argentino	3.656.604	20.1	2.457.009	25.0
F. C. Oeste de Buenos Aires	3.614.944	20.0	1.494.912	15.0
F. C. B. A. y Rosario	3.311.997	18.3	1.547.344	15.3
F. C. B. A. al Pacífico	664.677	3.7	745.184	8.0
F. C. Gran Oeste Argentino	476.960	2.5	477.228	5.0
F. C. B. Blanca y Noroeste	19.374	0.1	36.073	0.3
Total	18.168.485	100	9.856.848	100 %

CARGA TOTAL TRANSPORTADA POR TODOS LOS FERROCARRILES DE LA REPUBLICA: 1901.

Ferrocarriles del Estado	1.024.158	toneladas
» Particulares	12.964.022	»
Total	13.988.180	»
Ferrocarril del Sud Bs. Aires	3.099.098	= 22.2 %

PRODUCTOS DE LA EXPLOTACION EN PESOS ORO DEL AÑO 1901.

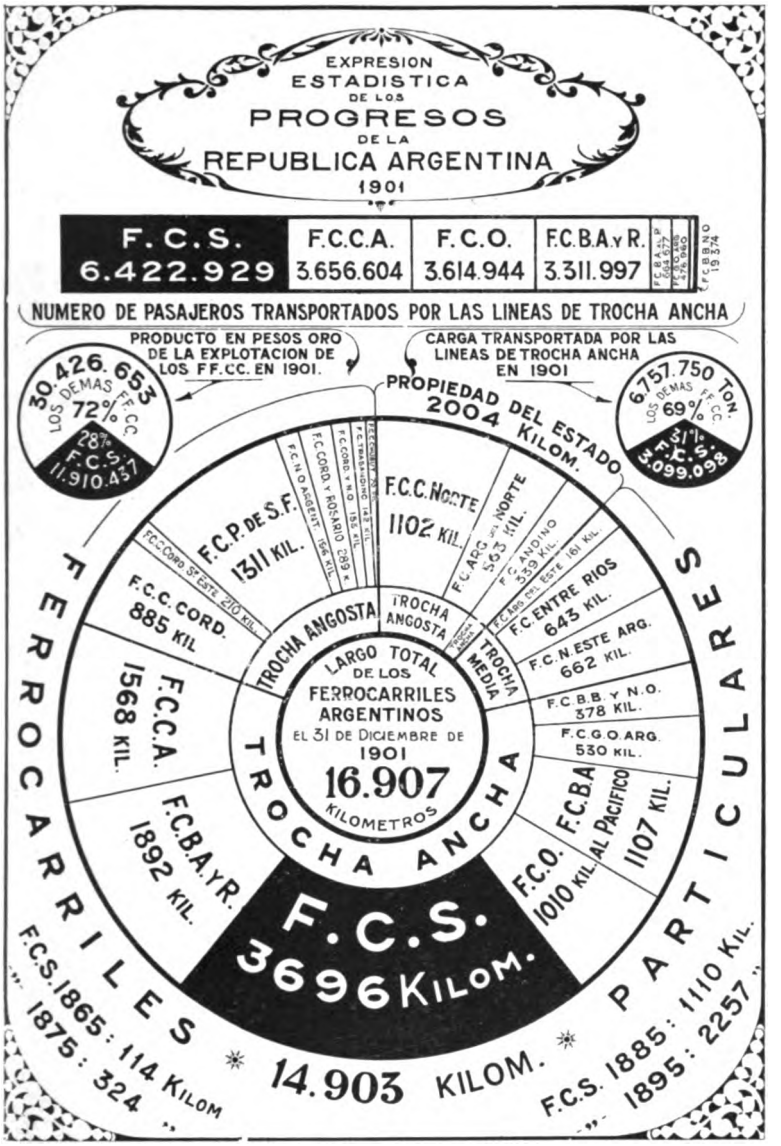
Ferrocarriles del Estado	1.949.575
» Particulares	40.387.517
Total	42.337.092
Ferrocarril del Sud Bs. Aires	11.910.437 = 28.1 %

GASTOS EN PESOS ORO DE LA EXPLOTACION DURANTE EL AÑO 1901.

Ferrocarriles del Estado	1.338.436
» Particulares	21.683.235
Total	23.021.671
Ferrocarril del Sud Bs. Aires	5.668.571 = 24.6 %

El valor de los Ferrocarriles de la República representaba al 31 de Diciembre de 1901 un capital de pesos 538.338.479 m/n, distribuído como sigue:

Digitized by Google



Provincia de Tucumán..	602.0	Kms.
Territorio de La Pampa.	439.9	»
Provincia de Mendoza..	400.7	»
Territorio del Río Negro	374.5	»
Provincia de Catamarca.	361.3	»
» La Rioja .	342.0	»
» San Luis .	331.0	»
» Salta	289.6	»
» San Juan .	83.6	»
Capital Federal	77.7	»
Territorio del Chubut...	70.1	»
Provincia de Jujuy.....	51.9	»
Territorio del Chaco....	20.0	»
» Neuquén .	5.6	»
Total	**16.907**	**Kms.**

Resulta, pues, que todas las provincias gozaban de los beneficios de los ferrocarriles; faltando únicamente en los Territorios de Misiones, Formosa, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Consultando los datos relativos a la superficie y población, deducidos de los resultados del Censo Nacional del año 1895 y del Boletín Demográfico, correspondería a cada 100 kilómetros cuadrados de superficie de la República Argentina, un término medio de 0.6 kilómetros de vía férrea y a cada 1.000 habitantes de las Provincias o Territorios un término medio de 3.4 kilómetros de vía.

Había en todo el país 1.055 estaciones habilitadas para el servicio público de las cuales 218, o sea 21 % pertenecían al Ferrocarril del Sud.

Al final del año 1901 la existencia total de los vagones de carga era de 35.503 con capacidad para 432.342 toneladas.

Al Ferrocarril del Sud correspondían 9.448 vagones (26.6 %), con capacidad para 109.071 toneladas, (25.2 %).

A fines de cada uno de los cuatro decenios, la población de la Provincia de Buenos Aires era según resulta del cálculo hecho con las razones geométricas del crecimiento observado entre cada dos censos sucesivos, la siguiente:

1870	322.148 habitantes
1880	505.092 »
1890	764.166 »
1900	1.042.217 »

La escala progresiva de las líneas férreas de la República Argentina, según la estadística, es la siguiente:

Valor de las líneas del Estado	$ 41.460.424 %s
» » » » Particulares	» 496.878.055 »
Total.....	$ 538.338.479 %s

El Gobierno fijó el valor de las líneas del Ferrocarril del Sud en $ 116.669.151 %s o sea 21.6 % del valor de todas las líneas y 23.5 % del valor de los ferrocarriles particulares.

La red ferroviaria en el año 1901 se hallaba distribuída en las diferentes Provincias del siguiente modo:

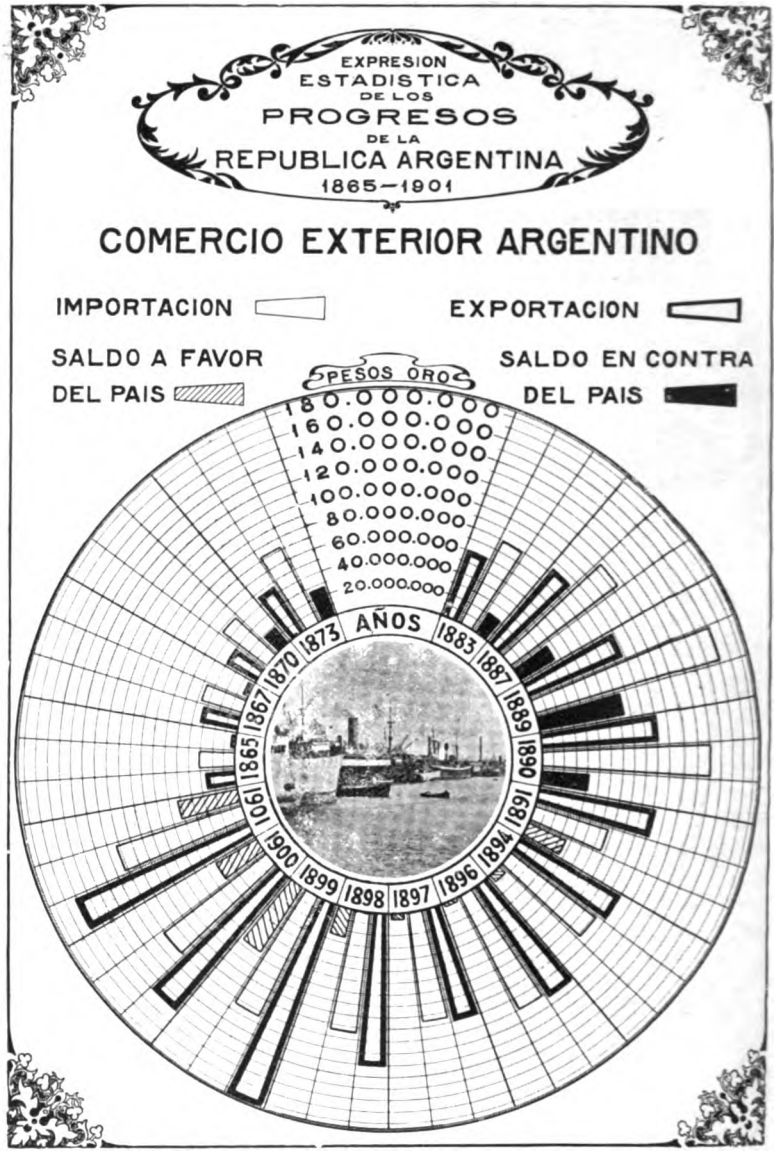
Provincia de Buenos Aires	5.619.0	Kms.
» Santa Fe	3.379.3	»
» Córdoba.....	1.987.6	»
» Santiago del Estero...	1.035.4	»
» Entre Ríos.....	718.5	»
» Corrientes.....	717.3	»

Digitized by Google

1857	10 Kms.				
1870	732	» F.C.S.	114 Kms.		15%
1875	1.956	» »	324	»	15%
1880	2.516	» »	562	»	22%
1885	4.502	» »	1.109	»	24%
1890	9.432	» »	1.404	»	15%
1895	14.116	» »	2.257	»	16%
1900	16.563	» »	3.693	»	22%
1901	16.907	» »	3.693	»	22%

Las exportaciones de lana y cueros lanares de 1829 a 1901 fueros éstas:

Año	Lana Tons.	Valor en Pesos oro	Cueros lanares Tons.	Precio medio por tons.
1829	338			
1850	7.681			
1860	17.316			
1870	65.704			
1880	97.518			
1885	128.393	35.950.110		
1890	118.405	35.521.780		
1895	201.353	31.029.522	33.664	110 $/s
1896	187.619	33.516.049	36.918	110 $/s
1897	205.571	37.450.244	37.077	110 $/s
1898	221.286	45.584.603	42.245	146 $/s
1899	237.111	71.283.619	41.695	223 $/s
1900	101.113	27.991.561	37.593	199 $/s
1901	228.358	44.666.483	41.120	178 $/s



CIFRAS COMERCIALES Y FINANCIERAS — 1865/1901

Año	Población	Comercio Exterior $ oro	Rentas Nacionales $ oro	Deuda pública Consolidada $ oro
1865	1.587.100	56.410.745	8.295.071	—
1870	1.882.615	79.347.697	14.833.904	47.505.986
1875	2.161.639	109.633.594	17.206.747	82.877.423
1880	2.492.866	103.916.667	19.594.306	86.313.102
1885	2.880.111	176.101.069	26.581.118	113.381.896
1890	3.377.780	243.050.805	29.143.767	355.762.141
1895	3.956.060	215.164.228	38.223.808	401.863.641
1897	4.233 907	199.458.247	51.440.841	438.282.693
1898	4.357.803	941.258.358	53.158.969	454.165.102
1899	4.477.897	301.768.202	72.863.448	548.930.774
1900	4.607.341	268.085.481	64.858.210	447.191.888
1901	4.740.758	281.675.851	65.046.903	443.743.127

La exportación de los principales productos de la Agricultura, desde el año 1873 hasta 1901, fué la siguiente (en toneladas):

Años	Trigo	Maíz	Lino	Avena	Harina
1873	5	1.653	—	—	—
1875	—	222	—	—	13
1880	1.166	15.032	958	—	1.423
1885	78.493	197.860	69.426	—	7.447
1890	327.894	707.282	30.721	—	12.017
1895	1.010.269	772.318	276.543	17.897	53.935
1896	532.000	1.570.517	229.675	2.885	51.732
1897	101.845	374.942	162.477	566	41.448
1898	645.161	717.105	158.904	1.107	31.933
1899	1.713.429	1.116.276	217.713	5.367	59.464
1900	1.929.576	713.248	223.257	7.619	51.203
1901	904.289	1.112.290	338.828	2.225	71.742

Digitized by Google

AREA SEMBRADA EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

	Trigo Héct.	Maíz Héct.	Lino Héct.	Avena Héct.	Alfalfa Héct.	Otros cultivos Héct.	Total Héct.
1872	40.000	110.000	—	—	—	27.000	177.000
1888	246.788	510.071	—	—	93.800	100.718	951.377
1895	367.446	669.007	64.756	36.675	160.905	96.340	1.395.129

El cultivo del trigo ha sido indudablemente el primero que los conquistadores del Nuevo Mundo introdujeron en lo que es hoy la República Argentina. Pero ni durante la dominación española ni después de la revolución de Mayo, ni aún en 1852 — en plena Confederación — se produjo el trigo necesario para proveer a las propias necesidades.

La República Argentina fué tributaria de otros países durante muchos años en lo referente a la harina de trigo. En 1875 se dejó de importarla y comenzamos a convertirnos, a nuestra vez, en proveedores de algunos países que antes nos habían provisto.

Cuando en 1845 se estableció el primer molino a vapor en la Argentina, los beneficios fueron de inmediato tan considerables que otros hombres de empresa siguieron el ejemplo. Cincuenta años después, en 1895, ya había 251 molinos a vapor, 320 con fuerza motriz hidráulica y 56 con fuerza motriz a sangre.

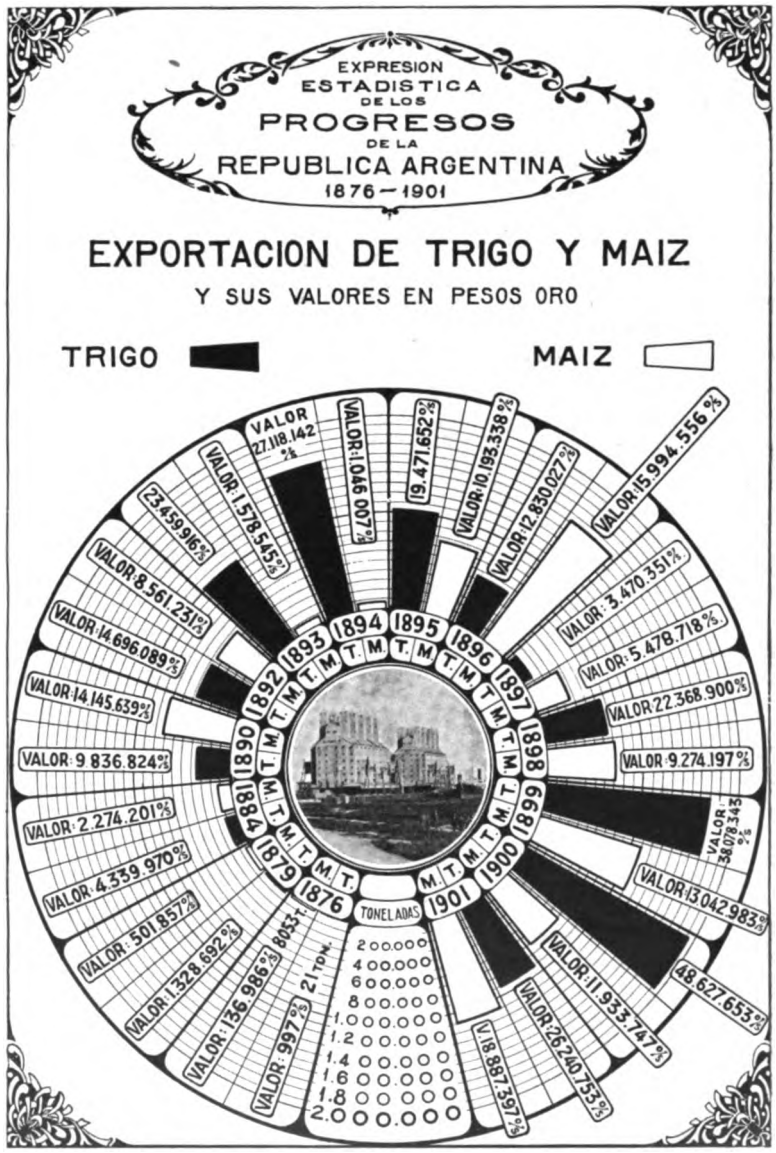
Recién en 1877 empezó a producirse trigo en cantidad suficiente para las necesidades de la población, que apenas llegaba a dos millones y medio. Dos décadas después los sembrados de trigo ocupaban más de dos millones de hectáreas siendo su producción más de un millón de toneladas.

La exportación de carnes, sebo y manteca de 1875 a 1901 está detallada en el cuadro que sigue:

Años	Tasajo Tons.	Carne Bovina Congel. Tons.	Carne Ovina Congel. Tons.	Sebo Tons.	Mant. Tons.
1875	34.130	—	—	33.483	—
1880	26.109	—	—	11.869	—
1883	21.545	—	11.412	15.812	—
1885	32.056	84	2.862	23.260	—
1890	43.481	663	20.414	17.362	19
1895	55.089	1.587	41.882	40.588	494
1897	36.238	4.241	50.894	31.538	580
1899	19.164	9.079	56.627	24.837	1.179
1900	16.449	24.590	56.412	29.150	1.056
1901	24.296	44.904	63.013	49.095	1.510

La cifra máxima de la exportación de tasajo se alcanzó en 1895 con 55.089 toneladas, declinando después, vencida por la exportación de carnes congeladas.

La decadencia del saladero argentino se debe antes que a los frigoríficos, a la seria competencia de los saladeros orientales y de Río Grande del Sud, que trabajaban favorecidos por la liberalísima



Digitized by Google

protección fiscal. Naturalmente que la sucesiva y alta mestización de los ganados bovinos de este país produjeron una alza considerable en el valor de las reses, haciendo imposible su adquisición por los saladeros.

Señálese en parte el progreso de la Ganadería Argentina por la derrota del tasajo, conseguida por la carne congelada y enfriada, productos mejores y más valiosos. Toda tentativa para introducir el tasajo en Europa fracasó.

El tipo de animal destinado a la elaboración de tasajo era criollo, inmune a la tuberculosis y a otras enfermedades endémicas, de un peso de 380 kilos en pie, término medio, y que daba un rendimiento variable entre 72 y 106 kilogramos de tasajo. Para la elaboración se empleaban los ganados de la región Norte del país y sobre todo los correntinos.

«No deja de llamar la atención el hecho de que existiendo entre nosotros la pasión de los monumentos conmemorativos, hasta para cosas que nada nos importan, no se haya hecho aun el que merece Gaete, o el lote de vacunos guampudos en cuyas ubres nos llegó el primer vaso de leche tomado en el Plata «al pie de la vaca».

La libre procreación de aquellos animales se dispersó por los campos, reproduciéndose en cifras fabulosas, para servir después al nutritivo churrasqueo de los ejércitos que nos dieron la independencia política, tras de la cual — aberración de la suerte — llegó para aquellos ganados la cautividad de los corrales, el ardor irritante de la marca, finalmente la mestización, que mató al tipo primitivo.

Gaete no reconocería en la menos robusta de nuestras actuales vaquillonas Durham a la descendiente de su famosa vaca».

ESTADISTICA GANADERA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

	1875	1881	1886	1895
Vacuno	5.116.029	4.754.800	8.537.700	7.745.900
Lanar	45.511.358	57.838.000	62.882.000	82.631.000
Caballar	1.534.678	2.397.800	2.522.000	1.695.400

Las condiciones de benignidad del clima de la Provincia de Buenos Aires, agregadas a la riqueza en humus de su suelo, donde la capa de tierra vegetal da un promedio de 60 centímetros de espesor; su sistema hidrográfico, con abundantes ríos, arroyos, lagunas y aguadas; el isocronismo de sus lluvias copiosas; la condición de su territorio, de su llanura de prodigiosa horizontalidad, sin más relieves que algunas barrancas del Norte sobre los ríos Paraná y Plata y las serranías de Los Padres, Volcán, Tandil, Quilla Lauquén, Ventana, Curumalán y Pillahuincó — todo ello en conjunto, la hace particularmente apta para las dos grandes industrias que forman su principal riqueza; la ganadería y la agricultura.

En ésta ocupa, por el área cultivada, el segundo lugar relativo en nuestro país, correspondiendo el primero a la Provincia de Santa Fe, pero en la ganadería la Provincia de Buenos Aires, tiene el primer puesto.

Mariano de Vedia en «El Censo Ganadero de 1916» refiere datos muy interesantes relativos al origen de la ganadería argentina.

«Cuenta una crónica que allá por los años de 1540, más o menos, llegó al Plata una expedición, trayendo ocho vacas y un toro, que constituyen el remoto abolengo de nuestra actual ganadería. El paternal cuidado que el encargado de aquellos animales puso en ellos, le mereció en premio una de las vacas de que era conductor — Gaete se llamaba éste — y el premio a sus afanes fué de tal modo estimado, que por muchos años se dijo en el Plata, para significar el gran valor de alguna cosa: «Caro como la vaca de Gaete».

«Bien es verdad que lo mismo le ocurriría con Buenos Aires y con sus habitantes, pues todo se ha mestizado — así en lo físico como en lo demás — hasta perderse en absoluto las líneas originales».

«Aquellos numerosos ganados que poblaban nuestros campos y se guarecían zahareños en los bosques, no sirvieron para ninguna de las formas industriales que la ganadería permite en la actualidad, pues salvo la exportación de cueros, que fué durante el coloniaje el único renglón de nuestro comercio exterior, ni siquiera producía manteca para el consumo».

«De la gran fortuna argentina, la ganadera de la Provincia de Buenos Aires es el más alto y uno de los más duraderos exponentes. Las industrias del campo concurren todos a sostenerla, pues las rivalidades de la especulación, en el seno de la naturaleza y para el esfuerzo de cabañeros y colonos, no son sino consocio fecundo, emulación interesada reciprocamente en el adelanto común».

«Tierra para ganados, tierra para el asado y la siembra, tierra para bosques, tenemos de sobra. Nuestro suelo no sugirió acaso a un poeta su bella imagen del océano de tierra? No otra cosa, tampoco, reconocía y recomendaba Sarmiento, cuando aconsejaba: «Planten viñas, y si los pájaros se las comen, planten más, a fin de que haya para ellos y para ustedes». Es todo un programa integral de amor hondo y positivo a la tierra madre y a la patria.

La historia de la evolución ganadera es sumamente interesante y merece ser recordada aunque sea a grandes rasgos.

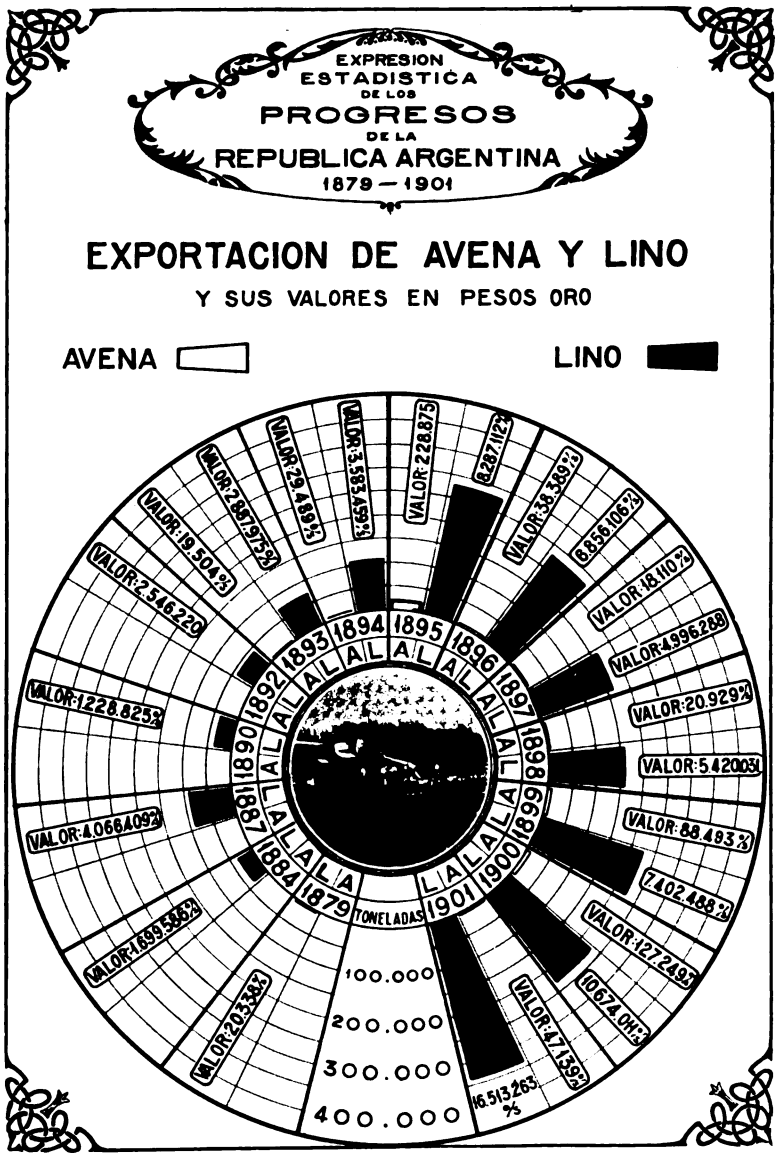
Digitized by Google

Muchos de los datos expuestos en estas líneas fueron tomados de los estudios hechos por los señores Dr. Pedro Berges, Ricardo Pillado, Eduardo Facio Hebegner, Dr. Emilio Frers, Heriberto Gibson y Dr. Horacio Martínez.

Después de la independencia argentina, los gobiernos que substituyeron al de la metrópoli, dedicaron la más cuidadosa atención al comercio de ganado y sus frutos, cifrando, con justo motivo, sus esperanzas, en esa rama de la producción nacional, fuente de riqueza y prosperidad para la nueva nación que surgía a la libertad.

Después del año 25 la política nacional y la aspiración pública estuvieron contraídas a la organización del país pero la tiranía de Rosas, la restricción de sus medios de Gobierno y su atraso comercial, mantuvieron a la República alejada de las palpitaciones de la civilización europea, paralizada en su desenvolvimiento y recién volvió a iniciarse la vida de amplitud y desahogo, después del año 1852 en que cayó la tiranía y el país se abrió de nuevo a la civilización y al progreso.

Transponiendo esa fecha, memorable en nuestra historia, llegamos a las disposiciones de los congresos organizados después de Caseros, y allí vemos, que el constituído en el Paraná en el año 1854, que dió leyes transcendentales a la República, concedió privilegio a D. Samuel Laffone Acevedo, para aplicar y usar una máquina de su invención destinada a preparar y aprensar carnes saladas. Esta es la primera solicitud de protección oficial para explotar un sistema especial de carnes conservadas.



El Congreso, por su parte, se propuso favorecer aquellos estudios, que debían llegar a solucionar un problema de tanta trascendencia para la Nación, y con fecha 7 de Setiembre de 1868, dictó una ley, acordando un premio de 8.000 pesos al inventor o introductor del mejor sistema para la conservación de las carnes frescas, adaptable para la explotación en gran escala.

El 19 de Noviembre de 1887 se promulgó una ley, destinando la suma de $ 550.000 anuales durante tres años para fomentar la exportación de ganado vacuno en pie y la de carnes de vaca y carnero conservadas por el sistema frigorífico, en latas, y por otras preparaciones, y para subsidios y premios a exposiciones y ferias rurales.

Llama la atención de quien estudie la estadística de nuestro comercio de carnes, el crecimiento operado en sus diversas formas de producción, es decir, la exportación de ganado en pie, las carnes congeladas primero, enfriadas más tarde, las conservadas, el extracto y caldo concentrado de carne etc., con un avance comparable tan sólo con el de los cereales, que dan renombre a la República.

Las cifras generales de esas exportaciones señalan, en 1887 un valor oficial de $ 4.975.876 oro, diez años después en 1897, suben a $ 11.744.236 oro y en la década siguiente, 1907, alcanzan a la enorme suma de pesos oro 27.250.075.

Para llegar a estos resultados, se transforma el comercio de antaño y la carne salada o tasajo desaparece lentamente de nuestros medios industriales sin que su declinación altere el exponente de nuestra riqueza exportable, porque la substituyen factores más valiosos que actúan en sentido inverso y el crecimiento se realiza con firmeza invariable.

Estos medios modernos y perfeccionados ofrecen a nuestra actividad comercial productos más ricos

Digitized by Google

y más apreciados en los mercados de consumo y de mayor valor. El cuadro que sigue demuestra la razón de estas observaciones:

EXPORTACION ARGENTINA
(VALORES OFICIALES)

	1887 $ oro	1897 $ oro	1907 $ oro
1. Tasajo.....	2.398.424	2.466.313	1.178.056
2. Animales bovinos	1.415.625	5.018.222	2.062.390
3. Carneros congelados	963.112	2.035.778	5.582.781
4. Extracto de carne	75.888	257.772	1.791.574
5. Animales ovinos.....	42.884	1.512.684	331.701
6. Lenguas conservadas saladas	20.990	112.230	227.119
7. Harina de carne	15.250	5.582	1.536.828
8. Carne conservada	13.809	115.127	159.477
9. Carne bovina congelada ...	12.800	169.644	13.822.162
10. Caldo concentrado	8.257	22.941	107.789
11. Varias carnes congeladas ..	8.837	27.903	450.198
	4.975.876	11.744.196	27.250.075
(5) El tasajo cuenta por ..	48 %	22 %	4 %

Semejante transformación del comercio de carnes ha obedecido a leyes regulares, derivadas del progreso industrial y la forma de presentar los productos a los mercados consumidores; del adelanto en los medios de transporte marítimo y terrestre, del refinamiento de los ganados; de la invención del sistema frigorífico y otros procedimientos de conservación y, finalmente, de las exigencias del consumo universal que reclamó con actividad creciente.

Lana, cueros, sebo, tasajo, constituían hasta la octava década del siglo los productos que ofrecíanse al extranjero. Pero los ganaderos vieron, a medida que refinaban sus rodeos y rebaños, que era obligado buscar otra salida a sus productos, si hubieren de beneficiar de la mejora producida en el tipo de sus ganados. A un mismo tiempo se presentaron dos soluciones al problema: la exportación del animal en pie y de la carne fresca a Europa.

En 1834 un señor Perkins había inventado en Inglaterra una máquina de hacer hielo mediante el empleo de éter sulfúrico, cuyo sistema fué mejorado sucesivamente por Twinning, Harrison y Siebe. En 1849, Gorrie construyó su máquina de helar sobre el principio de la expansión rápida del aire atmosférico después de haberse comprimido a tres o cuatro atmósferas manteniéndolo frío por agua en circulación.

En el año 1868 se hizo el primer ensayo de refrigeración de carnes a bordo del transatlántico «City of Río de Janeiro» el que salió de Londres a Montevideo con un cargamento de 300 kilos de carne de novillo consignados al señor Francisco Lecocq y que no alcanzaron a llegar a su destino, pues la carne fué consumida a bordo a causa de un accidente de máquina ocurrido en la travesía del océano. Consta que la temperatura observada en el viaje fué de 32 grados Fahrenheit, igual al cero centígrado.

Recién en 1872 el ingeniero francés Charles Tellier proyectó la máquina que hubo de crear la verdadera industria frigorífica, siendo su objeto el de conservar la vianda fresca por la congelación a bordo de los vapores de ultramar; y a él cabe el honor de haber fundado el tráfico interoceánico de negocios de carnes.

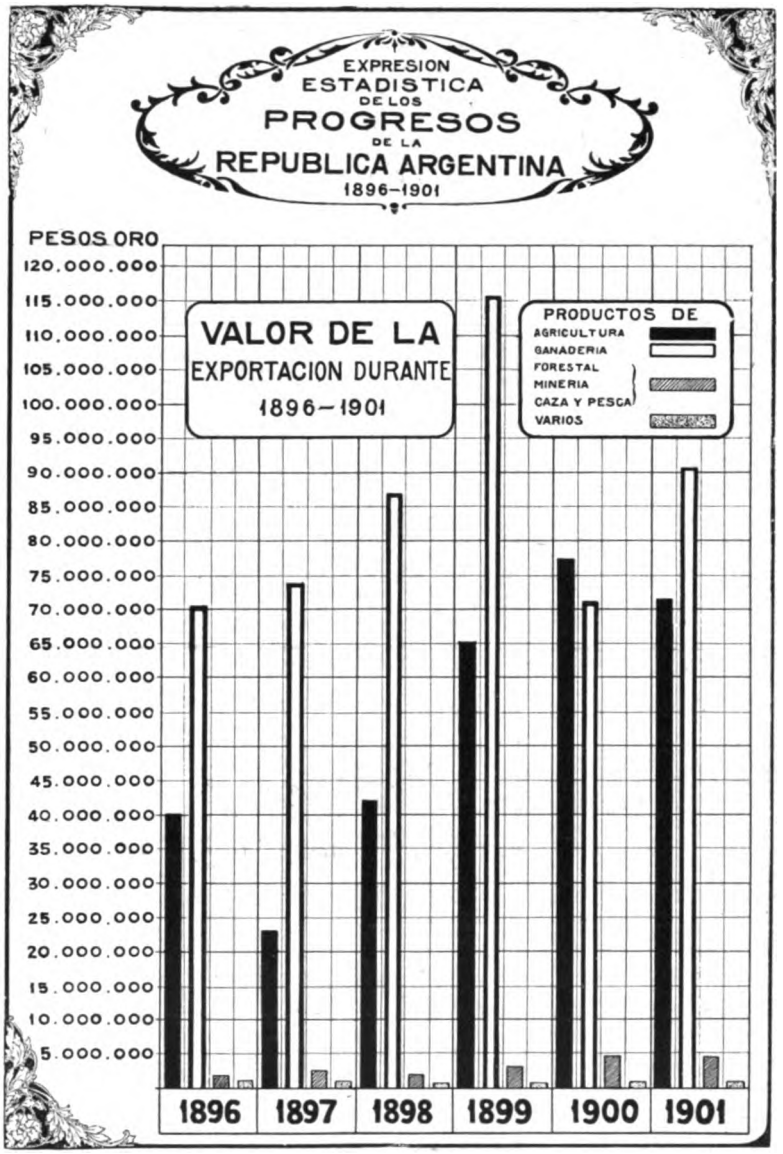
La máquina de Tellier tenía, como las anteriores, por base la salamoníaco, y por primera vez se experimentó su empleo en Australia en 1873. Colaboró en la experiencia el señor Nicholle, que al poco tiempo de la intervención de Tellier mejoró su sistema.

El 23 de Agosto de 1876 se inauguraba en Rouen con toda solemnidad, el vapor «Le Frigorifique» destinado a hacer el primer ensayo del sistema Tellier, «yendo a buscar al otro lado de los mares, al Plata o a Tejas, países donde el ganado puede decirse que no tiene precio, animales que se matarían en aquellas tierras y cuya carne se introduciría en cámaras frías, a cero grados, para traerlas a Europa y expenderlas en los mercados». Así anunciaba el acontecimiento Mr. Barrel en su «Journal de l'Agriculture».

«Le Frigorifique» que era un buque de 700 toneladas de porte, con capacidad para transportar de 300 a 400 bueyes y 1.000 carneros llegó a Buenos Aires a fines de 1876 pero la carne no resultó en buenas condiciones.

La Sociedad Rural se apresuró a ofrecer sus servicios y su cooperación a los conductores de la empresa, iniciando después una suscripción para donar a ésta, cierta cantidad de animales vacunos destinados a ser beneficiados en el viaje de regreso. Esta suscripción produjo $ 58.950 m/n. fondos suficientes para costear 73 ciñueleros y 22 novillos que representaban la mitad del cargamento de retorno y que fueron entregados efectivamente a la empresa. La carne llegó a su destino a los 104 días de viaje y en el número del 2 de Diciembre de 1877 de la revista «Rappel» de París, encontramos un artícu-

Digitized by Google



ntando este ensayo y en el que utor asegura que el problema del sporte y conservación de carnes el frío quedaba resuelto.

iego vino el vapor «Paraguay» traía a su vez un cargamento arne conservada por el sistema rré Julien» que la congela bajando emperatura hasta 30° bajo cero.

a comisión directiva de la Sociad Rural ofrece de nuevo contri- con una cantidad de reses para rgamento de retorno, pero el obse- no fué aceptado por carecer de npo el buque para esperar su rea- ción.

as Empresas francesas no lograron ninguno de los dos casos dar cima organización comercial requerida a el aprovechamiento de ambos ntos, y fueron los capitales ingle- los que primero aprovecharon de s para dar a la industria de las nes congeladas el vuelo inmenso después ha tomado bajo las dos nas de carne congelada y de carne iada.

l embarque de las primeras carnes servadas por el frío artificial en la ública Argentina se hizo en el sa- ero San Luis, ubicado en San olás. Ese mismo saladero embarcó vas remesas en 1882 y en 1884 cuenta del señor Eugenio Terra- , el que en el último de los años dos fundó la «Compañía Argentina Carnes Congeladas», que sucedió a compañía explotadora del referido adero.

Otra compañía formada por los se- es Drabble Hermanos, «The River te Fresh Meat Co. Ltd». y de la cual era asesor nico el Ingeniero Hunt, había fundado en 1882 primer frigorífico de la América del Sud en mpana, sobre la margen derecha del Río Paraná las Palmas. En 1883 ese frigorífico envió a ndres su primera remesa consistente de 7.581 neros congelados.

El señor Gastón Sansinena fundó en 1884 en ellaneda (entonces Barracas al Sur) el frigorífico nado «La Negra», más conocido por el nombre su fundador, y en 1887 cuando comenzó a dejarse tir la acción de los Poderes Públicos para fo- ntar la industria frigorífica al dictarse la primera sobre la materia, los hermanos Nelson fundaron Las Palmas el frigorífico «The Las Palmas Pro- ce Co. Ltd.».

En la primera quincena de 1884 salieron para ropa los vapores ingleses «Meath» y «Loch Ard» conduciendo para Londres, 7.571 carneros helados el primero y 11.544 el segundo.

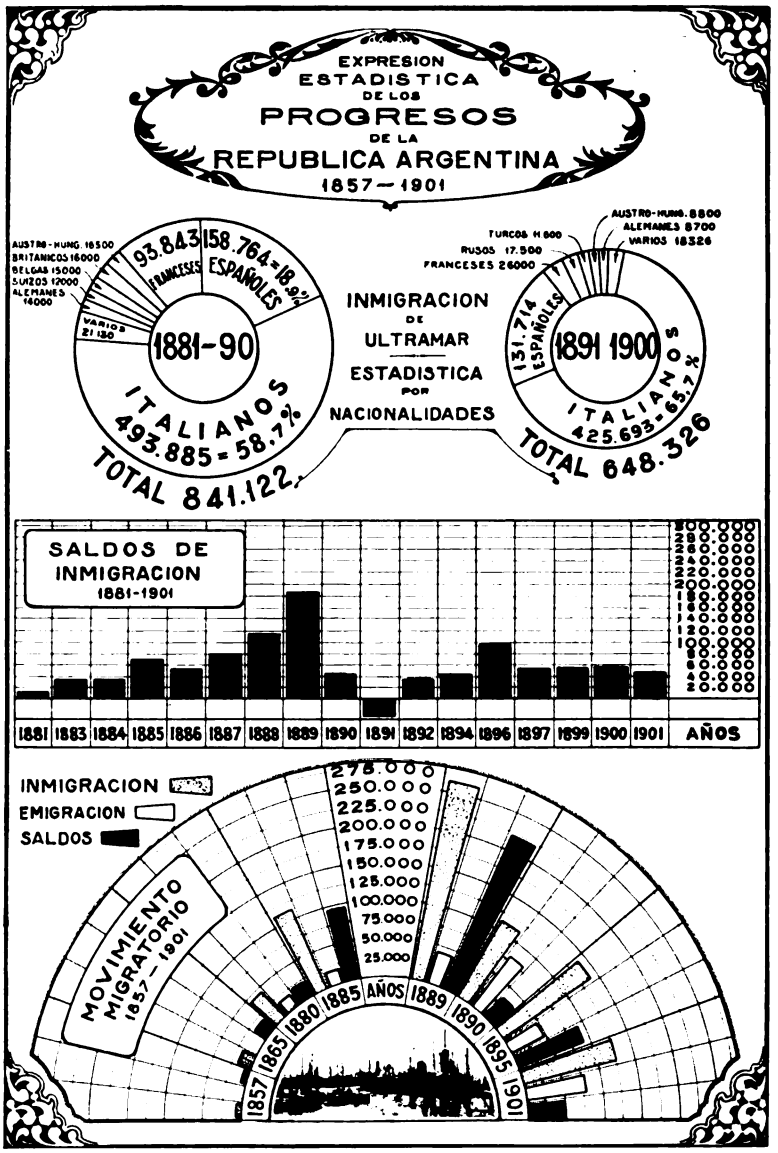
Iba, pues, a abrirse una senda nueva para la prosperidad argentina por mucho que la exportación de carnes, emprendida con una tenacidad que el país tendrá que reconocerles siempre a los señores Drabble Hermanos, se limitara a la carne de carnero, y esto mismo con un éxito mediocre.

A la Sociedad Rural Argentina le cabe, cuando menos, el honor de haberse dado cuenta inmediatamente del inmenso valor que para la industria ganadera de la República habían de tener aquellos inventos que ella auspició con decisión en el caso del «Frigorifique», a pesar de las desconfianzas del gremio, aumentadas por el estado dudoso de algunas de las piezas de carne que fueron presentadas.

Mientras que en los años 1873 y 1874 la fama del sistema Tellier obtuvo entre el gremio ganadero,

Digitized by Google

partidarios que sostenían el proyecto de exportar la carne fría, para valorizar el producto del país, otros no menos entusiastas creyeron que la solución única se hallaba en la exportación del ganado en pie. Ambas experiencias pertenecen al mismo período, pues mientras el «Frigorifique» hacía su primer cargamento en Australia, de carne refrigerada, en Abril de 1874, el vapor «Norte» zarpó de Buenos Aires con destino a Falmouth conduciendo a bordo 65 novillos, 350 carneros y 10 caballos, para su venta en Inglaterra. Tuvo un viaje penoso y largo, llegando a Falmouth a los 42 días con el ganado en mediocre estado, habiéndose muerto algunos en el trayecto. Los precios obtenidos fueron relativamente buenos: de 80 a 100 pesos oro por novillo; 6.50 pesos oro por carnero, y de 150 a 200 pesos oro por cada caballo. Sin embargo, entre gastos y pérdidas el éxito comercial del ensayo resultó negativo.



• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXIII

•

GRANDES OBRAS PROYECTADAS POR EL F. C. DEL SUD EN 1901

•

SUMARIO:

Construcción a alto nivel de la línea principal en el distrito de Barracas. — Ensanche de la estación Plaza Constitución. — Sola: nueva estación de cargas. — Empalme del ramal a la Ensenada, con la vía principal. — Presentación de los proyectos mencionados, al Superior Gobierno. — Mensaje del Poder Ejecutivo al Congreso de la Nación, relacionado con la expropiación de terrenos necesarios para estas obras. — Promulgación de la ley 4057. — Líneas del F. C. O. compradas por el F. C. del Sud. — Compañía del Dock Sud: convenio con el F. C. del Sud.

• •

L enorme incremento de los transportes de la zona sur de la Provincia de Buenos Aires, originado por el ensanche de la red Ferrocarril del Sud, así como por el de-llo siempre creciente del comercio y de las strias radicadas en ella, hicieron necesarias mas considerables en las estaciones termina-e Buenos Aires y Bahía Blanca, para facilitar la manipulación, entrega y embarque de los uctos que el ferrocarril transportaba, evi-o demoras y contrarrestando congestiones de co.

or estas consideraciones el Directorio de Londres rizaba durante el año 1898 los siguientes pro-os:

Colocar las dos vías principales a alto ni-en el distrito de Barracas, entre Km. 1 y Km. 2.

Ensanchar, o más bien reconstruír, la estación inal Plaza Constitución.

Ensanchar la estación Sola destinándola ex-vamente para cargas.

Construír un ramal de acceso a la estación argas de Sola.

Empalmar la línea a Ensenada con la vía ral.

Ensanche del Puerto Ingeniero White en Bahía ca.

Renovar gran parte de las vías generales.

Construír una nueva estación en Las Flores.

Construír una nueva estación en Barracas ud.

1. LA LINEA PRINCIPAL EN EL DISTRITO DE BARRACAS, - A ALTO NIVEL.

Teniendo en cuenta los peligros de los numerosos pasos a nivel en Barracas al Norte y Sud, se proyectaba la línea en forma de eliminarlos completamente, permitiendo así a los trenes correr con mayor seguridad y rapidez.

Las vías de acceso a Plaza Constitución fueron proyectadas una parte sobre terraplenes y otra sobre un viaducto de mampostería de un kilómetro de extensión, quedando el nivel medio del nuevo riel a 6.35 metros sobre el existente. Los pasos a nivel en las calles Australia, Alvarado, California, Iriarte, Santa Rosalía, Santo Domingo, Tres Esquinas y Puentecito, serían substituídos por puentes de 14.00 metros de abertura, con excepción del puente de la calle Iriarte, que tendría una abertura de dos tramos de 14 metros cada uno.

Se proyectaba también un tramo de 14 metros en la calle Jorge, y otro igual en la de Villarino, de manera que si la Municipalidad resolviera abrir estas calles no hubiese dificultad. Con esto el tráfico del Ferrocarril del Sud se conservaba completamente libre del tránsito de carros y de peatones, y se evitaban las constantes interrupciones que por entonces sufría.

El puente existente sobre el Riachuelo, de 50 metros de luz, sería abandonado, construyéndose para el pasaje del riacho un puente de tres tramos dos fijos y uno movible. El nivel de los rieles, que en la posición primitiva del puente estaban a la

Digitized by Google

cota de 4.51 metros sería elevado hasta la cota 10.75 metros sobre el cero.

El tramo del centro sería movedizo, habiéndose adoptado uno a báscula del sistema Scherzer. El pilar para soportar el tramo Sur y el del centro sería colocado en medio del Riachuelo de modo de dejar expedita una vía fluvial de 23.30 metros en la parte más profunda del riacho y dejar otra abertura de 14 metros al Norte. El tramo fijo del lado Norte tendría 40.50 metros de luz y dejaría una calle de 26.50 metros en la ribera Norte del Riachuelo.

El tramo fijo del lado Sur tendría 33.50 metros de luz y dejaría una calle de 27.70 metros en la ribera Sud del Riachuelo.

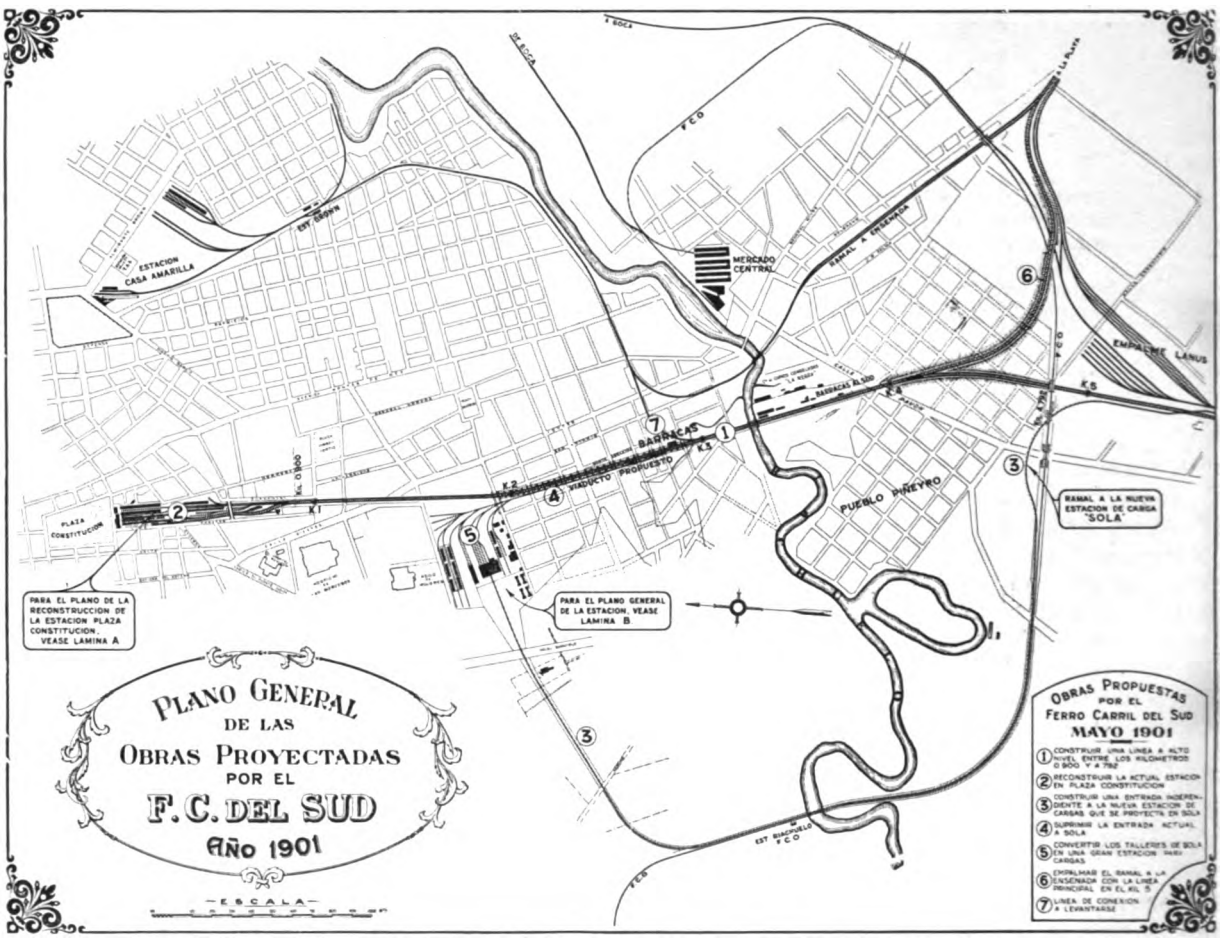
Toda la supeestructura del puente sería de acero y las vigas principales de construcción enrejada, dando un ancho libre de 8.40 metros para doble vía. Quedaría una luz libre entre las vigas más bajas del puente levadizo y el nivel de aguas bajas, o sea el cero del Riachuelo, de 9.23 metros.

Al costado del nuevo puente del Ferrocarril del Sud, agua abajo, se construiría otro para vehículos y peatones, destinándose para esta obra las vigas del puente de las Conchitas, del Ferrocarril de la Ensenada.

La conexión con la línea a la Ensenada de Barracas al Norte sería levantada y la nueva estación Barracas al Norte sería construída entre las calles Jorge y Villarino.

La antigua estación Barracas al Sud, con todos sus galpones, playas de carga, desvíos, etc., sería levantada, construyéndose una nueva estación a alto nivel, al Norte de la calle Pavón.

Los andenes de esta estación tendrían un largo de 250 metros cada uno, unidos por un pasaje interior.



La calle Pavón sería cruzada por un puente oblicuo a tramo continuo de 55 metros de luz, con un apoyo intermedio. Este puente sería de una proyección horizontal especialísima, pues permitiría el cruzamiento de las calles Pagola y Pavón dejándolas libres, por cuanto esta última sólo tendría sobre su eje central dos columnas de mampostería dejando libres las dos calzadas, y la calle Pagola, hasta entonces interrumpida por la línea férrea quedaría abierta, pasando su calzada entre las mismas columnas, que distarán entre sí 10.50 metros.

Este puente sería la obra de arte más hermosa del alto nivel y vendría a llenar una necesidad muy sentida para las poblaciones del Sur del Municipio.

Digitized by Google

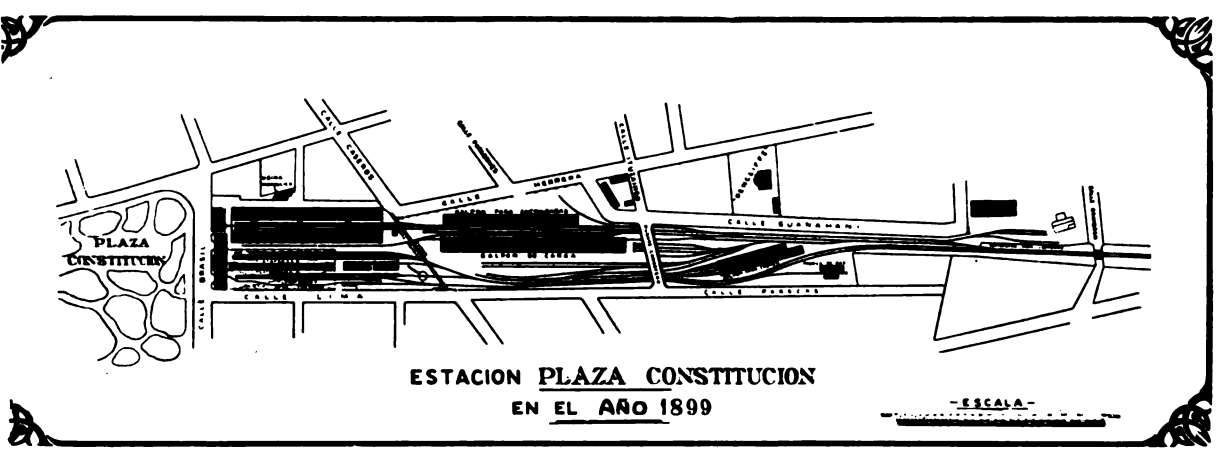
imiendo un
a nivel muy
entado en el
habían ocu-
muchas des-
as.
espués de
trayecto en
ontal desde
lle Pavón la
descendería
una pendiente
e de 1 en 140
o menos, has-
l Kilómetro
0 donde encontrará el nivel de la vía principal
ente.

Estación Barracas al Norte.

a nueva estación Barracas al Norte tendría
edificio de dos pisos: en el piso bajo del lado
e se instalarán las oficinas del telégrafo y bole-
a, encomiendas, depósito para la estación y
inas públicas.
:n la parte interna de los arcos del viaducto
ıarían 8 depósitos para alquilar. El arco central
lejaría abierto para un pasaje al que desem-
arán las escaleras que conducirían al piso alto
las boleterías.
:n el piso alto que estaría al nivel de las vías, del
) Este, serían instaladas la sala de espera para
el público, sala de espera para señoras con su lavatorio, oficina para el Jefe y un depósito para encomiendas, con un ascensor eléctrico, en comunicación con el depósito de encomiendas del piso bajo.

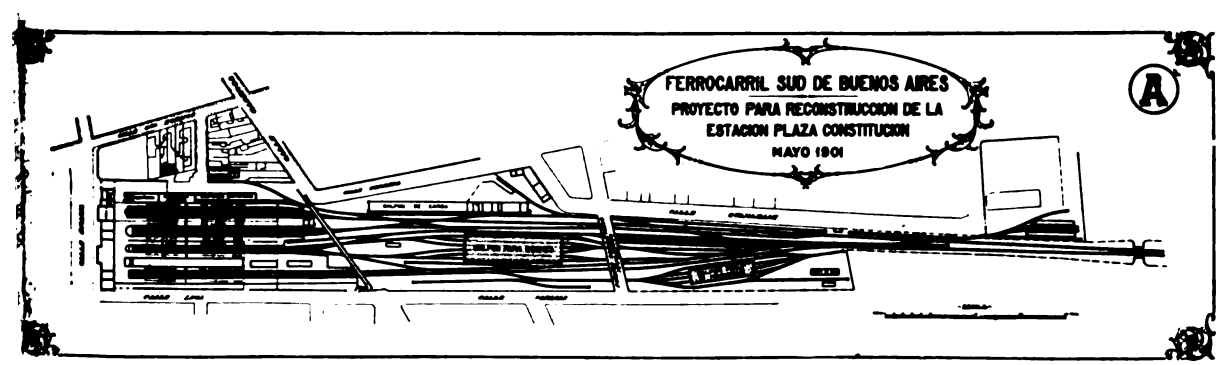
2. ENSANCHE DE LA ESTACION PLAZA CONSTITUCION.

Desde varios años atrás, el edificio para pasajeros carecía de las comodidades necesarias para el gran movimiento de viajeros que en él se efectuaba.



Siendo sumamente deficientes y reducidas las instalaciones para pasajeros de que disponía entonces la estación Plaza Constitución, se proyectaba modificarlas de manera que respondieran al tráfico local, así como al de los trenes generales y al efecto se proponían dividir o separar estos dos servicios introduciéndose las mejoras siguientes:

a) Eliminar completamente el servicio de cargas que ocupaba una gran extensión de terreno de que se disponía en Constitución y trasladarlo al sitio

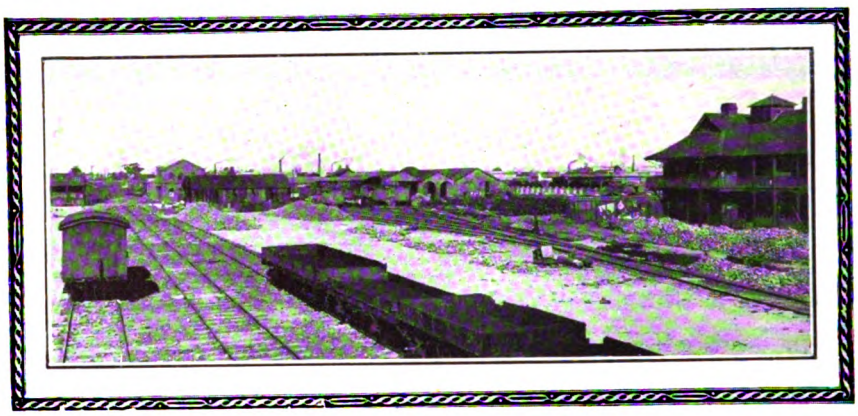


Digitized by Google

ocupado por los talleres de Sola una vez que éstos hubieran sido establecidos en su instalación de Banfield.

b) Ensanchar la estación de pasajeros hasta disponer de ocho cómodas plataformas; cuatro para los trenes de salida y cuatro para los trenes de llegada. Entonces la estación sólo contaba con tres que el incremento de tráfico había hecho insuficientes.

c) Destinar amplios acomodos para el movimiento de equipajes y encomiendas, disponiendo una entrada para los carruajes por la Plaza Constitución con la salida por la calle O'Brien.



Los talleres del F. C. del Sud en Sola. Año 1900.

d) Ensanchar las dependencias y comodidades para pasajeros de una manera conveniente a fin de disponer de salas de espera de primera y segunda clase, independizándose las señoras de los hombres para evitar las aglomeraciones en los andenes.

e) Construír una extensa plataforma o vestíbulo de 13.50 metros de ancho, situada entre el edificio principal y la división de los andenes, sobre la que tendría comunicación la Boletería, Oficina del Jefe de la Estación, Informes, Librería, Peluquería y Baños para que el pasajero tuviese a su disposición inmediatamente todos los servicios que podría necesitar.

f) Construír un depósito para tener disponible para el servicio de los trenes de pasajeros, 36 coches salones y un galpón para 12 locomotoras con las vías auxiliares, mesa giratoria, casilla de señales y demás detalles reclamados para responder a las exigencias del servicio local y general, de pasajeros, equipajes y encomiendas.

3. NUEVA ESTACION DE CARGAS, SOLA.

Para poder introducir todas las reformas proyectadas en la estación Plaza Constitución se hacía necesario emprender el ensanche de la estación de cargas Sola, donde se encontraban entonces también los Talleres.

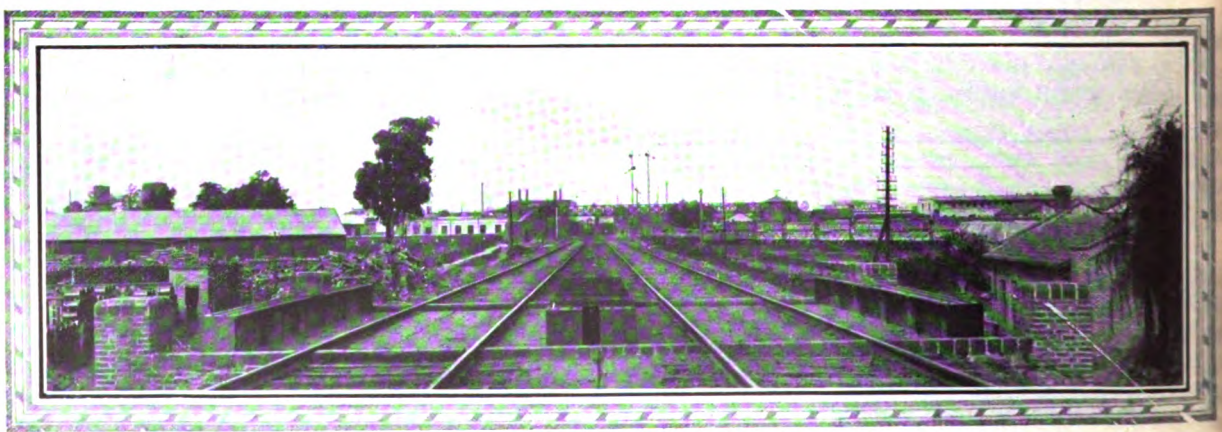
Trasladándose éstos a Banfield, quedaría en Sola una extensa superficie de terreno donde sería construída una gran estación para cargas según lo demuestra el plano general adjunto.

4. ENTRADA INDEPENDIENTE A LA NUEVA ESTACION DE CARGAS, SOLA.

A consecuencia de la modificación del perfil de la vía general entre Plaza Constitución y el Kilómetro 5, se debía suprimir el empalme de la estación Sola y sustituirlo por una nueva entrada mediante un ramal que saliendo del Kilómetro 5, y corriendo en parte paralelo al del ferrocarril del Oeste llegara a Sola como se indica en el plano general.

5. EMPALME DEL RAMAL A LA ENSENADA CON LA VIA PRINCIPAL.

Una vez construídas las vías a alto nivel, los empalmes en Barracas al Norte con la vía de la Ensenada serían levantados.



Vía principal entre las calles de Suárez y Australia con el antiguo puente para peatones.

Digitized by Google

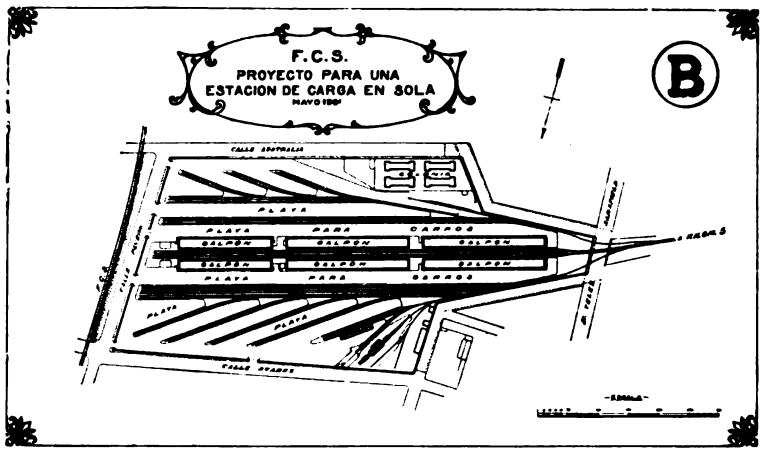
proyectaba una doble curva para reemplazar existentes en Barracas al Norte con el propó- de poner en comunicación directa el Ferrocarril Ensenada con la estación Constitución.

sta curva empalmaría con la vía principal a nivel en el kilómetro 4 más o menos. Con pendiente de 1 en 100 pasarían las vías por ajo de la línea del Ferrocarril del Oeste al Mer- Central de Frutos para luego subir con una pa de 1 en 300. Las líneas no fueron construí- en esta forma; el proyecto fué cambiado y os años después se construyó la doble vía pa- lo arriba de la línea del F. C. Oeste en la forma se indica en el plano adjunto.

odos los planos que se refieren a los proyectos pa mencionados fueron presentados para la bación del Superior Gobierno el 31 de Mayo 1901, siendo istro de Obras licas, el Dr. lio Civit.

stos planos on aprobados Decreto del de Setiembre 1901.

l mismo día presentó al greso de la ión una soli- d para pedir rización para ropiar varios enos necesa- para las obras vectadas por . C. del Sud. Este mensaje del P. E. fué redac- en la forma siguiente:



Buenos Aires, Setiembre 26 de 1901.

Honorable Congreso de la Nación:

El sorprendente desarrollo que ha experimen- el tráfico del F. C. del Sud, tanto en cargas o en pasajeros, ha excedido las previsiones tuvo la Empresa al ejecutar, hace aún pocos s, las instalaciones para dichos servicios en esta lad; resultando ellas, por tal motivo, insufi- tes para las necesidades actuales y de todo punto decuadas para las de un futuro próximo.

No es de extrañar el fenómeno que el P. E. hace star con agrado porque él representa un verda- o exponente del crecimiento de la riqueza pú- a, si se considera que el F. C. del Sud, en la ma década, ha aumentado su red, en un 170 %, s de 1.350 kilómetros que medía en el año 1890, anza ahora a 3.700 kilómetros aproximadamente. Guardan proporción con estas cifras las que representan el movimiento de pasajeros: 1.931.370 contra 5.621.310 y 809.520 toneladas de carga contra 2.017.366 respectivamente en 1890 y 1900.

«Las imperiosas exigencias que representan las cifras expuestas y la ley de su crecimiento para el porvenir, han impuesto a la Empresa la obligación de emprender grandes obras de ensanche de la estación Constitución, que se destinará en lo sucesivo exclusivamente al servicio de pasajeros y de la estación Sola que quedará afectada al servicio de las cargas, desapareciendo de ella los actuales talleres, que se trasladarán a los que la Empresa construye en Banfield, como igualmente a la colocación en alto nivel de las vías generales desde Barracas al Sud hasta Constitución.

«Estas y otras obras complementarias que aún están en estudio, son, malgrado su importancia técnica y económica, simples modificaciones de detalles que el P. E. está facultado para autorizar, pero, exigiendo ellas la construcción de algunos nuevos empalmes en sustitución de los actuales que desaparecen por razón de la colocación en alto nivel de parte de la vía general, se requerirá la expropiación de algunos terrenos, y por este motivo acudo a V. H. rogándoos los declaréis de utilidad pública a los expresados fines, prestando vuestra sanción al adjunto proyecto de ley.

«Dios guarde a V. H.

(Fdo.) **Julio A. Roca. — Emilio Civit.**

La Ley N°. 4057 declarando de utilidad pública y sujetos a expropiación los terrenos para obras en la estación Sola, vías de alto nivel y los nuevos empalmes fué promulgada el 15 de Enero de 1902.

La Compañía del Oeste y la del Sud por su mutua conveniencia explotaban ciertas porciones de sus líneas férreas respectivas, bajo la Administración de una comisión conjunta.

Como este sistema de explotación resultó poco conveniente las dos Compañías determinaron abandonarlo y en su lugar resolvieron que ciertas partes

Digitized by Google

de la red de la Compañía del Oeste debían ser compradas por la Empresa del Ferrocarril del Sud.

El 8 de Mayo de 1901 se celebró en Londres un convenio según el cual la Compañía del Oeste vendería a la Empresa del Sud:

1. La línea desde el empalme Temperley hasta la calle 1 y diagonal 80, en La Plata.
2. La línea desde Pereyra a Villa Elisa.
3. La línea desde Tolosa a Ensenada.

Todas estas líneas serían vendidas conjuntamente con todas las estaciones, desvíos, edificios, terrenos, telégrafos, señales, depósitos de carbón, etc.

4. Los talleres de Tolosa, incluyendo todos los desvíos, terrenos y edificio, pero excluyendo toda la maquinaria, y equipo interior, cercano o usado para el objeto de dichos talleres.

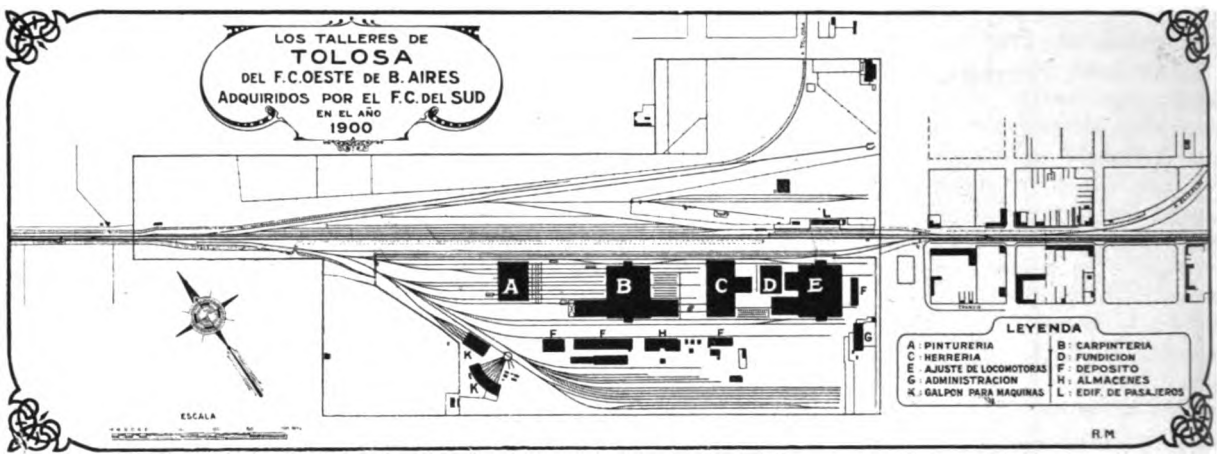
La Compañía del Oeste se obligaba a reparar cualquier daño causado por la remoción de tal maquinaria o equipo de dichos talleres.

El precio de dicha venta fué fijado en 774.115 libras esterlinas de las cuales 215.271 correspondían a la compra de los talleres.

La compra tenía efecto desde la media noche del 30 de Junio de 1900 hasta cuya fecha se consideraba en vigencia el arreglo antedicho, para la explotación en común.

Se concedió a la Compañía del Oeste el derecho a retener la posesión de los talleres de Tolosa por el tiempo que creyera necesario, no pudiendo exceder del 30 de Junio de 1904.

Durante el tiempo que la Compañía del Oeste estuviera en posesión de dichos talleres de Tolosa, debía pagar a la Empresa del Sur a contar desde el 1°. de Julio de 1900 un interés de 4 % anual sobre el precio de compra, como renta por el uso y ocupación.



El Gobierno Provincial por resolución del 3 de Noviembre de 1902 aceptó la transferencia que el F. C. del Oeste hizo en favor al del Sud, de las líneas de Temperley a La Plata (calle 1 diagonal 80), Pereyra a Villa Elisa, Tolosa a Ensenada y Talleres de Tolosa.

El 30 de Noviembre de 1901 el F. C. del Sud se dirigió por escrito al Ministerio de Obras Públicas de la Provincia poniendo en conocimiento del Superior Gobierno que había resuelto levantar los rieles del antiguo ramal de Tolosa a Ensenada que se hallaba clausurado al servicio público desde el año 1896, en virtud de la autorización que le fué conferida el 20 de Noviembre de 1895.

Los viejos talleres del F. C. del Sud y la estación Barracas al Sud en el año 1900.

Dicha clausura se efectuó en virtud de que dicha línea no prestaba ninguna utilidad al público, por cuanto las líneas del F. C. Buenos Aires y Ensenada y las de La Plata al Puerto realizaban igual servicio que aquélla.

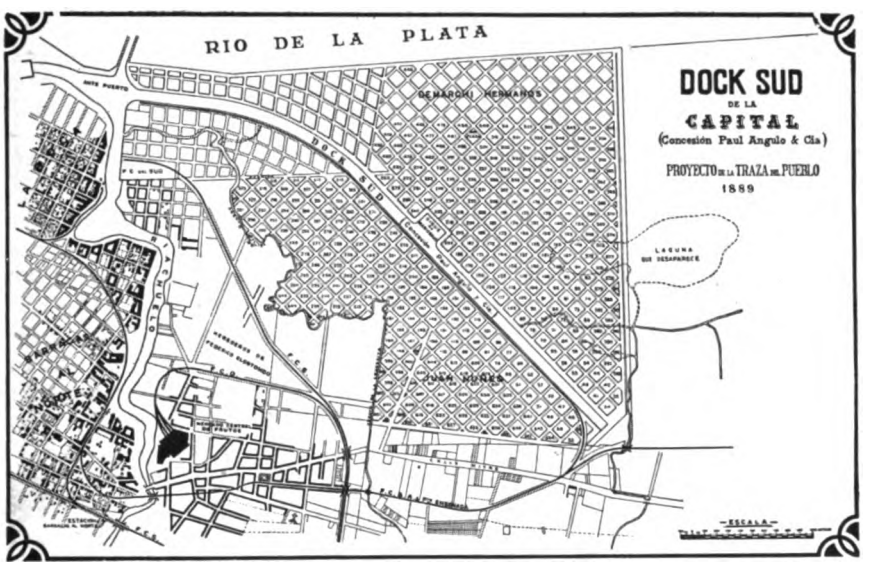
Desde el 1°. de Enero de 1895 hasta el final de

Digitized by Google

Octubre del mismo año el tráfico de cargas por el ramal de Tolosa a Ensenada fué únicamente de 6 toneladas de materiales para el telégrafo, propiedad del Estado, no habiéndose efectuado transporte alguno para particulares.

El P. E. al consentir dicha clausura, ordenó, sin embargo, se dejara la vía y demás instalaciones para el caso de que las circunstancias requiriesen su funcionamiento.

En vista de haber pasado más de 5 años y haberse demostrado bien su inutilidad completa y teniendo en consideración que los valiosos materiales que la componían iban destruyéndose poco a poco, el F. C. del Sud solicitaba autorización para levantar el ramal. Este permiso fué otorgado por resolución del 10 de Enero de 1902 pero, sin embargo, el levantamiento, por diversas causas, no se efectuó.



El 5 de Enero de 1905 quedó librada al servicio público la primera sección del Dock Sud de la Capital, costado Oeste. Por Ley N°. 2346 del 19 de Octubre de 1888 se concedió a los señores Paul Angulo y Cía. el derecho de excavar y explotar por su cuenta un canal de navegación, que partiendo de un punto sobre el ante puerto del Riachuelo hacia el Este del terreno ocupado entonces por el Lloyd Argentino, terminase en la inmediación de la Estación Mitre (hoy Sarandí) del F. C. de la Ensenada.

El capital autorizado fué de $ 10.000.000, dividido en acciones de $ 100, y las cuales se emitieron en la forma siguiente:

37.255	acciones integradas para pago de concesiones, tierras y otras compensaciones estatutorias	$ 3.725.500 m/n
37.394	acciones subscriptas por el público de las que se cobraron: 40 % sobre 7.207 acciones	» 288.280 »
	50 % sobre 30.187 acciones	» 1.509.350 »
74.649		$ 5.523.130 m/n
25.351	acciones que no se emitieron	
100.000	acciones.	

Por Decreto del 8 de Junio de 1889 fueron aprobados los planos presentados por la Empresa «Dock Sud de la Capital» relativos a la construcción del Dock, comprometiéndose los concesionarios a terminar las varias secciones y entregarlas al servicio público en el término de 4 años contados desde la aprobación de los planos. Los trabajos se iniciaron el día 11 de Noviembre de 1889.

En Febrero de 1894 la Empresa solicitó una prórroga y teniendo en cuenta que se trataba de una obra importante, cuya construcción interesaba a la Nación, y que no causaba erogación alguna al Fisco, el P. E. fijó los siguientes plazos para la terminación de la obra:

El día 8 de Junio de 1896 a más tardar, la Empresa entregaría al servicio público 2 secciones de 500 metros de longitud cada uno, o sea 1.000 metros de canal construído con estricta sujeción a la ley de concesión y contrato respectivo.

El 8 de Junio de cada año siguiente debía entregarse una sección de 500 metros de largo hasta terminar toda la obra el 8 de Junio de 1902, entregándose en esta fecha la octava o la última sección de 300 metros formando así un total de 3.800 metros de canal como lo estableció la Ley.

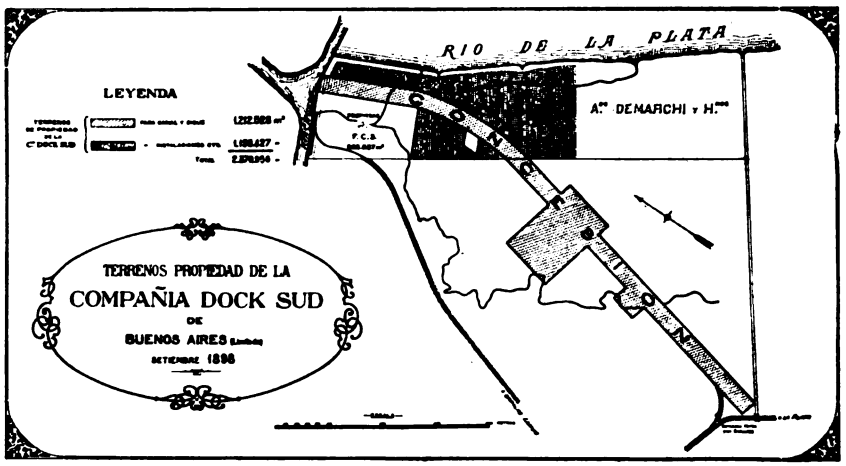
No pudiendo la Compañía llenar los fines para que fué creada, se puso en liquidación en 1897 con un pasivo en obligaciones exigibles de $ 1.198.000 en mayor parte, por construcción de las obras comenzadas y algunos otros acreedores de menor cuantía, todos los que no pudiendo ser pagados hicieron gestiones privadas, contra los accionistas para el reembolso de la parte de capital de que eran éstos responsables por el saldo de sus acciones subscriptas.

El Gobierno Nacional retiró la personería jurídica a esta Sociedad por decreto del 18 de Julio de 1896, suspendiendo temporalmente sus efectos el 26 de Octubre del mismo año y restableciéndolos nuevamente por decreto de Julio 5 de 1897.

En el año 1898 se concluyó un arreglo a propuesta del Ingeniero señor Alfredo Demarchi para la transferencia del activo y pasivo de la Sociedad y la enajenación de la concesión nacional y originaria,

Digitized by Google

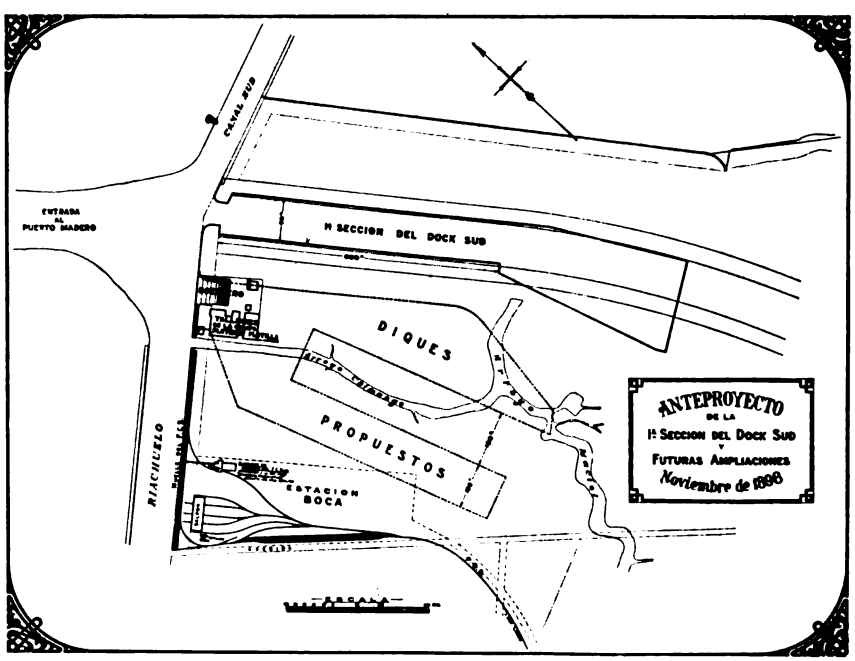
y consultándose los intereses de los accionistas, y dada la situación de la Sociedad y lo perentorio de los plazos fijados para la realización del activo y pago de las obligaciones, se aprobó la propuesta expresada y se hizo la transferencia a favor del señor Demarchi, quien tomó a su cargo el pago de las obligaciones existentes quedando a favor de los accionistas una área de terreno sobre el Riachuelo de 623.000 metros cuadrados, como único haber social a distribuir en lo futuro.



La nueva Compañía fundada para llevar a término la concesión fué registrada en Londres el 22 de Abril de 1898 y sus estatutos se aprobaron en Buenos Aires el 21 de Julio del año siguiente. El capital autorizado era de £ 1.700.000, de las cuales fueron subscriptas e integradas £ 800.000 representadas por 80.000 acciones de £ 10 nominales. Se emitió también £ 100.000 en obligaciones hipotecarias (Debentures) de 4 % de interés anual.

Directorio en Londres: Frank Parish, Reginald J. Neild, Henry C. Allen, E. Reade y A. R. Henderson,

Directorio en Buenos Aires: Ingeniero Guillermo White, Ing. Alfredo Demarchi y Charles Firth, ingeniero constructor.



Los trabajos fueron iniciados nuevamente en el año 1899. Practicados en los terrenos de aluvión de la margen derecha del Río de La Plata, el lado del Dock que más se aproxima a la ribera de este río ofreció desde el primer momento grandes dificultades para las construcciones.

De aquí que fuera necesario adoptar un sistema especial de cimientos para este lado del Dock y para la cabecera del Sur.

El lado del Oeste, más internado en tierra firme no ofrecía las mismas dificultades, por lo que fué posible construír los muelles sobre fundaciones de pilotes de madera dura aunque siempre con grandes precauciones y empleando obras auxiliares de refuerzo.

En consecuencia se adoptó para el costado Este del Dock una serie de cilindros de hormigón, de 6 metros de diámetro exterior y 4 metros de diámetro interior, especie de tubos abiertos por la base, que se les hacía descender paulatinamente a traves de la espesa capa de limo hasta que se consideraba que cada uno ofrecía ya una base fija y estable.

No sucedió ésto con todos, fallando las previsiones de los ingenieros directores de las obras, pues pronto se vió que algunos cilindros cedían perdiendo la verticalidad.

En situación tan alarmante, fué necesario recurrir a medios auxiliares que dieron un buen resultado a costo de grandes sumas de dinero.

Tanto por parte del gobierno cuyo personal técnico debía inspeccionar las obras para el mejor cumplimiento de la concesión, como por el di-

Digitized by Google

rectorio de la Compañía y sus ingenieros se produjeron investigaciones e informes sobre los hechos producidos y la mejor manera de remediarlos.

En un principio se tuvo la idea de llevar estos cilindros hasta una capa de tosca que, desgraciadamente no resultó tener ni el espesor ni la resistencia que se había esperado y, lo que resultaba peor, demostró tener una fuerte inclinación, bajando cuanto más se seguía en dirección al Sur.

Poco después de terminar la construcción del malecón se produjeron los primeros movimientos irregulares, lo que obligó al ingeniero constructor a someter la obra a una severa observación y entonces muy pronto se descubrió que el cordón del muro se había ya desviado de la línea recta y que se estaba produciendo en éste un peligroso movimiento hacia el dique.

Durante el período comprendido entre Diciembre de 1903 y Mayo de 1904 el desplazamiento total de uno de los cilindros en dirección horizontal alcanzó a 33 centímetros.

Cuando primeramente se descubrió el movimiento, el primer remedio fué prolongar el techo de hormigón de los cilindros de manera de equilibrar hacia atrás toda la construcción, luego se cargó atrás con tosca y finalmente se decidió poner unas llaves o anclas para sostener el malecón, paralizando así el movimiento horizontal.

Como se ha dicho anteriormente el P. E. autorizó con fecha 5 de Enero de 1905 la apertura del costado Oeste de la primera sección del Dock Sud.

Era de gran importancia para la Compañía del Dock Sud asegurarse la ayuda de la Empresa del F. C. del Sud para atraer tráfico para el Dock, servicio que el Ferrocarril estaba dispuesto a prestar siempre que la Compañía del Dock por su parte se comprometiera a construír tanto de dicho dique y obras, como era coextensivo con los mil metros de frente del terreno que pertenecía a la Empresa del Sud, y siempre también que la Compañía del Dock estuviese conforme en dar al F. C. del Sud ciertos privilegios en relación al uso del dique.

Por resolución del 20 de Abril de 1898 los directores del F. C. del Sud fueron autorizados para adelantar a la Compañía del Dock Sud una suma de dinero que no debía exceder de £ 600.000, cantidad en que había sido presupuestada la construcción de la primera sección del Dock.

Más tarde se acordó aumentar esta suma hasta llegar a 1.000.000 de libras esterlinas, teniendo como garantía una hipoteca sobre los bienes de la Compañía del Dock Sud.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXIV

●

NUEVA ESTACIÓN LA PLATA

●

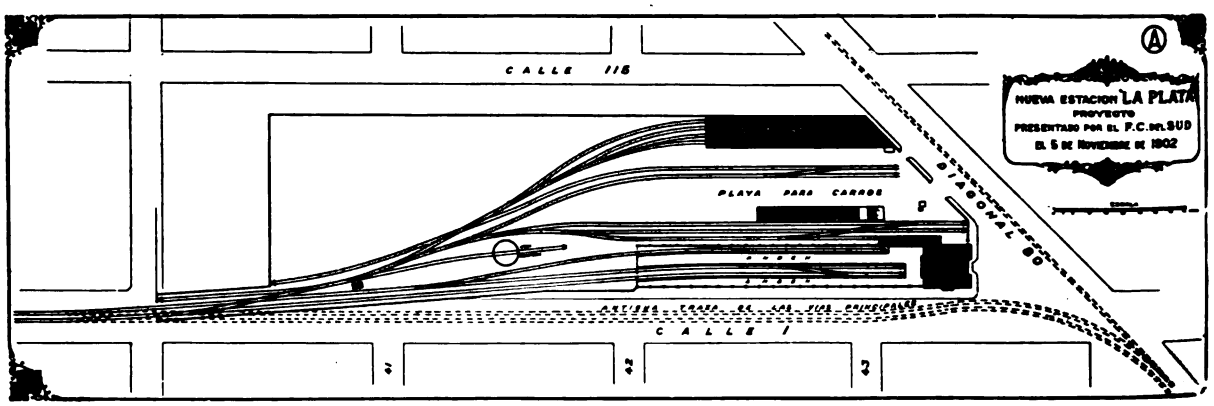
SUMARIO:

Un contrato con el Superior Gobierno de la Provincia obliga al Ferrocarril del Sud a construír una nueva estación en La Plata. — Lugar escogido: calle 1 y diagonal 80. — Presentación de planos y aprobación de los mismos. — Puerto de La Plata: su movimiento desde 1892 a 1903. — Un problema que suscita controversias: ampliación del Puerto Madero o la nacionalización del Puerto de La Plata. — Entrega del puerto platense a la Nación. Discurso del gobernador Marcelino Ugarte. — Discurso del Excelentísimo Señor Presidente Julio A. Roca. — Tierras expropiadas a la provincia de Buenos Aires. — Concesiones otorgadas a varias sociedades para dar impulso al Puerto de La Plata. — El Congreso Nacional acuerda a la firma Vickers, Sons y Maxim de Londres, en 1909, concesión para explotar un terreno propiedad del Gobierno de la Nación sobre Río Santiago.

● ●

LA Empresa del Ferrocarril del Sud, por contrato que tenía como cesionaria de la Empresa del F. C. Oeste de Buenos Aires con el Superior Gobierno de la Provincia, sobre arrendamiento de la estación La Plata, vióse obligada a construír una nueva estación de carga y pasajeros en la esquina de la calle 1 y diagonal 80 en La Plata, que establecía una de las cláusulas del contrato de arrendamiento de la estación La Plata, que decía así:

Al construír la nueva estación, la Empresa lo hará de manera que pueda ser utilizada para los trenes que van al Puerto La Plata, y a la Magdalena, en el sentido de poder centralizar allí todo el movimiento de trenes.



en terrenos que le fueron concedidos al efecto por aquel Gobierno.

En cumplimiento de esta disposición la Empresa presentó con fecha 5 de Noviembre de 1902 a la aprobación de la autoridad provincial, los planos y memoria descriptiva de la obra (véase lámina A), los que fueron rechazados por el departamento de Ingenieros, en vista de no llenar el requisito

La Empresa tomando en consideración las observaciones contenidas en el informe del Departamento de Ingenieros, presentó en Julio de 1903 otro proyecto para la nueva estación La Plata (véase Lámina B).

Con la nueva disposición de las vías todos los trenes que partieran de la estación podían comunicarse directamente con el puerto, y con la Magda-

Digitized by Google

lena, y para obtener esta ventaja la Empresa tuvo que hacer una modificación de la traza en la parte comprendida entre la nueva estación, y la del Hipódromo, llevándola en sentido contrario, al trazado que existía entonces, es decir, tuvo que construír 1.720 metros de vía doble para empalmar con las vías al puerto con una pequeña curva de 413 metros de largo para formar un empalme con la línea a la Magdalena.

Los planos fueron aprobados por decreto del 23 de Enero de 1904. Con fecha 14 de Diciembre de 1904 la Empresa solicitó en compra una faja del terreno fiscal comprendido entre la estación y las calles 40, 44 y 115, compuesto de 6.034 metros cuadrados, con el fin de dar mayor amplitud al servicio de carga y descarga de vagones y proveer una playa de carga para el servicio de carros.

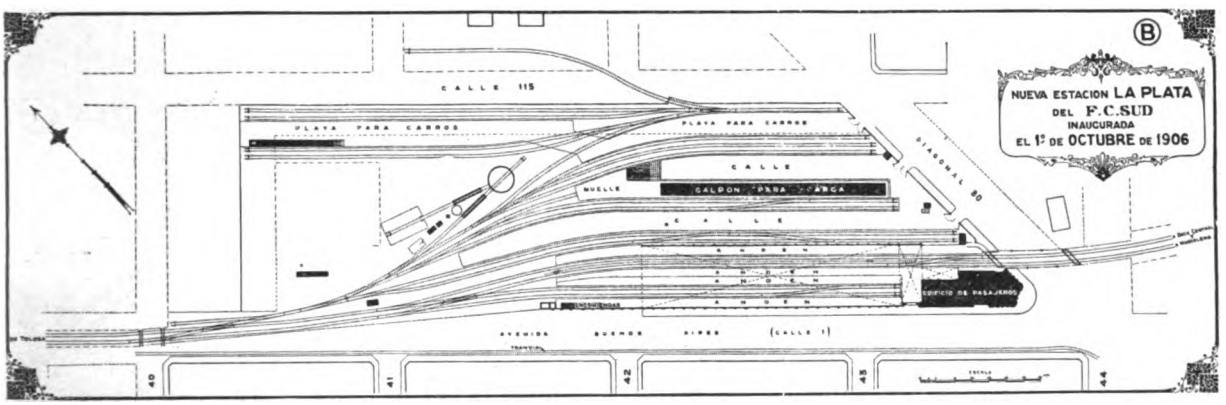
Este terreno fué puesto a disposición de la Empresa por decreto del 20 de Junio de 1905.

Tolosa y Elizalde, propiedad entonces del Gobierno de la Provincia.

La propiedad de parte de la Provincia de Buenos Aires de este pequeño ramal ha tenido siempre su aplicación, perteneciéndole las líneas del Puerto, porque formaba por decir así, la base de la explotación de las mismas líneas. Pero desaparecida por parte de la Provincia la propiedad del puerto con sus líneas, no tenía razón de ser el conservar la Provincia esa pequeña línea.

El mismo Poder Ejecutivo insinuó a la Empresa del F. C. del Sud la venta del ramal, considerando, que se podía hacer una operación conveniente para los intereses fiscales, y también para la misma Empresa, porque localizando un capital de significación como era el de la nueva estación La Plata, se le proporcionaba la oportunidad de vincular directamente su línea terminal en Tolosa con la Magdalena.

Sobre esa base se iniciaron las negociaciones con



La nueva estación de La Plata fué librada al servicio público el 1°. de Octubre de 1906.

PUERTO DE LA PLATA

Por Ley de 21 de Octubre de 1882 se autorizó a la Provincia para la construcción de un puerto en los terrenos de la Ensenada, y esta obra construída por los señores Lavalle y Medici fué entregada al servicio público el año 1890. El costo de esta obra ha sido de 15.153.320 pesos oro sellado.

La nacionalización del puerto de La Plata fué decretada en el principio del año 1904, y en Junio del mismo año el ingeniero Enrique Carmona fué encargado para inspeccionar las obras del mismo y ver el estado en que se encontraba.

De la investigación resultó que no se habían efectuado obras de conservación desde la inauguración del Puerto y que sería necesario gastar más de un millón de pesos moneda nacional para poner el puerto en las mismas condiciones que cuando fué concluído.

La nacionalización del Puerto trajo como consecuencia la venta al F. C. del Sud de la línea entre

un resultado feliz para ambas partes. El Ferrocarril del Sud obtuvo con esta transacción la ventaja de ligar sus dos líneas, pues era un verdadero inconveniente en una explotación tener una línea terminal en Tolosa y otra con su arranque en Elizalde, habiendo una propiedad intermedia.

En la venta estaban incluídos:

1°. 9.761 metros de vía.

2°. Una superficie de 300.078 metros cuadrados de terreno situado en la Capital de La Plata.

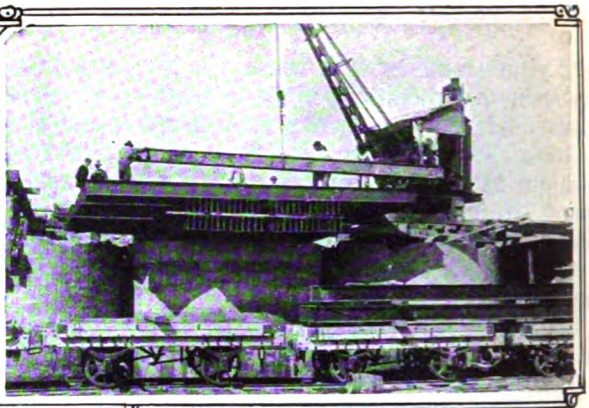
El F. C. del Sud pagó por el ramal y los terrenos la suma de 450.000 pesos oro sellado.

En el contrato de venta se estipulaba que «en caso de que el Gobierno de la Provincia construya ferrocarriles los cruzamientos podrán ser a nivel, de acuerdo con lo prescripto en el artículo 10 de la Ley Nacional número 2873».

En el mensaje de la Cámara de Senadores recomendando la aprobación del contrato de venta, el Gobernador Ugarte manifestaba entre otras cosas: «El P. E. ha considerado que no existe razón alguna en conservar para el Estado la propiedad del mencionado ramal entre Tolosa y Elizalde, toda vez que al desprenderse del puerto y de la línea que lo sirve, aquél no reporta beneficio alguno

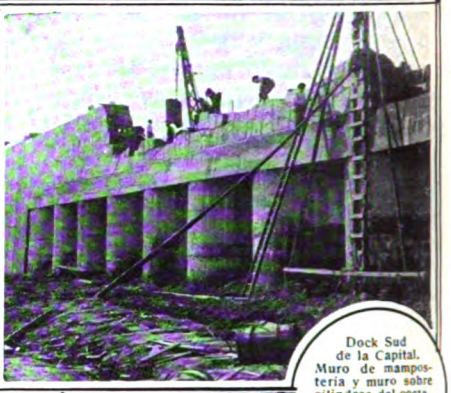
Digitized by Google

Dock Sud de la Capital. - Terminando uno de los cilindros



Dock Sud de la Capital.- Probando la resistencia de uno de los cilindros, cargándolo con vigas de acero.

Dock Sud de la Capital.-Vista del costado Este de la primera sección. 17 de Febrero de 1902.



Dock Sud de la Capital. Muro de mampostería y muro sobre cilindros del costado Este de la primera sección. Enero de 1902

Dock Sud de la Capital. - El primer vapor de la flota del F. C. del Sud que efectuó operaciones en el "Dock". - 7 de Abril de 1904.

La antigua estación "La Plata" (antes 19 de Noviembre), propiedad del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. - Clausurada el 30 de Setiembre de 1906.

Vista del costado Oeste del Dock Sud de la Capital

La entrada del Dock Sud, vista desde el Riachuelo. - Mayo de 1904

Digitized by Google

al fisco, ni éste, por otra parte, se encuentra en condiciones de atender a su explotación, en forma que asegure ventaja para los intereses generales.

Además, el precio convenido no puede ser más ventajoso, dado el escaso o nulo rendimiento del ramal y el valor de los materiales y terrenos que lo constituyen».

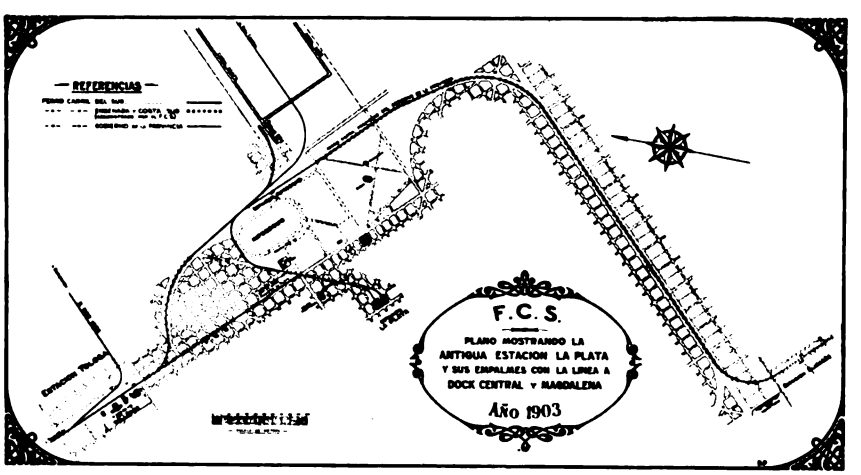
El contrato definitivo fué aprobado por la H. Legislatura con fecha 29 de Diciembre de 1904.

El movimiento del Puerto de La Plata desde el año 1892 hasta principios de 1903 ha sido el siguiente:

Años	BUQUES - ENTRADOS		Tonelaje de Registro	Producido anual m/n.
	Ultramar	Cabotaje		
	a vapor y vela	vapor y vela		
1892	306	1.614	579.695	129.000
1893	383	1.916	769.943	170.000
1894	552	2.939	1.090.383	367.000
1895	628	2.268	1.236.197	721.000
1896	710	1.899	1.328.069	887.524
1897	272	1.537	692.433	413.253
1898	326	1.228	732.507	360.244
1899	366	1.223	823.488	358.916
1900	271	1.053	627.382	280.487
1901	266	1.206	641.812	263.885
1902	220	1.191	601.252	318.244
1903	172	761	410.537	289.177

Desde el año 1896 el movimiento del puerto ha ido en descenso y ésto es debido a que en esa fecha cesó la jurisdicción que ejercía la Provincia sobre los ferrocarriles ubicados en la misma. La tarifa especial del Puerto de La Plata para transportar cereales, una vez que los ferrocarriles tuvieron la jurisdicción nacional, fué cancelada y se aplicaron las tarifas básicas a tanto por kilómetro, y en estas condiciones resultó más económica para el comercio la conducción al Puerto de Buenos Aires, porque los empalmes que pueden servir al Puerto de La Plata quedan más cerca de Buenos Aires, y por lo tanto, no era posible que el comercio remitiera su carga a un puerto que le originaría mayores gastos por ser mayor el recorrido kilométrico.

Los empalmes que estaban en condiciones de servir al Puerto de La Plata eran Haedo, Temperley y Ferrari.



El primero dista 70 kilómetros de La Plata y 18 del Once de Setiembre; Temperley dista 46 kilómetros de La Plata y 17 de Constitución. En cuanto a Ferrari sirve a una región ganadera y como la exportación de hacienda se encontraba entonces completamente paralizada, no le daba ninguna carga al Puerto de La Plata.

Además de lo expuesto el Puerto de La Plata presentaba una traba más para la exportación, como ser la exigencia de la Guía de Campaña, que era un impuesto a la producción.

El transporte por agua no era permitido para la conducción de mercaderías que tuviesen que pagar derechos aduaneros, porque se creía que ofrecían más garantía a la renta fiscal si aquellos se conducían por tren. Esta medida contribuyó también a la paralización comercial del movimiento del Puerto de La Plata.

En efecto, las mercaderías conducidas por tren, abonaban en concepto de flete hasta $ 3.95 m/n por tonelada, mientras que por agua el flete hubiera sido de $ 1 a $ 1.20 m/n.

El movimiento del Puerto de La Plata era entonces, sumamente limitado, y sólo lo producían las carboneras existentes allí y parte de los cereales que se exportaban en una proporción muy limitada.

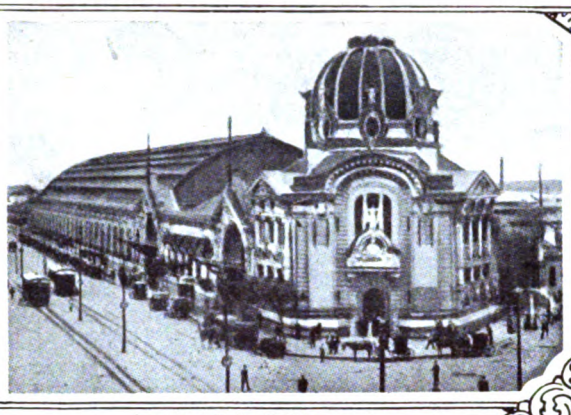
No obstante que en el Puerto de La Plata las tarifas eran sumamente reducidas, más bajas que la mitad de lo que se cobraba en el Puerto de Buenos Aires, los buques no afluyeron allí por las razones precedentemente apuntadas, lo que demuestra que estas tarifas influyen menos que el mayor recorrido kilométrico y las trabas ya consignadas.

El ingeniero Enrique Carmona en su informe recomendó varias medidas que podrían tomarse en bien del Puerto:

1. Llevar a la práctica la idea propuesta por el Ingeniero Corthell, de que este Puerto sea destinado a la exportación de hacienda, y en este caso el Puerto de Buenos Aires dispondría de cerca de 1.000 metros de muelle útil.

2. Llevar los talleres de Marina al Apostadero Naval sobre el Río Santiago que según opinión de marinos, era el sitio más adecuado para esta instalación. Se evitaría por este medio la permanencia de buques de guerra en los Diques 3 y 4 del Puerto de Buenos Aires, que en la época de la cosecha en-

Digitized by Google



La nueva estación "La Plata"
Vista desde la esquina de la calle 1 y Diagonal 80

La nueva estación "La Plata".
Techo sobre las 4 plataformas

La nueva estación "La Plata"
Sala de la Boletería

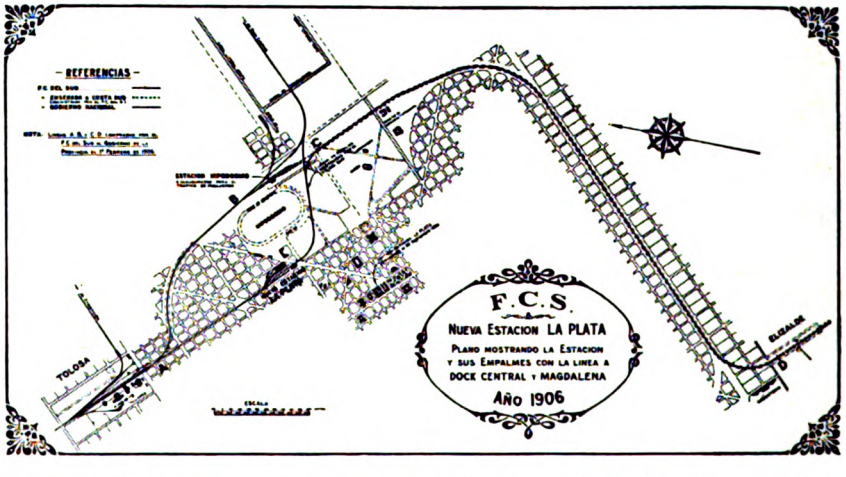
La nueva estación "La Plata"
Sala de la Boletería

torpecían las operaciones comerciales porque ocupaban los muelles útiles del Puerto.

3. El Puerto de La Plata podría también ser destinado a recibir carbón e inflamables que no podían recibirse en Buenos Aires por carecer de sitios adecuados para estas mercaderías, y todas las demás operaciones inherentes a una zona franca, y finalmente,

4. Parte de los canales del Puerto de La Plata podrían utilizarse para instalar en ellos varaderos, pues con motivo de los muelles que entonces se construyeron en el Riachuelo hubo que sacar parte de ellos, y no había sitios en el Puerto donde ubicar esta clase de instalaciones.

La nacionalización del puerto de La Plata para formar con él un antepuerto del de Buenos Aires aprovechando su ubicación sobre las aguas hondas del estuario, dió motivo a un debate entre «La Nación» y «El Diario» que puede señalarse entre los más vastamente informados y más tenazmente mantenidos por nuestra prensa.



La tesis de «El Diario» prevaleció después de largas e interesantes incidencias, y de ella reproducimos algunos períodos de los que mejor revelan la índole, fundamentos y objetivos de la trascendental campaña periodística y de la dudosa solución del Gobierno, que fué su coronamiento.

Lo que pasaba en aquellos años era lo siguiente:

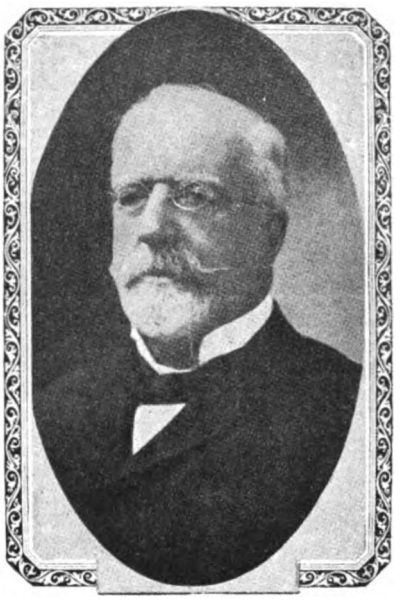
El puerto de Buenos Aires resultaba pequeño para el comercio que en él se efectuaba y siempre se luchaba con la inconveniencia de no poder recibir en él a los trasatlánticos de gran calado.

Digitized by Google

Un puerto como el de Montevideo con 28 pies normales (30 pies en altas mareas), seguro, barato y a algunas horas de viaje menos que el de Buenos Aires para la navegación de ultramar, tenía forzosamente que convertirse en terminal para la mayoría de las líneas trasatlánticas, si la Argentina no excavaba a tiempo profundidades suficientes para que pudieran llegar a Buenos Aires los barcos que irían a Montevideo.

Donde esté el puerto más hondo, estará la cabecera de la mesa.

De manera que el problema portuario, el magno y vital problema de los puertos de aguas hondas prometía ser resuelto, pero en beneficio exclusivo del Uruguay, y aparejando la ruina del puerto de Buenos Aires.



Sr. JACINTO ORTIZ DE ROZAS progresista y opulento hacendado e ilustrado Ministro de Hacienda de la Provincia de Buenos Aires, que debe a su iniciativa la trascendental reforma tributaria sancionada en Agosto de 1904.

El ingeniero Corthell desde la altura respetable de su autoridad y su probidad profesional, aseveraba tan alarmante suceso en documento oficial, sin la menor vacilación ni sombras de duda:

«Si al puerto de Buenos Aires no se le coloca en condiciones de recibir barcos de 26 a 28 pies en un futuro no lejano, el comercio de esta gran ciudad se efectuará por vía de Montevideo; los trasatlánticos entrarán a aquel puerto para trasbordar allí sus mercaderías, a vapores de la carrera, con destino a Buenos Aires; y entonces el puerto de esta capital será de cabotaje comparado con el de Montevideo, y con los demás grandes puertos del mundo»

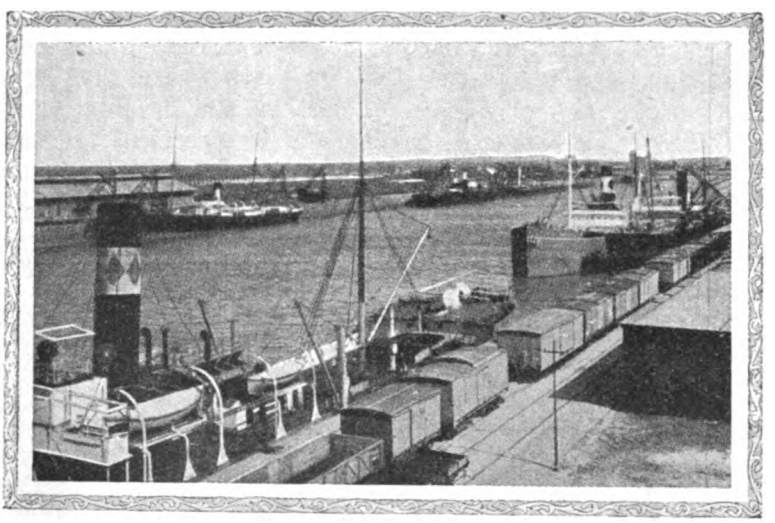
Tampoco era lógico suponer que el tráfico marítimo seguiría viniendo a empantanarse en 18 pies cuando al río se le antoja no tener agua en 15 días, aunque el puerto de Montevideo, un día más cerca de Europa, más barato y directo sería abierto para la navegación de 28 y 30 pies.

Buenos Aires necesitaba, se decía entonces, un gran puerto de ultramar, lo necesitaba no sólo para servir su rango sino para defender su vida, para salvar su economía de la decadencia que todo el mundo, técnicos y hombres de buen sentido, veían venir, con la habilitación de un gran puerto de aguas hondas en la margen oriental del estuario.

Dos soluciones se presentaban: ampliar el puerto Madero con parte del proyecto Corthell o convertir el puerto de La Plata en antepuerto de Buenos Aires, sobre el tipo de los puertos de Bremerhaven y Cuxhaven, antepuertos, verdaderos puertos, respectivamente, de las ciudades de Bremen y Hamburgo, cuyo activísimo y próspero comercio marítimo es un hecho conocido.

En «La Nación» del 27 de Abril de 1902 en una cuenta de lo que costaría el ensanche del puerto Madero y que llegaba a 47.000.000 de pesos oro, figuraba esta partida: Costo anual para remover el relleno y para conservación de las defensas, 5.760.000 pesos oro.

Si bien es cierto que se demostró que con un gasto de 15.000.000 de pesos oro se podían ejecutar las obras más indispensables para traer al puerto de Buenos Aires barcos de 28 pies, también era evidente que aquel enorme gasto de conservación no disminuiría en nada pues el canal y el gran dock de 31 pies habría que excavarlos completos y era a su conservación que se refiere aquella formidable hipoteca.



Puerto de La Plata. — Detalle panorámico del Gran Dock Central.

No era necesario para dar entrada a barcos de 28 pies a Buenos Aires por la puerta de la Ensenada, gastar en otra cosa que en una vía ferrea interior, entre ambos puertos, propia de su servicio y la profundización del canal de entrada hasta el dique de maniobras, quiere decir un gasto total menor a 2.000.000 de pesos oro.

El resultado de los estudios de la comisión presidida por el entonces capitán Sáenz Valiente recomendó con una nueva y autorizada serie de razones, la solución inmediata de este magno asunto por-

Digitized by Google

tuario, sobre la base de la utilización del puerto de La Plata como complemento del de Buenos Aires.

«En las curvas de las mareas, decía el capitán Sáenz Valiente, hay en puerto Madero irregularidades continuas que perturban toda norma de cálculo y régimen para la navegación. Estas alteraciones no se advierten ya en La Plata, cuyos fondos portuarios se mantienen normales en relación a su cero, que está a 26 centímetros más abajo que el del puerto Madero.

En materia de irregularidades no sufre aquel puerto (La Plata), sino las beneficiosas, que son las altas mareas».

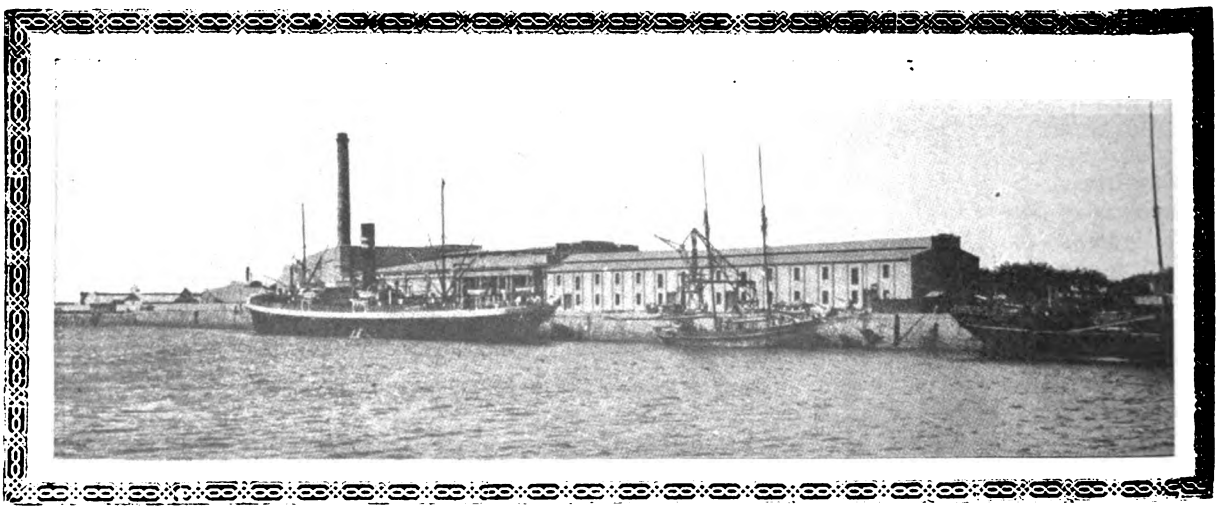
Puerto de La Plata. — Casa de Máquinas del puerto, dotada de la maquinaria hidráulica más perfeccionada y moderna.

Con la nacionalización, el puerto de La Plata pasaba a formar parte del de Buenos Aires y a constituir así el antepuerto de la metrópoli argentina, tales eran las proyecciones de este acto de Gobierno con que iba a cerrar su ciclo la administración del General Roca y manifestaba su acción fecunda el Gobierno de la provincia de Buenos Aires.

La Plata que hasta entonces había sido un puerto aislado, repudiado, «un cristiano entre moros» gracias a todo un sistema fiscal, aduanero, político, iba ahora a ser el gran centro de movimiento marítimo asegurando una navegación regular de los barcos de 24 a 28 pies, prestando así sus útiles servicios y costeando con exceso sus gastos administrativos y financieros.

La ceremonia oficial de la entrega del puerto platense a la Nación, tuvo lugar el día 9 de Octubre de 1904 y se destacó sobre un fondo de ambiente popular, con severos relieves.

La expansión pública, el brillante programa de la tarde social, las músicas, los aplausos, la pompa militar de las guardias, las detonaciones de pequeñas bombas submarinas que de vez en cuando atronaban el aire levantando vistosas columnas de agua y el espectáculo brillante de la gira fluvial en los grandes vapores atestados de gente, impresionó vivamente al público congregado en el recinto.



El Puerto de La Plata. — Panorama del Frigorífico del Gran Dock y barcos cargando carne congelada.

Digitized by Google

Dr. MARCELINO UGARTE
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.
1 - 5 - 1902 — 1 - 5 - 1906.

DISCURSO DEL GOBERNADOR UGARTE

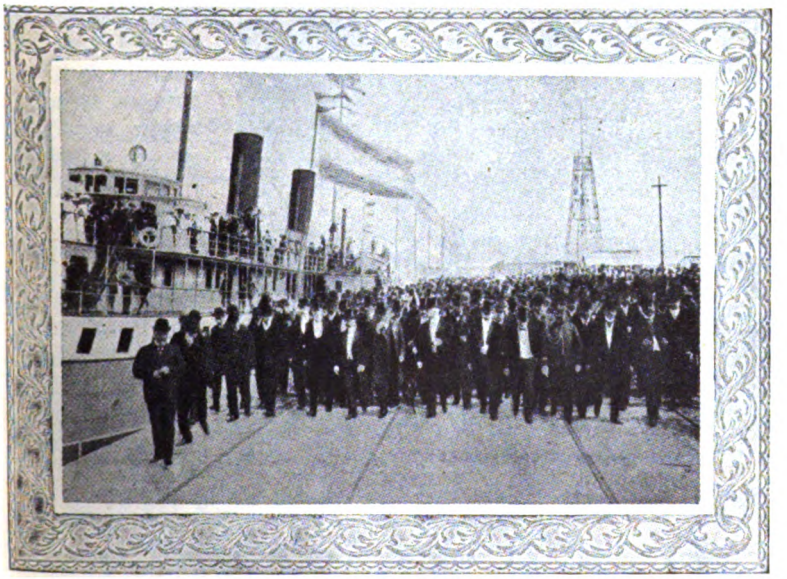
«Excelentísimo señor Presidente de la República: Personalidad central en la evolución de tres décadas, habéis contribuido fuertemente a despertar las energías económicas de la Nación. Buscáis ahora la forma más acertada de dar salida a su riqueza. Así, este acto, es un coronamiento. Parte de un programa que comprende, en su vasto sentido, todas las fases del desenvolvimiento argentino, y que ha sido encaminado con singular flexibilidad, sin retardos ni apresuramientos, pero con decisión, en lo esencial, para afirmar en nuestro camino, como lindes de piedra, nociones directivas, de nación, de paz, de autoridad.

Estas ideas orgánicas han animado la larga acción del partido nacional; y ante la obra realizada, las imperfecciones se esfuman, porque se pierden siempre los detalles, ante el relieve de los grandes hechos.

Con arte — porque hay arte en la obra superior — habéis tratado de orientar las fuerzas colectivas por la línea de la menor resistencia, sintiendo, antes que nadie, las presiones dominantes para alcanzar ahora, en su noble intensidad, este encanto supremo: la obra que se define y concreta, emergiendo lentamente de la oscuridad.

El poder de adaptarse a los ambientes sucesivos,

Solemne recepción del Puerto de La Plata. El gran Dock embanderado y las tropas provinciales en parada esperando la Comitiva Oficial. 9 de Octubre de 1904.



La Comitiva Oficial dirigiéndose por el Gran Dock, a tomar los vapores fluviales para visitar el puerto. 9 de Octubre de 1904.

bien podría medir la eficacia de una individualidad y explicar las prolongadas actuaciones. Los que se cristalizan, fatalmente se eliminan.

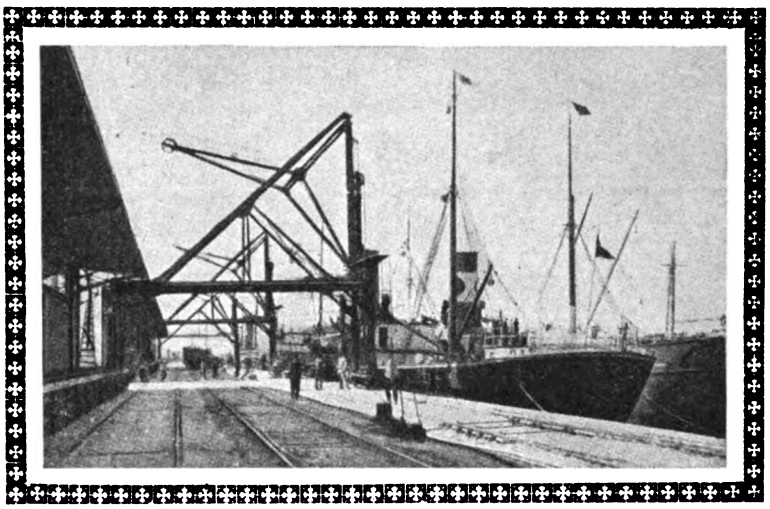
Es éste, en verdad, un acto trascendente de gobierno. Sancionáis con vuestra autoridad la nacionalización del puerto de La Plata, que ofrecerá a las corrientes comerciales que nos vinculan con el mundo, entrada amplia y segura, y salváis al mismo tiempo a la provincia del peso que echó sobre sus hombros, pensando quizá, que no hay sacrificio superior a su patriotismo.

Toma hoy por fin el gobierno nacional posesión del gran puerto central de la República; y si alguna crítica pudiera hacerse de este hecho,

Digitized by Google

es que no se haya realizado anteriormente. Es la vieja idea de Alberdi que se consagra, a través de largas y costosas expectativas.

Esta obra es parte integrante de un plan cuyo objetivo es el puerto de aguas hondas y que debe desenvolverse en el régimen del Río de la Plata, es decir, en jurisdicción nacional. Y parece obvio que la parte debe estar bajo el dominio del único que tiene capacidad financiera y facultades propias para desenvolver el programa total; su función, además, como medio de promover el intercambio con los otros países, es esencialmente nacional. Diríase la entidad total de la Nación, que se pone en contacto con las otras naciones.



Puerto de La Plata. — Trasatlánticos cargando cereales en el Gran Dock Central.

Las riquezas que han de salir no son tampoco locales, sino argentinas, pues han de acumularse aquí los productos de Cuyo, del Centro, del Norte y del Litoral, y probablemente de una vasta zona de la América, para irradiar en seguida en diferentes direcciones, al amparo de todas las banderas del mundo.

Y mientras la provincia aplicará el importe de la venta a realizar su plan de educación y de obras públicas — especialmente la construcción de una red de trocha angosta con terminal en el puerto — la Nación podrá pagar esa suma con los beneficios que le producirá su mediación en el intercambio de las mercaderías.

Parte de la concurrencia en los barcos.

Concurre además este pensamiento a resolver, en uno de sus términos, el problema de la disminución de los fletes, por transportes de gran calado, que es, con el de la reducción del costo de producción, el más transcendental quizá que pudiera suscitarse por su importancia propia y por lo que tiene, con el de la población, la relación más estrecha. Es evidente que aumentando la utilidad de una industria madre, se contribuye a crear el estado económico propicio para que la inmigración afluya. No podemos olvidar tampoco que está forzosamente destinado a vigorizar el organismo productivo, lo que ha de dar estabilidad a la situación económica de la Nación, cuya característica ha sido, en ocasiones, pasar del máximum de prosperidad a la crisis, según se lograban o perdían las cosechas. Creo que es indiscutible la conveniencia de disminuir la amplitud de estas oscilaciones, para ganar en normalidad, acompasando el juego de las fuerzas a intereses generales.

Alcanzarán estas ventajas también a La Plata, que es hasta ahora una ciudad oficial. El desenvolvimiento del plan que se inicia ha de convertirla en centro obligado de la oferta y la demanda en vasta escala; es decir, en mercado, con lo que habremos creado la razón económica de su existencia.

Y desenvuelto este núcleo, se habrá integrado la personalidad política de la provincia de Buenos Aires, al recuperar la entidad mental y directiva que perdiera, cuando cedió la gran ciudad para la capital de la República.

Excelentísimo señor: He podido decir sin mengua todo mi pensamiento en esta ocasión memorable, ya que es deber del hombre público expresarlo sin restricción y cuando las insignias del poder, y el

Digitized by Google

er mismo, van a pasar de vuestras manos. reo, además, que nuestro tiempo reclama el lar neto, al exponer ideas y patrocinar progra-s. Este homenaje de sinceridad es debido a la nión pública y a la responsabilidad propia.

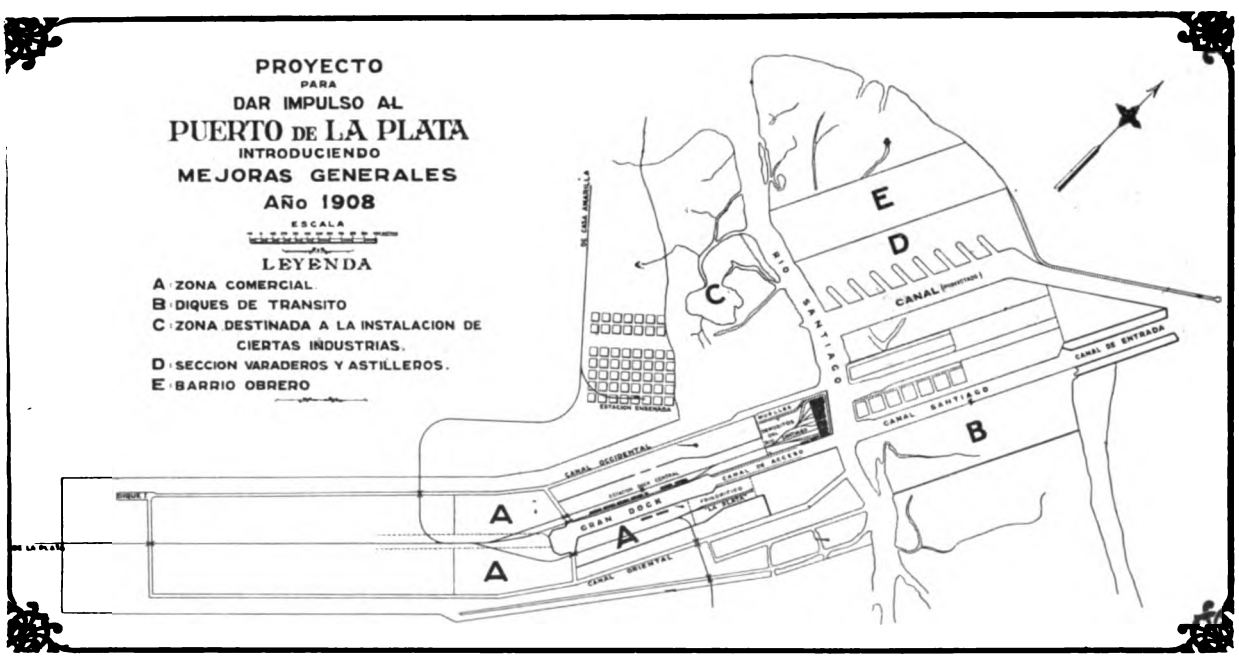
En nombre de la gran provincia que tengo el ior de gobernar, os presento el testimonio de consideración y de sus simpatías».

DISCURSO DEL PRESIDENTE ROCA.

Excelentísimo gobernador de la provincia: Debo pezar por agradeceros sinceramente el concepto e os ha merecido mi actuación en la vida pública, nto más cuanto que hay hidalguía en ese juicio, e el joven y progresista gobernador de la primera ovincia argentina hace del presidente, en vísperas entregar el poder a su sucesor constitucional de confundirse en la masa del pueblo de donde salido. Me es grato ratificar el juicio que habéis ticipado respecto a los móviles que me han guiado mi carrera política. La ambición de toda mi vida

Habéis acertado en decir que al acto a que asistimos hoy es el coronamiento de un propósito y de un esfuerzo perseverante. No es éste un hecho aislado. Al mismo tiempo que tomamos posesión de este gran puerto central, para atraer a la capital de la provincia las energías de la Nación, compensándola en lo posible de los sacrificios que hizo hace un cuarto de siglo para consolidar la unión nacional, se inauguran las obras de dos puertos importantes: el de Santa Fe y el de Concordia.

Vincular a todas las provincias entre sí por medios de vías de comunicación y de transporte, completar un sistema de viabilidad, era llevar al interior los agentes más activos de la civilización y de la industria. Eran ésos también resortes de gobierno, pues ningún elemento más eficaz para resolver los problemas más graves de nuestra sociabilidad. Grande ha sido la obra realizada en ese sentido, en los últimos treinta años, y es justo también recordar que no hemos descuidado los progresos morales y políticos, sobre los cuales se



a sido, en efecto, ver consolidada y robustecida unidad nacional, regida por un poder fuerte y spetable, de acuerdo con los principios de la constitución nacional y con el criterio de sus fundadores, s que, como Alberdi, a quien habéis hecho justicia, pensaban que tal era la necesidad dominante el derecho constitucional en Sud América. Fué se el ideal de nuestros pensadores y estadistas, esde Rivadavia, aunque no siempre acertasen en s medios.

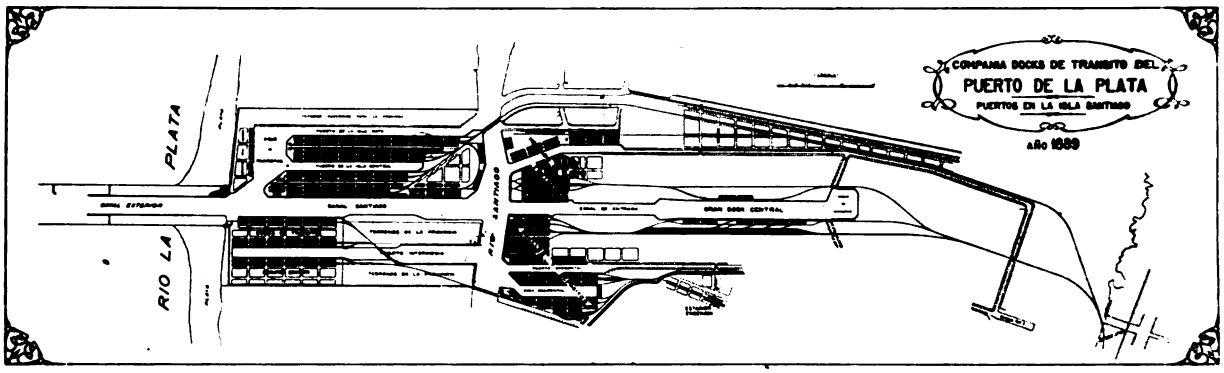
El resultado obtenidc es nuestra mejor justificación, así como los infortunios de una parte de los stados de este continente, prueban a donde nos abría llevado una tendencia opuesta.

ha afirmado la nacionalidad.

Habremos cometido errores disculpables, pero como lo hacéis notar, los resultados generales han sido altamente benéficos, y el partido nacional tiene derecho a ese reconocimiento.

La adquisición del puerto de La Palta por la Nación, es un hecho lógico y necesario, tan favorable para aquélla como para la provincia. Lo es para la Nación, pues ella tiene el deber y los medios de completar esfuerzos y obras anteriores y suplir las deficiencias de las que ayer parecían superiores a nuestras necesidades, porque ella no puede asistir indiferente a la transformación que sufren los puertos marítimos del resto del mundo y debe ponerse

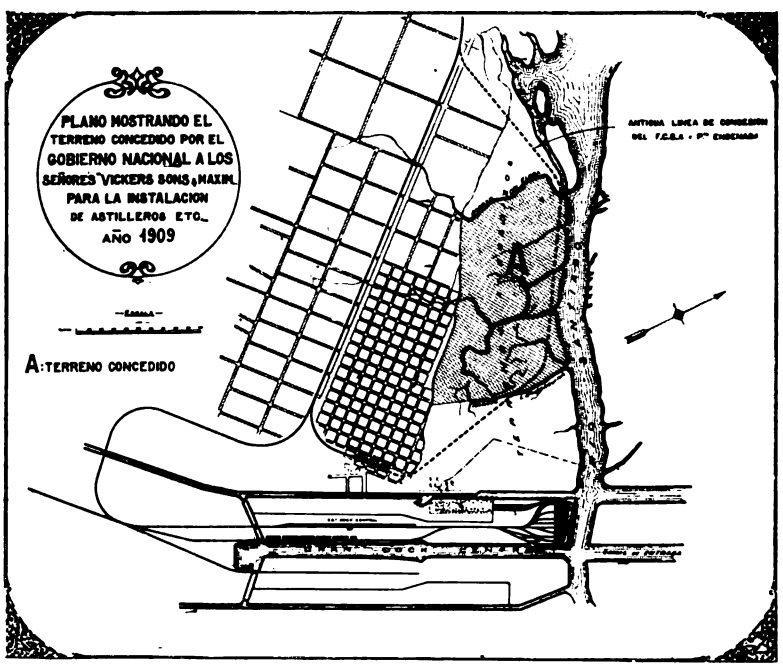
Digitized by Google



en actitud para satisfacer las nuevas exigencias del comercio y de la navegación.

La transferencia conviene a la provincia, por la descarga de una deuda que para ella resulta onerosa y puede aplicar los dineros invertidos en su servicio a realizar su plan de educación y de obras públicas, a que habéis atribuido la importancia que realmente tiene, en el presente y en el porvenir.

La transferencia de este puerto a la Nación se imponía, porque la provincia no cuenta inmediatamente con los recursos indispensables para mejorarlo, profundizarlo y ofrecerlo más amplio y cómodo a la navegación universal, estando en gran parte fuera de su dominio y jurisdicción; y esta transferencia no será un recargo para el erario nacional, dado el crecimiento del país y el extraordinario aumento de nuestros artículos de exportación, que tendrán que buscar forzosamente otras salidas a más de las que actualmente tienen.



Se cree que no pasarán 20 años sin que haya gran número de vapores de dimensiones considerables. Ya los astilleros ingleses y alemanes han suministrado ejemplares de esa flota del porvenir, y los puertos tendrán que irse acomodando a sus dimensiones, bajo pena de perder la baratura del flete que ellas significan. Es sabido que el costo de los transportes, como el de la producción, son el secreto del éxito en la activa competencia universal.

La Nación, por medidas administrativas y llevando a cabo obras complementarias con sus propios elementos, podrá facilmente darle a este puerto la vida y la importancia que le corresponden. Esta obra es eminentemente nacional, porque está vinculada a los más vitales problemas de que depende la expansión y el porvenir de nuestras industrias fundamentales.

Será necesario, pues, hacer cuanto dependa de la acción pública para que ella sea fecunda en beneficios y se cumpla el pensamiento inicial que precedió a la fundación de esta capital, dejando de ser ella una ciudad puramente oficial, para convertirse en otro emporio comercial y manufacturero de la República.

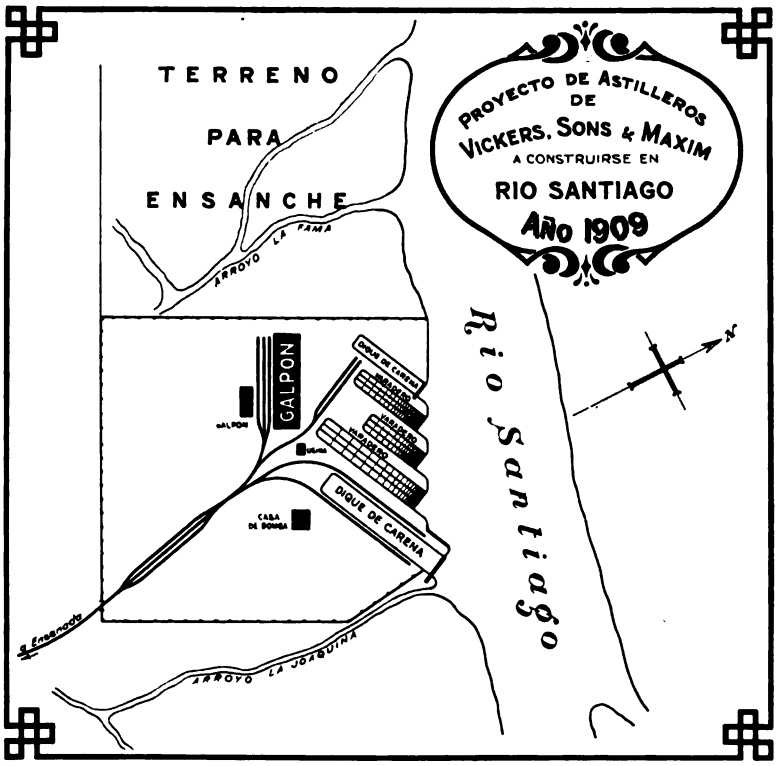
Excelentísimo señor gobernador: los mejores recuerdos que llevaré de mi actuación en el gobierno están ligados a estos acontecimientos, que tienen una influencia tan visible en el desarrollo económico y en el progreso de la República.

Siempre he creído que con estas grandes obras dábamos la dirección más acertada y el empleo más productivo a los recursos del país, además de echar las bases graníticas de la nacionalidad, porque todo lo que es progreso y riqueza es también emancipación, orden y justicia».

El área total de tierras expropiadas por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, destinadas

Digitized by Google

al puerto de La Plata en virtud de la ley de 3 de Septiembre de 1883 y según cálculos hechos sobre el plano, era de 908 hectáreas aproximadamente, que representaba la zona compuesta de 1.200 metros de frente al Río Santiago, con un fondo hasta el ejido de la ciudad de La Plata.



Entre las más antiguas concesiones otorgadas a varias sociedades para dar impulso al Puerto de La Plata, deben mencionarse las siguientes, que van indicadas en el plano que se publica;

I. Por decreto de Octubre 28 de 1885 el Gobierno de la Provincia cedió a los señores Lavalle, Médici y Cía. en la isla Santiago en ambas márgenes del canal de entrada, una superficie de 147 hectáreas y sobre este terreno estaba ubicada una concesión dada por el Gobierno Nacional para construír Docks de Tránsito por decreto de Agosto 21 de 1889.

II. Por decretos del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires de Enero 5 de 1887 y 11 de Junio de 1887 se acordó a la Empresa Muelles y Depósitos un área de 270.777 varas cuadradas o sean metros cuadrados 203.071 y además fué concedido por el Gobierno de la Nación el establecimiento de Muelles y Depósitos.

III. En la misma fecha la Provincia acordó el permiso para establecer una Sociedad Anónima titulada: «Mercado de Frutos» con un área de 439.831 varas cuadradas o sean metros cuadrados 329.864. Esta concesión lo mismo que la anterior, fué autorizada por el Gobierno de la Nación y en la misma fecha.

IV. Además, existían otras concesiones y ventas en remate, de las cuales no tenemos los datos precisos, como frigoríficos, carboneras y terrenos para pastoreo.

El 11 de Octubre de 1909 el Congreso acordó a la firma Vickers, Sons y Maxim, Limitada de Londres, una concesión para explotar por el término de 99 años el terreno anegadizo, de propiedad del Gobierno de la Nación, que da frente al Río Santiago, limitado al Este por el arroyo La Joaquina y al Oeste por el de Doña Flora.

La empresa se obligaba a establecer en la citada zona, de acuerdo con el plano adjunto un astillero naval comprendiendo: diques de carena, varaderos y talleres mecánicos para la construcción y reparación de buques y fabricación de artículos relacionados con la mecánica en general.

La capacidad del primer dique de carena que se iba a construír no sería menor de la necesaria para buques de 14.000 toneladas.

En cambio de esta obligación, el Gobierno, además de la cesión del terreno eximía a la empresa concesionaria de los derechos de importación de las maquinarias, herramientas y materiales en general que no se fabricaran en el país y que se requiriesen para la instalación y funcionamiento de dicho establecimiento industrial.

La materialización de este proyecto grandioso. hubiera significado un buen adelanto para el Puerto de La Plata, porque hubiera creado allí un nuevo centro de trabajo donde se podría efectuar cualquier reparación importante a los buques de ultramar de mayor calado y desplazamiento que entran en el Río de la Plata; se daría ocupación a un gran número de obreros, y los aprendices mecánicos y electricistas de nuestra marina tendrían otro taller donde perfeccionar sus conocimientos.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXV

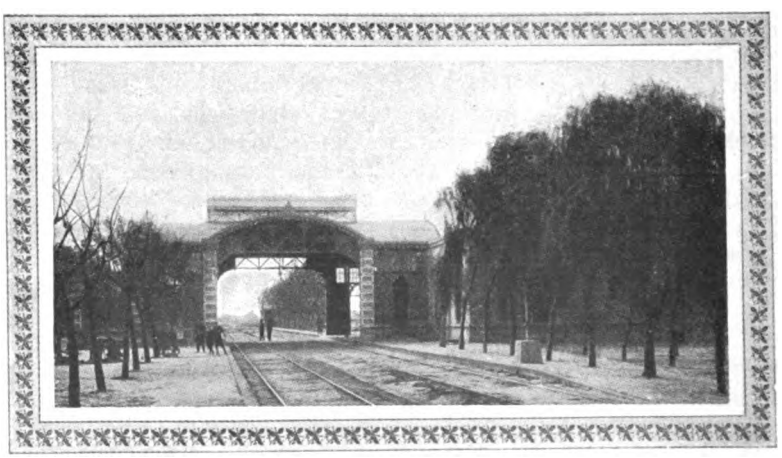
EL PUERTO DE INGENIERO WHITE

SUMARIO:

Breve reseña descriptiva acerca de su construcción. — Consecuencias lógicas de las obras portuarias de Ingeniero White. — Progresos verificados en Bahía Blanca. — Inauguración de la primera sección del F. C. Bahía Blanca y Noroeste. — Estadísticas de tranportes de diversos puertos argentinos. — Fallece el director del F. C. del Sud: Jorge Drabble. — Datos biográficos. — Otras bajas sensibles para la Empresa: Juan Fair miembro del Directorio del F. C. S., y C. H. Krabbe, de la Comisión Local. — Nombramiento de dos nuevos Directores: Henry Bell y Charles E. Smith. — En 1902 y 1903 se enluta nuevamente la Empresa: fallecen los Directores Edward Ashworth y S. Neild. — Nombramientos. — Celebración en Washington del VII°. Congreso Internacional de Ferrocarriles en el año 1905. — Extraordinaria actividad de la Empresa: nuevos ramales. — Ley de tinglados. — Estadística de cereales transportados anualmente por el Ferrocarril del Sud. — Estadísticas acerca de vagones, locomotoras y coches para pasajeros.

EL pequeño muelle en curva del F. C. Sud en Ingeniero White, que fué inaugurado en 1885 tenía una superficie de 6.905 metros cuadrados y sólo permitía el atraque de dos buques.

El tráfico aumentó rápidamente y llegó el momento en que era indispensable proceder al ensanche del muelle a fin de colocar al Ferrocarril del Sud en condiciones de responder a las exigencias planteadas. La Empresa quería servir, a costa suya, los intereses colectivos sin escatimar sacrificios.



El 27 de Abril de 1899, y con ese propósito, presentó planos y memoria descriptiva del ensanche que se proyectaba a la instalación del muelle de Bahía Blanca, reclamada por el incremento del tráfico y encuadrado dentro de los términos que prescribe el contrato de la extensión al Neuquén, en su artículo 11, que decía:

«Se acuerda a la Compañía del F. C. del Sud autorización para la construcción de muelles, pescantes, depósitos y demás instalaciones que fuesen necesarias en el puerto de Bahía Blanca para la carga, descarga y acomodo de todo lo que constituye el tráfico del Ferrocarril pudiendo al efecto servirle de base su actual instalación, que queda difinitivamente incorporada a este contrato con las modificaciones o ampliaciones que requiera, o construír nuevas instalaciones, según convenga a las necesidades del tráfico de todas sus líneas, previa aprobación de planos por el Poder Ejecutivo, no pudiendo cobrar tarifas

Digitized by Google

más altas que las análogas que rijan en el Puerto de la Capital».

El ensanche propuesto del muelle permitiría disponer de una superficie de 23.092 metros cuadrados de muelle y una longitud de 980 metros lineales para amarrar y atracar buques.

El ancho del muelle sería aumentado desde 21.34 metros hasta 30.48 metros para así poder acomodar 7 vías con sus correspondientes pescantes y cabrestantes hidráulicos y eléctricos.

El terraplén de acceso existente iba a ser ensanchado para permitir la colocación de tres vías de acceso en vez de una, como existía entonces.

Construcción del muelle de acero, Septiembre de 1901.

En cuanto a la construcción, el metal que se iba a emplear era enteramente de acero siendo los pilotes del sistema «Phoenix».

Las viguetas que ligaban los pilotes entre sí, eran de forma enrejada y toda la superestructura estaría cubierta con concreto, asegurando así la rigidez y solidez de la vía permanente.

Los planos generales y los detalles fueron aprobados con fecha 8 de Junio y 7 de Agosto de 1899, respectivamente.

El 28 de Julio de 1900 la Empresa solicitó permiso para construír un muelle adicional de madera y de alto nivel, al Oeste del que existía ya en Bahía Blanca.

El largo del muelle sería de 235 metros en línea recta y 65 metros en curva, permitiendo así el atraque de varias lanchas y de dos o tres buques de alta mar.

El nivel del muelle se había fijado en 9 metros sobre el nivel de la marea baja o sea m. C. 30 más alto que los muelles existentes.

Esta diferencia en nivel obedecía al deseo de efectuar la carga de los buques por medio de gravitación en todos los diferentes estados de la marea.

Los planos fueron aprobados por decreto del 24 de Agosto de 1900, debiendo la Empresa reservar del lado Este del muelle una zona de 100 metros de largo que debería destinarse para el cabotaje nacional y dedicar a este objeto la vía más cercana.

Más tarde, o sea 29 de Octubre de 1901 la Empresa solicitó permiso para construír un galpón de 300 metros de largo por 20 metros de ancho provisto de 10 cintas transportadoras, con una capacidad de embarque de 500 toneladas por hora. El permiso fué otorgado por decreto del 18 de Diciembre de 1902.

Como consecuencia lógica de las obras portuarias en Ingeniero White, ejecutadas por la Empresa del Ferrocarril del Sud durante los años 1900-1902 fueron proyectadas y llevadas a cabo las construcciones:

1°. Colocación de una doble vía entre Saavedra e Ingeniero White (125 kilómetros) para así facilitar el tráfico al puerto nuevo.

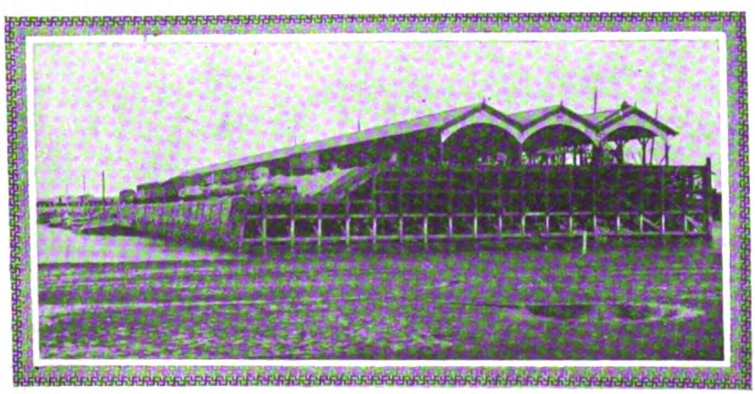
2°. Ensanchar y profundizar el canal de acceso al puerto dándole un ancho de 50 metros con una profundidad mínima de 25 pies bajo el cero.

3°. Construcción de una colonia para el personal de la tracción, ocupándose con este fin más de tres manzanas de terreno.

4°. Ensanche de la estación Ingeniero White, donde fueron colocados muchos kilómetros de desvíos.

5°. Ensanche de los talleres y construcción de un gran galpón para máquinas y playa para locomotoras.

6°. El antiguo edificio para pasajeros, que estuvo mal ubicado en el centro del terreno de la estación fué demolido al igual que la estación situada cerca del paso a nivel Sud de la calle de circunvalación.



Muelle de alto nivel del puerto de Ingeniero White, Marzo de 1902.

Digitized by Google

Un edificio amplio con todas las comodidades fué levantado en este sitio con dos amplias plataformas para pasajeros, como también un galpón para carga con su playa para carros y otras comodidades.

7°. Construcción de almacenes con sus desvíos correspondientes.

En el plano adjunto se señalan todas estas obras como también los muelles y dependencias.

Como puede imaginarse todas estas mejoras introducidas en el puerto de Bahía Blanca dieron un resultado muy satisfactorio en los años que siguieron a la completa terminación de las obras portuarias, años que se hicieron notables por las cosechas magníficas y muy superiores a todo cálculo. También se notó un creciente aumento de importación en el puerto de Bahía Blanca, representado por mercaderías generales y materiales agrícolas que antes se desembarcaban en Buenos Aires.

Edificio para pasajeros de la Estación Ingeniero White, Junio 1902.

Llamó la atención el enorme progreso que se verificaba en Bahía Blanca, como puerto de importación y exportación, favorecido por las grandes facilidades que había proporcionado el F. C. del Sud y que continuaba administrando para que los negocios del país tomaran el natural camino que tiende a economizar transporte, circunstancia que forzosamente tiene que influir directamente en beneficio de los distritos servidos por el F. C. del Sud.

Fué aumentada considerablemente la flotilla del F. C. del Sud en Bahía Blanca, enviando allí 12 lanchones de una capacidad que variaba entre 300 a 800 toneladas cada uno, dos pontones elevadores para el trasbordo de cereales a granel entre los lanchones y los buques, dos alijadores a vapor, una draga aspirante, dos remolcadores a vapor y un alijador de acero. Fué mandada también una draga de doble hélice para realizar importantes obras de dragaje, pero desgraciadamente naufragó en San Vicente en viaje a su destino.

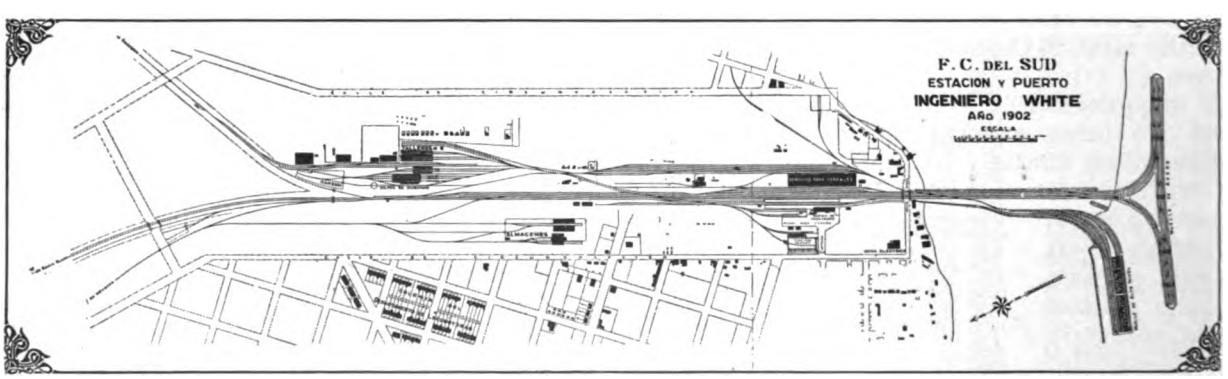
Para dar una idea del desarrollo de la exportación verificada desde el puerto comercial del F. C. del Sud en Bahía Blanca, haremos un poco de estadística:

El 18 de Noviembre de 1902 la Empresa propuso la construcción de una usina eléctrica dentro del terreno de la estación a fin de poder suministrar la tracción necesaria a los guinches del muelle, a las cintas trasmisoras del galpón en el muelle de alto nivel y la iluminación de la estación de Ingeniero White. Los planos fueron aprobados el 19 de Diciembre del mismo año.

La primera sección del F. C. B. Blanca y Noroeste entre el empalme de la línea con el F. C. del Sud y la estación Bernasconi, fué librada al servicio público el 29 de Enero de 1891, para luego llegar a la estación Hucal en Julio del mismo año y a General Acha en Julio de 1896.

Toda la carga de esta zona destinada a la exportación pasaba sobre los muelles del F. C. del Sud y ese estado de cosas continuaba hasta el año 1902 cuando se inauguró el muelle construído por el F. C. B. Blanca y N. O. en el sitio que hoy día ocupa el puerto Galván.

En Noviembre de 1902 la Empresa del F. C. Bahía Blanca y N. O. se presentó al Congreso pidiendo autorización para construír un ramal de



Digitized by Google

empalme que, partiendo de su estación «Puerto Galván» fuese a unirse con la línea del F. C. del Sud en la estación «Ingeniero White» de esta línea. Esta misma gestión la había hecho la empresa ante el Poder Ejecutivo, y allí se produjo una contradicción de intereses entre las dos empresas mencionadas.

La Comisión, al estudiar el asunto, escuchó las exposiciones hechas por la Empresa del F. C. Bahía Blanca y N. O. y por la Empresa del Sud y tomando en cuenta la cuestión que se suscitó ante el P. E., relativa al empalme, concluyó ésta por resolver que era de la competencia del Congreso conceder la autorización para construír el ramal del ferrocarril, pero no así en lo que respecta al empalme, por tratarse de una cuestión técnica que debía ser resuelta por los funcionarios que asesoran al Ministerio de Obras Públicas.

En tal concepto, la Comisión se expidió autorizando la construcción del ramal y facultando al F. C. B. Blanca y N. O. a ocupar con la línea gratuitamente los terrenos de propiedad pública en la ribera que el mar baña en sus altas mareas y a expropiar por su cuen-

Año que termina el 30 de Junio	Cereales Toneladas	Lana Toneladas	Cueros y pieles Toneladas	Hacienda Toneladas	Mercaderías generales Toneladas	Total Toneladas
1898–1899	111.325	20.329	1.691	1	2.785	136.131
1899–1900	233.347	26.541	1.607	17	2.965	264.477
1900–1901	274.829	25.963	1.728	6	2.510	305.036
1901–1902	256.231	25.111	2.087	4	2.076	285.509
1902–1903	313.880	19.744	607	6	3.872	338.109

La importancia del puerto del F. C. del Sud en Bahía Blanca se acentuó desde el año 1905 en el cual la exportación de trigo superó en cantidad a los demás puertos de la República.

Año 1905 — (Enero - Junio)

	B. Aires	Rosario	B. Blanca	La Plata	Otros puertos
Trigo en bolsas	Toneladas 290.000	Toneladas 106.000	Toneladas 433.000	Toneladas 51.000	Toneladas 170.000
Trigo en granos	168.000	388.000	114.000	104.000	53.000
Total	458.000 24 %	494.000 26 %	547.000 29 %	155.000 9 %	223.000 12 %

Total 1.877.000 Toneladas

Año 1906 — (Enero - Junio)

	B. Aires	Rosario	B. Blanca	La Plata	Otros puertos
Trigo en bolsas	Toneladas 211.000	Toneladas 198.000	Toneladas 100.000	Toneladas 33.000	Toneladas 64.000
Trigo en granos	172.000	376.000	480.000	125.000	64.000
Total	383.000 21,2 %	574.000 31,7 %	580.000 32,1 %	158.000 8 %	128.000 7 %

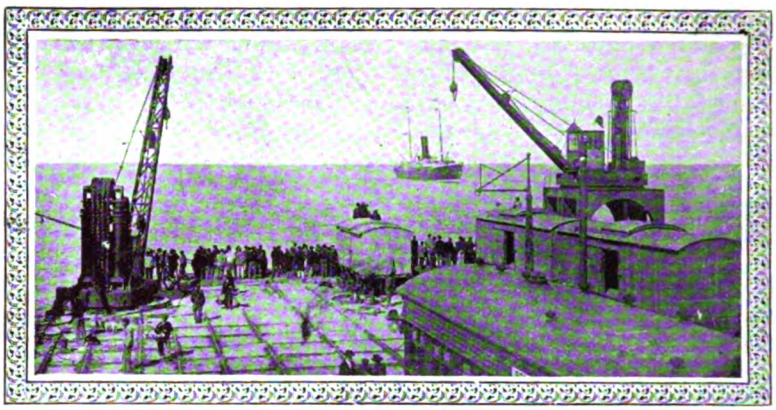
Total 1.823.000 Toneladas.

Construcción del muelle de acero. A la izquierda se ve la curva del muelle viejo. Febrero de 1902.

Digitized by Google

ta los terrenos de propiedad particular que fuesen necesarios.

La construcción del ramal fué concedida por Ley número 4164 el 29 de Diciembre de 1902. El contrato fijando las construcciones del empalme fué firmado por representantes de las dos empresas recién el 23 de Noviembre de 1904.



Llegada del vapor "Orissa" al muelle de acero el día 3 de Septiembre de 1905.

Durante los años 1899-1903 fueron muchos los cambios que tuvieron lugar entre el personal dirigente de la Empresa del F. C. del Sud.

El director Jorge Drabble falleció el 3 de Octubre de 1899 en su residencia Sandoron en «Isle de Wight».

De él se podía decir con absoluta propiedad que tuvo dos patrias: fué anglo-argentino, por los afectos, por los vínculos de la familia y por la aplicación de su actividad durante 40 años en el campo de los negocios.

Explícase, pues, que la noticia de la muerte de Jorge Drabble causó igual impresión dolorosa en Inglaterra, su patria nativa, y en la República Argentina, su patria adoptiva. Desapareció a la avanzada edad de 76 años, empleados virtuosamente y con grande éxito en la lucha por la existencia, por la fortuna y por el prestigio.

El señor Drabble llegó el año 1849 a Buenos Aires, fundando la casa Drabble Hermanos, que aún existe rodeada del crédito que le creó su fundador. Elevada y digna fué su figuración en nuestro escenario comercial hasta 1867, en que regresó a Londres, no a disfrutar los bienes adquiridos, sino a dar otro orden de aplicaciones a sus dotes sobresalientes.

Entró a formar parte del Directorio del Banco de Londres y Río de la Plata cuya presidencia ejerció durante 29 años.

El 27 de Noviembre de 1868 entró a formar parte del Directorio de la Empresa del F. C. del Sud.

Formó también parte del Directorio de otras numerosas Empresas de aliento implantadas con capital inglés en nuestro país, tales como el F. C. del Oeste de Buenos Aires, del Chubut, de Buenos Aires y Rosario, Central del Uruguay y muchas otras.

Fué el iniciador de la exportación de carnes congeladas, fundando al efecto el establecimiento frigorífico de Campana. Decía «La Prensa»: «Los servicios públicos prestados al país por Jorge Drabble son inapreciables. Fué en Londres el propagandista y el sostenedor más convencido y constante del crédito argentino».

«En las horas de las crisis agudas porque cruzó la firma de la República, fué cuando con más decisión desarrolló su acción, aplacando descontentos y propendiendo a soluciones satisfactorias».

«Después de la revolución del 90, cuando hubo forzosamente que suspender el servicio de los Empréstitos, la cabeza, la voluntad, la energía que descollaron en la defensa del crédito nacional en Londres, proponiendo fórmulas y allanando dificultades, fueron las de Don Jorge Drabble. Delante de su tumba, pues, en justo homenaje a su memoria y en nombre de la gratitud nacional lo llamamos distinguido servidor de la República, con un sitio legítimamente adquirido en la galería de los hombres que con más sinceridad y éxito colaboraron en su progreso material y en el

Un día de mucho movimiento en el muelle de acero del puerto de Ingeniero White, 15 de Febrero de 1905.

Digitized by Google

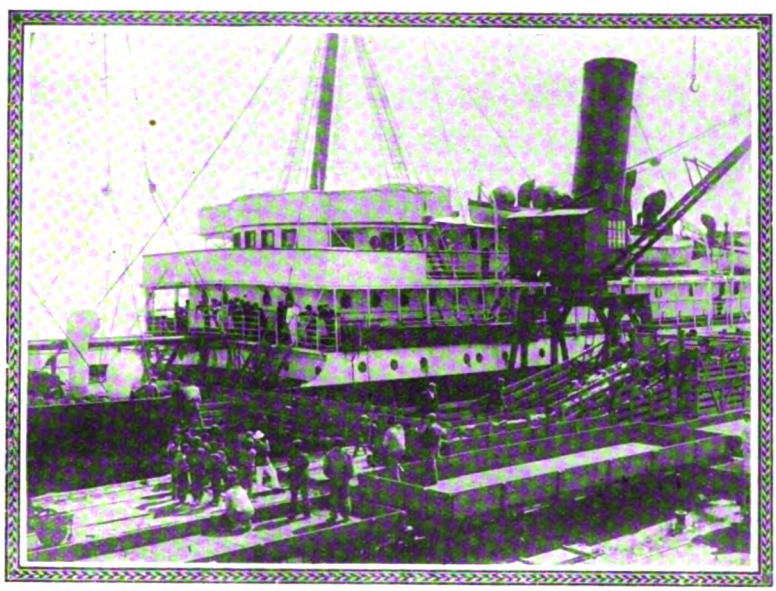
stigio de su
ito».

n reemplazo
Sr. Drabble
nombrado Di-
or el Ingenie-
Jason Rigby,
Inst. C. E.

Nacido en el
1846 obtuvo
título de Inge-
ro Civil en 1867
ié graduado en
Universidad de
blin en 1870.
ibajó primera-
nte en el F. C.
an Oeste de
dland, en Ir-
da, para luego
1872 trasladar-
a Buenos Aires,
ntratado para
ctuar mensu-
s por cuenta
F. C. Paraná
Matto Grosso.
rante 3 años
abajó en una
rte de Brasil
nde ningún
mbre de raza
nca había pe-
trado hasta en-
nces. Terminó
trabajo y se
tiró de Brasil
mo único so-
eviviente de la
pedición. Luego
gresó a Inglate-
a donde trabajó
n construcciones
ferrocarriles en
ancashire.

Volvió a Brasil
n 1876 para tra-
ar una vía férrea
n Río Grande do
lorte y efectuó
n construcción de
n línea, lo que le
alió ser nombra-
o Ingeniero resi-
ente de la firma
Douglas Fox y
Cía. en 1883.
Después fué de-
ignado Adminis-

Edificio para pasajeros de la estación Bahia Blanca. Junio de 1902.



Vapor "Orellana" de la Compañía de Navegación del Pacífico, desembarcando ovejas en el muelle de acero del Puerto de Ing. White el día 15 de Enero de 1905.

Estación Temperley. Año 1900.

trador de la línea, posición que ocupó hasta 1885.

Frank Parish, que entonces era Presidente de la Empresa del F. C. Gran Oeste de Brasil, le ofreció la administración de ese ferrocarril donde el señor Rigby actuó con gran éxito hasta 1890.

En 1893 fué nombrado Administrador del F. C. Buenos Aires y Rosario, puesto que desempeñó hasta el año 1899 en que fué llamado para ocupar la posición de Director del F. C. Sud de Buenos Aires, donde resultó un eficaz y asiduo cooperador en la gran obra realizada por el «pioneer» de los ferrocarriles argentinos, señor Frank Parish.

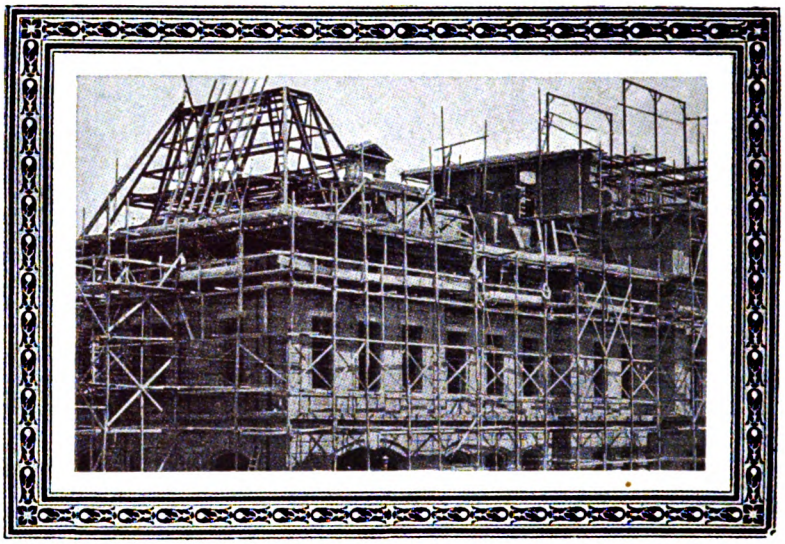
La larga actuación ferroviaria y las aptitudes excepcionales del señor Rigby no tardaron en destacarle como un elemento de singular valía, conquistando así, en virtud del propio esfuerzo la elevada posición que luego le tocó ocupar en el Directorio del Gran Ferrocarril del Sud.

El 23 de Diciembre de 1899 falleció en Lon-

Digitized by Google

dres otro miembro del Directorio del F. C. del Sud, don Juan Fair ciudadano argentino, estrechamente vinculado al desarrollo económico de la República.

El padre de Juan Fair, había emigrado a la Argentina en los primeros años de las relaciones comerciales con Inglaterra y adquirió grandes extensiones de campo que luego pasaron al hijo mayor, que entró a formar parte del Directorio en el año 1870.



Ensanche del edificio principal de la estación Plaza Constitución, Año 1900.

Decía «La Prensa»: «Hijo de Ingleses, poseía el espíritu de iniciativa propio de la raza anglo-sajona y muchas Empresas, ahora poderosas y ricas, le deben importantísimos servicios, y algunas de ellas su existencia».

«En Inglaterra, país donde residió muchos años, se había dedicado a facilitar el desenvolvimiento económico de su patria, fundando Empresas de comercio que subsisten florecientes en su totalidad».

«Su nombre unido al del progreso nacional, merece ser recordado por todos los argentinos como expresión sintética de la obra fecunda de un ciudadano benemérito».

Desapareció con el señor Fair una característica figura porteña de gran cultura, de trato afable y exquisito y de inteligencia clara y dinámica.

En el año 1900 fueron nombrados dos nuevos Directores de la Empresa del F. C. del Sud en Londres. Eran los señores Henry Bell y Coronel Sir Charles Euan Smith.

La personalidad del señor Bell siempre fué altamente considerada tanto aquí como en Inglaterra.

Nacido en Glascow en 1847 se dedicó al comercio y fué durante muchos años miembro de la casa Bell Hermanos, gran firma de armadores, contando su flotilla con elementos de importancia.

Era Director del F. C. Central del Uruguay y en 1890 había sido nombrado Director del F. C. Oeste de Buenos Aires, y en esta elevada posición demostró sus claras vistas siendo de mucha consideración la labor que realizó.

La experiencia adquirida en estos diez años de dedicación inteligente y asidua en negocios argentinos fué de gran valor para el Directorio de la Empresa del Gran Ferrocarril del Sud.

El Coronel Sir Charles Euan Smith nació en el año 1842 y fué en 1859 incorporado al ejército de la India, tomando parte en la campaña de Abisinia.

En 1870 fué nombrado secretario del señor Federico Goldsmith, el comisionado británico que arbitró en la disputa de frontera entre Persia y Afganistan. Sus servicios en este asunto fueron muy apreciados y en 1872 fué mandado a Zanzibar como Agregado Militar y Secretario Privado del señor Bartle Frere, y se destacó en su actuación para obtener la abolición del negocio de esclavos.

Ingeniero JASON RIGBY
M. Inst. C. E. Nombrado Director del F. C. del Sud en Noviembre de 1899.

En su calidad de diplomático y militar actuó con éxito, en varias partes de Africa hasta el año 1898, cuando se retiró a la vida privada.

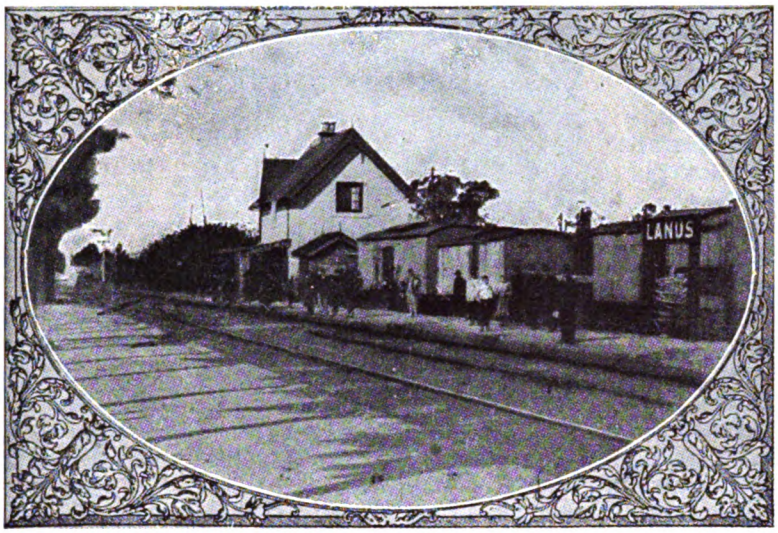
El 6 de Setiembre de 1901 falleció en Buenos Aires el señor C. H. Krabbe que durante varios años ocupó un puesto como miembro de la Comisión Local del F. C. Sud. El extinto era una persona sumamente culta y competente y demostró su preparación y honestidad como su corrección de procederes, carácter y espíritu caballeresco.

A principios del año 1902 el Ingeniero Santiago Brian fué nombrado para ocupar el puesto en la Comisión Local dejado por el señor Krabbe.

El señor Brian, oriundo de una familia oriental, nació en la provincia de Entre Ríos el 9 de Diciem-

Digitized by Google

bre de 1849. La familia le puso en uno de los más reputados establecimientos educacionales con que contaba el país en aquellos lejanos tiempos, que tal lo era el Colegio de Caballito, fundado y dirigido en nuestra Capital por uno de los más meritorios maestros de entonces en cuya fuente bebieron muchos de los que más tarde habían de figurar entre las personalidades más ilustradas de nuestra patria: me refiero al profesor don Salvador Negrotto, tan injustamente olvidado hoy, (necrología del Ingeniero Santiago Brian, escrita por el Ingeniero S. E. Barabino, Mayo de 1923).



La estación Lanús en el año 1900.

De dicha escuela pasó Brian a la Universidad de Buenos Aires, matriculándose en el año 1865 en la Facultad de Ciencias Exactas que consiguiera fundar el ilustre doctor Juan María Gutiérrez.

Doce fueron ellos, y por eso les denominaron *«los doce apóstoles»*. En 1870 egresó de la Facultad, diplomado como Ingeniero Civil.

Comenzó su carrera como Ayudante en la Oficina de puentes de la Provincia de Buenos Aires, bajo la inmediata dirección del conocido Ingeniero inglés don Juan Coghlan.

De allí pasó a formar parte en 1873 del cuerpo de Ingenieros del F. C. del Oeste de la Provincia de Buenos Aires. En 1879 fué mandado por el Directorio a Europa en viaje de estudio. Cuando el Ingeniero Augusto Ringuelet, que desempeñaba el cargo de Gerente del mismo ferrocarril se retiró a Europa, el Ingeniero Brian fué designado para ocupar el puesto que dejaba el ilustrado técnico mencionado.

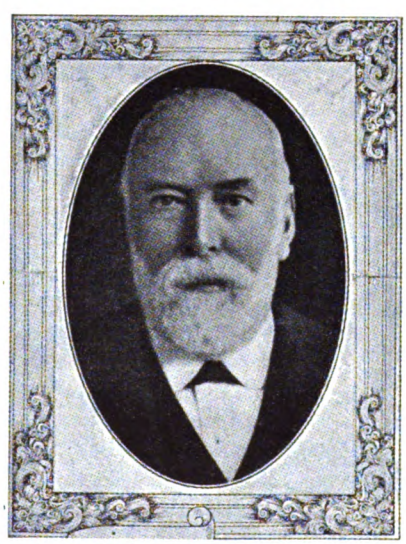
Más tarde, decidido a abandonar la vida burocrática, el Ingeniero Brian renunció en 1886, tan elevado cargo, para dedicarse a la arquitectura, como Director y Constructor a la vez. Numerosas e importantes son las construcciones urbanas realizadas por él.

En 1891, cuando el Gobierno de Buenos Aires incurrió en el error de enajenar el F. C. del Oeste, la grande arteria del progreso de la Provincia, el sindicato que lo adquirió nombró al Ingeniero Brian, su representante legal en nuestra Capital, lo que prueba el alto concepto en que se le tenía.

Confirma ese aprecio general de las condiciones de competencia y de honestidad del Sr. Brian, el hecho de que otras Empresas extranjeras como los FF. CC. de Buenos Aires y Rosario y Central Argentino le designaron miembro de sus Comisiones Locales.

Con la muerte del señor Edward Ashworth, que tuvo lugar el 6 de Marzo de 1902 el Directorio del F. C. del Sud perdió otro de sus miembros prominentes.

El Sr. Ashworth actuó como Director desde el 18 de Marzo de 1870 y durante más de 30 años desarrolló una labor destacada y constante.



Señor HENRY BELL
nombrado Director de la Compañía F. C. Sud en el año 1900.

En el cumplimiento de sus funciones prestó el concurso de su talento y competencia y era notable la perseverancia y preferente atención que puso en su tarea como Director de la Empresa del F. C. del Sud para conseguir los justos beneficios que se habían propuesto sus iniciadores.

Para llenar el cargo del Sr. Ashworth el Directorio nombró al señor John G. Griffiths de la renombrada firma Deloitte, Dever, Griffiths & Co., Auditores de gran reputación. El señor Griffiths conocía bien el estado financiero del F. C. S. habiendo intervenido en los balances de los años 1885 y 1890, y además no era desconocido en los círculos financieros de la República y en varias ocasiones había visitado la Argentina.

Otro de los Directores del F. C. del Sud, señor R. J. Neild, murió el día 6 de Julio de 1903 en su residencia de Cheyne Walk, Chelsea.

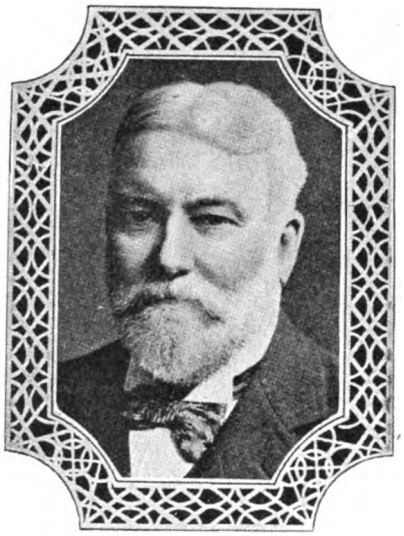
Digitized by Google

De todos los hombres vinculados con Empresas de Ferrocarriles, el más irreemplazable era Mr. S. Neild. Su puesto resultaba difícil de llenar, tanto por los conocimientos técnicos que requería así como por la amplia popularidad de que gozaba el extinto.

Los círculos anglo-argentinos no fueron conmovidos tan profundamente como en el caso actual, durante muchos años, por la muerte de uno de sus miembros.

El conocimiento íntimo que Mr. Neild tenía de los asuntos ferrocarrileros de la Argentina hacía que su posición resultara de máxima jerarquía.

La influencia personal por él ejercida sobre los destinos de la compañía era muy poderosa, mientras que, al mismo tiempo, era dirigida a un fin benéfico, influencia que se nota en los progresos realizados en los ferrocarriles argentinos.



Coronel Sir CHARLES EUAN-SMITH
Nombrado Director de la Compañía del F. C. del Sud en el año 1900.

Por estas razones, de fuero personal, más aún que por las profesionales, su desaparición fué asaz deplorada.

Se reconocía en él una de esas individualidades generosas, firmes, rectas, que ejercen extraordinario poder de atracción. Y así era, en efecto; un carácter magnético, estimulador, de fuerza céntrípeta.

En casi todas las Empresas de capitales británicos, el nombre de Reginal Neild figuraba en primera línea, pues no se realizaba negocio de importancia en el Río de la Plata que no le contase entre sus iniciadores, y entre los que con mayor entusiasmo llevaban adelante las ideas.

Hombre práctico, de inteligencia clara, y apta para las finanzas, supo granjearse durante su larga permanencia entre nosotros el aprecio y el cariño de todos aquellos que tuvieron ocasión de tratarlo.

El señor Neild desempeñaba los siguientes puestos:

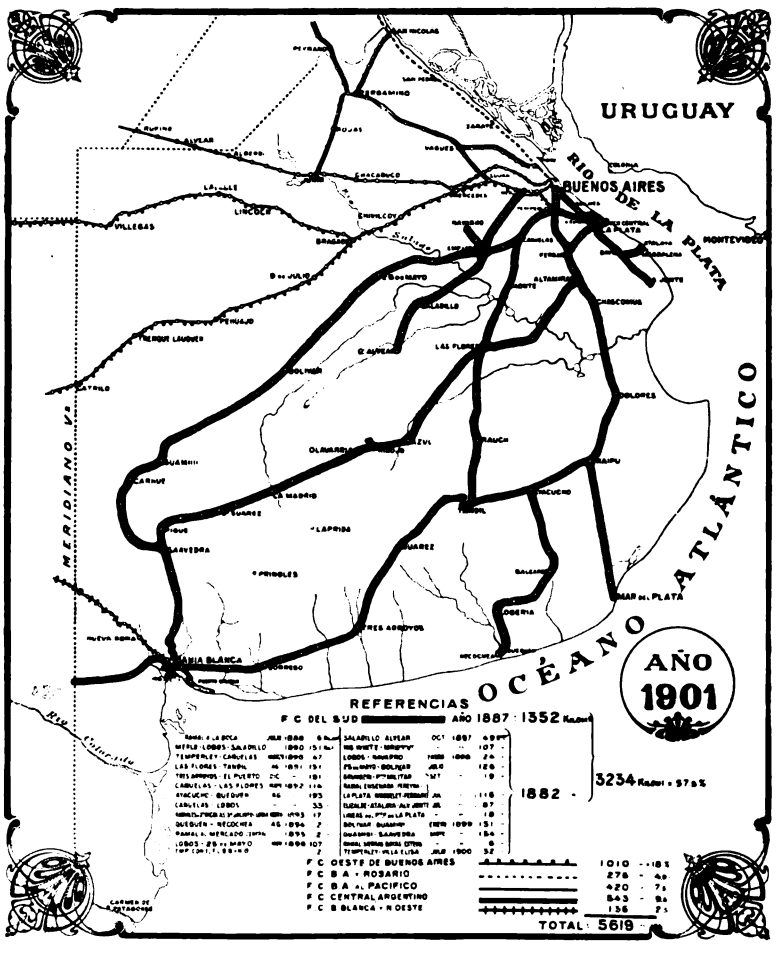
Presidente del Directorio del F. C. del Oeste de Buenos Aires; Director de los ferrocarriles Sud, Buenos Aires y Rosario, Entre Ríos, Gran Oeste Argentino, Dock Sur Tranvía Ciudad de Buenos Aires, Cía. Aguas Corrientes de Rosario, y Cía. de Mandatos y Préstamos del Río de la Plata.

Era también Director del F. C. Central del Uruguay y extensiones.

En el mes de Mayo de 1905 se celebró en Washington el séptimo Congreso Internacional de Ferrocarriles, a cuyo examen se sometieron los principales problemas entonces pendientes relacionados con esta importantísima rama de la industria de los transportes.

Como delegados de la Empresa del Ferrocarril del Sud fueron nombrados los Directores Coronel Sir Charles B. Euan Smith, R. C. B.; Jason Rigby, M. Inst. C. E. y el miembro de la Comisión Local en Buenos Aires Ingeniero Santiago Brian, M. Inst. C. E. quienes se embarcaron en Liverpool el 22 de Abril.

El Congreso fué inaugurado



Líneas férreas dentro de los limites de la Provincia de Buenos Aires en el año 1901.

Digitized by Google

el 5 de Mayo por el Vicepresidente de los Estados Unidos Sr. Fairbanks y el Presidente del Congreso Sr. Stuyvesant Fish.

Una exposición conteniendo todos los últimos inventos relacionados con la explotación de Ferrocarriles como ser: señales, vía permamente, guarda ganados, coches, vagones, etc., resultó un gran éxito y fué muy visitada.

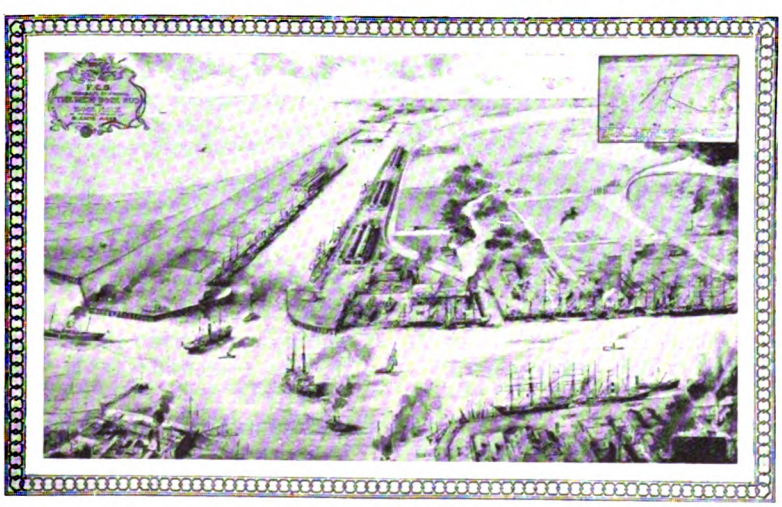
Durante todo un mes o sea, desde el 7 de Mayo hasta el 5 de Junio dos delegados recorrieron un total de 5.700 kilómetros, inspeccionando ocho diferentes Empresas de Ferrocarriles.

Además fueron visitadas un sin número de fábricas de acero, talleres para locomotoras, puentes, señales, coches y vagones, usinas eléctricas, puertas, subterráneos, elevadores de granos, estaciones terminales, ferry-boats, etc.

Ingeniero SANTIAGO BRIAN
que entró a formar parte de la Comisión Local del F. C. del Sud a principios del año 1902.

Poco tiempo después del regreso a Inglaterra fueron sometidos al Directorio del Ferrocarril del Sud dos informes, uno de ellos conteniendo observaciones generales y financieras sobre la explotación de los FF. CC. de los Estados Unidos, fué redactado por Sir Charles Euan Smith; mientras que el otro, tratando de asuntos técnicos fué redactado por el Sr. Jason Rigby.

De los dos informes, que se destacan por su claridad de redacción, resulta una imposibilidad hacer una comparación directa de la manera de explotación de los FF. CC. de los Estados Unidos y los de la República Argentina.



Vista panorámica de la primera sección del Dock Sud de la capital.

En los Estados Unidos las Empresas tienen mucha más libertad en su manera de proceder y la intervención del Gobierno es reducida a un mínimum. Los proyectos de mejoras se efectúan rápidamente sin solicitar permiso correspondiente, deduciéndose lógicamente que si a una Empresa le conviene hacer ciertos trabajos también será beneficiado por ellos, el público en general.

Llamó la atención a los delegados la cantidad enorme de carga transportada por kilómetro de vía.

Durante el año 1904 la Empresa del F. C. Pensylvania transportó 21.150 toneladas por kilómetro de vía o sea más de 20 veces lo transportado en el mismo año por el F. C. del Sud.

El término medio para todos los ferrocarriles en los Estados Unidos resultó ser 4.000 toneladas por kilómetro de vía.

Con excepción de las estaciones terminales que eran en general construcciones bien proyectadas, cómodas y espaciosas, las demás estaciones afuera de los centros poblados resultaban de una simplicidad asombrosa y no tenían las comodidades y buena presentación de las de la República Argentina.

Entre otras cosas carecían de plataformas y los pasajeros de los coches Pullman tenían que utilizar un banquito llevado a propósito por el guarda del coche para así poder entrar o salir del vehículo. Esta comodidad era reservada para los pasajeros de los coches Pullman solamente, y las personas que viajaban en los coches ordinarios tenían que arreglarse como podían.

Los edificios de las estaciones del campo eran, generalmente, construcciones de madera, muy reducida en tamaño y sin abrigos.

Los vagones de carga de poca capacidad, siendo los de 22-27 toneladas los más utilizados.

Un ligero estudio del cuadro adjunto pone en manifiesto la gran importancia del transporte de

Digitized by Google

carga en los Estados Unidos comparada con el de la República Argentina.

Año 1905	Estados Unidos	Rep. Argentina
	F. C. de Filadelfia y Roadme	F. C. Sud de Buenos Aires
Longitud de vía	2.339 kilómetros	3.981 kilómetros
Número de vagones de carga	38.512	8.461
Capacidad total en toneladas	1.022.795	114.000
Término medio por vagón ...	26 toneladas	13 toneladas

Las buenas y abundantes cosechas de cereales obligó a la empresa a aumentar su tren rodante para así poder hacer frente a un transporte de una magnitud nunca esperada. El tráfico extraordinario requería ese aumento de material rodante, así como conducir tal clase de tráfico al precio más bajo posible y en consecuencia a un costo mínimo lo que a su vez exigía la provisión de vagones de gran tamaño, largos convoyes y pesadas locomotoras.

Este, a su vez, determinó la inmediata revisión de la vía permanente y la renovación de sus más débiles secciones habiendo sido necesario sustituir los rieles de 58 y 74 libras por nuevos rieles que pesaban 85 a 100 libras por yarda, fortaleciendo además la vía por medio de la colocación de un mayor número de durmientes de superior calidad y poniendo balastro de piedra y conchilla donde la tierra apisonada no era suficiente para soportar los efectos de las lluvias o inundaciones, o no tenía la resistencia que el tráfico pesado y continuo requería.

Para demostrar la extraordinaria actividad de la Empresa, mencionamos algunos de los más importantes trabajos llevados a cabo desde el año 1901, no incluyendo en este sumario las renovaciones, los ramales y las extensiones de la red general.

Puerto Ingeniero White: Parte Este del muelle de acero, inaugurado . 11/2 1901
Ingeniero White: Nuevo edificio para pasajeros ..... Mayo 1901
Ingeniero White: Muelle de alto nivel..... Julio 1901
Puente sobre Río Neuquén, inaugurado 22/8 1901
Estación Talleres: terminada ... 16/8 1902
Doble vía: B. Blanca-Ingeniero White..... Mayo 1902
Estación Neuquén: terminada ... 9/7 1902
Ingeniero White: Muelle de acero, terminado ..... Setiembre 1902
Ingeniero White: Colonia para el departamento de Tracción..... Setiembre 1902
Doble vía: Temperley-Llavallol .. 29/11 1902
Talleres Banfield: Almacenes, talleres de fundición, herrería, oficinas generales..... Febrero 1903
Línea de conexión entre Kilóm. 5 y estación General Mitre, (hoy Sarandí) ..... Setiembre 1903
Talleres Banfield: Oficinas para el superintendente de locomotoras y empleados trasladados de Sola 25/1 1904
Sevigné: Galpón de máquinas, galpón de carga y colonia para el Departamento de tracción .... Noviembre 1904

Plataforma N°. 3 de la estación Plaza Constitución. Año 1904.

Ramales de conexión entre las líneas de Tres Arroyos y Neuquén y la estación Bahía Blanca 1/12 1904
Cambio de dirección de tráfico en las vías principales de la sección Ensenada ..... Enero 1905
Casa Amarilla: Dos galpones para almacenar pasto y patatas .... Enero 1905
Doble vía de Bahía Blanca a Saavedra ..... Febrero 1905
Estación de carga Sola: Los primeros dos Galpones 1/7 1906
Línea de acceso a la estación de Sola desde Kilóm. 5 ..... 6/8 1906
Nueva estación de **La Plata** 1/10 1906
Plaza Constitución: Construcción de las plataformas 5 y 6 ..... 1/12 1906

Digitized by Google

Tinglados adicionales en 79 estaciones	1906-	1907
Prolongación de Plataformas en 42 estaciones	1906-	1907
Plaza Constitución: Nueva Confitería, terminada	25/4	1907
Doble vía: Llavallol-Cañuelas		1907
Olavarría: Nuevo galpón para locomotoras		1907
Línea al Neuquén: Alambrado de la línea		1907
Plaza Constitución: Modificación del edificio principal	Setiembre	1907
Talleres Banfield: Colonia para el Departamento de tracción (90 casas)		1907

El buen resultado financiero de la explotación de los ferrocarriles de la Argentina constituyó un tema que no era debidamente apreciado por el público en Buenos Aires, ni en Londres mismo.

Parecía existir la convicción de que los ferrocarriles poseían algún tesoro misterioso escondido, aparte del demostrado por el saldo de la cuenta de utilidades o por los dividendos pagados.

No es necesario demostrar que tal caso no era el de esta Empresa y como evidencia absoluta recordamos que las cuentas del Ferrocarril del Sud fueron sometidas a una escrupulosa inspección en el año 1904 por el señor E. T. Manent, revisador de cuentas nombrado al efecto por el Superior Gobierno Argentino y quien expresó en su informe lo siguiente:

«En lo que se refiere al modo como se ha concebido y desarrollado la cuenta de capitales, nada tengo que observar en contra, especialmente en los últimos tiempos, y considero que nada ha podido idearse más claro, más exacto y minucioso, que la manera como estas cuentas han sido llevadas.

«No hay posibilidad de duda al estudiar los cargos hechos en dichas cuentas, especialmente en lo tocante a los rubros de renovación de la vía permanente y gastos de balastraje, que podrían ser susceptibles de erróneas interpretaciones.

«En este departamento el Contador lleva aparte cada obra, haciendo constar la correspondiente autorización e incluyendo además los presupuestos detallados; tiene así el Contador medios adecuados para establecer exactamente lo que corresponde al capital, así como lo que pertenece a renovaciones y del mismo modo las sumas ingresadas a la cuenta de explotación y también los créditos que emanan de estos trabajos.

«Esta manera de llevar la contabilidad es, en mi opinión, lo mejor que he visto y sería un sistema ideal, si la mayor parte de los estados no estuvieran vertidos al inglés».

Este informe disipaba completamente la idea de que pudiera haber algo oculto en las cuentas del Ferrocarril del Sud.

Una compañía de ferrocarril no es un negocio ordinario, ni tampoco una empresa de banca cuyos actuales beneficios representan la diferencia entre sus ingresos y egresos, sino una institución permanente cuyo capital está invertido en su instalación, medios de tráfico y enseres, una parte del cual está sujeto a deterioro, debiendo ser periódicamente renovado, así es, que las utilidades de la compañía que se pueden distribuir, son las que quedan después de hacer una razonable previsión para los gastos y depreciaciones del año.

Colonia para empleados en la estación Sola en 1900.

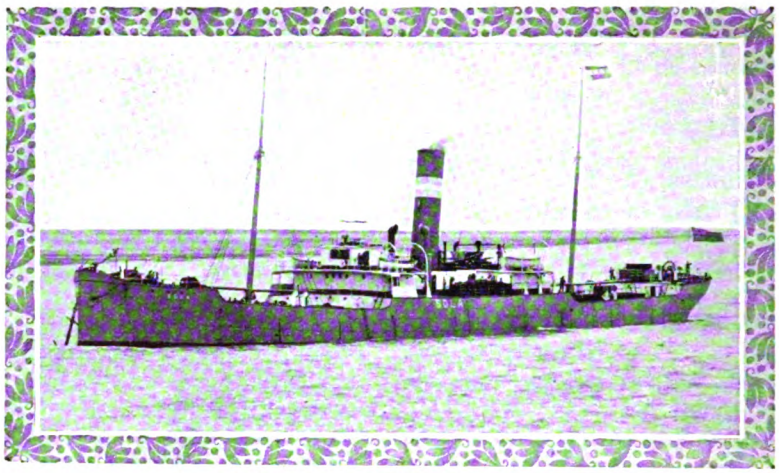
Decía el presidente del Directorio señor Jason Rigby en la asamblea de accionistas que tuvo lugar en Abril de 1907:

«Si no fuera por el fondo de previsión que hemos creado en años anteriores, en vista de las renovaciones que han sido absolutamente necesarias dadas las nuevas condiciones en que la explotación del tráfico se hace, estaríamos hoy en una situación verdaderamente crítica, no pudiendo contar más que con nuestras entradas ordinarias, para hacer frente a gastos que sin duda pertenecen al pasado más bien que al presente y al futuro y el Directorio hubiera sido culpable de negligencia, por haber omitido cumplir con un deber primordial como el de establecer las indispensables reservas, para atender el deterioro corriente, que si no es inmediata-

Digitized by Google

mente reparado, debe serlo luego que sobrevenga la necesidad de la renovación».

Las grandes dificultades con que en 1907 luchó Inglaterra en el mercado del capital, cuya característica principal fué la elevación hasta el 6 % del tipo oficial del descuento, influyó notablemente en las cotizaciones de las acciones de los ferrocarriles argentinos, cuyo mercado principal, Londres, las vió mermar en sus precios hasta límites desconocidos en muchos años.



"Sola", uno de los vapores de carga perteneciente a la flota del Ferrocarril del Sud.

Para dar una idea de la importancia de la baja experimentada por esos títulos damos a continuación un estado demostrativo de las cotizaciones máximas que en la plaza de Londres alcanzaron ellos en los años 1906 y 1907, comparación que permitirá apreciar como se desvalorizaron títulos nobles de 7 % de renta como los del Sud, Oeste, Buenos Aires y Rosario, Pacífico, Córdoba y Rosario:

	Precios básicos en Londres	
Compañías	1906	1907
F. C. Sud de Buenos Aires..	145	129 ½
F.C. Oeste de Buenos Aires..	138 ¾	129 ¾
F.C.B.A. y Rosario	120 ¾	114 ¼
F.C.B.A. al Pacífico.....	136 ¼	125 ¾
F.C. Córdoba y Rosario ..	108 ¾	94

Tratándose de acciones de ferrocarriles, las bajas que consignamos eran por demás notables, especialmente si se tiene en cuenta que el tráfico del año 1907 marcaba grandes progresos sobre los del año anterior.

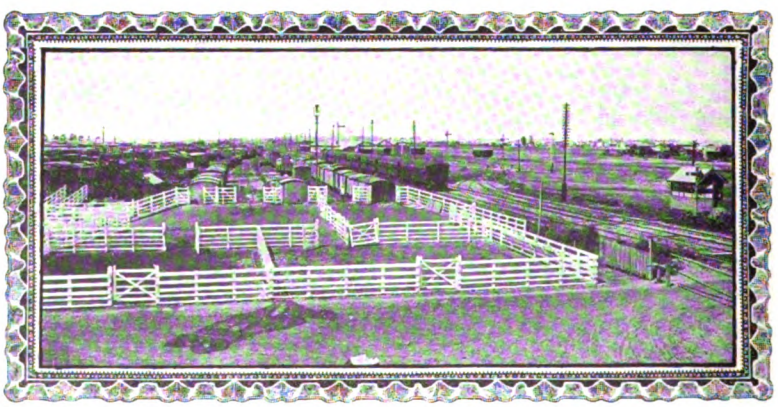
LEY DE TINGLADOS

Los progresos agrícolas que había realizado el país desde el año 1900 en adelante, eran realmente asombrosos y en proporciones tales que habían superado hasta los optimismos más extremos, todos los cálculos, resintiéndose en consecuencia los progresos mismos de la industria agrícola, del encarecimiento del capital, de la escasez de brazos y en general de todos los agentes que directa o indirectamente intervinieron en el desenvolvimiento de la industria referida.

La cosecha de cereales del final de 1903 y principio de 1904, realizada en condiciones normales, es decir, sin mayores contrastes ni dificultades, puso todavía más en evidencia la urgente necesidad que existía de proveer los medios conducentes para resguardar esa gran masa de intereses, contra los riesgos que corrían después de haber salvado los que eran inherentes a la naturaleza misma de la producción agrícola.

Entre esas contingencias, que recaían a veces sobre cantidades muy grandes y que perjudicaban al productor tanto más cuanto que perdía por ellas, no sólo que dejaba de ganar, sino también lo que había gastado ya, estaba la que resultaba de tener que depositar los cereales a la intemperie, mientras se esperaba para transportarlos, un turno que a veces llegaba excesivamente tarde.

Los entorpecimientos que sufría el transporte de cereales no respondían en todos los casos a deficiencias en el tren rodante de las Empresas encargadas del transporte, deficiencias que en muchos casos podían subsanarse con relativa facilidad, alquilándose las empresas recíprocamente los vagones, sino que radicaban en otras causas más difíciles de solventar.

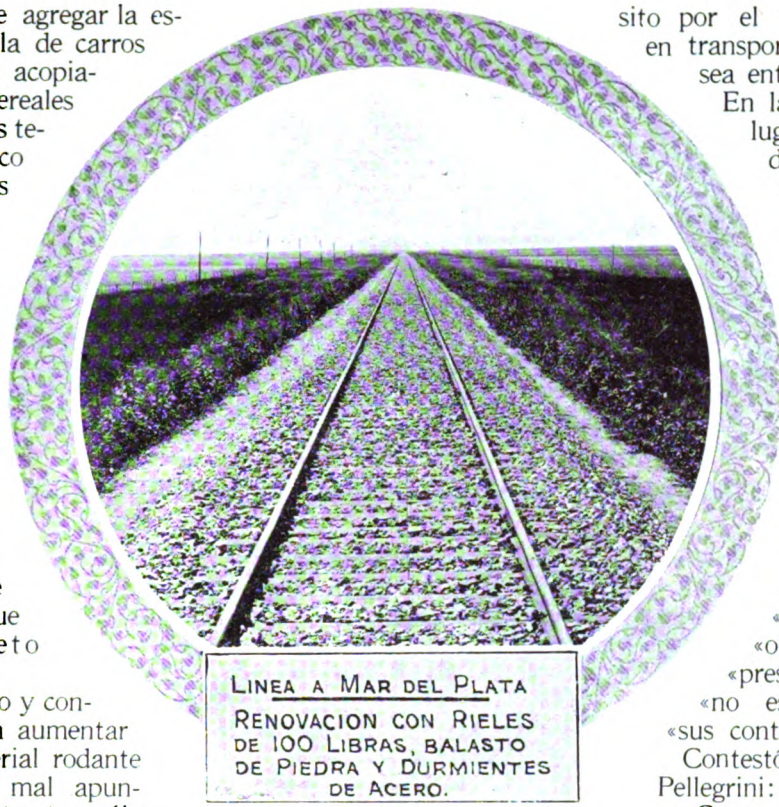


Empalme Lanús. A la derecha se encuentran los dos galpones para coches y a la izquierda los corrales para hacienda.

Así, los caminos de acceso a las estaciones en las regiones agrícolas, no respondían por lo general, en la época de las cosechas, a las necesidades del tráfico y a esa

Digitized by Google

dificultad había que agregar la escasez de brazos y la de carros que impedían a los acopiadores llevar los cereales que compraban, pues tenían que hacerlo poco a poco, en pequeñas partidas que iban depositando en las estaciones hasta completar sus lotes, de manera que los cereales que se vieron apilados en las estaciones no siempre esperaban vagones, sino algunas veces esperaban mejor precio y otras eran parte de un lote a transportarse que no estaba completo todavía.



LINEA A MAR DEL PLATA
RENOVACION CON RIELES DE 100 LIBRAS, BALASTO DE PIEDRA Y DURMIENTES DE ACERO.

Estudiado el punto y convencido de que con aumentar únicamente el material rodante no se remediaría el mal apuntado, y que con ésto tan sólo se elevaría el capital de la Empresa sin la compensación consiguiente, pues en los tiempos de calma o en los años de escasa cosecha todo ese material quedaría sin uso, el senador Dr. Pellegrini, en la sesión del 7 de Mayo de 1903 presentó y fundó el siguiente proyecto sobre estaciones de ferrocarriles:

Artículo 1°. Toda estación de ferrocarril que sirva una zona agrícola de la República deberá tener un tinglado de capacidad bastante para poner a todos los cereales que le sean entregados para su transporte al abrigo de la intemperie y de la humedad del suelo.

Artículo 2°. El Poder Ejecutivo determinará cuáles son las estaciones comprendidas en el artículo anterior y fijará la capacidad mínima del tinglado que a cada una corresponda.

Artículo 3°. Las Empresas no podrán cobrar derechos de depósito por el tiempo que demore en transportar la carga que le sea entregada a ese objeto».

En la discusión que tuvo lugar en el Senado el día 4 de Junio de 1903 el senador D. Uriburu hizo la siguiente manifestación:

«Estoy muy de «acuerdo con este «proyecto, por «que lo creo útil y «conveniente; «pero, se le ha «hecho una obser- «vación que no «sé que grado de «importancia tie- «ne; se ha dicho «que no podemos «legislar imponiendo «obligaciones a las em- «presas ferroviarias que «no estén estipuladas en «sus contratos».

Contestó el Senador Doctor Pellegrini:

«Creo, que al fundar este «proyecto, expuse que todas las «concesiones son para establecer una línea con sus estaciones correspondientes, y que por estaciones «debe entenderse el abrigo necesario para los pa- «sajeros y carga que están llamados a transportar».

«Por consiguiente, entre las obligaciones de las «empresas está comprendida la de construír no «sólo estaciones para pasajeros, sino también para «carga en lo que debe comprenderse los tinglados «para poner las cargas al abrigo de la intemperie».

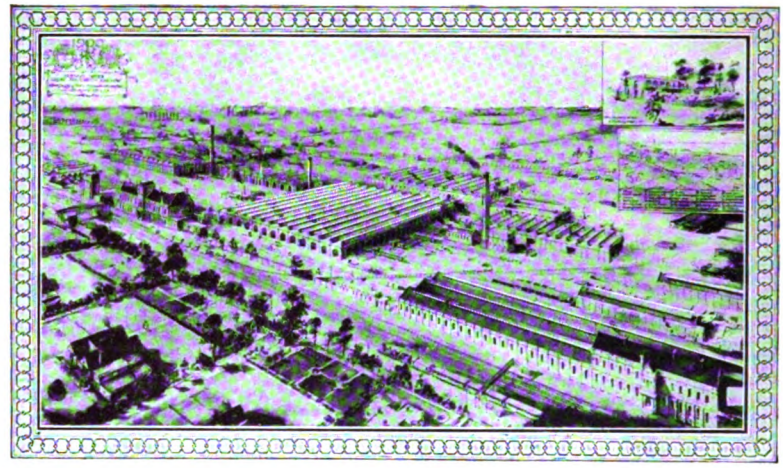
«Por consiguiente, esta ley sólo establece la forma «en que las em- «presas deben «cumplir su con- «trato con rela- «ción a la carga, «la que no puede «quedar entera- «mente librada al «arbitrio de las «empresas, que «podrían creer «que basta con «una carpa de «lona para servir «de estación de «pasajeros. De «manera que ésto «no importa crear «una nueva obli- «gación, sino re-

Estación General Brown, vista desde la calle Brandzen.

Digitized by Google

«glamentar la for-«ma en que deben «cumplir las que «establecen las «concesiones».

Las Empresas ferroviarias se dieron cuenta, en su mayor parte, no sólo de la justicia que había en exigirles la construcción de estos depósitos, sino también de los grandes beneficios que directa e indirectamente les reportarían y procedieron inmediatamente a aceptar las indicaciones que les hizo al respecto el Ministro de Obras Públicas, por intermedio de la Dirección General de Vías de Comunicaciones, y a construír algunos tinglados del tipo y condiciones económicas aprobadas por el Gobierno.



Talleres Banfield, vista panorámica.

La ley Nº. 4207 referente a la construcción de tinglados fué sancionada el 9 de Setiembre de 1903.

Las cosechas de los años 1904, 1905 y 1906 fueron excelentes y se notaba una escasez de vagones que provocaba duras protestas por parte del público.

Estas protestas dieron lugar a muchos y muy importantes informes, y de éstos merecen mención los párrafos principales de uno de los informes de la Dirección General de Ferrocarriles:

«Las estaciones de los FF. CC. disponen en las «épocas normales del material rodante necesario, «y si alguna vez se ha notado la escasez de éste ha «sido a causa de que los productores buscando un «mejor precio en sus artículos los han retenido, «enviándolos después todos a un mismo tiempo a «los mercados de exportación o de consumo, y «como el material rodante de que dispone una em-«presa está calculado tomando como base la época «normal, resulta insuficiente en estos casos; pero si «fuera a tomarse «como base para «el cálculo estas «épocas excepcio-«nales en que el «tráfico aumenta «considerablemen-«te durante un «corto período, el «material necesa-«rio para satisfacer «en este caso las «necesidades del «público costaría «sumas enormes, «cuyo intereses y «gastos de repara-«ción de un tren «rodante que per-«manecería parado «en las épocas de «tráfico normal, «tendría por fuerza «que dar como re-«sultado inmediato «el aumento de «tarifas, única «fuente de recursos «de las Empresas, «y por lo tanto, «los perjuicios de «este aumento re-«caerían sobre to-«das las industrias.

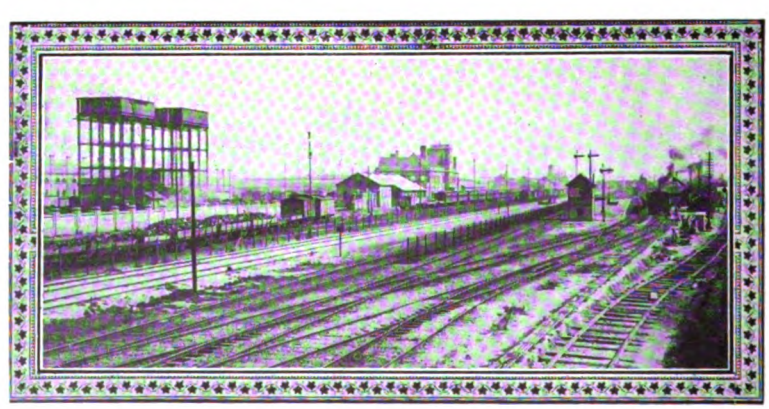
«Cuando por «esta y otra circunstancia especial «los cargadores «no pueden enviar sus productos, las Empresas «tienen en las estaciones depósitos para almace-«narlos, sin cobrar por este servicio remuneración «alguna. Se comprenderá facilmente que estos gal-«pones han sido construídos con las dimensiones «necesarias para un tráfico probable, y suponiendo «que los productos serán enviados sucesivamente

CANTIDAD DE CEREALES TRANSPORTADOS ANUALMENTE POR EL F. C. SUD

	Trigo Tons.	Maíz Tons.	Avena y Cebada Tons.	Total Tons.
1902-03 . . .	596.699	231.692	22.244	850.635
1903-04 . . .	781.966	412.643	21.868	1.216.477
1904-05 . . .	1.368.104	410.285	34.392	1.812.781
1905-06 . . .	1.703.616	362.717	61.746	2.128.079
1906-07 . . .	1.779.304	496.751	131.875	2.407.930

«y a medida que los productores los van obtenien-«do, y no en el caso de esperar un momento «determinado por las circunstancias favorables en «que se encuentra «el mercado para «enviarlos enton-«ces todos, a un «mismo tiempo, «haciendo imposi-«ble a las Empre-«sas el poder aten-«der debidamente «los pedidos».

Todo el comercio de nuestra producción de cereales descansa en el transporte terrestre y marítimo

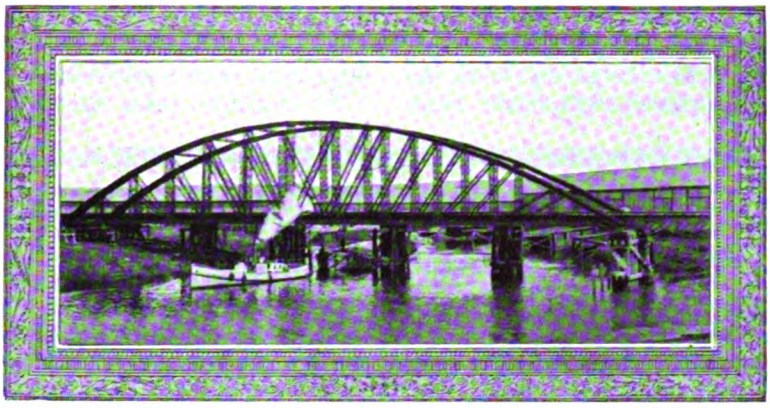


La estación Talleres. Año 1902.

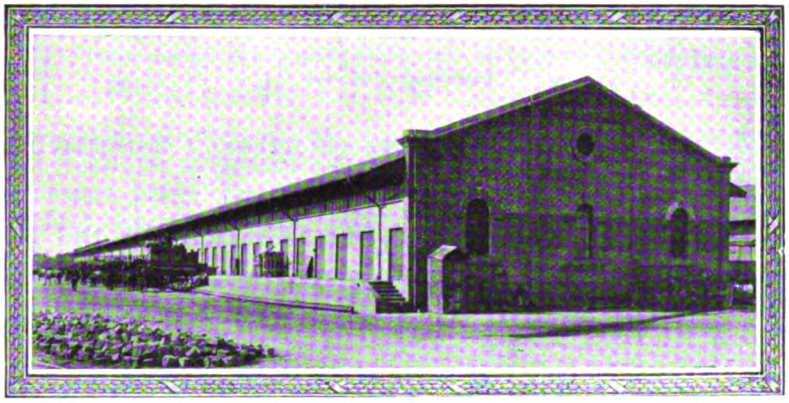
Digitized by Google

porque no se trata de un stock ja la espectativa de una demanda, más o menos favorable, sino de la expedición de cantidades contratadas y que han de llegar a su destino dentro de un plazo dado.

Tienen que haber sido tales las condiciones de este negocio, porque no obstante los contratiempos que origina la falta de depósitos comerciales y los beneficios que la ley acuerda a estas Empresas, son muy pocas las que se han fundado y es de creer que así lo imponían las conveniencias de los mercados importadores, pues examinando la cifra mensual de la exportación, y tomando en cuenta que la trilla empieza a fines de Diciembre para continuar a veces hasta Marzo, vemos que en el mes de Junio se ha embarcado ya las tres cuartas partes de la exportación del año.



Línea de Acceso a Sola de kilóm. 5. Puente sobre el Riachuelo.



Uno de los galpones de carga de la estación Sola.

La exportación del trigo del año 1903 sumaba 1.681.000 toneladas y a fin de Junio se habían embarcado 1.322.000 toneladas o sea cerca de 80 %.

La cantidad de maíz exportado durante el mismo año llegó a 2.104.000 toneladas, y en Octubre, esto es cinco meses después de la cosecha, se habían embarcado 1.783.000 toneladas o sean 84 %.

Las cifras del movimiento de carga de los ferrocarriles demuestra igualmente la premura de los transportes. He aquí los que se refieren al año 1903.

Trigo transportado en todo el año 2.241.000 toneladas. Transportado de Enero a Junio (77 %) 1.728.000 toneladas. Maíz transportado todo el año 2.119.000 toneladas. Transportado de Mayo a Octubre (77 %) 1.726.000 toneladas.

Esta urgencia se explica en parte por la diferencia entre las épocas de cosecha en el hemisferio Norte y el hemisferio Sud, y por las condiciones de los principales países exportadores, Rusia y Estados Unidos.

Desde el mes de Agosto estos dos países disponen de sus cosechas de trigo. De ahí, pues, la premura en las operaciones de exportación de la República y así también se explicaría que todas las miras de los interesados tiendan primeramente a los elementos de transporte antes que a la construcción de graneros y depósitos.

Veremos ahora como aquellos elementos del F. C. Sud han respondido al incremento de la producción.

Interior de uno de los galpones de Sola.

Desde el año 1898 hasta el 31 de Diciembre de 1904 el tren rodante y la capacidad de carga de los vagones del F. C. del Sud fué aumentado en la proporción siguiente:

1898: 8.501 vagones con capacidad para 102,279 toneladas. 1904: 9.770 vagones con capacidad para 124.293 toneladas, o sea un aumento de 15 % en el nú-

Digitized by Google

mero de vagones y de 18% en la capacidad máxima.

El cuadro adjunto indica la existencia y capacidad máxima de los vagones de carga del F. C. del Sud durante varios años desde 1898 hasta 1910.

dística consultada que el recorrido efectivo excede siempre a este término medio, habiendo en 1902 llegado a 14.350 kilómetros, por eje.

Es evidente, pues, que los vagones han tenid

EXISTENCIA Y CAPACIDAD MAXIMA DE VAGONES DEL F. C. DEL SUD

	1898	1901	1904	1907	1909	1910
Número total de vagones de carga	8.501	9.448	9.780	11.665	12.330	12.261 (x)
Número de ejes	20.040	22.866	23.968	32.660	35.536	36.130
Peso propio (Tons.)	54.879	76.714	74.662	108.260	122.297	123.097
Capacidad máxima (Tons.)	102.279	109.071	124.293	214.599	258.370	260.483
Término medio de capacidad por eje (Toneladas)	5.1	4.7	5.2	6.5	7.3	7.2
Término medio de Toneladas transportado por eje	1.66	1.75	1.95	2.07	2.08	1.95
Término medio de capacidad por vagón. Toneladas	12	12	12	20	21	21

(x) 243 vagones de varias clases fueron retirados del servicio. Construídos nuevos: 59 vagones cubiertos y 115 para hacienda.

EXISTENCIA DE LOCOMOTORAS DEL FERROCARRIL DEL SUD

	1898	1901	1904	1907	1909	1910
Existencia Total	189	267	291	559	546	54
En Servicio	129	241	232	459	450	46
Kilómetros recorridos en servicio de trenes	4.276.325	6.502.847	7.392.025	11.993.440	12.535.455	12.506.595
Totel kilómetros recorridos incluyendo maniobras, inspección, balasto, tráfico interno, construcción, etc.	5.929.506	9.762.948	11.308.933	19.094.158	20.069.705	19.652.875
Término medio de kilómetros recorridos por Locomotora	45.965	40.510	48.745	41.599	43.725	42.640

EXISTENCIA Y CAPACIDAD DE LOS COCHES PARA PASAJEROS DEL F. C. SUD

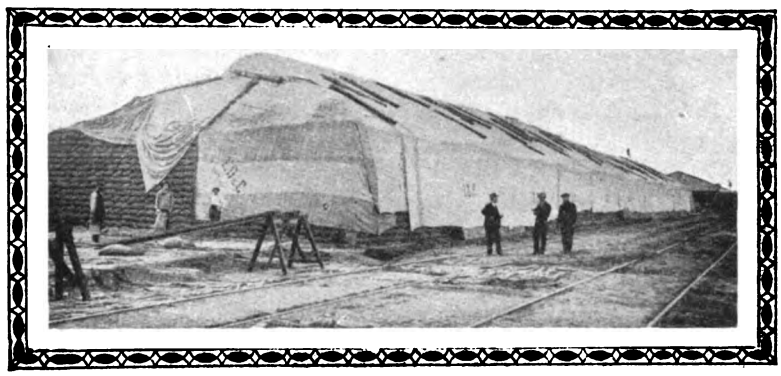
	1898	1901	1904	1907	1909	1910
Número total de Coches	245	303	339	555	578	586
Número de Asientos	10.847	16.700	17.963	31.743	34.417	35.189
Número de camas	1.420	1.200	1.400	2.280	2.808	2.818
Término medio de asientos, (incluídas las camas) por coche	50	59	59	61	65	65

Con estos datos nos damos cuenta del aumento del tren rodante en general, de los vagones de carga y de las toneladas que estos vagones podrían transportar, pero lo que importa conocer, es la utilización de este material.

Se considera que el recorrido normal de un eje es 10.000 kilómetros por año y resulta de la estatodo el movimiento posible, pero se demuestra que este movimiento no ha podido ser aprovechado prácticamente, puesto que la capacidad normal de carga era por ejemplo en 1904 de 5,2 toneladas por eje, y que la carga útil transportada ha alcanzado escasamente a 2 toneladas por eje; de los que resulta que no obstante el recorrido efectuado

Digitized by Google

sólo se ha aprovechado el 39 por ciento de la capacidad teórica y la capacidad efectiva suele haber diferencias según la naturaleza de la carga. Este hecho se explica teniendo en cuenta que por cada 100 ejes hay 69 que hacen recorrido con carga y 31 que **van o vienen vacíos.**

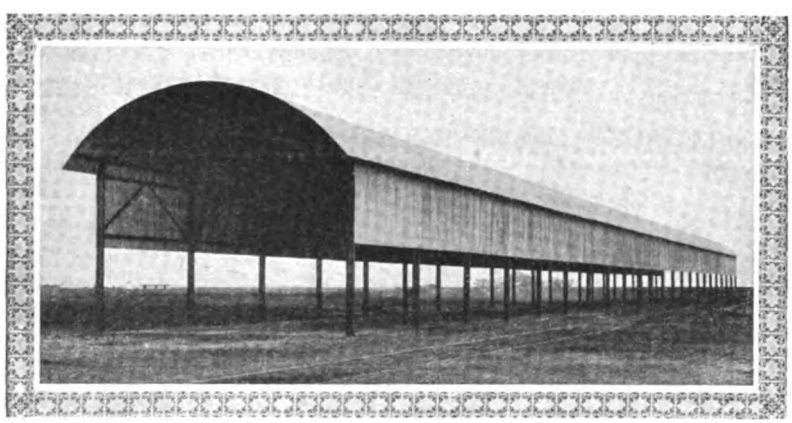


Gigantesca muralla de grano esperando el momento de su transporte para la exportación.

Siendo nuestro tráfico especialmente de exportación, resulta que la mayor parte de los transportes se hace en un solo sentido, que suele llamarse descendente. Los vagones al llegar a los puertos, encuentran poca carga ascendente, y vuelven en su mayor parte vacíos al punto de salida. Esto crea a la explotación de nuestras líneas una condición muy crítica, que todavía se empeora por el hecho de que la parte más importante de nuestra producción y de nuestros transportes está constituida por los productos agrícolas sólo en determinadas épocas del año. A causa de ésto, el tráfico de los ferrocarriles no es constante, llegando a un máximum en la época de las cosechas especialmente cuando los precios de los mercados son altos y cayendo a un mínimum en las otras épocas, o cuando los precios están en baja, pues los consignatarios detienen la remisión de los productos a la espera de una suba que les dé ganancias mayores. En cuanto la suba se presenta, todos quieren aprovecharla, pidiendo vagones y produciendo una aglomeración que nunca se podrá evitar con todo el tren rodante posible, y tanto más si se producen entorpecimientos en los puertos de embarque, como ha sucedido en años pasados, dificultando la pronta descarga de los vagones e inutilizándolos en largas estadías en perjuicio del pronto transporte de las demás cargas.

Esto explica como, a pesar de la notable cantidad de tren rodante de que disponen las empresas, las quejas por su escasez sean continuas de parte del público.

La cuestión del transporte está íntimamente vinculada al servicio portuario y a la rapidez y expedición de sus operaciones sin lo cual el tráfico se embaraza y el movimiento ferroviario se resiente de continuas paralizaciones.



Tipo de tinglado de acero.

Las empresas observaban a su vez que al Gobierno correspondía organizar los medios de atender a la recepción y expedición de las cargas, sin cuyo concurso todos los elementos de transporte se verían obstruídos por la congestión portuaria.

El Gobierno tenía, pues, en virtud de los informes mencionados, serias responsabilidades que afrontar y que serían imputables a su negligencia si llegado el momento de exportar la cosecha se encontrase ésta abandonada en los puertos, paralizando los elementos de transporte y perjudicando gravemente las transacciones.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXVI

●

POLÍTICA PORTUARIA

●

SUMARIO:

Proyecto de ampliación del Puerto de la Capital. — Puerto comercial en la bahía de Samborombón. — El H. Congreso de la Nación sanciona la ley que acuerda la construcción de este puerto a los Señores Agostini y Scarsella. — Presupuestos. — Obras anexas. — Puerto San Clemente. — Puerto de Quequén. — Concesiones acordadas. — Caducidad de algunas de ellas. — Puerto de Mar del Plata. — Se acuerda la construcción y explotación a la firma Taglioni Hermanos. — Depósito de garantía: $ 100.000 m/n. Imposibilidad de realizar la obra.

● ●

Alos diez años de ser librada al servicio público la primera sección del puerto de Buenos Aires, era ya evidente la necesidad de proceder a su ampliación.

En Agosto de 1906 el ingeniero A. Pagnard, je de la comisión de estudios del Canal de La Pla a Buenos Aires, y del ensanche del Puerto de Capital, presentó un proyecto que fué confeccionad

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1899-19

	1898-99	1899-1900	1900-01	1901-02	1902-03
Longitud de la línea (al final del año financiero Kms.	3.652	3.683	3.683	3.683	3.683
Número de pasajeros	5.017.550	5.669.700	6.037.700	6.467.900	6.688.600
Toneladas de Carga	1.780.434	2.042.760	2.106.619	2.025.609	2.116.274
Entradas Brutas (Pesos Oro)	10.058.450	11.651.457	11.931.635	11.962.787	12.782.080
Gastos de Explotación (Pesos Oro)	4.374.392	5.664.048	5.841.975	5.532.665	5.968.010
Gastos de Explotación (porcentaje)	43.49%	48.61%	48.96%	46.25%	46.69%
Capital en Libras Esterlinas	21.012.230	21.012.230	24.881.936	25.032.930	27.032.930
Dividendo	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %
Cotización del Oro	258	225	231	232	236

ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA

Lana	Toneladas	134.647	133.874	119.509	132.055	116.853
Trigo	»	238.972	468.790	565.636	565.296	596.699
Maíz	»	239.370	243.108	150.149	189.293	231.692
Avena y Cebada	»	10.358	8.006	4.085	12.836	22.244
Pasto	»	39.438	30.105	14.273	17.543	24.800
Piedra	»	177.083	234.307	233.067	157.850	127.074
Mercaderías Generales	»	760.834	841.671	842.486	812.431	829.270

NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS

Equinos	15.339	35.849	21.271	19.022	20.892
Vacunos	206.722	215.244	276.551	255.215	237.719
Ovinos	3.926.867	3.410.108	3.014.525	3.996.085	4.511.412
Porcinos	27.782	24.791	20.433	21.517	23.513
TOTAL	4.176.710	3.685.992	3.332.780	4.291.839	4.793.536

Digitized by Google

de acuerdo a las bases indicadas en el proyecto presentado al H. Congreso de la Nación el 26 de Agosto de 1905.

Este proyecto basábase en la hipótesis de la ejecución del Canal de La Plata a Buenos Aires, y al Paraná de las Palmas.

Entre todos los sistemas posibles de ensanche del puerto, el que ha parecido preferible era el que admitía la disposición de diques oblicuos, conocido desde mucho tiempo y que fué ya antes propuesto para el puerto actual.

Esa disposición fué reconocida como la más práctica, pues permite el acceso fácil de los vapores a los muelles y un arreglo cómodo de las vías férreas para la conducción y retiro rápido de las mercaderías, ya procedan directamente de los vapores o sean retiradas de los depósitos existentes a lo largo de los muelles.

La disposición general comprendía lo siguiente:

Una dársena principal que dominaba en todo el largo del puerto entre el Canal Norte y Sur, de 250 metros de ancho y alrededor de 4.500 metros de largo, encontrándose en la prolongación directa del Canal a La Plata, y al Paraná de las Palmas, sirviendo así de unión a esos dos canales.

Sr. EDUARDO LAHITTE
Jefe de la oficina de Estadística y Comercio.

Sobre la dársena se escalonaban 6 diques oblicuos de 160 metros de ancho y de largos variables entre 400 y 1.000 metros, separados por terraplenes entre diques de 200 metros de ancho.

La primera sección que formaba el objeto del presente proyecto comprendió la ejecución de los 3 primeros diques al Norte designados para distinguirlos de los actuales con las letras A, B, y C.

El desarrollo de los muros comprendidos en esta primera sección era alrededor de 4.600 metros.

Si se avalúa en 500 toneladas el movimiento de mercaderías que puede efectuarse comodamente por metro lineal de muelles, y por año, resulta que los 4.600 de la primera sección podían recibir por año de 2 a 2.500.000 toneladas. El costo de la construcción de esta primera sección con todas sus instalaciones fué avaluado en pesos 17.500.000 oro sellado.

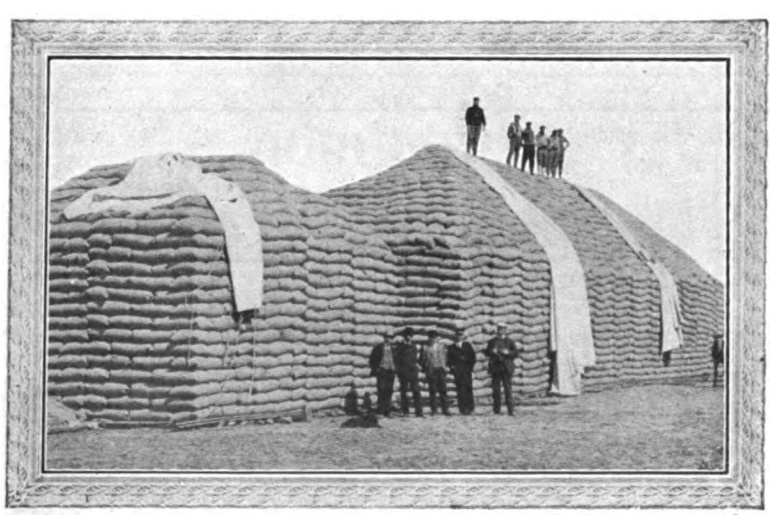
El Exmo. Sr. Presidente de la Nación en su mensaje de apertura de las sesiones del H. Congreso del 1899 decía:

«Es bien sabido que el valor comercial de un puerto, o de un río navegable se halla en razón directa con el tonelaje de los buques que lo utilizan y que un pequeño aumento en su profundidad se traduce por uno mayor en el valor del puerto. La deducción obvia de este hecho, es que un país como la República Argentina debe acordar preferente atención a sus puertos, teniendo presente, que los principales factores de su riqueza consisten en productos que deben ser embarcados».

En los años siguientes eran varios los proyectos para dotar a la República de puertos adicionales, y entre ellos se destacaban los de Samborombón, San Clemente, Ajó, Mar del Plata y Queuquén.

PUERTO COMERCIAL EN LA BAHIA DE SAMBOROMBON

Con fecha 5 de Enero de 1900 el H. Congreso de la Nación sancionó la Ley que concedía a los señores Agostini y Scarsella la construcción de un puerto comercial en la Bahía de Samborombón, con capacidad para buques de 30 pies de calado, y una línea de Ferrocarril anexa, que partiendo de este punto llegara a Trenque Lauquen, con ramales a Chascomús, Junín y Azul.



Acumulación del trigo en una estación del interior.

Los presupuestos definitivos de las obras proyectadas, ascendían a un total de £ 9.500.000 correspondiendo a la construcción del Puerto £ 5.000.000 y a los 1036 kilómetros de vía férrea las £ 4.500.000 restantes.

El problema de las aguas hondas, que con cruentos sacrificios se buscaba para el puerto de la Capital, en donde se encontraba todo el movi-

Digitized by Google

Aspecto típico de una estación de Ferrocarril en la República Argentina durante la temporada de exportación de cereales.

miento económico de la República, recibiría, como decían los concesionarios, su verdadero ensanche con la ejecución de esta obra, que bien puede considerarse como antepuerto, pues, satisfaría las necesidades del proyecto del Ingeniero Corthell, fundado en el balizamiento y dragado del Río de la Plata hasta Punta del Indio en busca de una profundidad de 26 pies solamente, con un presupuesto de 100 millones de pesos moneda nacional.

La firma del contrato para las obras del puerto y posteriormente la operación financiera realizada en Francia para subscribir el capital necesario para la gran obra, dieron lugar a una serie de incidencias que pusieron de relieve las fallas del proyecto en sus partes técnica y económica.

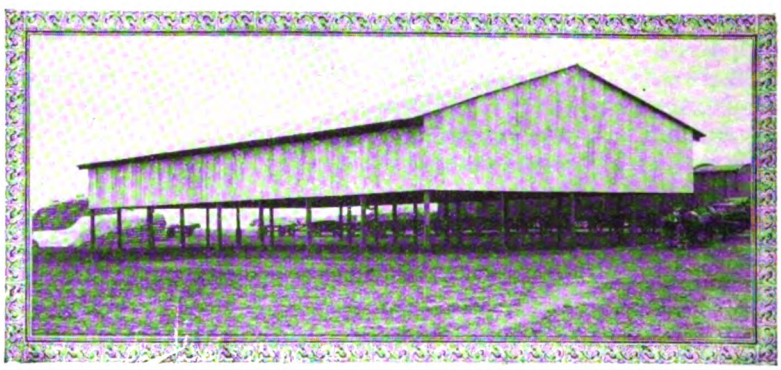
La opinión pública, en lo referente a la necesidad de crear nuevos puertos estaba dividida, y si bien es cierto que varios prominentes personajes apoyaban el proyecto, también lo es que la oposición aportaba razones de mucho valor en contra de la obra.

En la prensa diaria se discutía con mucha animación, si era preferible la concentración del movimiento comercial en un solo puerto o repartir ese movimiento en varios puertos.

La razón y la experiencia nos dicen que es preferible la mayor concentración comercial en un punto dado.

La lucha comercial es como la militar: no se fortifican todos los reductos y plazas, sino que se eligen ciertos puntos estratégicos.

El P. E. por decreto de fecha 13 de Febrero de 1904 aprobó la transferencia que de sus derechos y obligaciones hicieron los concesionarios a favor del Sr. Arturo Castaño, quien, a su vez, fué autorizado por el P. E. por decreto, de 13 de Mayo de 1905 para el traspaso de la concesión a favor de la sociedad «The Port Argentine Harbour and Railway Company, Limited», que se había formado en Londres para explotar la concesión del puerto de Samborombón.



Tipo de tinglado de madera.

El capital subscripto para la primera sección de las obras fué de 280.000 libras esterlinas y 800.000 debentures.

El presidente del directorio Mr. Heath, comandante de la marina inglesa, era también presidente del directorio de la marina de Australia.

Año 1906

TREN TIPICO DE CARGA DE LA REPUBLICA ARGENTINA ENTRANDO AL PUERTO DE BUENOS AIRES

TREN TIPICO DE CARGA EN LOS ESTADOS UNIDOS

Digitized by Google

Formaban parte del directorio los Sres. Alfredo Bull, presidente de las Mines Banking Corporation; Roberto Turner, constructor de buques; Herbert Boret, representante de la Compañía Hamburgo-Americana; Emilio Casares y el presidente del Banco de Escocia.

En el mes de Abril del año 1907 se firmó un contrato con la casa Walker y Cía. de Londres, constructora del puerto Madero, fijando las bases para la construcción del puerto de Samborombón y de las líneas férreas que completaban la concesión.

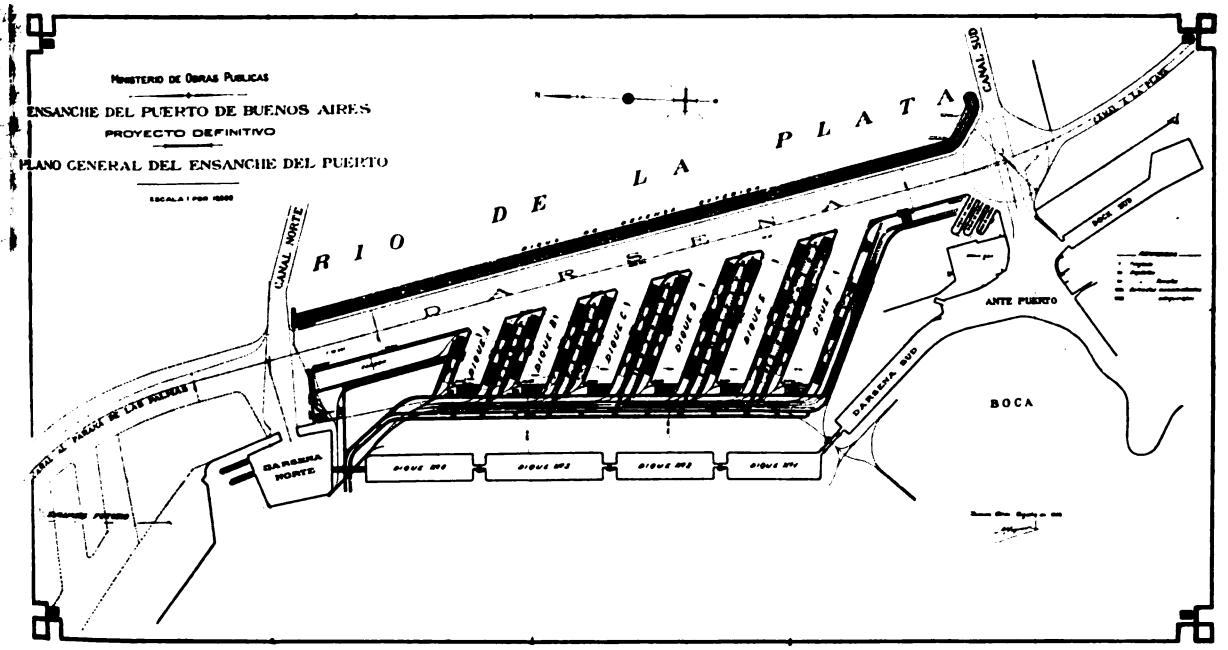
Estas líneas eran en detalle:

Junín-Las Flores - Dolores - Samborombón	410	kilómetros
Trenque Lauquen - Bolívar - Las Flores	360	»
Azul-Dolores	200	»
Chascomús-Samborombón	60	»
Total	1030	kilómetros

«Encontróse un trecho adecuado en esa costa, como de 38 kilómetros sobre el Océano y dentro de ésto un punto situado a 10 kilómetros del sur de la desembocadura del Río Salado. En este paraje existe una loma cubierta de vegetación y árboles, y por consiguiente, inaccesible a las más altas mareas. Tras de ella se extiende una faja de médanos de un ancho de 1.400 metros, después de lo que sigue tierra más alta y firme».

La parte o sección del gran puerto (que fué llamado «El Puerto Argentino») que primero sería construída constaría del canal de acceso, que iría a morir en las aguas hondas del Océano con un fondo de 32 pies y un ancho de 100 metros; de un rellenamiento de 50 manzanas sobre el mar; a contar desde el límite de las bajas mareas dos grandes dársenas con capacidad para 18 buques de gran calado y todas las instalaciones requeridas por el servicio de un gran puerto moderno.

La segunda sección tendría igual capacidad que



El Ingeniero E. L. Corthell, en un informe elevado al Ministro de Obras Públicas, sobre los puertos argentinos en la costa del Atlántico, hace un estudio detenido de la Bahía de Samborombón, de la cual dice:

«La Bahía de Samborombón se diría, hecha por algún fantástico monstruo marino, que arrancara un buen pedazo de costa argentina, pues, trazando una recta imaginaria entre Punta Piedras y Cabo San Antonio, el punto más interno de la bahía vendría a quedar a unos 43 kilómetros retirado de la línea.»

«Era menester encontrar en esta costa un punto que tuviera tras de sí un terreno firme y bastante elevado para que el acceso a un futuro puerto fuera fácil desde el interior».

la primera y formaría con ella un conjunto simétrico, y la tercera, que cerrando las dos en su arco se extendería sobre el mar, daría al puerto total el aspecto de una enorme botella cuyo cuello estaría formado por el canal de entrada. Dentro de la tercera sección quedaría una vastísima rada, de varios cientos de hectáreas de superficie.

A la vez que se construyese la primera sección del puerto, se construiría la red de vías férreas de servicio del mismo y la primera línea del sistema, hasta Junín, cruzando transversalmente tres líneas del Gran Sud y dos del Oeste, para ir a empalmar en el punto terminal con el Pacífico.

La «Port Argentine Harbour and Ry. Comp. Limited» que tomó a su cargo la construcción de

Digitized by Google

un puerto en la Bahía de Samborombón, y de los ferrocarriles anexos, se presentó en Junio de 1907 al Ministerio de Obras Públicas con el fin de proponer la cesión de parte del contrato respectivo a la casa Walker y Cía.

Manifestó la Compañía nombrada que la ley de concesión contenía una cláusula por la cual quedaba el Gobierno Nacional autorizado a expropiar el puerto a los 8 años de empezadas las obras, al precio de costo, pagadero en fondos públicos al tipo de cotización en plaza.

Estación Casa Amarilla, máquinas agrícolas esperando transporte.

Esta cláusula ofrecía dificultades para la operación completa del negocio.

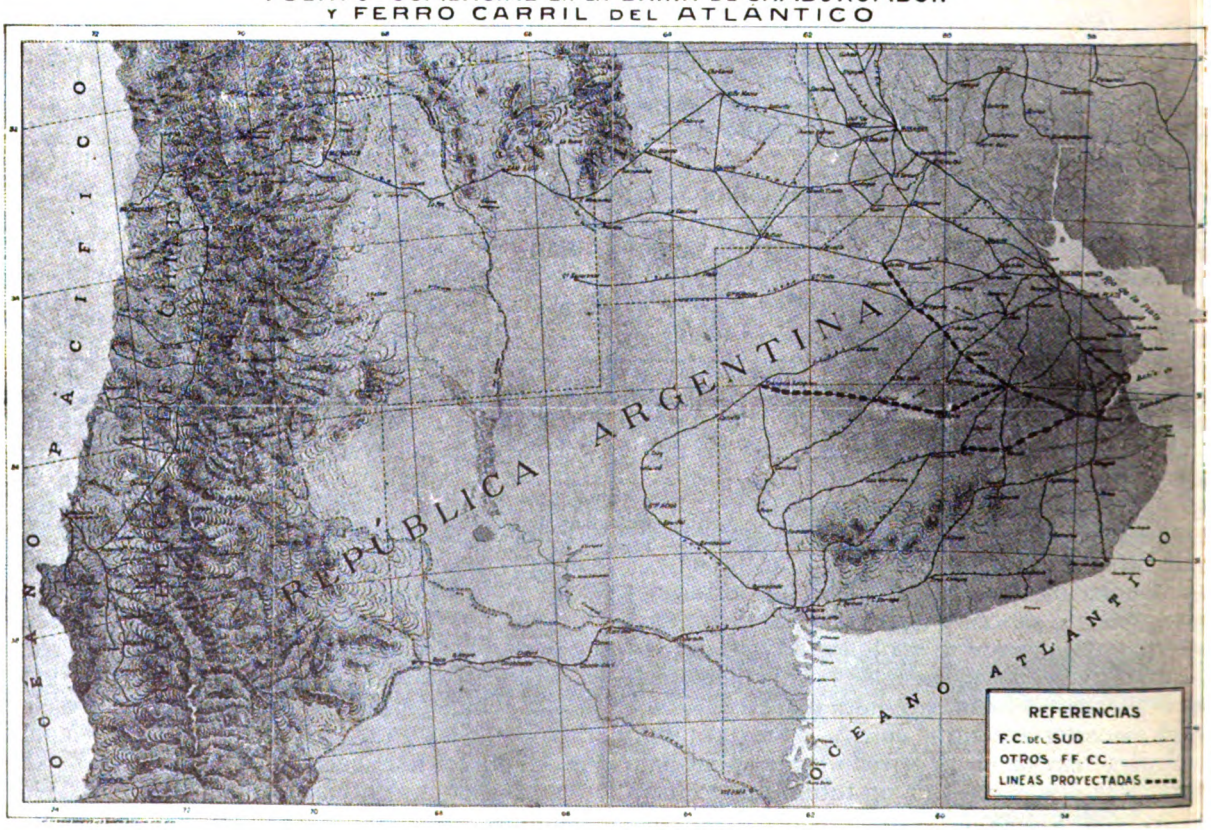
Decía a este respecto la nota:

«Según este artículo la compañía y banqueros que toman participación en esta negociación consideran que se encuentran en descubierto ante el Gobierno de la Nación; pues llegado el caso de que se hiciera uso de la autorización de la Ley, la Compañía se vería perjudicada en sus intereses.

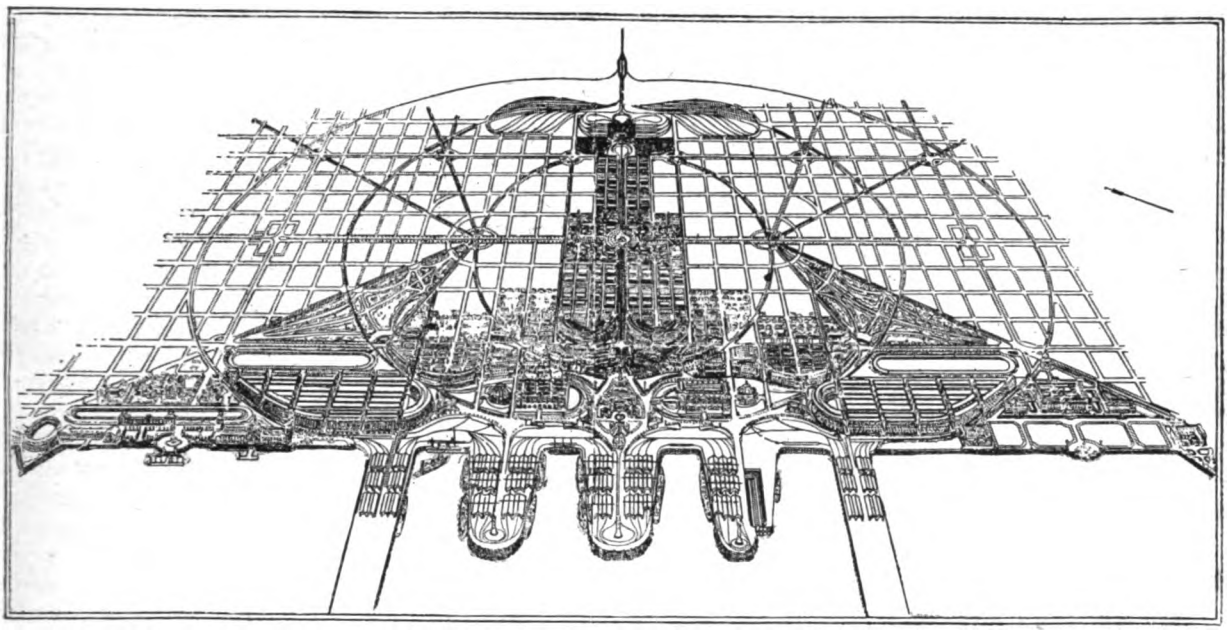
«A la compañía le ha sido relativamente fácil encontrar el capital para la construcción de la primera línea de los ferrocarriles anexos al puerto, no obstante que asciende a un valor aproximado de £ 1.600.000 y se le presentan mayores dificultades para conseguir el de £ 600.000 a que asciende el presupuesto de la primera sección del puerto debido a este artículo de la Ley 4515.

«La compañía no tiene mayor interés en conservar

PUERTO COMERCIAL EN LA BAHIA DE SAMBOROMBON
Y FERRO CARRIL DEL ATLANTICO



Digitized by Google



LA FUTURA CIUDAD Y PUERTO DE SAN BOROMBON — EL PLANO GENERAL. 1910

la propiedad del puerto, cuyos beneficios son de carácter nacional, y deseando a la brevedad posible dar comienzo a las obras, se presenta al Gobierno ofreciendo concederle la cesión del contrato que tiene hecho con la casa Walker y Cía., para la construción del puerto por el precio de 1.600.000 libras esterlinas, estando conforme esta casa en aceptar los fondos públicos en las condiciones que establece la Ley.

«Aceptada por el Gobierno esta proposición, la Compañía renunciaría a la subvención de 400.000 libras esterlinas que el Gobierno le acuerda por la misma ley, dándole entrada en el puerto y sin más concesión por parte del Gobierno que la del terreno para las vías y accesorios».

La Compañía dejó subsistente esta propuesta hasta el 15 de Setiembre del mismo año en razón de que en las próximas operaciones del otoño creía poder terminar la operación del saldo del capital que necesitaba en caso de que el Gobierno resolviera no aceptar esta proposición.

El 2 de Abril de 1910 el P. E. celebró con la sociedad concesionaria, el contrato respectivo para la construcción de las obras de dicho puerto.

Centro de la costa donde se pensaba ubicar el futuro puerto de Samborombón. El ingeniero Luis F. Faurel, director de los estudios en el Juncal a orillas del mar.

De acuerdo con las disposiciones con el aludido contrato, la sociedad comunicó oportunamente al Gobierno que daría principio a los trabajos de referencia el 1°. de Octubre del citado año.

El puerto fué proyectado en el campo llamado Rincón de López, de propiedad del Sr. Benjamín Sáenz Valiente, quien vendió a la Compañía una legua de campo en 65.000 libras esterlinas, donde la compañía pensaba formar una ciudad moderna, como puede verse en los planos generales adjuntos.

Según declaraciones hechas por el Ingeniero Castaño, en 1910 se habían efectuado ya, varias transacciones de terrenos en Londres y París a precios de una libra por metro cuadrado y se encontraban en vías de organización varias sociedades anónimas, con el objeto de hacer grandes instalaciones, entre las cuales se contaban:

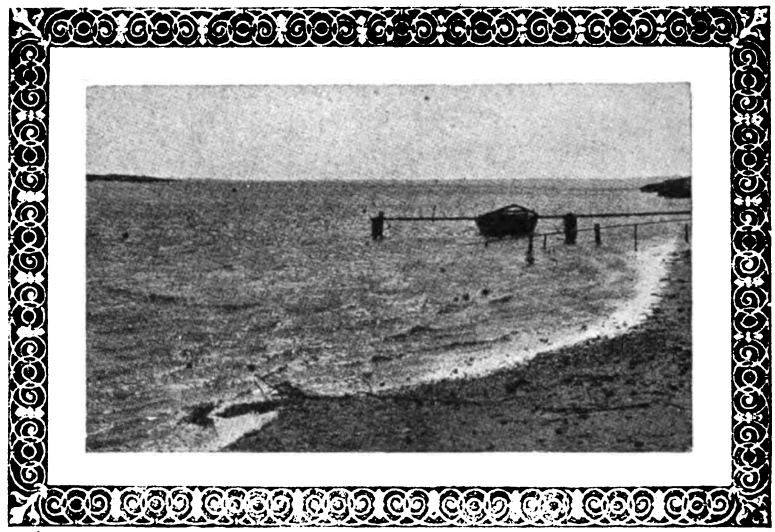
Un gran frigorífico de la casa Weddel y Cía. de Australia; playa balnearia artificial, trayendo las aguas limpias del Océano a la ribera; un gran hotel, empresa de fuerza y luz eléctrica, elevadores de granos y demás instalaciones comerciales pertinentes a un puerto de ultramar de la capacidad

Digitized by Google

del que se proyectaba.

Se proponía delinear inmediatamente la ciudad, dotar la primera sección de adoquinados, aceras, alumbrado, aguas corrientes, etc., para luego rematar los lotes de terrenos.

La Compañía tenía la intención de construír un dique de carena, de capacidad para dos Dreadnoughts, cuyos planos fueron presentados al Ministro de Marina.



Ensenada de Samborombón. Boca del río Salado, donde se proyectaban obras provisionales para el desembarque de materiales.

La casa Cory Brothers compró, pagando al contado, un fuerte valor de acciones y con el compromiso de ser de los grandes accionistas de la Compañía, el derecho para establecer una estación carbonífera, proveedora de los buques que hacían la navegación de Australia, Oceanía y el Pacífico.

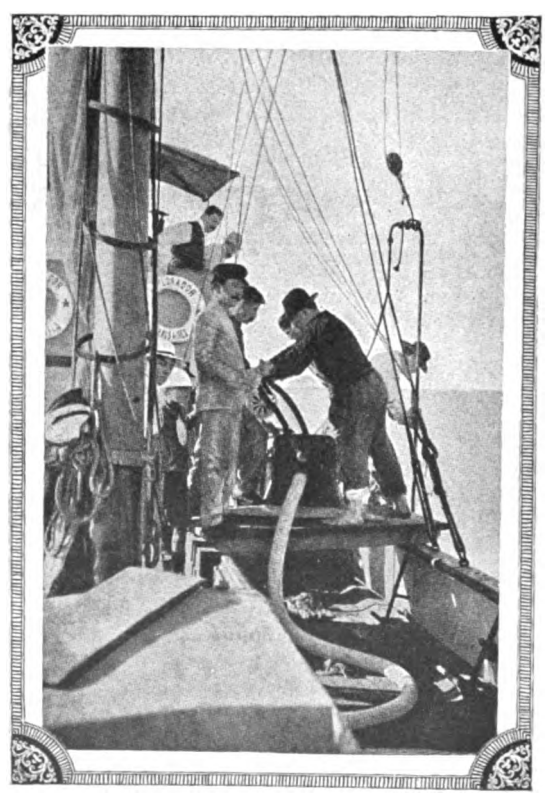
El grandioso proyecto que era uno de los que ha sido más estudiado y también más debatido entre nosotros fué presentado en Londres, París, Berlín, Bruselas y La Haya a los principales banqueros los que lo hicieron estudiar desde todos sus aspectos por los técnicos.

Aseguró el Ingeniero Castaño que los opositores al proyecto llegaron a extremar sus apreciaciones en Londres, haciendo circular versiones sobre la imposibilidad del terreno para recibir la obra proyectada y el directorio de la Compañía deseando despejar toda duda al respecto, en una obra que reclamaría varias docenas de millones de libras esterlinas, resolvió pedir a la firma «Douglas Fox y Partners» para que enviase un ingeniero a practicar investigaciones.

A este efecto fué comisionado el Ingeniero Francis Fox, quien llegó a la Argentina en Octubre de 1909 y después de haber hecho un estudio del terreno elevó a la Compañía un largo informe en el cual desautorizó las versiones anteriores.

En 1911 se cambió el proyecto totalmente y los primitivos muelles fueron substituídos por una sucesión de diques paralelos, normales al canal de acceso y ubicados a los dos lados del mismo. Las dimensiones principales de los diques eran: largo 980 metros, ancho 820; siendo la distancia entre uno y otro de 500 metros.

La primera sección a construírse inmediatamente estaría formada por uno de los diques, el que estaría retirado tierra adentro de la costa unos 1000 metros, permitiendo tal ubicación que las obras se construyeran en seco con el fin de conseguir su terminación en el más breve tiempo posible.



Estudios de información sobre el lecho del mar, donde se proyectaba el Puerto de Samborombón. Perforación hecha a 2000 metros de la costa por el ingeniero Brookhouse a bordo del vapor "Explorador".

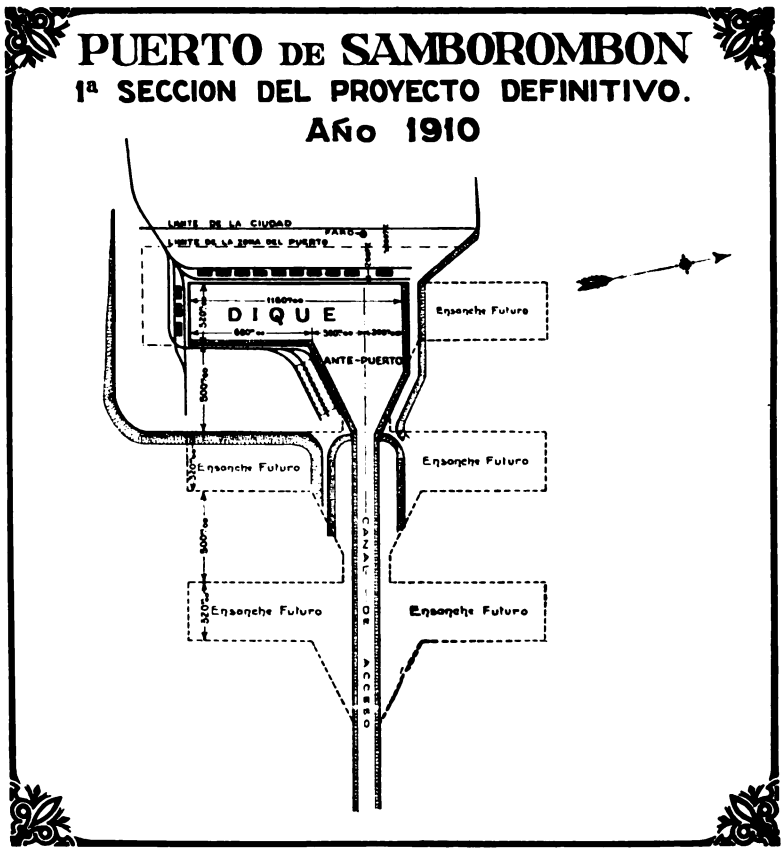
Los depósitos, en número de trece, tendrían una capacidad para 100.000 toneladas, representando la probabilidad de un movimiento de mercaderías a galpón con estadías medias de 45 días, de 800.000 toneladas por año.

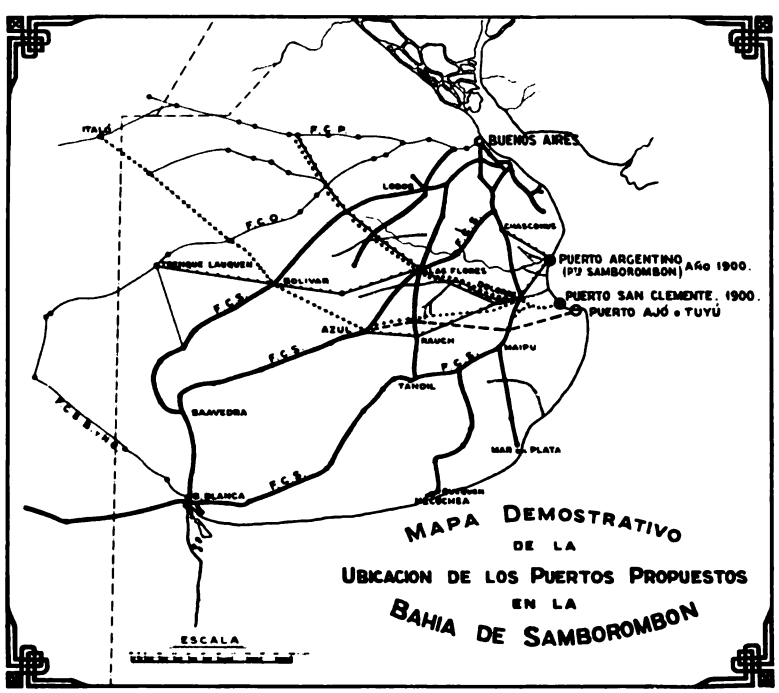
La estación de maniobras y clasificación de los vagones del puerto, estaría ubicada en la proximidad de la estación ferroviaria y tendría un desarrollo de vías de más de 20 kilómetros, las que serían subdivididas en zonas, destinando cada una de ellas a una compañía de navegación, de las que establecerían servicios para el puerto.

El contrato con el Gobierno fué firmado por el representante de «The Port Argentine Great Central Railway Company, Limited», mayor Gybbon Spils-

Digitized by Google

director - ge-
e de ésta.
a Compañía de-
a, de acuerdo
os términos del
rato, invertir
a construcción
anal de acceso
ras del puerto,
apital no me-
de 3.200.000
as esterlinas,
iando este ca-
hubiera sido
ertido en la
ia determina-
el Gobierno
sideraría que
taba con los
ios financieros
esarios para
nder al 5 por
to de interés
concede la
mpañía a las
ones preferidas
a misma, y en-
ces llegaría el
para que el
ierno se suscri-
a por un valor
1.600.000 libras en títulos de renta de 4 ½ por
to de interés y ½ de amortización cumpliendo
las condiciones impuestas por la Ley.
l Gobierno estableció también la condición a la
mpañía de que
cantidad de
0.000 libras en
los que el Go-
no le entrega-
la Compañía
bligaba a desti-
1.000.000 ex-
sivamente para
as de amplia-
n del mismo
rto, las que se-
contratadas y
oyectadas de
erdo con el Go-
no, obligándose
bién la Com-
ía a cubrir las
000 libras que
ualmente deven-
ían las acciones
feridas subscrip-
por el Gobier-
con el producto
imero de la





explotación del puerto.

El lanzamiento de los títulos en un momento, que se dijo poco oportuno, fué el primer fracaso de la operación.

Muy poco fué lo que alcanzó a cubrirse del empréstito pero a pesar de ello, el sindicato concesionario dió comienzo a las obras de construcción del puerto con los trabajos preliminares de movimiento de tierra y de dragado.

La construcción se prosiguió desde entonces en forma lenta. Las tentativas subsiguientes para cubrir el capital lanzado a la circulación, fracasaron completamente y las obras quedaron paralizadas.

La empresa encargada del dragado vendió las maquinarias y elementos traídos ex-profeso al país para esa obra y finalmente la concesión fué declarada caduca por decreto del 16 de Octubre de 1912.

El fracaso del proyecto del puerto en la Bahía Samborombón se debe indudable y únicamente a la imposibilidad de crearle una zona propia de influencia, condición primordial para que un puerto pueda contribuir al acrecentamiento de la riqueza pública, evitando así que gravite indefinidamente sobre la economía nacional. Consultando el mapa general de la Provincia de Bue-

Digitized by Google

nos Aires se nota que la futura zona de atracción del puerto de Samborombón no alcanzaría ni a 20.000 kilómetros cuadrados mientras que la zona de atracción o influencia a los puertos del estuario de Bahía Blanca sobrepasa a los 400.000 kilómetros cuadrados o sea 20 veces más grande.

PUERTO SAN CLEMENTE

Por la Ley N°. 3958 del 2 de Octubre de 1900 se autorizó a los señores Jorge Guerrero y Guillermo Martínez Ituño para construír y explotar por su cuenta un puerto comercial en la bahía de San Clemente, desde el cabo de San Antonio (Punta Rosa) a la desembocadura del arroyo de San Clemente inclusive.

Podrían construír una estación de pasajeros y otra de cargas con sus vías necesarias para el servicio del puerto, y su conexión y empalme con los ferrocarriles económicos concedidos por la Provincia de Buenos Aires y con los demás ferrocarriles que pudieran extenderse en las proximidades del puerto.

Ingeniero ENRIQUE LANGE
Director General de Puertos y Navegación.

La concesión fué otorgada por 99 años a contar desde la fecha de la promulgación de la Ley.

Las bases del contrato formuladas por la Inspección de Navegación y Puertos fueron aprobadas por decreto del 14 de Agosto de 1901.

En mérito de las ideas expuestas en el mensaje enviado al H. Congreso por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación en Octubre de 1906, relativa a la propuesta de construcción de puertos en el Atlántico, publicamos íntegro el texto de este documento.

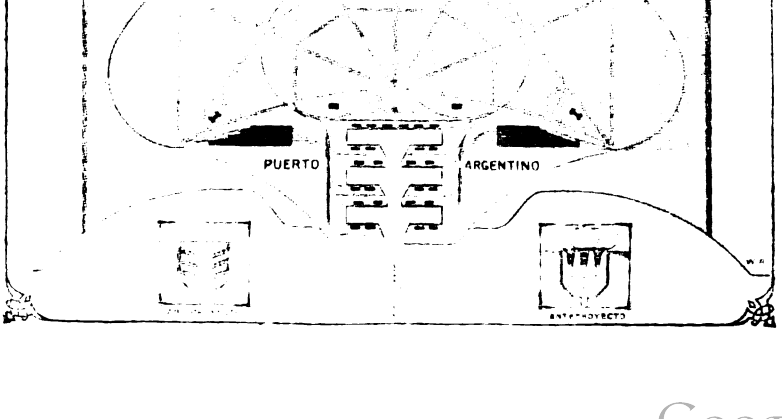
Como se vé, se expresa en esta oportunidad, una idea fundamental en materia de construcción de puertos marítimos en las costas argentinas, estableciéndose quizá por primera vez en ese documento público, que el Gobierno no debe cooperar a la construcción de los que no tienen, por su ubicación, zona de influencia propia, con relación a los ya establecidos. Es una idea trascendental, en el orden técnico y económico, muy digna de tenerse en cuenta en asuntos de esta clase y respecto de pedidos de concesiones mal estudiadas.

He aquí el mensaje:

«Al remitir al señor Presidente el informe circunstanciado de la Dirección General de Obras Hidráulicas de este Ministerio, en que se ponen de manifiesto muchos de los puntos que hacen inaceptable la propuesta de los recurrentes, debo agregar que ningún interés de orden general reclamará por muchos años la construcción de un puerto marítimo en la situación geográfica que indican los mismos y a expensas exclusivamente de la Nación.

En efecto: la costa de San Clemente, rodeada de terrenos bajos exclusivamente de pastoreo y bañados que se extienden a muchas leguas de distancia, carece en la actualidad, y carecerá por largo tiempo, de una zona propia de influencia que dé razón a la construcción en ella, de un puerto costoso. Le basta, y le bastará por muchos años, con puertos de cabotaje, únicos que reclama el movimiento local del comercio y de las industrias agropecuarias en toda la extensa costa que se desarrolla entre los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca.

A mejorar los puertos, situados en los grandes centros de comercio, con vida propia y aptos, por sus propias condiciones de desarrollo y fuerzas vivas, a las operaciones simultáneas de exportación e importación, deberán contraerse por el momento, a juicio del subscripto, todas las atenciones de la Nación, a objeto de dotar a esos puertos de aguas hondas, en consonancia con el calado de los grandes navíos modernos.

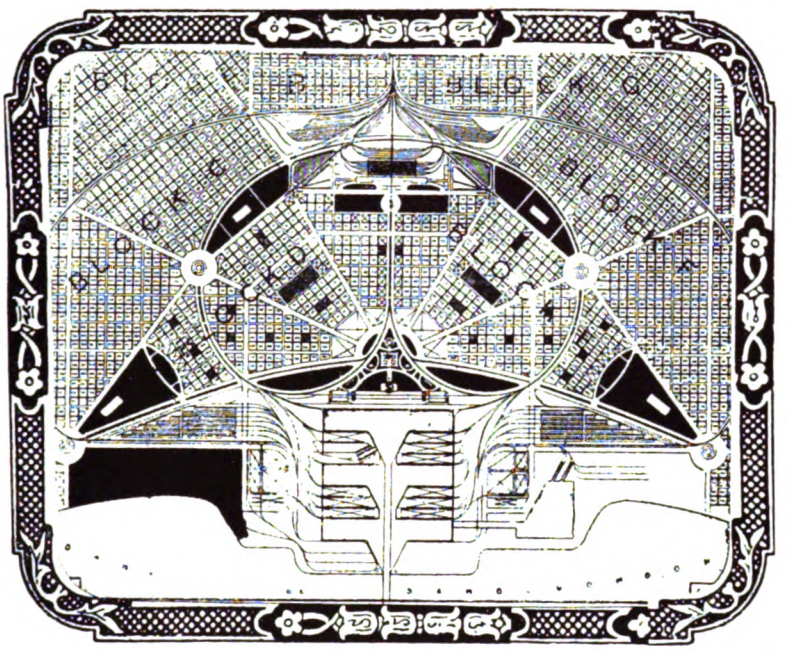


Es por eso que, sin perjuicio de que se prosigan los estudios en las costas de la Provincia de Buenos Aires, en vista de la construcción de puertos y en cumplimiento de leyes vigentes, el Gobierno debe contraer hoy su mayor atención a la solución que impe-

Digitized by Google

riosamente reclaman los centros de población y riqueza citados, a los cuales debe aplicar el máximo de los recursos.

Si bien es cierto que, en principio, los puertos deben pertenecer a la Nación y ser por ella administrados, tratándose de los grandes centros de población y de intercambio comercial ya formados, ésto no obsta para que se construyan puertos por medio del capital particular en lugares como San Clemente, Samborombón y otro cualquiera cuya población, recursos y vida comercial, deben ser creados por el esfuerzo y capitales de las empresas concesionarias.



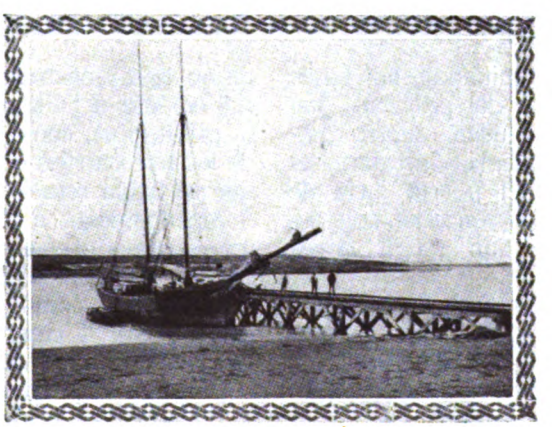
Uno de los últimos proyectos para un puerto en la Ensenada de Samborombón.

Para concluír debo manifestar, que, bajo ningún concepto puede ser tomada en consideración la forma financiera que se propone para realizar la obra del puerto de San Clemente, pues se pretende que la Nación abone la suma de 16.000.000 de pesos oro en títulos de 5 % de renta y 6 % de amortización; mientras que el presupuesto aprobado para el cumplimiento de la concesión sólo importa pesos oro 9.443.190.

La comparación de estas cifras es suficiente para desvirtuar la proposición.

PUERTO DE QUEQUEN

El 7 de Octubre de 1899 se promulgó la Ley N°. 2610 autorizando al P. E. para conceder a la Sociedad Anónima «Ciudad de Quequén» el derecho de construír y explotar un puerto artificial y muelle en las proximidades de la desembocadura del Río Quequén Grande.



El puerto de Quequén en 1900.

Más tarde en Octubre de 1900 los señores Angel Gardella y Cía., obtuvieron otra concesión para un puerto comercial de cabotaje en el mismo lugar y una línea férrea desde el puerto hasta la estación de ferrocarril existente más próximo al Quequén.

Los planos y presupuestos fueron aprobados por decreto del 3 de Diciembre de 1901.

Se construyeron hasta Marzo de 1906 las siguientes obras:

1°. Dos galpones y dos muelles, estos últimos incompletos;

2°. Una gran parte del malecón Norte.

3°. Malecón Sud terminado, y en un estado de casi completa destrucción el muro de hormigón que une el malecón a tierra. De la parte de madera, 28 tramos terminados, 49 tramos también terminados con su relleno de tosca, faltando 163 metros de malecón.

No se efectuó ningún dragado.

Habiendo vencido con exceso el plazo de terminación fijado en la ley de concesión y de prórrogas al mismo, encontrándose las obras en el estado que antes se ha mencionado se declaró la caducidad de la concesión a los señores A. Gardella & Cía. según decreto de Junio 1°. de 1906.

Declarada la caducidad de la concesión acordada a los Sres. A. Gardella & Cía., en virtud de las cláusulas expresas de la ley, por no terminarse las obras dentro del plazo fijado al efecto, se procedió a inventariar las obras ejecutadas y materiales acopiados, asignándole un valor de pesos 272.000 m/n.

A solicitud de los concesionarios, el P. E. les permitió en Julio de 1907 que atendieran a la conservación de los malecones, cargándolos con piedra, trabajo que fué ejecutado y contraloreado por empleados del Gobierno.

En Mayo de 1907, el Sr. F. R. Taylor, en representación de la casa Williams Alison & Cía., se

Digitized by Google

presentó al P. E., proponiendo hacerse cargo de la construcción en las mismas condiciones de la ley N°. 3978, y en Julio del mismo año reprodujeron su ofrecimiento al H. Congreso.

Los Sres. Angel Gardella & Cía. se presentaron también proponiendo proseguir las obras que ampliarían para un puerto de ultramar.

Estos pedidos fueron enviados a V. H. para su consideración con los informes respectivos de la oficina técnica.

Por su parte, el P. E. envió a V. H. un mensaje y proyecto de ley por el cual se le autorizaba para contratar las obras de un puerto de cabotaje mayor, previa licitación pública, determinando las bases generales técnicas y financieras del proyecto, que comprendían: 200 metros de muelle, cuatro galpones, vías férreas, grúas y demás instalaciones accesorias; la profundización del puerto sería de 4 metros bajo el cero local y los concesionarios estarían autorizados a extender un ramal férreo hasta la estación más próxima.

La concesión se haría sobre la base de la explotación del puerto por un plazo no mayor de cuarenta años y el P. E. estaría facultado para convenir con los concesionarios oportunamente la ampliación de las obras por un puerto de ultramar.

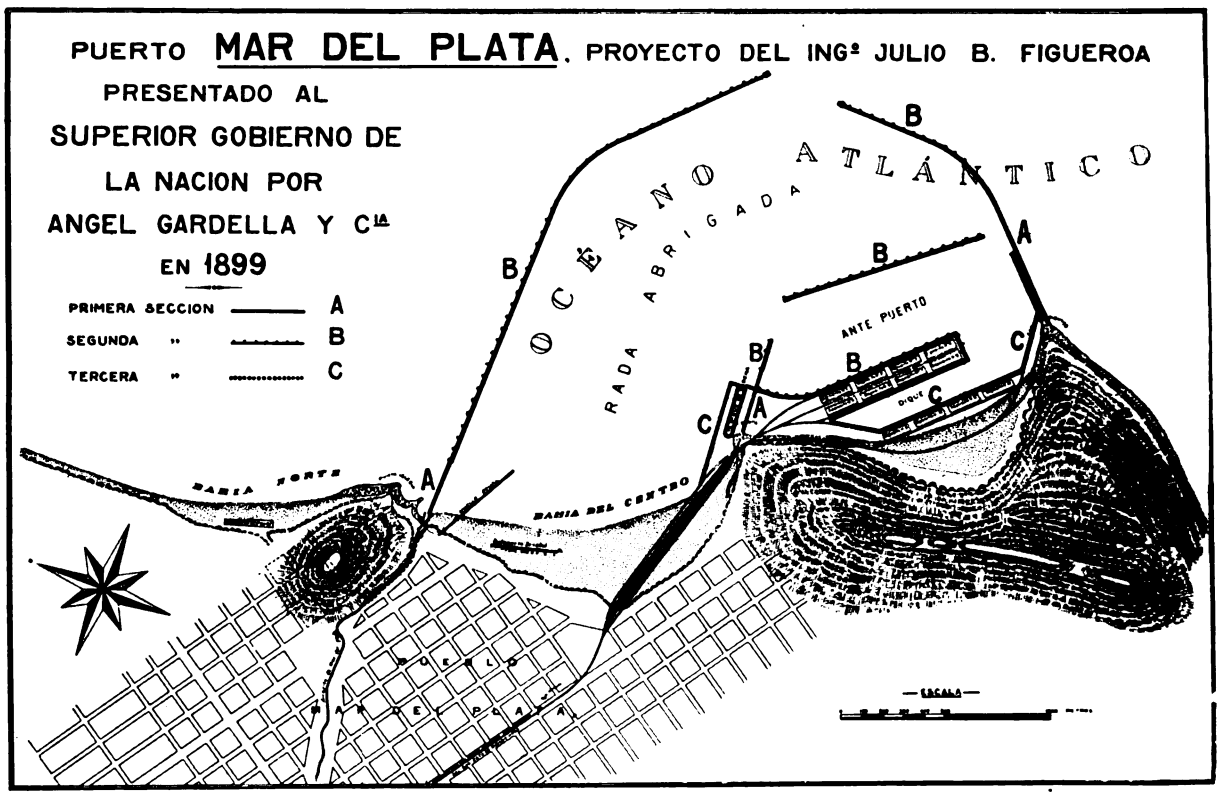
PUERTO DE MAR DEL PLATA

El 31 de Octubre de 1898 los señores Angel Gardella & Cía. se presentaron ante el Superior Gobierno Nacional solicitando el permiso para construír un puerto de cabotaje en Mar del Plata.

Los planos preliminares presentados al efecto fueron objetados en esta forma:

«El puerto proyectado no es puerto de mar, sino de cabotaje y podría estorbar la construcción de un puerto serio y en buenas condiciones. Además, no es exactamente puerto sino una simple rada de abrigo contra los vientos del Océano».

De conformidad con estos antecedentes y creyendo cada día más en la utilidad práctica de su proyecto los señores Gardella & Cía., se presentaron otra vez en el principio del año 1899 solicitando la concesión para construír y explotar un puerto comercial en Mar del Plata (sin pretensiones de garantías ni privilegios), como un complemento indispensable de los ferrocarriles económicos al Tandil y Balcarce que se había resuelto construír.



Acompañaban a su propuesta los planos y memorias descriptivas que había estudiado y confeccionado el Ingeniero Julio B. Figueroa.

El proyecto completo tenía en cuenta el desarrollo del porvenir y comprendía el puerto comercial y militar con dique de carena y obras accesorias.

El trazado proyectado era:

1°. Servir el tráfico comercial de tres zonas de 1ª., 2ª. y 3ª. influencia; que en suma se calculaba de unas 15.000.000 de hectáreas.

2°. Servir el tráfico comercial con los puertos del Océano Pacífico, mercados que la República Argentina debía adquirir en su desarrollo creciente.

Digitized by Google

Abrigar la Armada Nacional y colocarla bajo
otección de los puntos estratégicos que se yer-
cerca del Cabo Corrientes, a alturas de 30
metros sobre el nivel del mar.
ra llenar estos requisitos se proponían realizar
oras siguientes:

rada interior abrigada, de ..	240	hectáreas
ntepuerto de	38	»
ecinto de maniobras y dique carga y descarga.....	12.5	»
rficie total de agua en abrigo .	290.5	hectáreas

extensión total de muelles que iban a formar
es secciones a construírse (véase plano), su-
n 2.875 metros lineales.
lculando a razón de 500 toneladas de carga
va por año y por metro lineal de muelle, tér-
práctico una vez que las instalaciones del
o se hallaban bien concluídas, podrían los
metros lineales de muelle, dar abasto a un
o de carga embarcada y desembarcada, en ci-
edondas, de 1.550.000 toneladas.
obra completa se había presupuestado en
illones de pesos oro sellado:

ección	$ 2.000.000	%s
ección	» 5.600.000	»
ección	» 6.400.000	»
Total.....	$ 14.000.000	%s

el proyecto figuraba también una gran es-
n central para pasajeros, carga y descarga,
sus vías y desvíos necesarios para el servicio
uerto y su conexión y empalme por medio de
ramales con los ferrocarriles de las diferentes compañías que comunicaban con dicho puerto o con el pueblo de Mar del Plata.

La concesión se acordó por Ley 3824 del 28 de Setiembre de 1899, pero los concesionarios no hallaron los capitales necesarios para la construcción, y aquella fué declarada caduca.

La ley 4917 del 11 de Octubre de 1905, reconocía a los señores Taglioni Hermanos, la concesión para construír y explotar un puerto de ultramar en la playa sud de Mar del Plata y como complemento de la misma, una línea férrea que arrancando del Azul tuviera a ese puerto por terminal.

El contrato fué firmado el 29 de Setiembre de 1907 con un depósito de garantía de $ 100.000 m/n. y los planos fueron aprobados el 5 de Octubre de 1908.

Esta concesión no prosperó en razón de qué los concesionarios no pudieron financiar la operación y las obras se limitaron a unas pocas toneladas de piedra arrojadas al mar en Cabo Corrientes, punto de arranque de la escollera perimetral sud del proyecto.

El 11 de Octubre de 1909 se sancionó la Ley N°. 6499 que aprobaba el convenio ad-referendum celebrado entre el P. E. y los señores Taglioni Hermanos, sobre desistimiento de su concesión mediante la devolución del depósito de garantía y autorizaba al P. E. para contratar con empresas particulares la construcción por cuenta del Estado de un puerto de ultramar en Mar del Plata.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXVII

●

NUEVOS RAMALES DEL FERROCARRIL DEL SUD FUNDACION DE LA SOCIEDAD RURAL ARGENTINA

●

SUMARIO:

Ramal Puán a Guatraché. — La ley que autoriza la construcción de este ramal se sancionó en 1903. — Ramal General Guido a Juancho. — Ramal de Cooper a Gardey. — Tres Arroyos a Lobería. — Empalmes. — Estadísticas. Explotación del F. C. del Sud durante los años 1904-1907. — Algunos detalles del transporte de cargas. — Número de animales transportados. — Progreso agrícola de la Nación. — Fundación de la Sociedad Rural Argentina. — Socios fundadores. — Primeras exposiciones internacionales de ganadería. — Altos precios alcanzados en las ventas. — Vinculación con las sociedades afines de los países vecinos.

● ●

RAMAL PUAN A GUATRACHE

EN Diciembre de 1902 algunos propietarios de terrenos situados entre Puán y el paraje de la Pampa Central denominado Guatraché, representados por los Sres. Ramón Artagaveitía y Mariano Unzué, ofrecieron donar los terrenos necesarios para la construcción de un ramal entre los puntos arriba mencionados y dedicar a la agricultura los terrenos de que eran propietarios, si la Empresa del Ferrocarril del Sud se comprometía a construír el referido ramal.

La compañía aceptó la donación de los terrenos y prometió conseguir el capital necesario para la obra, tanto más cuanto que según sus informes, dedicando a la agricultura la zona que atravesaría el ramal se transformarían las tierras dentro de breve plazo y permitiría el establecimiento de industrias que se radicarían en ellas y complementarían la población agrícola.

El 15 de Diciembre del mismo año el Presidente de la Comisión Local Ingeniero Guillermo White presentó al Ministro de Obras Públicas de la Nación un escrito solicitando la concesión correspondiente.

«Yo no necesito—decía—detenerme a demostrar a V. E. que ha desenvuelto una acción tan decidida, tan constante y tan enérgica durante su progresista período administrativo, en el sentido de fomentar el crecimiento de los ferrocarriles y de todos los medios de comunicación, lo que significa para el interés general una nueva línea internada en un lejano territorio, empalmando con las que tienen comercio diario con la Capital de la República».

«V. E. sabe como se siente en esa forma estimulado el legítimo móvil del interés para desenvolver la actividad privada en múltiples fases, multiplicando con toda clase de esfuerzos el bienestar común, y aumentando así mismo las rentas del Estado con el crecimiento natural del impuesto».

«Es, pues, lícito esperar que V. E. encontrará conveniente a los intereses de esa zona y a los del país en general acordar la concesión del ramal que los vecinos piden a la Empresa del Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, Limitada, y que está dispuesta a construír siempre que V. E. se digne acordarla».

La Ley correspondiente fué proyectada por el Departamento de Obras Públicas dentro de las condiciones generales, con la sola excepción de que por uno de los artículos se permitía a la Empresa utilizar para este ramal rieles y materiales usados lo que no tenía nada de particular tratándose de una línea insignificante, que podía decirse era de servicio local.

La Ley N°. 4227 concediendo al F. C. del Sud la construcción del ramal a Guatraché fué sancionada por el Congreso el 30 de Setiembre de 19 y el contrato definitivo firmado el 16 de Diciembre del mismo año.

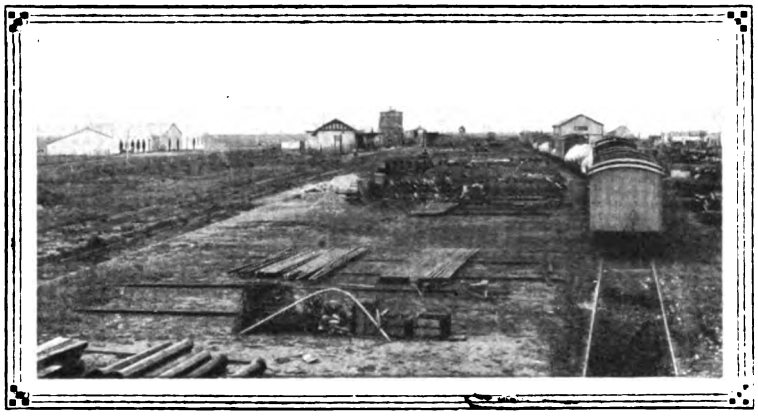
Los planos fueron aprobados por decreto del de Marzo de 1904.

Por decreto del 30 de Diciembre de 1905 la Empresa fué autorizada para librar al servicio públi-

Digitized by Google

los primeros 62 kilómetros del ramal entre Alta Vista y Avestruz, efectuándose la inauguración de todo el ramal hasta la estación terminal de Remecó el día 5 de Mayo de 1906.

Este atraso considerable en la terminación fué explicado satisfactoriamente por la Empresa, que manifestó que independientemente de la huelga del personal obrero que trastornara todos los servicios, la extraordinaria cosecha última había exigido para su transporte todo el material rodante del Ferrocarril, teniendo que sacrificarse, por lo tanto, por bastante tiempo, el tráfico de materiales de construcción.



Ramal a Guatraché. Estación Alta Vista durante la construcción del ramal.

Además, la realización del ramal, de acuerdo con la ley respectiva, se llevaba a cabo con materiales provenientes de la renovación de la línea de Cañuelas a Olavarría, cuya operación se efectuaba con lentitud a causa de las dificultades con que tropezaba la Empresa para proveerse de los durmientes de madera dura que debían reemplazar a los que se extraían.

El largo total del ramal era de 95 kilómetros con 112 metros.

El F. C. Bahía Blanca y N. O. había conseguido por Ley N°. 4300 del 10 de Enero de 1904 la concesión para construír y explotar una línea que partiendo de Nueva Roma iba en dirección al Noroeste. A fines de 1906 se hallaba pronta para ser entregada al servicio público la primera sección, de 115 kilómetros de largo, entre Nueva Roma y Darregueira.

Ramal a Guatraché. Estación Tres Cuervos.

El ramal del F. C. S. de Alta Vista a Remecó tendría por fuerza que cruzar la línea en construcción de Nueva Roma al Noroeste para luego invadir una zona que lógicamente pertenecía a la Empresa del F. C. Bahía Blanca y N. O.

En vista de esta inconveniencia y para no crear una competencia innecesaria, los Representantes Locales de las dos empresas discutieron el asunto para después llegar a la única solución que podía satisfacer a ambas Compañías, es decir, la transferencia de la sección del ramal comprendida entre Darregueira y Remecó, como parte integrante al F. C. B. Blanca y N. O. entonces administrado por el F. C. al Pacífico.

Las dos empresas presentaron el 28 de Noviembre de 1906 un escrito solicitando la aprobación de la transferencia.

La Dirección General de Ferrocarriles contestó en la siguiente forma:

«Las Empresas de los FF. CC. Sud de Buenos Aires y B. Blanca y N. O. se presentan solicitando la aprobación de la transferencia que aquella se propone efectuar a esta última de la parte de su ramal a Guatraché comprendida entre Darregueira y Remecó que le fué otorgada por la Ley 4227.

La Longitud de la parte del ramal que solicita transferir es de 51 kilómetros con 279 metros.

En la Ley de Concesión no existe ninguna cláusula que se oponga a estas operaciones, por la que serán beneficiados la Empresa y el público.

La Empresa del F. C. del Sud transporta los productos de la zona del Oeste del ramal de Nueva Roma al puerto de Bahía Blanca, pasando por Saavedra, con un recorrido, que por esta transferencia quedará notablemente reducido, desde que llegarán al mismo mercado más directamente, siguiendo en Darregueira por las vías del F. C. B. Blanca y N.O. El público recibirá las ventajas de la economía de fletes y tiempo para el comercio de sus productos.

Las dos empresas recurrentes también tienen ventajas en la operación propuesta, porque el F.C. del Sud no será tributario del F. C. B. Blanca y N. O. en Darreguaira con los productos de la zona, no tendrán la preocupación de la competencia recíproca y se evitarán los inconvenientes del cruce de las dos líneas, que si bien tienen empalme, dificulta y complica las operaciones del tráfico.

Con la anexión a sus líneas de este ramal, el F. C.

Digitized by Google

Bahía Blanca y N. O. extenderá su zona de influencia hacia el Oeste obteniendo un complemento de su línea principal de Nueva Roma a Catriló, análogo a los ramales a Salliqueló y a Macachín, que se propone construír».

El precio a pagar por la sección del ramal a transferir fué fijado en $ 1.423.051 %.

La transferencia fué aprobada por decreto del 29 de Enero de 1907.

GENERAL GUIDO A JUANCHO

El 29 de Julio de 1904 vecinos y propietarios de terrenos en los Partidos de General Guido, Maipú y del Tuyú, entre los cuales se encontraban los señores Ezequiel Ramos Mexía, Carlos Guerrero y Eduardo Castex se presentaron a la Empresa del F. C. del Sud solicitando de acuerdo con lo prescripto en el inciso 9°. del Artículo 1°. de la ley N°. 3344 de 4 de Enero de 1856, (*) la construcción de un ramal que arrancando de la estación Gral. Guido, o sus proximidades tuviera su término en el establecimiento Juancho de propiedad de la sucesión del Sr. Guerrero a una distancia aproximada de 20 kilómetros de la costa del mar.

Ramal Guido - Juancho. Estación Guido.

La Empresa no tenía inconveniente en acceder al pedido y solicitó de las autoridades la concesión correspondiente.

El Director General de Vías de Comunicación aceptó la idea y convino en aconsejar la concesión por tratarse de un ramal que iba a fomentar la industria ganadera y al mismo tiempo ligar Montes Grandes a la red o sistema del Ferrocarril Sud con el objeto de facilitar los medios de comunicación y cooperar a la creación de una nueva industria, aprovechando los bosques de esa zona para la producción de carbón con cuyo combustible se podría proveer económicamente una extensa zona del sistema que sirve el F. C. del Sud.

En el proyecto de contrato formulado por la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados de la Nación figuraba una cláusula que fué protestada por la Empresa; era la que estipulaba que en cualquier tiempo el P. E. podría ordenar a la Empresa a transformar en movibles sin indemnización alguna, los puentes sobre los ríos o canales navegables.

Decía la Empresa en su escrito de protesta lo siguiente:

«Como en todo el distrito que cruza el ramal, los campos son bajos, puede que éste cruce algunos canales de desagüe y quizá en el futuro, si es que es práctico y posible se construya un canal de navegación, pero aún en ese supuesto hipotético, no sería conveniente, necesario ni indispensable, estipular la obligación de construír puentes movibles.

Entre los miembros de esa Honorable Comisión hay ingenieros que conocen prácticamente el distrito en que se proyecta este ramal y pueden, por consiguiente, imponerla de lo que sea indispensable. pudiendo desde ya adelantar que la Compañía del Ferrocarril del Sud, cuando se ha tratado de los canales de desagüe que está construyendo la Provincia de Buenos Aires, ha ofrecido ejecutar por su cuenta **los puentes y obras** de los canales que crucen su sistema dentro y en la extensión que corresponde a la zona de la vía.

Fuera de esto, en el supuesto que en cualquier tiempo se encontrase conveniente o se dispusiera del agua que requiera un canal navegable que cruzara este ramal, aún en ese caso, no habría objeto ni conveniencia en construír un puente movible que sería un peligro constante a la circulación de trenes, cuando bastaría dejar una altura libre de un par de metros para el paso del camino de sirga. puesto que generalmente se usa para estos servicios la tracción a sangre».

Esta protesta fué tomada en consideración y se suprimió la cláusula arriba citada. La Ley N°. 4482 acordando derecho al F. C. del Sud para construír el ramal fué sancionada el 6 de Octubre de 1904.

En el Artículo 10 se estipulaba que los materiales destinados a la construcción y explotación del ramal en cuestión que no hubiesen en el país podrían ser introducidos libres de derecho durante el término de 20 años.

Las franquicias concedidas por este artículo se hicieron extensivas a los ramales de Tres Arroyos a Lobería y de Gardey a «Las Calaveras», concedidos por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires al Ferrocarril del Sud.

El contrato definitivo fué firmado el 7 de Diciembre de 1904 en el despacho del Excmo. Sr. Presidente de la República Dr. Manuel Quintana.

Los planos y memoria descriptiva fueron presentados para su aprobación el 30 de Marzo de 1905 siendo aprobados por decreto del 27 de Mayo del mismo año.

Los trabajos fueron empezados el 18 de Febrero de 1906.

También en este caso fué obligada la Empresa de solicitar una prórroga para la terminación del ramal.

Digitized by Google

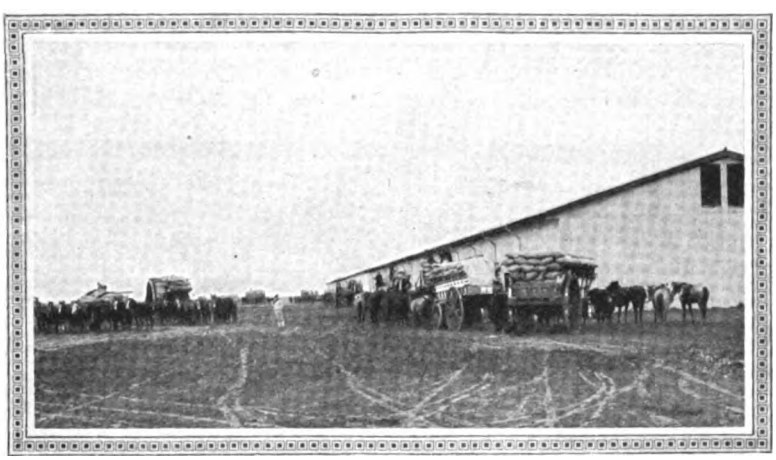
La cosecha en 1906 fué extraordinaria y no disminuyeron los trabajos, que son consecuencias de los mismos, sino a fines de Mayo, época en que recién pudo activarse la construcción.

Se habían, puede decirse, recién organizado los trabajos cuando las fuertes lluvias que sobrevinieron en Julio y primeros días de Agosto, inundaron las zonas situadas entre los kilómetros 14 y 44 que era forzoso cruzar para continuar los trabajos quedando inundada por largo tiempo e imposibilitando así a la Empresa de llevarlos a cabo en la forma ordinaria que debía hacerlo para dar cumplimiento a los plazos fijados en el contrato.

Ramal Guido - Juancho. Estación Divisadero (hoy Gral. Madariaga).

Fué indispensable, para seguir adelante los trabajos, poner en seco el terreno, requiriéndose para ésto establecer una cantidad de bombas a vapor, gran número de bombas a mano y aumentar considerablemente el material de la vía especial de construcción.

Todos estos elementos de trabajo no se encontraban en plaza, y fué forzoso procurárselo en Europa, aumentando así la demora en la organización de las obras; hubo necesidad, mientras tanto, de reducir el personal y sólo pudieron reanudarse aquéllas, en debida forma, a fines del año pasado.



Ramal Gardey - Defferrari (Ramal Calaveras). Carros con trigo llegando a la estación Claraz.

La prórroga solicitada hasta el 31 de Diciembre de 1907 fué concedida y se autorizó a la Empresa para correr trenes de carga hasta Punta de Rieles, pudiendo agregarse un coche para el servicio de pasajeros.

Por decreto del 21 de Noviembre de 1907 se autorizó a la Empresa para librar el ramal (91 kilómetros) al servicio público provisoriamente y con carácter definitivamente desde el 11 de Febrero de 1908.

RAMAL DE COOPER A GARDEY

Con fecha 27 de Mayo de 1904 un núcleo de propietarios de campos en Tandil, Juárez y Necochea solicitó por medio del Ministro de Obras Públicas de la Provincia, Ingeniero Angel Etcheverry, la construcción de un ramal férreo que partiendo del centro de la línea proyectada entre Tres Arroyos y Lobería iba al Tandil aproximándose al macizo de las sierras de ese pueblo.

«Son evidentes», decían ellos, «las ventajas que reportará ese ramal a la región que atraviese, pues actualmente están sustraídos a la benéfica influencia del Ferrocarril, unos 5.000 kilómetros cuadrados de fértiles terrenos, cuyos productos agrícolas y ganaderos tienen que ser cargados en las estaciones del Tandil, Juárez y Lobería, distantes 15 y 20 leguas del punto central de las sierras de la Tinta».

«El incremento que obtendrán la agricultura, y ganadería, con la facilidad de movilización de sus productos es incalculable y las riquezas naturales de esta región aseguran las utilidades de la Empresa constructora».

Por otro lado, la industria de la leche y la manteca, que progresa tan rápidamente en los campos próximos a las estaciones de Tandil y Lobería, no cabe duda que obtendrá igual desenvolvimiento en la región de las sierras de la Tinta, cuando se halle en las mismas condiciones que aquellos, pues son campos excelentes, por sus pastos y frecuentes aguadas, para esa industria».

«Los que suscriben, deseosos de cooperar en todo lo posible en la realización de obra tan importante, se comprometen formalmente:

1°. A donar las tierras necesarias para el asiento de las vías y estaciones, en caso de que el trazado

Digitized by Google

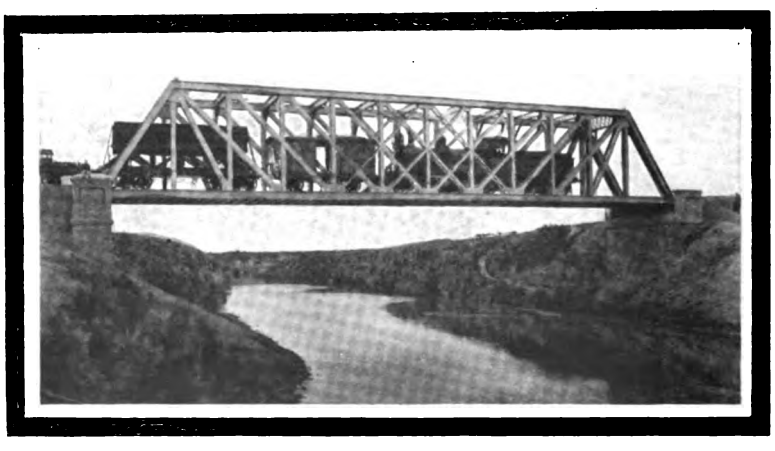
de la línea se hiciera en sus propiedades.

2º. A constituír una Comisión permanente, destinada a hacer propaganda entre los propietarios que no suscriben esta solicitud, tendiente a obtener la donación de sus terrenos, facilitando así al Ferrocarril la construcción de la línea solicitada que redundará en beneficio común».

Ramal Gardey - Defferrari (Ramal Calaveras). Estación Barker.

El Ministro Etcheverry que encontró muy atendibles los fundamentos de la solicitud de referencia no pudo menos que hacerlos suyos y aprovechar esta oportunidad para significar a la Empresa del F. C. del Sud que el P. E. vería con agrado que, tomándola en cuenta, procurase una solución satisfactoria, toda vez que de llevarse a cabo la obra de ese ramal, resultarían beneficiados, no sólo los intereses generales, sino los del mismo ferrocarril, en primer lugar, porque favorecería el desarrollo de las industrias y las transacciones consiguientes y en segundo término, porque importaría crear un nuevo importante factor para el tráfico del Ferrocarril, aparte del importante concurso que ofrecían propietarios interesados en la obra.

La Empresa contestó el 25 de Junio del mismo año que no tendría inconveniente en acceder a la construcción del ramal que se solicitaba, siempre que los propietarios de los terrenos atravesados por la línea, hicieran donación gratuita, bajo escritura pública, de los terrenos necesarios para las vías y estaciones, y que el Gobierno de la Provincia obtuviera del de la Nación, la libre introducción de los materiales para su construcción y explotación durante un período, por lo menos, de cuarenta años, acordando además por el mismo plazo el Gobierno de la Provincia la exoneración de los impuestos Provinciales y Municipales.



Ramal Tres Arroyos - Lobería. Puente sobre el río Quequén Grande.

Cuando fueron estudiadas las bases para la concesión del ramal por el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, la comisión pasó la siguiente nota al Ministro de Obras Públicas:

«El Artículo de la Ley de Ferrocarriles económicos del presente año dice:

«Art. 15. Durante 15 años no se podrán establecer nuevas líneas férreas o ramales, paralelamente a las ya concedidas, a distancias menores de 15 kilómetros a contar a uno y otro lado de la línea, la que sólo podrá ser cruzada bajo ángulos no menores de 30 grados».

«Ahora bien, con fecha Octubre 30 de 1902, se ha concedido a don Angel Gardella, una red de ferrocarriles económicos, entre Necochea, Juárez, Tandil, Ramos Otero y Mar del Plata, ignorando la Comisión el estado actual del asunto».

«Entre estas líneas, una, que empalma sobre la de Necochea a Juárez y va al Tandil, tiene un trazado que dista, en gran parte de su recorrido, menos de 15 kilómetros de la línea propuesta por el F. C. del Sud entre las inmediaciones del Tandil y un punto de la línea de Tres Arroyos a Lobería».

«Aún cuando en el caso presente se trata de un ferrocarril de trocha ancha, quizá sea de aplicación el artículo citado, en cuyo caso debería el F. C. del Sud modificar convenientemente su trazado al hacer los estudios correspondientes».

El contrato definitivo fué firmado el 20 de Diciembre de 1904 en el despacho del Gobernador de la Provincia, Dr. Marcelino Ugarte.

Los planos del ramal de Cooper a Gardey, llamado generalmente ramal a «Las Calaveras», fueron presentados a las Autoridades el 6 de Junio de 1905, siendo aprobados el 23 del mismo mes.

El ramal en una extensión de 128 kilómetros fué entregado al servicio público el 15 de Octubre de 1908.

TRES ARROYOS A LOBERIA

Con el propósito de dar mayores facilidades a los distritos de Balcarce, Lobería, Necochea y Tres Arroyos y poner en comunicación al ramal a Neco-

Digitized by Google

chea con Bahía Blanca, la Empresa solicitó con fecha 7 de Diciembre de 1901 la concesión de una línea de Tres Arroyos a Lobería.

El informe del Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, decía entre otras cosas:

«En cuanto a la concesión pedida por el Ferrocarril del Sud, debe tenerse en cuenta que se ha concedido al señor Francisco S. Capurro una línea de trocha ancha de Tres Arroyos a Necochea (Resolución de Febrero 14 de 1901) cuyo tratado coincide sensiblemente con el proyecto del Sud. Además dicho señor ha solicitado un ramal de un punto de esa línea, hasta Lobería, lo que la acerca más aún a la línea solicitada por el F. C. del Sud.

Ramal Tres Arroyos - Lobería. Colonia para empleados del Tráfico en la estación Barroso.

Entre los dos trazados sólo media en su parte más distante, una distancia de unos 9 kilómetros

A este respecto nada dice la Ley General de Ferrocarriles.

El Consejo, en vista de lo dicho, sólo puede informar que, si se concediesen las dos líneas solicitadas, resultaría fatalmente la inutilización de una de ellas, pues por el momento y por mucho tiempo aún, la región de Tres Arroyos y Lobería no podrá cubrir con su producto, los gastos de construcción y explotación de dos vías férreas tan cercanas como las que proyectan el F. C. del Sud y el señor Capurro.

Ramal Tres Arroyos - Lobería. Puente sobre el arroyo Cristiano Muerto Kilóm. 44.

Correspondería a juicio del Consejo, antes de tomar una resolución al respecto, oir la opinión del señor Asesor.

El asesor en su informe del 21 de Diciembre del mismo año aconseja que el Gobierno provincial no debe acceder al pedido de la Empresa del F. C. del Sud, refiriéndose al derecho de prioridad en favor de la concesión acordada al Sr. Capurro.

La Empresa contestando la vista del expediente manifiesta que a nadie puede convenir invertir capital alguno en un ramal que forzosamente tiene que ser tributario del F. C. del Sud, y que de no construírlo esta Compañía no es posible que otro lo haga, pues no es necesario ser muy perspicaz para comprender que el tráfico propio no dará ni para cubrir los gastos de explotación.

Con fecha 26 de Febrero de 1902 el P. E. decreta que debe reservarse la gestión del F. C. del Sud, hasta tanto venzan los plazos fijados al Sr. Francisco S. Capurro, para llevar a cabo la vía férrea de Tres Arroyos a Necochea, en cuya oportunidad, si no se hubiesen llenado las condiciones de la concesión, se tendría en cuenta, a los efectos de la prioridad el pedido del F. C. del Sud.

El 20 de Setiembre del mismo año la Empresa presentó al Ministro de Obras Públicas de la Provincia un escrito desistiendo de la concesión y pidiendo devolución de depósito.

Seis días después el P. E. declara caduca la concesión otorgada al Sr. Capurro por no haber comparecido dentro del término fijado a firmar la escritura de concesión.

El 9 de Octubre del mismo año la Empresa del F. C. del Sud solicita nuevamente la concesión de la línea de Tres Arroyos a Lobería y deposita la garantía correspondiente.

La Empresa obtuvo la concesión por dedreto del 17 de Octubre y el contrato definitivo fué firmado el 15 de Enero de 1903.

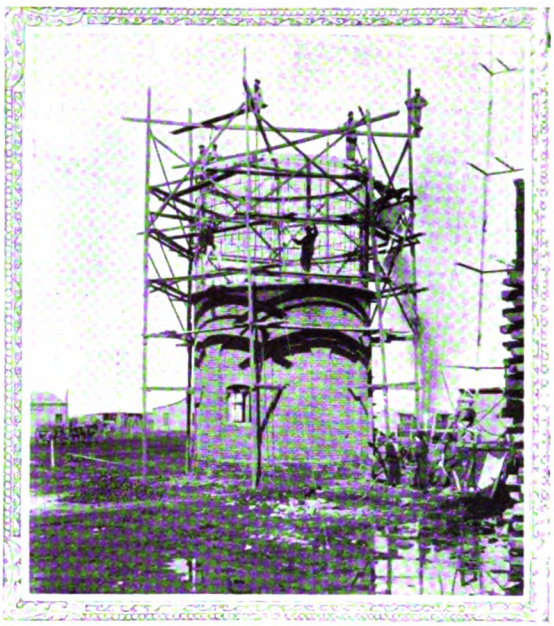
Los planos fueron presentados para su aprobación el 20 de Octubre del mismo año aprobándose por decreto del 4 de Noviembre.

La construcción de esta línea no se efectuó con la rapidez acostumbrada debido a varios factores que hicieron demorar la obra.

Primeramente se tramitó y obtuvo concediera el libre despacho de los materiales destinados a la construcción y explotación de la mencionada

Digitized by Google

línea y tan luego ésta fué sancionada (en Octubre de 1904), se dieron instrucciones para proceder a su iniciación con toda actividad, pero una modificación o variante que hubo que estudiar para satisfacer un pedido de los vecinos de Lobería, que querían acercar la línea al pueblo del mismo nombre y que el Ministro de Obras Públicas encontró atendible y manifestó vería con agrado se accediera al pedido formulado por dichos vecinos, fué causa que hizo demorar la misma; esta modificación, por circunstancias diversas, sólo pudo ser presentada a aprobación en Marzo de 1905 y fué autorizada en Mayo 22 del mismo año.



Ramal Tres Arroyos-Lobería. Estación Ochandio. Construcción de un tanque, sistema Monier (cemento armado).

Coincidió todo esto con el momento de la gran cosecha, cosecha inesperada que sobrepasó todo cálculo y fué imposible disponer del tren rodante indispensable para efectuar los transportes y toda la gente que se llevaba para hacer los movimientos de tierra, abandonaba el trabajo para dedicarse a las faenas de la cosecha que duró hasta fines de Julio.

Ramal Tres Arroyos - Lobería. Estación Barrow. Setiembre de 1907.

Fué imposible luchar contra los jornales que se ofrecían para la cosecha, todo aumento era inútil y hubo que concretarse a ejecutar los movimientos de tierra, etc., con escasos elementos. No se trabajó, puede decirse, ese año sino durante tres meses.

A fines de 1905 recién pudieron organizarse los trabajos emprendiéndolos con actividad y efectuando la construcción de ambos lados, es decir, instalando campamentos independientes en Lobería y Tres Arroyos tratando esta construcción como si fueran dos ramales diferentes, pero, no obstante el empeño que se puso, desde que los trabajos se principiaron en Diciembre de 1904, es decir, un mes antes del plazo, no sería posible concluír dentro de los términos que los decretos del P. E. establecían y por eso la Empresa solicitó el 15 de Febrero de 1907 una prórroga hasta el 31 de Diciembre de 1908 para la completa terminación de la línea, prórroga que fué concedida con fecha 27 de Abril de 1907.

El 20 de Febrero de 1908 se libró al servicio público la línea de Tres Arroyos a Lobería con un largo total de 145 kilómetros con 274 metros.

DESVIACION DE LA ESTACION «LAS FLORES»

La vieja estación "Las Flores".

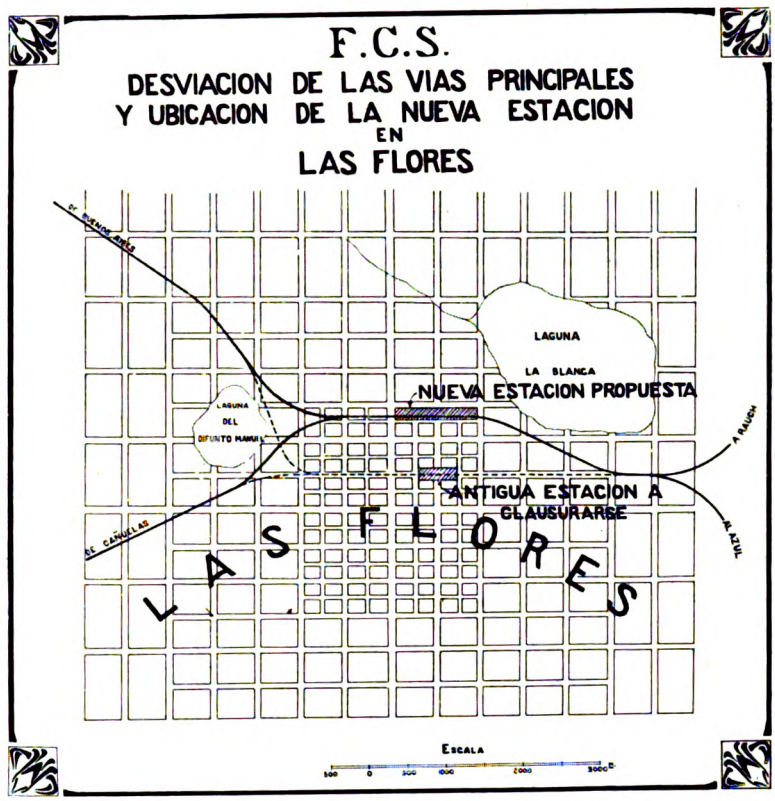
En vista de los inconvenientes y dificultades que presentaba la estación en el pueblo de «Las Flores» por ser el empalme de varias líneas y encontrarse la vía general situada a lo largo de calle América del mencionado pueblo, la Empresa del F. C. del Sud resolvió modificar

Digitized by Google

la traza del éjido de Las Flores según se detalla en el plano adjunto.

El 26 de Marzo de 1900 se presentó los planos y memoria descriptiva de la obra propuesta los cuales fueron aprobados por decreto del 4 de Agosto del mismo año.

La nueva estación y la desviación de las cuatro líneas de acceso a ella, fueron libradas al servicio público el 15 de Diciembre de 1926.



EL PROGRESO AGRICOLA DE LA NACION Y LA SOCIEDAD RURAL ARGENTINA

El día 10 de Julio de 1906 cumplió esta Sociedad cuarenta años de existencia y aprovechamos esta oportunidad para exteriorizar la influencia enorme que la Sociedad Rural ha tenido en la orientación y desarrollo de las industrias agropecuarias recordando las grandes orientaciones y algunos de los numerosos trabajos, esfuerzos y hasta sacrificios que la institución ha venido realizando desde su fundación.

Nueva estación "Las Flores". Edificio principal desde la calle de circunvalación.

Es de justicia recordar que los progresos extraordinarios de la ganadería en cantidad y calidad son, en gran parte, obra directa suya, si bien en los últimos años ella ha sido secundada con innegable eficacia por las otras sociedades de fomento rural que se han formado en el país, por regla general bajo su auspicio inmediato. Por lo que hace a la labranza no ha sido menos empeñosa su obra, aunque sí menos directa, pues por lo común ha tenido que limitarse a la propaganda por intermedio de los «Anales» y de las pocas exposiciones especiales que lograra organizar, sin perjuicio de su acción ante los poderes públicos en favor de las medidas generales de amparo y fomento.

Consultando la «Reseña Histórica» de la Sociedad Rural Argentina escrita

Nueva estación "Las Flores". Edificio para pasajeros y plataformas con abrigos.

Digitized by Google

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1904-1907

	1903-04	1904-05	1905-06	1906-07
Longitud de la línea (al final del año financiero) kilómetros	3978	3981	4078	4026
Número de pasajeros	7.276.836	8.029.915	9.999.203	13.099.664
Toneladas de carga	2.591.467	3.238.763	3.944.143	4.891.320
Entradas brutas (pesos oro)	14.379.150	16.884.514	19.640.376	21.440.205
Gastos de explotación (pesos oro)	6.625.185	8.419.950	11.286.510	12.344.623
Gastos de explotación (porcentaje)	46,07 %	49,87 %	57,47 %	57,58 %
Capital en Libras Esterlinas	£ 27.032.930	£ 30.532.930	£ 31.132.930	£ 37.032.930
Dividendo	7 %	7 %	7 %	7 %
Cotización del Oro	227	227	227	227

ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA

Lana	111.376	111.643	109.042	111.038
Trigo	781.966	1.368.104	1.703.616	1.779.304
Maíz	412.643	410.285	362.717	496.751
Avena y Cebada	21.868	34.392	61.746	131.875
Pasto	14.982	19.133	33.449	45.116
Piedra	113.281	101.774	129.289	160.248
Patatas	72.758	78.470	95.766	102.969
Lino	33.751	21.649	32.990	58.706
Mercaderías generales	677.662	819.065	1.026.251	1.275.563

NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS

Equinos	28.006	30.496	34.587	34.509
Vacunos	225.789	316.073	368.845	416.466
Ovinos	3.783.997	3.584.368	3.640.945	3.210.469
Porcinos	28.260	35.099	43.330	54.745
Total	4.066.052	3.966.036	4.087.707	3.716.189

La nota más saliente de la explotación del F. C. del Sud durante el año 1906-1907, constituye el tráfico de pasajeros que demuestra un progreso sumamente notable.

En cinco años la Empresa duplicó el número de pasajeros según puede verse en el cuadro siguiente:

	1901-1902		1906-1907	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Boletos ordinarios				
1ª. Clase	1.960.928	31,5 %	3.513.749	26,8 %
2ª. Clase	2.833.099	45,5 %	5.376.864	41,1 %
Abonos				
1ª. Clase	1.082.200	17,3 %	2.064.010	15,8 %
2ª. Clase	356.170	5,7 %	1.583.605	12,1 %
Boletos y pases para el servicio del Gobierno y de los empleados de la Empresa			561.436	4,2 %
Total	6.232.397	100,0 %	13.099.664	100,0 %

Digitized by Google

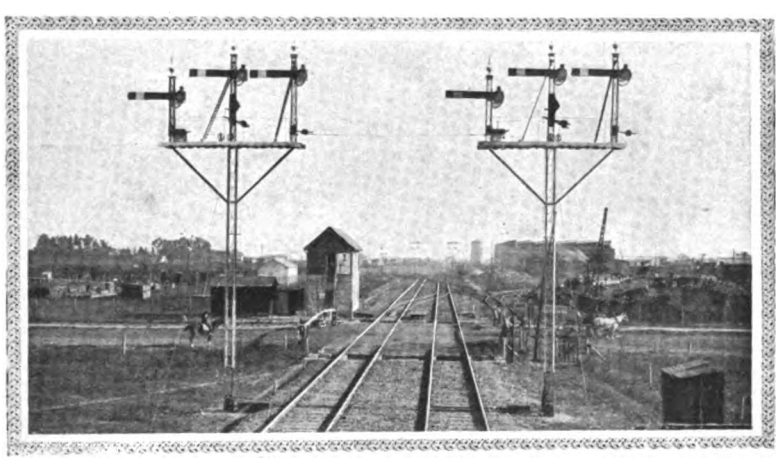
	Pesos $/_s$	Porcentaje	Pesos $/_s$	Porcentaje
Boletos ordinarios				
1ª. Clase	1.670.907	55,5 %	3.271.968	52, 3%
2ª. Clase	1.168.359	38,7 %	2.369.172	37,9 %
Abonos				
1ª. Clase	145.421	4,7 %	246.188	3,9 %
2ª. Clase	34.931	1,1 %	108.108	1,7 %
Boletos y pases para el servicio del Gobierno y de los empleados de la Empresa			260.306	4,2 %
Total	3.019.618	100,0 %	6.255.742	100,0 %

MOVIMIENTO DE PASAJEROS

Año que termina	Número de pasajeros	Aumento		Entradas pesos oro	Aumento	
		Número	%		pesos oro	%
30 de Junio 1902	6.467.898			3.019.618		
30 de Junio 1903	6.688.576	220.678	3,4 %	3.221.578	201.960	6,7 %
30 de Junio 1904	7.276.836	588.260	8,4 %	3.781.779	560.201	18,0 %
30 de Junio 1905	8.029.915	753.079	11,0 %	4.327.046	545.267	14,0 %
30 de Junio 1906	9.999.203	1.969.288	24,6 %	5.463.380	1.136.334	26,0 %
30 de Junio 1907	13.099.664	3.100.461	31,0 %	6.255.742	792.362	14,4 %

en 1916 por el Dr. Emilio Frers, ex-presidente de dicha sociedad, tomamos los siguientes datos:

«Don Félix de Azara, que ha sido llamado con razón el más sabio y desinteresado de los españoles que vinieran a las colonias de América, había escrito en 1801 en su «Memoria Rural del Río de la Plata» lo siguiente: «Sería un medio de fomentar los ganados establecer una Junta o Sociedad que vigilase sobre ellos y que se dedicase desde luego a publicar una Memoria, instruyendo a estas gentes de que los ganados son su único tesoro y de que faltándoles, su país sería el más infeliz del globo». Proclamada ya la independencia, el Director Posadas, instigado por el cura de la Capilla del Rosario, Don Tomás Javier de Gomensoro, había dictado el decreto de 5 de Mayo de 1814, disponiendo la fundación de una Sociedad o Junta de Amigos del País, que debía dedicarse «a tratar en materias de agricultura, cría de ganados y todo lo que tenía relación a éstos». Fué una coincidencia notable el hecho de que seis años después de la caída de Rosas le cupiese al hijo del Director Posadas o sea, a don Gervasio A. de Posadas, el no escaso mérito de haber organizado la primera exposición agrícola, que se celebró en 1858, en la antigua morada de Rosas, en Palermo, como para significar que una nueva era de civilización iba a irradiar sus luces desde aquel recinto otrora sombrío y funesto.

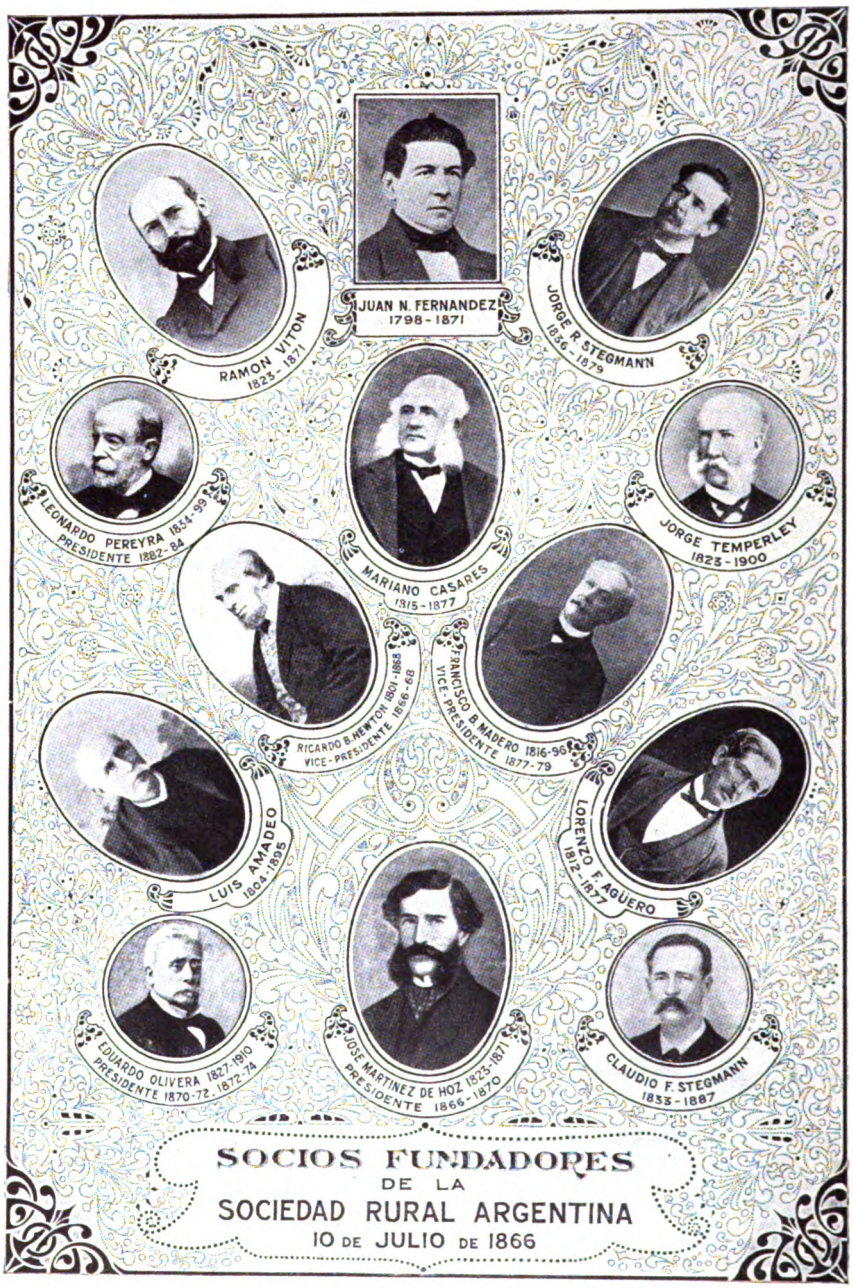


Señales a la entrada Norte de la nueva estación "Las Flores".

Pero la gloria de la iniciativa le correspondía a un hombre joven, cuyo nombre jamás podrá ser olvidado en los anales de la agricultura argentina. Era Eduardo Olivera, que algún tiempo después fué el iniciador y verdadero fundador de la Sociedad Rural Argentina. En efecto: Olivera le había escrito a

Digitized by Google

su padre una carta, en que, al hablar de una exposición agrícola celebrada en Birmingham, sugería la idea de fundar entre nosotros asociaciones que se ocuparan de organizar exposiciones análogas. Esta carta fué comentada por Sarmiento en «El Nacional» de Buenos Aires; apoyaba decididamente la idea e indicaba medios para realizarla. Al regresar Olivera a Buenos Aires, de vuelta de un largo viaje por Europa, se encontró con su amigo Posadas que ya estaba preparando una Exposición Agrícola en Palermo, como se acaba de decir. Algunos meses después se celebraron varias reuniones de hacendados en que actuaron Posadas como presidente, y Sarmiento y Olivera como secretarios. Se nombró una comisión encargada de redactar las bases y reglamentos de una sociedad. Pero esta comisión no pudo reunirse ni una vez: sobrevinieron los disturbios y la guerra civil que terminaron en los campos de Cepeda y Pavón. Olivera, desencantado se retira a la chacra paterna de «Los Remedios» y se vuelve después a Europa. A su regreso, don José Martínez de Hoz le invita a reunirse con él y otros amigos para llevar a cabo la fundación de una Sociedad de Hacendados, cuyas bases fué encargado de redactar. De allí iba a surgir por fin la Sociedad Rural Argentina.



La historia de esta asociación es la historia del desenvolvimiento y progreso de la agricultura nacional en el medio siglo pasado. Por este motivo es conveniente recordar con detenimiento los antecedentes de su fundación y los hechos remotos de su primera edad porque ellos han de demostrar cómo sus primeras orientaciones, fielmente mantenidas durante muchos siglos, han servido de guía a los hacendados y agricultores del país, demostrando a la vez cuán clara visión de los destinos de la patria y de la manera de encaminarlos tuvieron los fundadores de aquella asociación. Y ha de observarse, con este motivo, que la mayoría de ellos carecían de conocimientos literarios: se habían criado en los duros tiempos del terror; habían salido de la escuela o de la universidad para vagar proscriptos en país extranjero, y habían vuelto al suyo sin haber podido aprender el arte mágico de hablar o de escribir en lenguaje castizo y hermoso, pero, en cambio, con la mente cuajada de ideas de progreso y de bienestar patrio.

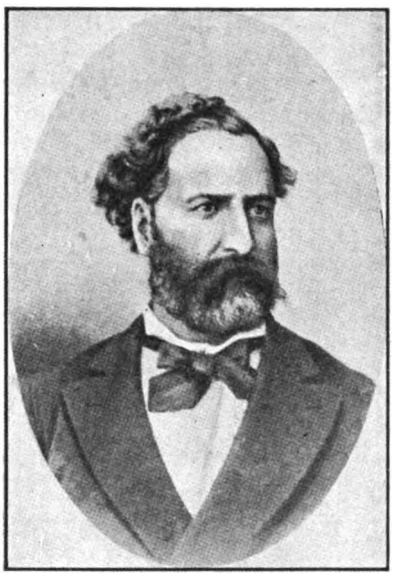
He aquí como el propio Olivera refiere las circunstancias que rodearon la fundación de la nueva y ansiada asociación, después de la primera reunión en casa de Torres.

«Pasóse algún tiempo, hubo momentos de vaci-

Digitized by Google

lación y creímos otra vez naufragada la idea, cuando tuvimos la satisfacción de volvernos a ver reunidos por el señor Torres para la lectura de nuestro trabajo».

«El señor don Ricardo B. Newton, gran obrero del progreso rural de estos países, presentó también su proyecto de reglamento y luego de leídos ambos, fué aceptado el nuestro, así como las bases que le precedían, salvo algunas pequeñas variaciones, como la supresión de las comisiones en que subdividíamos la Sociedad para sus trabajos, creyéndose más prudente dividirla por ahora en las dos grandes secciones que establecía en primer lugar nuestro proyecto: dejando las subdivisiones de ellas para cuando tomare mayor incremento»

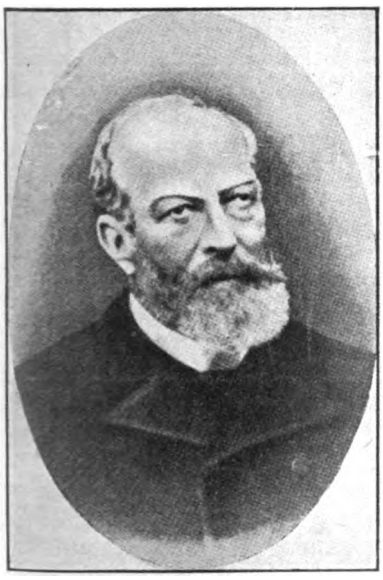


JOSE MARIA JURADO
Vice-Presidente 1872 - 1874. Presidente 1874 - 1876 y 1880 - 1888.

«Suprimióse el nombre de la Sociedad de Agricultura por el de Rural, que abrazaba el pastoreo puro y el cultivo de la tierra, agregándole a más, del proyecto del señor Newton, las condiciones en que un socio podía ser suspendido o separado de la Sociedad».

«Luego vino la reunión del 10 de Julio de 1866, en la calle Bolívar, en la casa del señor don Benjamín Martínez de Hoz, la segunda lectura de las bases y reglamento y el acta que consta en los Andes».

La fecha de la fundación era todo un augurio: la víspera, el pueblo argentino había celebrado el quincuagésimo aniversario de la independencia nacional proclamada en el Congreso de Tucumán.



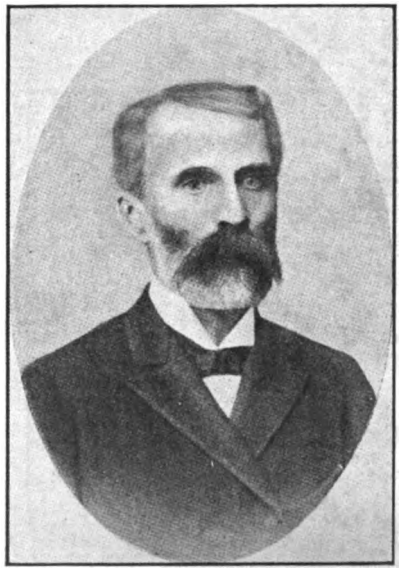
EMILIO DUPORTAL
Presidente 1876 - 1878.

El 10 de Julio de 1866 iba a ser el punto de partida de una nueva era, la de la cultura agrícola, destinada a cimentar la riqueza, el poderío y la felicidad del país. La Sociedad Rural Argentina iba a ser el centro de impulsión más poderoso de esa cultura. Su programa de estudio y de acción estaba trazado con una precisión admirable y con una visión exactísima de las necesidades que había de atender, de las investigaciones que había de realizar, de los institutos que había de crear. Combinar el pastoreo con la labranza, ésto que hoy nos parece cosa tan sencilla, era por aquel entonces todo un problema que aparecía a los ojos de nuestros estancieros como un desideratum poco menos que utópico. Hacer intervenir en las cuestiones rurales a los hombres de ciencia, ingenieros, químicos o agrónomos, parecía una herejía, porque no aportarían sino teorías, a un campo que debía ser esencialmente práctico, según el concepto de la época. Promover el bienestar y moralidad de los hombres de campo y la mejora de sus habitaciones eran postulados de orden social tan avanzados que todavía no han desaparecido del programa de acción de algunos partidarios políticos.

LA FUNDACION

Discutidas y aprobadas las «Bases» procedióse a labrar el acta, documento nobilísimo en toda su espartana sencillez, que fué firmado por los primeros socios fundadores: José Martínez de Hoz, Eduardo Olivera, Lorenzo F. Agüero, Ramón Vitón, Francisco B. Madero, Jorge Témperley, Ricardo B. Newton, Leonardo Pereyra, Mariano Casares, Jorge R. Stegmann, Luis Amadeo, Claudio F. Stegmann, Juan N. Fernández.

Dos meses después aparecía el primer número de los «Anales de la Sociedad Rural Argentina» y su primer administrador, D. Angel Estrada, comentaba en ellos el hecho de la fundación, expresando conceptos que dan cabal idea de la claridad y amplitud de vistas con que procedían aquellos hombres, jóvenes aún, y nuevos en la práctica de la vida



ENRIQUE SUNDBLAD
Vice-Presidente 1879 - 1880. Presidente 1880 - 1882 y 1884 - 1886.

Digitized by Google

pública, pero suficientemente maduros, asimismo, para contribuir a fijar los destinos económicos de la República.

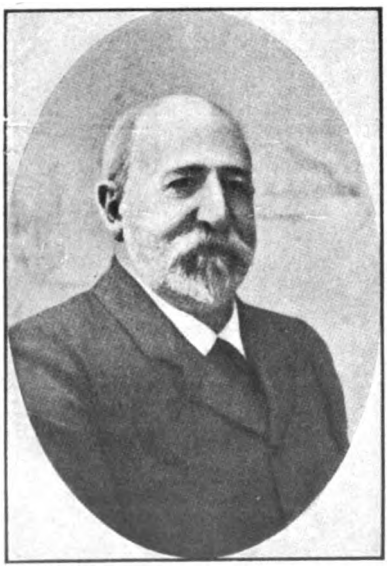
«En momentos en que un gobierno de gente joven, y bien dispuesta se prepara a trabajar en el bien general, una sociedad de hombres de buena voluntad e interesados moral y materialmente en el bien del país, se presenta ofreciendo a la campaña un centro protector e ilustrado, de donde partirá la luz que la ilustre, el brazo que la defienda, y el dedo que indique a los gobiernos sus llagas, sus dolores y sus remedios».

La asociación se constituyó definitivamente el 16 de Agosto de 1866, en cuya fecha se celebró la primera asamblea, eligiéndose la Comisión Directiva.

José Martínez de Hoz y Ricardo B. Newton, fueron elegidos presidente y vicepresidente respectivamente.

El acta de instalación está firmada por sesenta y tres patriotas y fué este el primer núcleo benemérito que tomó sobre sí la ardua tarea de crear y mantener vivo un organismo tan expuesta a las contingencias adversas como tenía que serlo esta sociedad, que no ofrecía ningún provecho comercial inmediato, en el ambiente frío e indiferente, cuando no adverso, de un país mal organizado aún, del punto de vista político, económico y social, y donde no existía, por decirlo así, ni el más mínimo espíritu de asociación. El porvenir había de justificar su empresa: sus nombres deben quedar incorporados a la historia económica del país.

Dr. ESTANISLAO S. ZEBALLOS
Presidente 1888 - 1894.

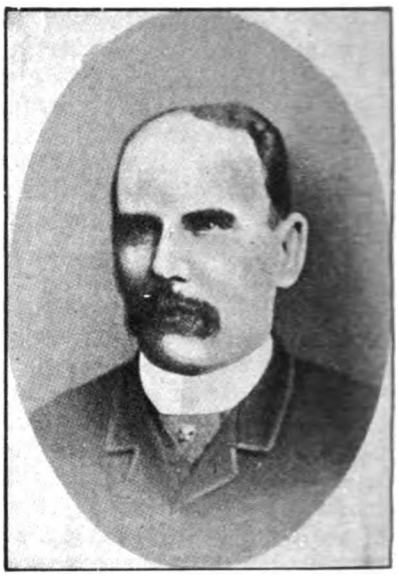


MANUEL J. GUERRICO
Vice-Presidente 2°. 1881 -1883. Vice Presidente 1°. 1891 - 1893. Presidente en ejercicio de Julio a Septiembre de 1893.

En 1870, la sociedad adquirió por encargo del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la propiedad de «Santa Catalina», situada en las cercanías de la capital para instalar en ella el «Instituto Agrícola» proyectado por Olivera.

En la esquina de las calles de Florida y Paraguay, de la ciudad de Buenos Aires, existía en 1875 un terreno baldío que ocupaba un cuarto de manzana y estaba rodeado por una tapia de ladrillo.

Su propietario, D. Leonrado Pereyra, lo había puesto generosamente a disposición de la Sociedad Rural Argentina para que allí pudiese celebrar su primera exposición agrícola. Aceptado por la Sociedad Rural el desinteresado ofrecimiento, fué en aquel humilde sitio donde se instaló con una pobreza casi franciscana aquel concurso que había de ser el punto de partida de las brillantes exposiciones que ha celebrado después la asociación, y que tan imponderable influencia han ejercido sobre el desenvolvimiento agrícola de la República.



RICARDO NEWTON
Vice - Presidente 2°. 1883 - 1885. Vice-Presidente 1°. 1885 - 1889. Presidente en ejercicio de Febrero a Julio de 1888.

La exposición que se inauguró solemnemente el 11 de Abril de 1875, por el Presidente de la Nación Dr. Avellaneda, estaba dividida en dos secciones principales: de la ganadería, considerada entonces como principal industria del país; y la de los productos inmediatos del cultivo del suelo, o sea de la agricultura propiamente dicha. Hubo 85 expositores y concurrieron 66 animales de la especie caballar, tan sólo 13 de la especie vacuna, 74 carneros, 19 grupos de aves y conejos, 13 grupos de productos animales; hubo además 6 expositores de productos agrícolas y de jardín.

La exposición y feria fué visitada por 18.000 personas y era tal el estado de indiferencia dominante, que esta cifra fué considerada como un gran éxito o poco menos.

En 1878 se logró realizar el anhelado propósito de instalar la Exposición y Feria en el espacioso terreno de Palermo cedido por la Comisión del Parque en construcciones muy modestas, pero adecuadas a su objeto. Hubo 132 expositores y se

Digitized by Google

presentaron 313 cabezas de ganado de las distintas especies.

El Presidente de la República, General Roca, había expresado el deseo muy justificado, de cerrar su período administrativo, en 1886, con gran Exposición Internacional de ganadería y de agricultura. cuya organización estará a cargo de la Sociedad Rural Argentina, adelantando la seguridad de que obtendría del Congreso Nacional los recursos necesarios.

La gran Exposición Internacional inaugurada en el Otoño de 1886, fué la consagración definitiva de la Sociedad Rural Argentina en el concepto público y a la indiferencia de los anteriores tiempos, sucedió un movimiento de adhesión y creciente popularidad.

Dr. JUAN JOSE EZEYZA
Vice-Presidente 2°. 1893 - 1895 Presidente en ejercicio de Mayo a Agosto de 1894.

Concurrían 894 animales de los cuales 220 eran reproductores importados de varios países de Europa. Por aquella época volvió a solicitar la atención de la Sociedad Rural el problema del ganado vacuno, que es uno de los más fundamentales de la ganadería nacional.

Los frigoríficos, por su parte, no exportaban carne bovina, manifestando que no tenían las condiciones requeridas por los mercados europeos; según ellos, este defecto no provenía de la raza de nuestros ganados sino de la manera de criarlos y de engordarlos.

La Sociedad estudió la cuestión y luego aconsejó la formación de prados artificiales como único medio de asegurar un engorde metódico y apto para dar la clase de carne requerida.

JOSE FRANCISCO ACOSTA
Presidente 1894 - 1896.

Los alfalfares comenzaron a desalojar los pastos fuertes y muy pronto invadieron todo el país, transformando en riquísimas praderas, comarcas enteras antes improductivas. La mestización con razas mejoradas y el engorde conveniente, progresaron fácil y paralelamente y poco después los frigoríficos hallaron modo de exportar la carne vacuna helada, al par que asomaba la era de la exportación en pie.

Era un gran paso y un gran triunfo para la asociación que lo había auspiciado.

Bajo la presidencia del Dr. Estanislao S. Zeballos electo en Agosto de 1890, la Sociedad compró la gran casa de la calle Cangallo, emitiéndose bonos de 100 pesos hasta la suma de $. 200.000 m/n., y se instala en la nueva casa el «Laboratorio Veterinario Argentino», bajo la dirección del Dr. Roberto Wernicke.

Durante la presidencia interina de D. Manuel Guerrico, en 1893, hubo varias iniciativas interesantes. Los señores Felipe Senillosa y Plácido Marín, provocaron un estudio amplísimo de las razas ovinas del país con relación a su producción y a sus mercados de consumo.

El alzamiento popular de 1890, iba a encaminar al país por nuevos derroteros.

Pero la vuelta a la salud no había de producirse sin sacrificios y dolores y en ellos había de tener su parte la Sociedad Rural Argentina. El ejército nacional ocupó como alojamiento el hermoso local de la exposición de Palermo y no volvió a desocuparlo en muchos años lo que contribuyó a complicar la situación de la Sociedad.

La tormenta arreciaba entretanto. La época de brillo y prosperidad había determinado una situación financiera dificilísima para la asociación. El presidente Dr. Zeballos había sido llamado a desempeñar altos puestos públicos, de manera que lo reemplazaba en el ejercicio de la presidencia el benemérito vicepresidente D. Manuel J. Guerrico, quien soportó con valentía y abnegación la pesada tarea de hacer frente a aquella situación.

Las dificultades generales sobrevenidas y el agotamiento de sus recursos ponía a la Sociedad en la necesidad de acudir ante el

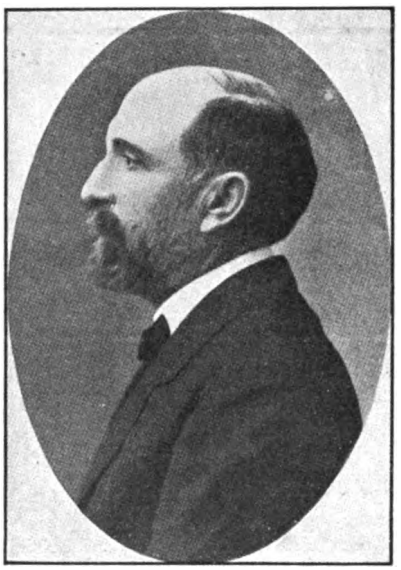
Dr. JULIO PUEYRREDON
Presidente 1896 - Mayo - 1897.

Digitized by Google

Gobierno de la Nación proponiendo una combinación por la cual la Nación adquiriría un hermoso, sólido y cómodo palacio permanente para toda clase de concursos y exposiciones, ahorrando las cuantiosas sumas que periódicamente gastaba en obras pasajeras para aquel objeto.

CARLOS M. CASARES
Presidente 1904 - 1906.

A principio de 1893 el número de socios había disminuido considerablemente, debido en gran parte a la situación general del país. El valor de las propiedades y de todas las cosas había descendido en proporciones enormes; el crédito estaba limitado hasta el último extremo. El desastre era inevitable; la Sociedad Rural Argentina estaba arruinada del punto de vista financiero y amenazaba hasta en su crédito y autoridad moral.



Ingeniero PEDRO EZCURRA
Vice-Presidente 1904 - 1904. Presidente en ejercicio Agosto 1905 - Marzo 1906.

El desaliento cundía entre los socios y llegaba a apoderarse hasta de los más fieles y decididos colaboradores de la Asociación. Muchos la abandonaron; otros, muchos también, hablaban de liquidarla, es decir, de disolverla.

Las deudas sumaban cerca de 400.000 pesos m/n. y 250.000 pesos oro que se habían obtenido hipotecando la casa social.

La Comisión Directiva que se constituyó el 29 de Agosto de 1893 tuvo que hacer esfuerzos extraordinarios para salvar, ante todo, la existencia de la asociación.

Pero conservó su serenidad y firmeza: obtuvo esperas de unos acreedores, negoció con otros la amortización gradual de sus créditos y redujo el personal de empleados y los gastos al mínimum, al mismo tiempo que procuraba obtener del Gobierno de la Nación el desocupamiento del local de exposiciones o la compra de sus instalaciones, y en último caso, el pago de alquiler y de una justa indemnización por la ocupación y los daños y deterioro causados durante los tres años que llevaba de duración. Juntamente con estas disposiciones adoptó una serie de medidas tendientes a levantar el espíritu de los socios, a conquistar nuevas adhesiones para compensar las bajas, a ampliar y extender los servicios de la Sociedad, y en suma, a restaurar su prestigio decaído.

Fué con esta base que la Sociedad pudo, por fin, cancelar sus deudas y conservar un pequeño remanente. En Abril de 1895 el tesorero dejaba constancia del hecho, diciendo que un año antes la Sociedad estaba acrecentando su deuda a razón de 1045 pesos por mes, mientras que en aquel momento estaba en condiciones de capitalizar 1800 pesos mensuales de su renta. No era como para realizar milagros; pero en manos de aquella Comisión Directiva produjo, sin embargo, resultados notables e iba a permitir inaugurar una era nueva. Por lo pronto la Sociedad Rural Argentina estaba salvada.

En la primavera de 1898 se celebró la tercera Exposición Internacional de Ganadería y su éxito fué tal que la Comisión Directiva se consideró autorizada como para designarla como la más grande y valiosa que se hubiese celebrado en Sud-América.

La organización del Ministerio Nacional de Agricultura llevado a efecto en 1898, eximió a la Sociedad Rural Argentina de una gran parte de las tareas que hasta entonces había tomado a su cargo, función inherente a su propia misión de fomentar y tutelar los intereses agrícolas del país.

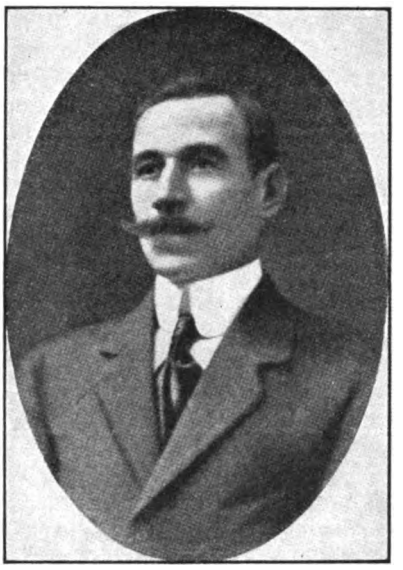
MANUEL J. GUIRALDES
Presidente 1906 - 1908.

En los años que siguen se hace cada vez más amplia la acción de la Sociedad Rural. Verdad es que así lo exige y lo determina el crecimiento extraordinario del país y la inmensa expansión que adquiere la agricultura en sus dos formas principales de ganadería y de labranza. Las cifras

Digitized by Google

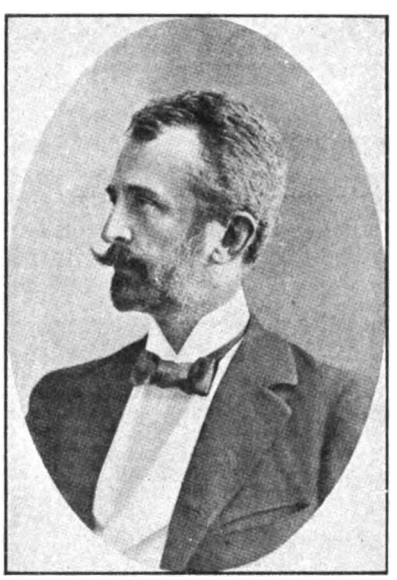
que marcan su progreso son reveladoras y significativas, aunque sólo resulten de estadísticas aproximativas. Calcúlase, en efecto, que en 1906 la República posee 80.000.000 de animales lanares, 21.000.000 de vacunos, 5.000.000 de caballares, 600.000 cerdos, 3.000.000 de cabras y 600.000 mulas y asnos, todo lo cual se estima que representa un valor de 1.500.000.000 de pesos y que dará un rendimiento de 500 millones de pesos por año. Al propio tiempo se calcula las cosechas en 4.800.000 toneladas de trigo, 770.000 de lino, 6.600.000 de maíz, 18.000.000 de alfalfa y se estima que su valor sumado con los 45.000.000 producidos por las viñas, los 20.000.000 de la caña de azúcar y los 150.000.000 de diversos cultivos, sobrepasa la suma de 1.200.000.000 de pesos, de manera que la total producción agropecuaria alcanza a 1.700.000.000 de pesos m/n.

Dr. RAMON SANTAMARINA
Vice-Presidente 1°. 1894 - 1895. Vice-Presidente 1895 - 1897. Presidente 1897 - 1898. Presidente 1899 - 1901.



JULIAN FRERS
Vice-presidente 1897 - 1898. Presidente 1898 - 1900.

La exposición de primavera de 1905, bajo la presidencia de Don Carlos Casares se singularizó por una nota comercial del más alto relieve, que ponía como un punto de exclamación por delante de las cifras agrupadas más arriba. ¡El toro Polikao II de la Cabaña Vivot había alcanzado el precio de $ 40.000 y un padre Rambouillet de Shennan el de 9.000! Por aquellos mismos días el público de los bulevares de París se atropellaba por llegar a ver en la vidriera de la Agencia de «La Prensa» de Buenos Aires, la fotografía de un toro comprado en Inglaterra por un ganadero argentino en más de 65.000 francos según rezaba la leyenda que todo el mundo comentaba entre aspavientos.



EZEQUIEL RAMOS MEXIA
Vice-presidente 2°. 1880 - 1888. Presidente 1900 - 1904.

El trabajo afanoso no cesa en la Sociedad Rural Argentina. En 1907, consecuente con sus opiniones anteriores, combate dos proyectos de ley presentados a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires: el uno para crear un impuesto para cada animal vacuno o lanar que se remitiese a los frigoríficos y el otro para gravar igualmente con un alto impuesto las vacas para matadero.

En ambos casos las gestiones de la Sociedad tuvieron el más completo éxito.

Una delegación especial enviada a Montevideo para representar a la Sociedad Rural Argentina en la exposición que en 1906 celebrara la Asociación Rural del Uruguay y cuyos miembros debían desempeñar a pedido de ésta las funciones de jurados, vino a acentuar una vez más la antigua tendencia a vincularse con las asociaciones afines, y en el caso particular fué motivo de recíprocas manifestaciones de confraternidad con los ganaderos de la república vecina, con quienes los nuestros mantienen muy sólidos lazos de comercio y amistad.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXVIII

SUMARIO:

Marcelino Ugarte, gobernador de Buenos Aires. — Obras públicas proyectadas. — Autorízase la construcción y explotación de ferrocarriles agrícolas y económicos en la provincia. — Algunas concesiones. Cuestiones suscitadas por cruces de vías. — Trazas definitivas de los FF. CC. Midland de Buenos Aires. — Percy Clarke es nombrado adminitrador del F. C. del Sud. — Acción de la Sociedad Literaria Inglesa. — El ingeniero Carlos Maschwitz ocupa el cargo de Consultor de la Empresa. — Datos biográficos. — El 2 de Mayo de 1906, muere Frank Parish. — Su obra. — Se designa para ocupar su puesto a su hijo Woodbine Parish. — Muerte de argentinos ilustres en 1906. — Fracaso de la Ley provincial de ferrocarriles. — Expansiones y ramales solicitados al H. Congreso por el Ferrocarril del Sud. — Derechos de construcción de líneas otorgados a la Empresa: en total 1.317 kilómetros.

EL 30 de Abril de 1902 terminó su mandato como gobernador de la Provincia de Buenos Aires, el Dr. Bernardo de Irigoyen.

Los votos del Partido Conservador que constituía sin disputa la mayoría de Buenos Aires, llevó al Dr. Marcelino Ugarte a ocupar la primera magistratura de la Provincia en el período constitucional 1902-1906.

El Dr. Ugarte era un estadista de primera magnitud, un hombre conocedor de lo que la Provincia de Buenos Aires representaba, de lo que era y lo que podía llegar a ser en el orden provincial y en el orden nacional.

Su primer mensaje contenía además de la reseña de la labor del año, un nutrido programa de los trabajos que tendrían las cámaras por iniciativa del Poder Ejecutivo en el período que se iba a inaugurar.

El documento estaba bien repleto de ideas y alentado por el propósito de vincular la acción del Gobierno a una era de extraordinaria actividad para los progresos políticos y materiales del estado de Buenos Aires.

El mensaje leído produjo buena impresión y todo el mundo convino de que se hallaba al frente de los destinos de la Provincia de Buenos Aires un hombre consciente de sus responsabilidades, lleno de iniciativas, capaz de vencer todas las dificultades con extraordinaria energía.

DON BERNARDO DE IRIGOYEN
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires desde el 1° de Mayo de 1898 hasta el 1° de Mayo de 1902.

Entre las obras públicas proyectadas y mencionadas en el mensaje merecen destacarse las siguientes:

1°. Ferrocarril económico de 1 metro de trocha desde La Plata al Meridiano V°. con un ramal.

2°. Irrigación de 330.000 hectáreas de tierra fiscal en el Partido de Patagones.

3°. Construcción de 4.027 kilómetros de caminos generales presupuestados en 5.500.000 pesos.

4°. Construcción de cuatro canales para servir principalmente los intereses del Norte de la Provincia.

Entre estos canales figuraba uno que se pensaba construír desde el Puerto de La Plata a Chacabuco, pasando por Quilmes, San Vicente, Cañuelas, Las Heras, Navarro, Mercedes, Suipacha y Chivilcoy, con 298 kilómetros de desarrollo y un costo de 19.310 pesos m/n. por kilómetro.

Durante la administración del Dr. Ugarte, se dictó la Ley de Ferrocarriles agrícolas y económicos, que fué presentada a la Legislatura de la pro-

Digitized by Google

vincia de Buenos Aires por el Diputado Ingeniero Williams.

Los principales artículos de esta Ley que fué sancionada el 6 de Septiembre 1904 eran:

Art. 1°. Autorízase la construcción y explotación de ferrocarriles agrícolas y económicos en todo el territorio de la Provincia.

Art. 2°. Las concesiones serán acordadas por la autoridad administrativa.

Art. 3°. La autoridad administrativa solicitará del Excelentísimo Gobierno de la Nación, la libre introducción de los materiales necesarios para la construcción y explotación exclusiva de los ferrocarriles concedidos.

Art. 4°. La autoridad administrativa intervendrá en la fijación de las tarifas, sólo cuando el producido de la línea exceda al ocho por ciento del capital invertido.

Art. 5°. Las tarifas deberán ser justas y uniformes, pudiendo, sin embargo, las empresas, reducir sus precios en favor de aquellos cargadores que se obliguen a proporcionar, en períodos dados, un mínimum de toneladas de carga. Esta concesión se hará extensiva a todos los que lo soliciten en igualdad de condiciones y podrá hacerse sin previa comunicación a la autoridad administrativa.

Dr. MARCELINO UGARTE
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires 1/5 1902 - 1/5 1906.

Art. 6°. La autoridad administrativa reglamentará la construcción y explotación de las líneas férreas, debiendo sujetarse a las prescripciones siguientes:

1°. El ancho de la vía o trocha será de un metro para las líneas principales.

2°. Los ramales o vías auxiliares de estos ferrocarriles o de los que ya existen en explotación, podrán ser de 0.75 y 0.60 de trocha.

3°. Las líneas podrán ser extendidas sobre los caminos públicos y calles de los ejidos de los pueblos, a un costado de los mismos, siempre que se hallen en las condiciones requeridas y debiendo la empresa cuidar de sus desagües.

Art. 7°. Será obligación de toda empresa construír las obras necesarias para garantir el buen funcionamiento y seguridad de estos ferrocarriles dentro del carácter que le es propio.

Art. 8°. El Gobierno de la Provincia se reserva el derecho de la expropiación de estos ferrocarriles, a contar desde los veinte años del comienzo de su explotación, debiendo su valor ser fijado por árbitros, más un veinte por ciento, y de conformidad con las disposiciones de las leyes vigentes.

. . . . . .

Art. 13. Las propiedades muebles e inmuebles que constituyan estos ferrocarriles y que sean necesarios para su explotación y tráfico, estarán exentas de todo impuesto provincial o municipal, mientras el producido de la línea no alcance al ocho por ciento del capital invertido en su construcción.

Además, el Poder Ejecutivo gestionará, del Excelentísimo Gobierno de la Nación, la exención de los impuestos nacionales en iguales condiciones.

Art. 14. A los efectos del artículo precedente, los gastos quedarán fijados en el sesenta por ciento de las entradas brutas, debiendo todo aumento de capital ser reconocido por la autoridad administrativa, una vez librada la línea al servicio público.

Art. 15. Durante quince años no se podrán establecer nuevas líneas férreas o ramales paralelamente a las ya concedidas, a distancias menores de quince kilómetros, a contar a uno y otro lado de la línea, la que sólo podrá ser cruzada bajo ángulos no menores de treinta grados.

Exceptúanse las zonas comprendidas por un radio de cuarenta kilómetros, a contar de la Capital Federal y de la Provincia, y a veinte y cinco kilómetros de los puertos de embarque, en que podrán hacerlo a cualquier distancia.

. . . . . .

Art. 19. Si se presentasen dos o más peticionantes solicitando líneas que recorran el mismo trayecto o estén dentro de la misma zona de explotación, no podrá darse sino una de ellas, debiendo ser preferida aquella que ofrezca más garantía de seriedad al Estado, mayores beneficios a los intereses públicos y que concurran a los puertos de las Provincias. En igualdad de condiciones deberá primar la prioridad de la fecha de presentación.

IGNACIO DARIO IRIGOYEN
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires 1/5 1906 - 1/5 1910.

De acuerdo con esta ley, el Gobierno de la Provincia otorgó múltiples concesiones y sus concesionarios trataron de

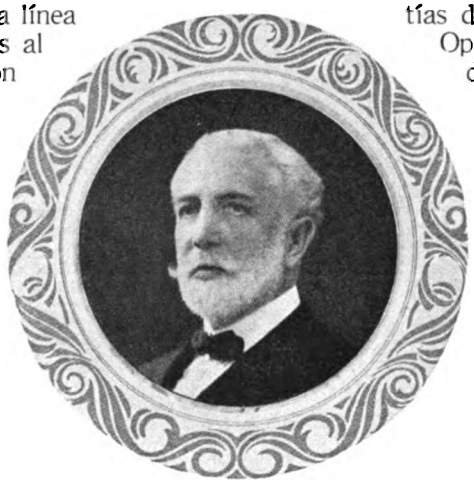
Digitized by Google

levantar los capitales necesarios, tanto aquí como en el extranjero, a fin de poder constituir las empresas de construcción y explotación de las líneas obtenidas, pero casi todos fracasaron en sus tentativas.

Los primeros en acogerse a la nueva ley fueron los señores E. Lavalle y Cía., que con fecha 16 de Setiembre de 1904, obtuvieron una concesión para la explotación de una línea de trocha angosta entre Barracas al Sud y Adolfo Alsina (Carhué) con un largo total de 536 kilómetros.

Esta línea (que es hoy el F. C. Midland de Buenos Aires), iba a recorrer tierras de inmejorables condiciones para la agricultura, en las que ésta aún no había tomado incremento por las grandes distancias que la separaban de las estaciones férreas.

Los señores Lavalle y Cía., pudieron dominar todos los obstáculos y representados por D. Eduardo Casey, lograron en Marzo de 1905 formar en Londres un importante sindicato.



Señor ENRIQUE LAVALLE
Concesionario de la línea de Barracas al Sud a Adolfo Alsina (Carhué) ahora F. C. Midland de Buenos Aires.

Con fecha 26 de Setiembre de 1904, el Gobierno Nacional, había otorgado a los señores de Bruyn y Otamendi, una concesión para la construcción de varias líneas en el territorio de la Provincia de Buenos Aires, y entre ella figuraba una que iba de Buenos Aires a Bahía Blanca, que se superponía en algunos puntos, con la aprobada con anterioridad por la Provincia para la línea concedida a don Enrique Lavalle y Cía.

Estos últimos concesionarios formularon entonces una petición a fin de que se reformara el trazado de la línea ferrocarrilera concedida a los señores De Bruyn, Otamendi y Cía., en la sección que afectaba la línea que debían construír entre Barracas al Sud y Adolfo Alsina (Carhué).

En vista de que los recurrentes sostenían que en casos de conflictos como éstos, en los que se presentan concesiones sobre una misma traza, debía reconocerse como preferente el decreto de la concesión anterior, decía el Procurador del Tesoro:

No es ésta, sin embargo, la interpretación nacional que debe darse a las disposiciones contenidas en el inciso 16 de los artículos 67 y 107 de la Constitución.

Agregaba, que en la República Argentina, su constitución, las leyes de la Nación que en consecuencia se dicten, y los tratados con las potencias extranjeras, son las leyes supremas de la Nación. Ellas. por lo tanto, deben primar sobre cualquier ley que dicten las provincias, y aun sobre lo estatuído en sus constituciones, desde que ésas deben armonizar con los principios, declaraciones y garantías de la Constitución Nacional.

Opina, que la ley nacional, concediendo a los señores De Bruyn, Otamendi y Cía. la autorización para construír un ferrocarril con el recorrido que le fija, ha sido dictada en uso de las facultades que le acuerda al gobierno la Constitución, y si bien el gobierno de la provincia ha podido acordar a los señores Lavalle y Cía. una concesión semejante en una parte del trayecto a recorrer, esta concesión no puede ser un óbice para que se cumpla la ley de la Nación, que tiene fines más primordiales y más extensos. desde que se propone fomentar el progreso y la prosperidad de la Nación, mientras que la otra se propone solamente fomentar el progreso de una limitada zona de la provincia.

El punto en cuestión, dice, se limita a saber cuál de las dos concesiones debe primar, siendo una acordada por la Nación y la otra por la provincia; cuyo punto no es discutible ante el precepto de nuestra Constitución, que declara que ella y las leyes que el Congreso dicte con uso de sus facultades, son la «Ley suprema de la Nación».

Ingeniero ROMULO OTAMENDI
Administrador de la Compañía General de FF. CC. en la Provincia de Buenos Aires.

En otra parte del dictamen agrega el Procurador del Tesoro: «que el estudio practicado sobre los antecedentes de ambas concesiones resulta que no es exacto en absoluto, como se afirma, que la concesión otorgada a los señores Lavalle y Cía. fuera dada con anterioridad a la concedida a los señores De Bruyn, Otamendi y Cía., pues el Senado de la Nación sancionó en fecha 23 de Agosto de 1904, el proyecto de ley referente a la concesión De Bruyn, Otamendi, y la Cámara de Diputados, le prestó también su sanción en 19 de Septiembre siguiente. pero con algunas modificaciones, por lo que volvió el proyecto nuevamente al Senado, que le prestó su sanción definitivamente al día si-

Digitized by Google

nte, siendo promulgada la ley el 26 del mismo

La concesión a Lavalle y Cía. fué dada el 16 de embre de 1904, no obstante no haber reglamen- aun el P. E. de la provincia la ley de fecha de ese mes, que autorizaba a dar concesiones a

cho de disminuir las facultades del Congreso de la Nación, que no puede sufrir limitaciones por leyes provinciales».

Termina el Procurador del Tesoro, opinando, que la oposición de los señores Lavalle y Cía., carece de fundamento legal y que el P. E., puede

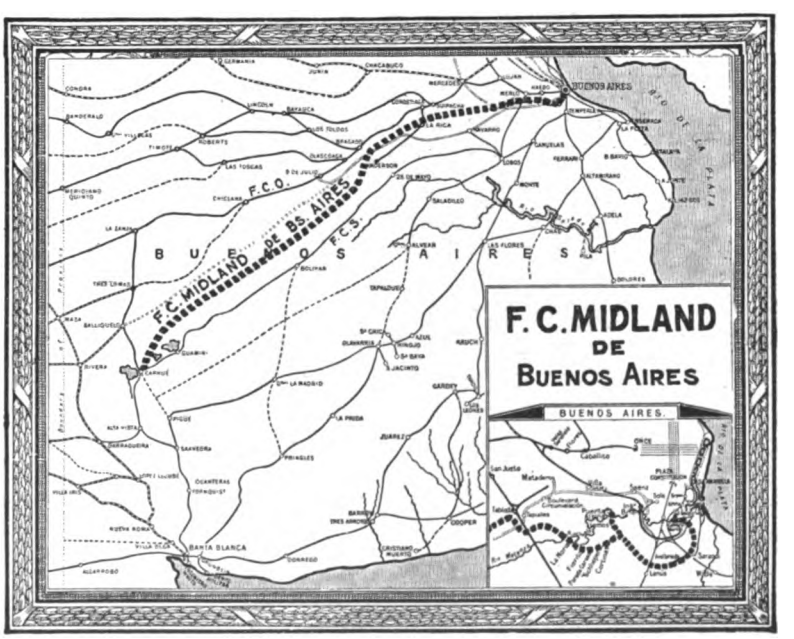
ocarriles económicos, la que fué recién regla- ntada en 21 de Setiembre».

Con estos antecedentes resulta que la concesión Lavalle fué otorgada por el gobierno provincial ando ya en tramitación ante el Congreso Nacional sanción de la ley 4417, lo que demuestra que no ron los poderes de la Nación los que dictaron ı ley que se había más tarde de oponer a una icesión de la provincia, sino los poderes de ésta que acordaron una concesión que para su cum- niento debía superponerse en parte a la de la ción».

Referente a la cláusula por la cual el gobierno vincial garante a sus concesionarios que ninguna ea ni ramal drá constituir- en los 15 años bsiguientes ntro de los 15 ómetros a cada o de una de las eas que auto- e a construír, nifiesta el Pro- rador del Teso- que «esta cláu- a puede opo- rse a una con- sión otorgada r la misma pro- ncia, pero en ngún caso a a dada por la ación porque o importaría conocer a la ovincia el dere-

interponer sus buenos oficios para que el trazado de la línea sea modificado en forma tal que permita la ejecución de ambos, y que llegado el caso de que ello no fuera posible, el gobierno nacional tendría que mandar cumplir la ley de la Nación por tener supremacía sobre las provincias.

Después de infructuosas tentativas de arreglo con intervención de las autoridades de la Provincia y del Ministerio de Obras Públicas de la Nación; cuando ya se creía llegado el momento de iniciar uno de los pleitos constitucionales más importantes que se hubiesen ventilado en nuestras cortes de justicia; después de no pocas recriminaciones y amenazas de abandono de una u otra empresa, prevaleció finalmente la sana razón y los distinguidos abogados de una y otra parte procediendo con criterio político y económico, más que curial, dieron la solución más conveniente al ruidoso litigio.



Vino a cambiar la faz legal del asunto la importante vista del procurador general interino, Dr. Luis B. Molina, que puso la cuestión en su verdadero terreno

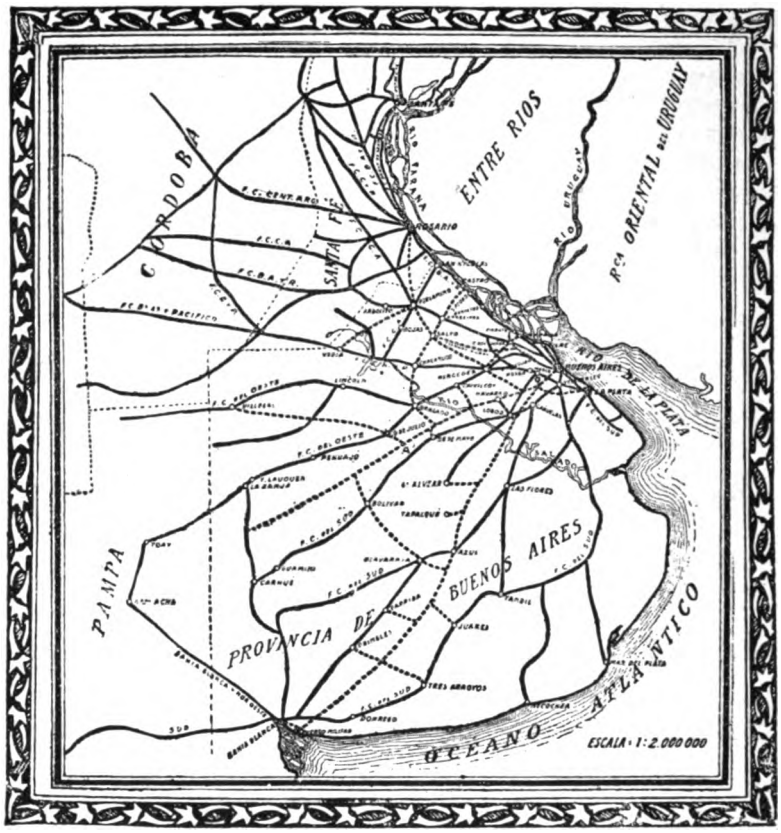
Digitized by Google

jurídico, al inspirarse en el sabio precedente de la opinión de Marshall, que mejor comprendió la regla para resolver los conflictos jurisdiccionales entre la Nación y los estados, y aconsejó que siempre se fallase en el sentido de los intereses comunes de unos y otros, que son los intereses del país.

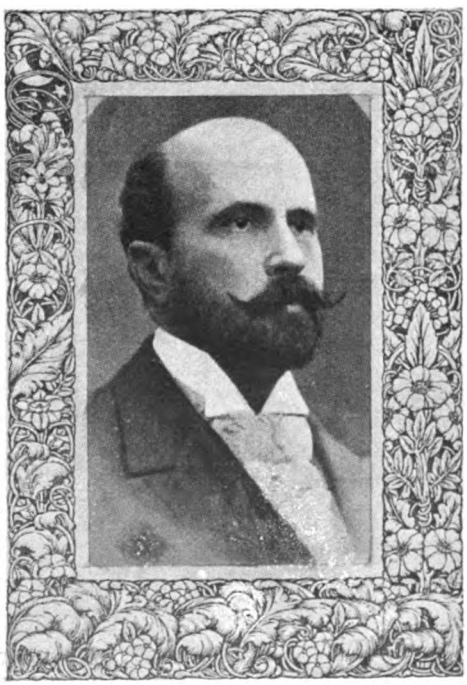
Ambas compañías inspirándose patrióticamente en la conveniencia que había para la Nación y la Provincia — vinculadas en un interés común de prosperidad económica — en acelerar la construcción de las nuevas líneas, encontraron mediante recíprocas concesiones, fórmulas de advenimiento que les permitieron solucionar el conflicto, presentando a la aprobación de ambos gobiernos nuevos trazados que armonizando sus intereses respectivos, garantizaron también los del público.

Ninguna de las dos partes podían atribuirse un triunfo sobre la otra, sino sólo la Nación por un lado y por otro la ilustración y patriotismo de los consejeros legales, que en todo caso prefirieron esta transacción honrosa y provechosa, a las vicisitudes y vanas satisfacciones de una lucha judicial, estéril y ruinosa para ambos.

Los abogados que intervinieron por una y otra parte fueron el doctor Eduardo L. Bidau por los señores De Bruyn, Otamendi y Cía., y los doctores Joaquín V. González y M. A. Montes de Oca por el F. C. Midland de Buenos Aires.



Plano demostrativo de la concesión otorgada en Setiembre de 1904 a los Sres. de Bruyn y Otamendi para una red de líneas de trocha angosta en la Provincia de Buenos Aires. (Hoy Cía. General de FF. CC. de la Prov. de Buenos Aires).



Ingeniero CARLOS MASCHWITZ
Ingeniero Consultor del Ferrocarril del Sud desde Setiembre de 1906 hasta Agosto de 1907 cuando fué nombrado Ministro de Obras Públicas de la Nación.

Los contratos y planos de referencia fueron firmados el 31 de Diciembre de 1907.

Innumerables fueron las concesiones de ferrocarriles agrícolas y económicos hechas a base de la autorización conferida al Poder Ejecutivo por el artículo segundo de la Ley de la materia de las de que según constancia que existía en el Ministerio de Obras Públicas, sólo muy pocas se llevaron a cabo. El estudio y resolución de todas esas concesiones demandaron pérdida de tiempo a las reparticiones públicas, sin beneficio para los intereses generales, puesto que la mayor parte fueron declaradas caducas y otras subsistían por una serie de prórrogas acordadas, que no tenían otra explicación que la de meras complacencias o de concesión de esperas para que los concesionarios pudieran gestionar sucesión a terceros.

La caducidad de esas concesiones originaron gastos injustificados de publicación de edictos para notificar a los concesionarios la pérdida de sus derechos.

Esta situación no era regular y tenía su origen en no requerirse de los que solicitaban estas clases de concesiones garantías de responsabilidad, como se exigían en otros casos a los que gestionaban concesiones de ferrocarriles de trocha ancha y a los que presentaban propuestas para la ejecución de obras públicas, lo

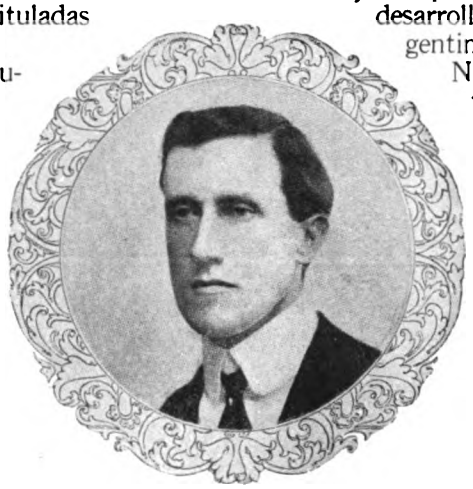
Digitized by Google

que constituía una situación de excepción.

Aparte de todo lo enumerado, esas concesiones solían constituír un serio estorbo para poder considerar, en algunos casos, propuestas de indudable seriedad que no podían tener cabida desde que, lo que podrían realizar, ya se había concedido a tituladas Empresas.

Por todo ello, el Poder Ejecutivo, en uso de la facultad que le confería el artículo 21 de la Ley citada, decretó con fecha 1°. de Agosto de 1910:

Art. 1°. En lo sucesivo no se dará curso a solicitud alguna sobre la concesión de ferrocarriles económicos, si ella no viene acompañada de un certificado en que el peticionante justifique haber depositado en el Banco de la Provincia en título de renta de la Provincia, a la orden del Poder Ejecutivo, el uno por ciento sobre el valor calculado de la obra.



Ingeniero PERCY CLARKE
que tomó a su cargo la administración del Ferrocarril Sud el 9 de Enero de 1907.

Art. 2°. Ese depósito se devolverá cuando se hubiesen ejecutado obras que lo igualen por su valor, y se perderá en favor del fisco si la concesión no se reduce a escritura pública dentro del término que al efecto se fije en el decreto respectivo.

Art. 3°. Deróganse las disposiciones del decreto reglamentario de la ley de ferrocarriles económicos, fecha 21 de Setiembre de 1904, en cuanto se oponga a la presente.

En el año 1905, el Administrador General del F. C. del Sud, señor Frank Henderson, expresaba su deseo de retirarse de la Empresa al finalizar el año financiero de la Compañía, o sea el 30 de Junio del mismo año. Como justa recompensa, por su brillante actuación como Gerente de la Empresa, el señor Henderson fué nombrado Director en Londres.

No era tarea fácil encontrar quien pudiera reemplazar al señor Henderson en su cargo de administrador y mientras tanto, se optó por mandar al señor F. Barrow a Buenos Aires en una misión especial, confiriéndole poder ilimitado y nombrándole al mismo tiempo Director Local de la Empresa.

Sir WOODBINE PARISH
padre del Sr. Frank Parish.

Hasta la llegada del señor Barrow, el Jefe de Tráfico, señor Tomás Gregory desempeñó el puesto de administrador interino. El 9 de Enero de 1907 el Ing. J. Percy Clarke M. Inst. C. E. tomó a su cargo la administración del F. C. del Sud. Pertenecía el Sr. Clarke al núcleo de residentes extranjeros que había aplicado sus energías al desarrollo de la industria ferroviaria argentina.

Nació en Inglaterra, el 15 de Octubre de 1862. Su padre fué el señor Tomás Carlos Clarke exadministrador general del F. C. Buenos Aires y Rosario.

El Sr. Percy Clarke fué educado en el colegio de Malborough y obtuvo brillantemente el título universitario de ingeniero civil. Llegó por primera vez a la Argentina en 1880 y desde entonces desempeñó con notoria competencia y asiduidad las múltiples e importantes tareas que formaron poco a poco su descollante personalidad ferroviaria.

Entre otros trabajos, dirigió los de la línea de Mercedes a Junín, del ferrocarril al Pacífico, los de Ayacucho a Tandil y de Azul a Bahía Blanca en la red del F. C. del Sud. Trabajó en esta última empresa hasta el año 1884, fecha en que la compañía complementó sus grandes líneas a Bahía Blanca.

En el mismo año fué nombrado ingeniero jefe de sección del ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Mientras desempeñó el cargo citado, y desde 1886 a 1891, actuó como ingeniero jefe de la construcción de la línea de Rosario a Sunchales y luego desde Sunchales a Tucumán y el ramal a Santiago del Estero, además de los ramales de Morteros y Santa Fe.

En 1891, a raíz de haberse retirado de la empresa del Buenos Aires y Rosario, el ingeniero Tomás Carlos Clarke administrador de esa compañía fué designado ingeniero jefe de la misma, cargo que ocupó durante 11 años.

En 1902, con motivo de la fusión de esta empresa con el Central Argentino, fué confirmado en aquel puesto, habiendo desempeñado, en varias oportunidades e interinamente las funciones de Gerente.

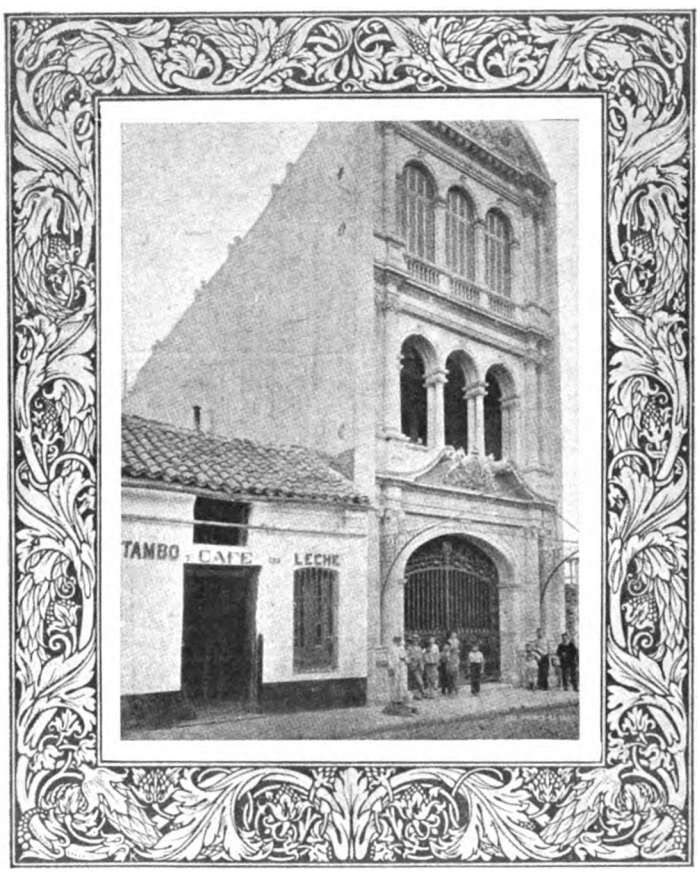
El 1°. de Enero de 1903, se le designó adminis-

Digitized by Google

trador general del Ferrocarril Leopoldina, en el Brasil, cargo que ocupó hasta fines de 1906. Mientras desempeñaba esas funciones, en 1905, Lord Cromer, agente británico y cónsul general de Egipto, le ofreció la gerencia de los ferrocarriles de ese país pero el directorio del Leopoldina en Londres se opuso a su salida manifestando que debía terminar el período fijado en el contrato respectivo.

Ligados por vínculos de afecto, de sangre, de intereses, con las Provincias Unidas del Río de la Plata, los británicos aquí residentes no querían permanecer indiferentes ante el magno acontecimiento, cuya conmemoración se preparaba: el centenario del levantamiento popular de Mayo, y como una contribución intelectual, para solemnizar este centenario la Sociedad Literaria Inglesa, uno de los principales centros intelectuales de la colectividad británica, residente entre nosotros, tuvo la feliz idea de proponer una exposición preliminar de antecedentes, con el doble propósito de demostrar con claridad en el momento en que se iba a analizar el proceso de nuestro desarrollo durante el primer siglo de la independencia nacional, la contribución de los residentes ingleses al engrandecimiento del país y además animar a la colectividad británica a prestar a aquel acto solemne todo el concurso de su voluntad, su energía y su amor a su país adoptivo.

El presidente de la Sociedad Literaria Inglesa, señor Heriberto Gibson lanzó el 20 de Julio de 1905, un manifiesto en el cual citó la colaboración que en el progreso de la república tuvieron los elementos británicos. Era un notable documento cuyos términos entusiastas demostraba tan elocuentemente la solidaridad que existía entre esta colonia extranjera y los intereses morales y materiales del progreso nacional.



Prince George's Hall. Año 1905.

Había en la idea enunciada una delicadeza de propósitos que reflejaba el amor de la colectividad británica hacia nuestro país y su deseo de exteriorizarlo en la forma que había de ser más grato al sentimiento argentino.

Esta iniciativa tan simpática, tan justa y lógica, encontró eco en todo nuestro país y la exposición preliminar que se celebró en el «Prince George's Hall», en la calle Cuyo (ahora Sarmiento) durante los días 25-30 de Noviembre, fué todo un éxito, y el numeroso público que acudió mostraba gran interés por los numerosos libros, manuscritos, mapas, gráficos, láminas, objetos de arte e industria, y en las abundantes estadísticas que demostraban la enorme influencia que ha ejercido en nuestro desarrollo político y económico, la acción colectiva o individual de los británicos al través de nuestra historia.

Todas las empresas de ferrocarriles de propiedad inglesa tomaron parte activa en esta exposición preliminar y entre las cosas exhibidas por el F. C. Sud, se destacaron cinco mapas de gran tamaño, que de diez en diez años mostraban el desarrollo de las líneas de ferrocarriles en la república, esto es, de las líneas que eran de propiedad de empresas inglesas.

Estos mapas demostraban gráficamente la rapidez con que el capital británico se dió cuenta del inmenso y fértil campo de acción que le deparaba la República Argentina, donde leyes extraordinariamente liberales favorecieron y favorecen hoy todavía la expansión del riel.

En Setiembre de 1906, el Ingeniero don Carlos Maschwitz, extensamente conocido por los importantes cargos que había desempeñado en la administración pública, relacionados con los ferrocarriles, fué nombrado Ingeniero Consultor de la Empresa del F. C. del Sud de Buenos Aires, puesto que por

Digitized by Google

primera vez fué ocupado por un ingeniero argentino.

El Ingeniero Maschwitz inició su carrera como dibujante durante tres años en la oficina de Neuman y Medici mientras cursaba los primeros años de ingeniería; luego pasó a prestar servicios en la comisión de estudios y construcción del Ferrocarril del Sud de Dolores a Ayacucho.

En 1884, ya terminados sus estudios en la Facultad, ingresó a las obras del puerto de La Plata y en 1885 formó parte del F. C. del Pacífico, en el carácter de ingeniero ayudante durante un año, debiéndose a su iniciativa la construcción de los grandes talleres de la estación Junín.

En 1890, fué llamado a presidir el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, en cuyo cargo desplegó relevantes condiciones de administrador escrupuloso y eficiente.

Muchos fueron los trabajos realizados durante su permanencia en este cargo, fruto de su iniciativa, entre otros: organización de inspección de ferrocarriles y de los talleres mecánicos, terminación de la obra del puerto, establecimiento de vías, construcción de galpones, instalación hidráulica, estudio de conservación de los canales, tarifas de ferrocarriles, iniciación de los estudios de desagües, conclusión y publicación del plano topográfico de la provincia, etc.

Señor FRANK PARISH
Presidente del Directorio Londinense del Ferrocarril del Sud. Falleció en Londres el 2 de Mayo de 1905.

En 1891 fué designado catedrático de hidráulica en la Facultad de Matemáticas, puesto que no aceptó, dictando en cambio física en el «Instituto libre de enseñanza».

En 1893 fuele ofrecida la gerencia del ferrocarril de la Ensenada y en 1894 la dirección del Departamento de Obras Públicas de la Nación, que no aceptó por razones particulares.

En Agosto de 1896 ocupó la Dirección de ferrocarriles nacionales.

En 1900 fué nombrado delegado del gobierno argentino al Congreso Internacional de Ferrocarriles celebrado en París ese mismo año y encargado de estudiar en Europa y Estados Unidos los progresos alcanzados por los servicios ferroviarios.

Alejado de las posiciones oficiales por voluntad propia, contribuyó en su esfera particular a la formación de importantes compañías industriales, que significaban un positivo progreso para el país.

En Agosto de 1907 un cambio ministerial motivó la elevación del Ingeniero Carlos Maschwitz al Ministerio de Obras Públicas de la Nación en reemplazo del Ingeniero don Miguel Tedin, que había desempeñado por más de un año dicha cartera.

Este nombramiento fué muy bien recibido por la opinión y por la prensa, lo que evidenció no sólo el buen concepto de que gozaba el Sr. Maschwitz sino también la esperanza de ver en el puesto a un hombre de gobierno, con actividad y energía, ejercitando de una manera eficiente y expeditiva la gestión complicada de las Obras Públicas Nacionales.

El Excmo. Señor Presidente de la República al llamar a un miembro del cuerpo de ingenieros a compartir las tareas del Gobierno, llenó, con alta justicia una necesidad nacional, satisfaciendo por otra parte las aspiraciones muy fundadas de la ingeniería.

El ex-Ministro Ingeniero Tedín había ligado su nombre al servicio ferroviario de la República en muchos importantes cargos y comisiones.

La ex-Dirección de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, donde habían comenzado su carrera profesional muchos de los notables ingenieros con que contaba el país, llamó a su seno al Ingeniero Tedín como Director de la 4ª. División, para llenar la vacante dejada por renuncia del Ingeniero don Santiago Brian. En el desempeño de este cargo realizó un viaje de estudio a Europa.

Vendidos los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, en 1890, el Ingeniero Tedín fué nombrado Comisionado especial del Gobierno para el inventario y entrega de los mismos a la compañía inglesa que los adquirió.

Ocupó también el cargo de Administrador del Ferrocarril Central Norte, señalando su paso por ese cargo, numerosas iniciativas y mejoras en el servicio y una escrupulosa y económica ordenación de gastos.

Posteriormente desempeñó la Presidencia de la extinguida

Teniente General BARTOLOME MITRE
que falleció el 19 de Enero de 1906.

Digitized by Google

Dirección de Ferrocarriles Nacionales con acierto y general aplauso.

Su bien adquirida competencia en el manejo de los ferrocarriles y las relevantes condiciones de administrador, fueron más que título para confiarle la cartera de Obras Públicas, que ocupó desde la iniciación del Gobierno del doctor Figueroa Alcorta.

El 2 de Mayo de 1906, falleció en Londres, a la avanzada edad de 82 años, el señor Frank Parish, Presidente del Directorio del Gran Ferrocarril del Sud y uno de los personajes más considerados en el mundo de los negocios ferrocarrileros y bancarios de la República Argentina en la Gran Bretaña.

El nombre de Parish está directamente vinculado a muchos y grandes episodios de la vida argentina y Frank Parish que lo llevó como una honrosa herencia de familia, pudo todavía abrillantar más la acción fecunda de su antecesor, Sir Woodbine Parish, el primer encargado de negocios que tuvo la Gran Bretaña en la República.

Doctor MANUEL QUINTANA
Presidente de la República, que falleció el 12 de Marzo de 1906.

No existe un argentino medianamente ilustrado que no conozca la acción del ministro Canning, cuando aún querían algunas potencias europeas poner en estado de problema nuestra jurada independencia, ni el papel que en aquella delicada ocasión, pudo felizmente desempeñar el caballero Woodbine Parish, al estudiar nuestra situación política con alto criterio, sin sombra de pasión, honrándose él al mismo tiempo que honraba al liberalismo inglés y al pensamiento que presidió nuestra emancipación.

Frank Parish, hijo de aquel hombre que también enriqueció nuestra bibliografía, con un libro de prudentes y sanas observaciones, había nacido en Buenos Aires, y si adoptó la nacionalidad inglesa, fué durante su vida un sincero y leal amigo de la Nación Argentina.

Por circunstancias especiales continuó entre nosotros la obra iniciada por su ilustre padre, y una vez retirado de la diplomacia, fué en Londres la fuente más rica de informaciones relacionadas con el progreso argentino y el capital inglés.

Frank Parish, que nació en Buenos Aires en 1824, aceptó, después de adquirir una valiosa experiencia en el servicio consular en China y en Nápoles, un puesto en el consulado en la ciudad de su nacimiento. La muerte del encargado de negocios de S. M. y la imposibilidad de acreditar ningún otro agente diplomático en Buenos Aires, durante la separación de ésta del resto de la República, lo llevó a desempeñar el cargo de cónsul general con la totalidad de la representación de los intereses británicos, puesto que ocupó durante más de seis años, hasta que cesaron las hostilidades y Buenos Aires se incorporó a la Federación en 1861, fecha en que Sir Edward Thornton, que había sucedido como representante de Mr. Ohristie, trasladó su residencia de Panamá a Buenos Aires, y para conciliar el cambio de situación, Mr. Parish fué nombrado cónsul.

Durante el tiempo que Mr. Parish ocupó el puesto, el país estaba convulsionado; no sólo se encontraba en perpetuo estado de guerra en el interior, sino que en la misma Buenos Aires se sucedieron una serie de disturbios que el gobierno no lograba dominar. La usurpación de autoridad y las arbitrariedades, eran causa de quejas fundadas.

Doctor CARLOS PELLEGRINI
Ex-Presidente de la República, falleció el 17 de Julio de 1906.

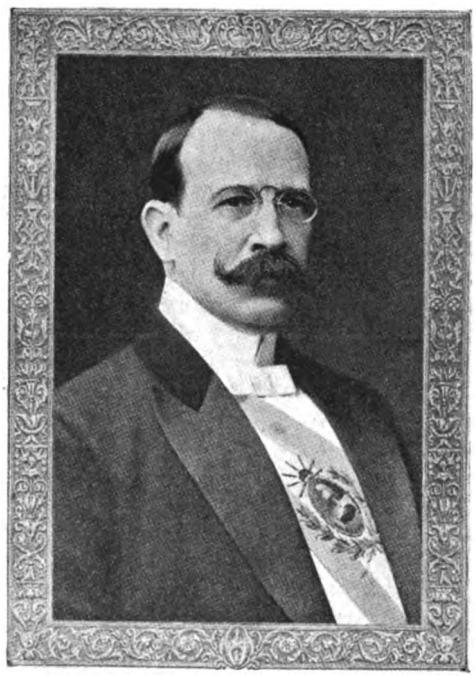
Los pobladores ingleses del territorio eran numerosos y los derechos y privilegios estaban siempre en tela de juicio, recurriéndose con frecuencia a la protección de la autoridad británica. Se mantenía de estación una fuerza naval considerable y se estaba en relación constante con su jefe.

La manera en que Mr. Parish desempeñó su misión mereció el más cordial reconocimiento tanto del gobierno británico como de los residentes ingleses en Buenos Aires y de la misma república. Sin mediar solicitud, en 1864, fué nombrado cónsul general y comisionado de esclavitud en la Habana. Debido a su mal estado de salud hubo de declinar este nombramiento.

Independiente de su pos-

Digitized by Google

ción oficial, Mr. Parish tomó un especial interés en todo lo que contribuía a desarrollar los vastos recursos del país en que se hallaba acreditado y con el permiso especial del secretario de estado de S. M. desempeñó en los últimos diez años de su residencia en el Plata — de 1862 a 1872 — el puesto de principal representante y presidente de la comisión local del Ferrocarril del Sud. El gran interés que Mr. Parish demostró en la formación de esta empresa y su gran fe en el porvenir, jamás lo abandonó un momento, mientras que sus predicciones siempre se han cumplido y ha hecho que la empresa merezca el título de Gran Ferrocarril del Sud, con que se le denominó desde el principio. Con un capital original de libras 750.000 y 114 kilómetros de líneas en 1864, la compañía llegó, en 1906, a tener un capital autorizado de 27.000.000 £ y 4.100 kilómetros de líneas construídas, siendo la primera y más emprendedora de las compañías de la República Argentina.



Doctor JOSE FIGUEROA ALCORTA

Vicepresidente de la Nación desde el 12 de Octubre de 1904 hasta el 12 de Marzo de 1906. Presidente desde esta fecha hasta el 12 de Octubre de 1910.

Sus conocimientos, su severidad, la firmeza de su criterio y de su carácter, fueron fuerzas unidas que lo consagraron como el mejor consejero de las grandes empresas ferroviarias a las que el país debe una parte importante de su progreso. En esas funciones demostró su confianza y su visión administrativa acerca del porvenir de la República.

Muchos vacilaron y temieron por la suerte de sus capitales, cuando las pasiones no se habían serenado en nuestro ambiente. Frank Parish no vaciló nunca: fué un creyente en las fuerzas poderosas de la expansión económica argentina.

Mr. Parish se retiró del servicio en el exterior en 1873, por su mala salud. A su regreso a Londres, como es natural, se le buscaba como la gran autoridad en los asuntos relacionados con el Río de la Plata. Dedicó sin embargo sus primeras ideas y sus mayores energías a la empresa del Sud. En 1873 se incorporó al directorio de Londres; sus colegas no tardaron en reconocer el valor de sus servicios y en 1876 fué nombrado presidente delegado, sucediendo en 1878 a Mr. G. A. H. Halt en el cargo de presidente de la compañía, puesto que ocupó desde entonces. En este carácter hizo tres viajes a la Argentina por asuntos importantes relacionados con la compañía. En 1887, 375 de los principales accionistas manifestaron sus reconocimientos por los servicios prestados a la empresa durante 25 años, de una celosa dedicación al servicio de los intereses de la empresa, obsequiándole con un hermoso servicio de plata.

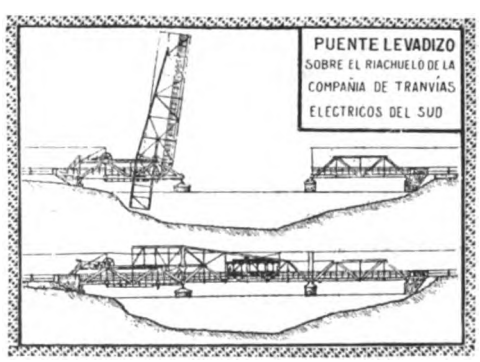
Mr. Parish, en cada uno de los tres viajes que hizo a Buenos Aires desde el año 1872, llevó a Londres su palabra autorizada en demanda de capitales para nuevas prolongaciones de la empresa ferroviaria que hoy es un coloso dentro del continente americano.

Además de su constante vinculación al Ferrocarril del Sud, Mr. Parish ha sido miembro de los directorios de Central Argentino, Buenos Aires y Rosario, Central del Uruguay, Gran Oeste del Brasil, South American Land Co. y ferrocarriles de Entre Ríos.

Fué un gran propagandista de la República Argentina. Y aún, últimamente, con sus 82 años, tenía virilidades extraordinarias para inculcar entre los accionistas la más entusiasta fe en el porvenir de este país.

Continuó firme en sus puestos, aunque con salud precaria en los últimos tiempos y la muerte lo ha sorprendido retirado de la labor cotidiana, pero no indiferente a las empresas cuyos intereses llevó a gran altura de prosperidad.

Fué un excelente amigo de nuestro país y le debemos un recuerdo agradecido.



Puente levadizo sobre el Riachuelo de la Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud.

A la muerte de Frank Parish, el patriarca de los ferrocarriles como justicieramente se le llamara, el Directorio Londinense del F. C. Gran Sud de Buenos Aires, designó a su hijo Mr. Woodbine Parish para ocupar el puesto vacante.

Tal designación fué muy celebrada por cuantos se ocupaban de asuntos ferroviarios.

El señor Woodbine Parish había dedicado buena parte de su vida a los estudios económicos, y especialmente a la explotación, de líneas férreas, mate-

Digitized by Google

rias que dominaba con rara competencia. Estas cualidades le habían valido diversos cargos en importantes empresas, pues, además de Director del Gran Sud, ocupaba igual cargo en la empresa de los FF. CC. Oeste, Entre Ríos, Central de Uruguay y Brasil.

Vinculado por su tradición al progreso de la República Argentina, la actuación del señor Woodbine Parish en Londres no haría sino continuar la obra de sus mayores con la dedicación e inteligencia que fueran patrimonio de su ilustre padre.

El año 1906, fué fatal para la República Argentina.

La muerte, aquella **pallida mors** de que habla el clásico latino, actuando con su ciego e implacable fatalismo, descargó el golpe de su vieja pero siempre filosa guadaña, en lo más alto de la mies humana, y hombres culminantes dirigentes de los destinos públicos de este país, cuya vida todos creíamos sagrada, cayeron bajo el golpe rudo e inopinado, sumiendo en su estupor angustioso e interrogante a la Nación entera.

El 19 de Enero la República perdió a su más grande ciudadano.

El Teniente General Bartolomé Mitre, la gloria más pura, refulgente y vívida de la organización nacional, bajó a la tumba a los 84 años de edad, en medio de la congoja de 500.000 almas que desfilaron ante sus venerados restos, y de la gratitud de media América.

El 12 de Marzo falleció el Presidente de la República Doctor Manuel Quintana, que subió al poder en Octubre de 1904.

El corto mandato fué fecundo en iniciación de obras y planes de fomento en agricultura e instrucción pública, y el Doctor Quintana demostró poseer un alto sentido práctico, ayudado por una sólida preparación, sobre todo en lo concerniente a ferrocarriles, materia que dominaba desde su primitiva actuación como abogado del F. C. del Sud.

Pero a pesar de todo eso no pudo dominar la situación política que era genuinamente revolucionaria.

Como protesta a la comedia del voto público, estallaba el 4 de Febrero de 1905, un movimiento preparado por los radicales. Fracasado en su estallido, sus organizadores logran salvarse, pero algunos jefes militares complicados fueron condenados a destierro.

Las cuestiones obreras se suceden pero se resuelven generalmente por arbitrajes entre las partes.

El Dr. Quintana no tuvo tiempo de encarrilar la situación política como se podía esperar de sus altas calidades de hombre de Estado, pues enfermó al poco tiempo de asumir el mando y falleció al año y meses de su investidura.

El 17 de Julio de 1906, falleció el ex-presidente de la República, Sr. Carlos Pellegrini, que en el año 1886 fué elegido vicepresidente de la República, para luego 4 años después, derrocado por la revolución el presidente Juarez Celman, ascender a terminar el período.

Gran alma de tribuno y patricio, era el Dr. Pellegrini, una de las inteligencias más vigorosas con que contaba la República.

Con tanta verdad se decía que era: «Un piloto de tormenta, acaso descuidado en la bonanza, que recobra toda su sangre fría cuando la pierden los demás». Su figura adornada por cualidades indiscutibles y brillantes dotes atraía la atención nacional como llamado a grandes destinos cuando desgraciadamente sucedió su fallecimiento, que produjo una honda impresión de pesar en los círculos ferroviarios.

La visión talentosa que el Dr. Pellegrini tuvo del progreso de su patria, le llevó a prestar eficaz cooperación al desenvolvimiento de los ferrocarriles y su palabra y su consejo fueron, en más de una ocasión, el más firme apoyo de los interes económicos que ellos representan.

Alrededor de su nombre y por el prestigio de sus relevantes condiciones, se creó una aureola de respetuosa simpatía, entre los más caracterizados representantes y altos empleados de las empresas particulares.

Fallecido el primer mandatario Dr. Manuel Quintana, le sucedió el vice Dr. José Figueroa Alcorta, cuya carrera pública que empezaba en el día de su advenimiento a la mayor edad, era una serie de manifestaciones de la más perfecta corrección, honestidad y cordura.

Su paso por el foro, por la legislatura, por el gobierno de su provincia natal (Córdoba), ya como ministro, ya como jefe de estado, estaba marcado por una secuela de hechos suficientes para honrar la vida de un perfecto ciudadano y de un integérrimo jefe de gobierno.

El Dr. Figueroa Alcorta era el gobernante que necesitaba la Nación en los momentos en que, terminados todos sus pleitos internacionales, aseguraba su paz exterior e interior, halagüeñamente encaminadas sus finanzas y marchando sobre rieles su progreso, se hacía de todo punto necesario alejar del foco irradiante de su gran política toda sombra que engendrara una desconfianza, un malestar, una duda, en el ánimo de los hombres de empresa y de trabajo, que no medran en el río revuelto agitado por las ambiciones personales, que sólo aspiran a las seguridades plenas e incontrovertibles de la paz, que es el jefe maestro de nuestro engrandecimiento, el cual se capitaliza año tras año con los intereses acumulados por nuestra asombrosa producción nacional.

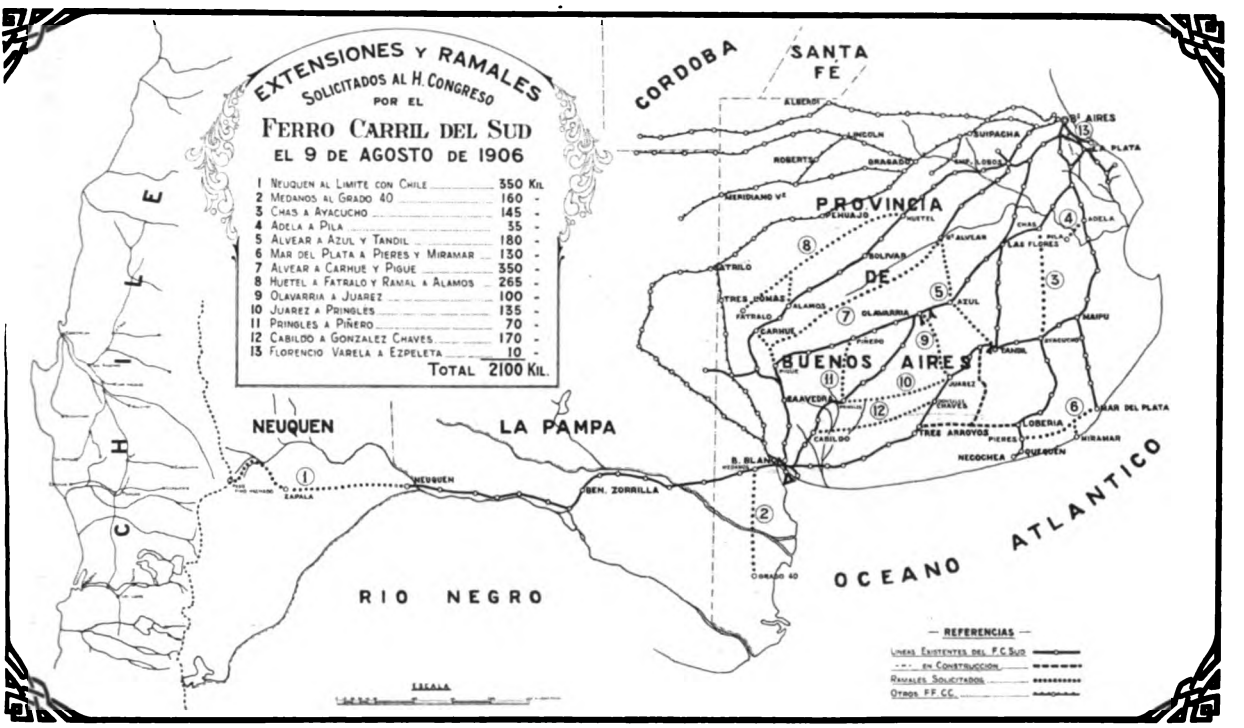
La Ley provincial de ferrocarriles económicos y las numerosas concesiones otorgadas tanto por el Gobierno Nacional como por la Provincia, de líneas que iban a cruzar los rieles de la Empresa del F. C. del Sud y del Oeste, obligaron a estas dos compañías a defender sus zonas de influencia e impedir la construcción de líneas de competencia

Digitized by Google

vendría a poner en peligro el desenvolvimiento las compañías ya radicadas en la Provincia de muchos años atrás.

Fué entonces que las dos empresas, alarmadas e esta perspectiva, recurrieron al Gobierno de Provincia de Buenos Aires, reconociendo la ju-icción originaria y primordial en virtud de la l habían extendido sus rieles en ese territorio, edirle que les concedieran una serie de ramales , partiendo de las líneas troncales, los pusiera abrigo de las desventajas que la competencia los nuevos ferrocarriles pudieran ocasionarles.

y de la noche, muchos centenares de vigilantes. Había sin duda una ventaja innegable para la cultura y seguridad de la Provincia de que esos vigilantes estuvieran allí; pero también había una ventaja muy grande para las empresas en que la Provincia contribuyera con esa vigilancia a mantener el orden y la regularidad de los servicios entre el público y la empresa en las estaciones de ferrocarril. Lo que pedía entonces el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires a las empresas del Ferrocarril del Sud y del Oeste, no alcanzaba a representar la mitad del costo de los servicios que esos ferroca-



El Gobierno de la Provincia, anheloso de servir s intereses de la agricultura y de la ganadería y rfectamente informado del monto de las tarifas ambas empresas, no puso ningún inconveniente orden insuperable a la concesión que se le pedía; lamente exigió que esas tarifas fueran rebajadas cierta proporción por las dos compañías y, ade-ás, que contribuyeran con una suma determi-ada de dinero anualmente, como retribución los servicios que la Provincia de Buenos Aires estaba a los ferrocarriles.

En efecto, en el territorio de la Provincia de uenos Aires existían más de 400 estaciones de rrocarril de todas las empresas. Esas estaciones, uevos núcleos urbanos, exigían un aumento con-derable de policía y fuera del núcleo urbano, en misma estación, la policía estaba obligada a antener fijamente por lo menos, su vigilancia. ara una provincia que contaba apenas alrededor e 2500 gendarmes con una extensión tan vasta, s ferrocarriles absorbían, entre la guardia del día

rriles exigían a la Provincia solamente en lo que a la policía se refiere.

Hallándose las negociaciones en ese estado y ya terminadas casi bajo la base de que el Ferrocarril del Sud disminuía ciento ochenta mil libras, y cien mil libras el Ferrocarril del Oeste en sus tarifas respectivas, fueron sometidas a los directorios en Londres, que las rechazaron «in limine». Las rechazaron en primer término, porque se apercibieron allí, y dijeron ésto con razón, de que la Provincia de Buenos Aires empezaba a reclamar un impuesto de los ferrocarriles, en retribución de servicios administrativos.

La propuesta presentada por el F. C. del Sud de Buenos Aires al Gobierno de la Provincia para prolongar sus líneas en ramales de una extensión de 1900 kilómetros, fracasó pues, después de largas tramitaciones y prolongadas conferencias.

El Ministro de Obras Públicas, ingeniero Etcheverry, sostenía que el Gobierno de la Provincia debía iniciar una nueva política económica en ma-

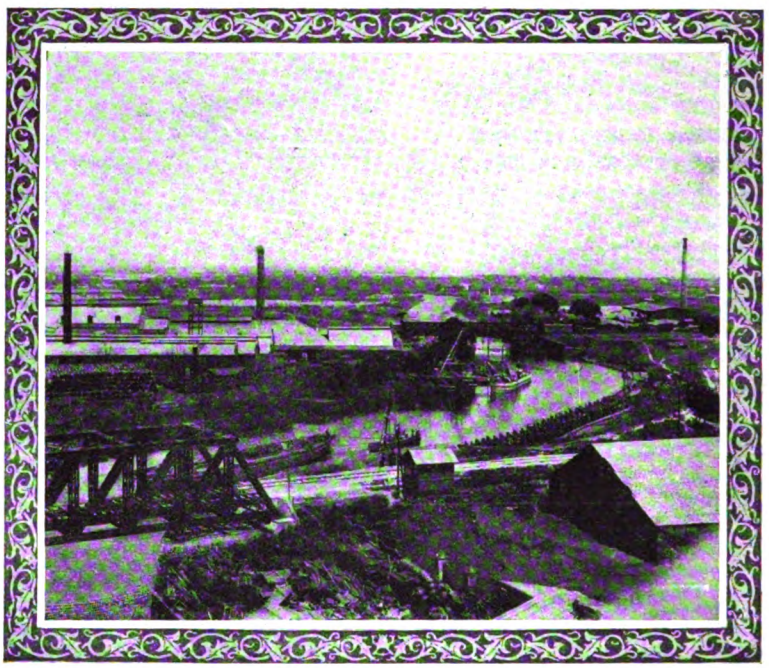
Digitized by Google

teria de ferrocarriles, imponiendo cargas para otorgar concesiones.

La prensa en general prestó atención al asunto. «La Nación» se pronunció con criterio armonizador, señalando las bases posibles de un acuerdo entre los intereses generales y el de las empresas.

A este respecto decía:

«El Gobierno no debe comerciar con las imposiciones en estas iniciativas, porque tal negocio es muy pequeño y menguado entre los altos intereses vinculados al fomento del transporte y a la legislación económica de la república. Es, pues, conveniente dar a la política ferroviaria objetivos más altos y previsores. En caso de acordarlos, hacerlo sobre bases que respondan a las conveniencias fundamentales del país y de su progreso. La más esencial de esas condiciones no es la de la imposición, sino la de convertir a las empresas que pretenden tomar posesión con sus rieles de las zonas a explotar en agentes de colonización, obligarlas a llevar población, radicarla y labrarse ellas mismas los elementos del tráfico».



Vista del Riachuelo entre los dos puentes del F. C. del Sud. Año 1906.

«La Prensa» planteó el problema en términos más amplios y fundamentales. Basta señalar algunos párrafos de su artículo sobre «Política ferroviaria» del 10 de Agosto de 1906, para poner en evidencia este aserto:

«El concurso del capital privado no solamente es provechoso, sino indispensable. Lo ha sido, lo es y lo será siempre, por grande que fuese la opulencia del tesoro fiscal. Algunas veces hemos observado que todos los esfuerzos hechos para ampliar la red de los ferrocarriles del Estado fueron de inmediato seguidos por crisis o por angustiosas dificultades financieras».

«Esas consideraciones fundan la política de la colaboración del capital privado en la industria del transporte ferroviario. Su aceptación comporta el deber público de asegurar a ese capital un interés satisfactorio: nadie invierte su dinero en negocios que no reditúan utilidades. El accionista de un ferrocarril no se satisface con la vanidad de serlo: busca una renta, un dividendo. La observación va dirigida a los irreflexivos que impresionados por los dividendos que en esta época de prosperidad perciben los accionistas de los ferrocarriles argentinos, protestan y piden la expropiación misma de las empresas ricas, como si su enriquecimiento entrañase una usurpación y causase daño al crédito de la República.

El crédito nacional debe ser el contrapuesto a ése. El dividendo revelador de riqueza general favorece su crédito en el exterior, y las compañías prósperas poseen capacidad financiera para levantar en los mercados extranjeros los capitales de que hayan menester para las expansiones de sus redes, reclamadas por los avances de la población y de la agricultura en zonas inexplotadas. Debe combatirse la codicia de las compañías que no sepan conciliar sus intereses con los del público; pero en ningún caso, jamás, hostilizarlas para que no perciban las ganancias legítimas que busca el accionista».

La síntesis de lo que dejamos transcripto podría hacerse en dos palabras, si no fuera menester encarar la cuestión desde los puntos de vista que ofrecía para los ferrocarriles.

Era cierto que la producción en estos últimos años había levantado al país de la postración a la prosperidad, pero ella no había sido tan larga ni tan fecunda que nos asegurara contra todas las eventualidades de un futuro incierto.

Una mala cosecha bastaría para producir trastornos económicos y un período de seca, más o menos largo, traería consigo una crisis.

No era el caso de gravar el establecimiento de líneas férreas que resultaría en trabar con menguado beneficio el más rápido y vigoroso acrecentamiento de la riqueza nacional.

Fracasada la negociación en la forma mencionada, terminó su período la administración con la cual ambos ferrocarriles habían negociado (1°. de Mayo de 1906).

Decía el Gobernador Ugarte en su mensaje con

Digitized by Google

que terminaba su gobierno de la Provincia de Buenos Aires:

«Con el Sud se siguió simultáneamente otra negociación, dentro del mismo criterio, y después de muchas alternativas, coincidimos con el señor White en las siguientes bases: primero, rebaja de 150.000 libras esterlinas en las tarifas, sobre el producido bruto del último ejercicio; segundo, no podrá en adelante aumentarse las tarifas; tercero, entrega anual de 10 libras esterlinas por cada kilómetro de vía en explotación, destinadas a caminos en el Sud de la Provincia; cuarto, exención de todo impuesto municipal y provincial en cambio de la suma de dinero que se entregue.

«Me proponía obtener por este medio, continúa el Gobernador Ugarte, una suma de dinero para atender los servicios que reclaman de la Provincia los caminos de acceso a esas estaciones; atender mejor la policía, que también reclama el servicio de los ferrocarriles, etc.».....

Pero esta proposición, aceptada en principio por el Directorio Local, transmitida a Londres fué rechazada.

Veinte y cuatro horas después o sea el 9 de Agosto de 1906, lo que la provincia no había querido despachar, fué solicitado al Senado Nacional, por el representante del F. C. del Sud, que había recibido instrucciones del Directorio de Londres para gestionar del H. Congreso la autorización necesaria para construír las prolongaciones y ramales detallados más abajo, completando así la red de líneas que explotaba la empresa del Sud, de acuerdo con la Ley N°. 3344 del 10 de Enero de 1896 y el contrato de la concesión primitiva celebrado con la Provincia de Buenos Aires en 10 de Junio de 1862.

Estación Plaza Constitución vista del lado Sud-Este 1907.

a) Prolongar la vía al Neuquén hasta el límite en la Cordillera de los Andes con la República de Chile, pasando por las cercanías de las Lajas y Codigüé, según la traza que resulte más conveniente de los estudios que practique sobre el terreno ..... 350 kilómetros

b) Un ramal que partiendo de la estación Médanos, y pasando por el pueblo Villarino, tenga su término al Sud del Río Colorado, en campos de propiedad de los Sres. Luro y con derecho a prolongarlo hasta Carmen de Patagones, cuando el tráfico lo justifique..... 160 »

c) Un ramal que saliendo de la estación Chas termine en la de Ayacucho ..... 145 kilómetros

d) Un ramal que arrancado de la estación Adela corra 35 kilómetros en dirección Sud (hacia Pila)..... 35 »

e) Un ramal que saliendo de General Alvear, pase por Azul y termine en Tandil..... 180 »

f) Un ramal que saliendo de Mar del Plata llegue a Pieres, del cual se desprenderá otro a Miramar..... 130 »

g) Un ramal de General Alvear a Carhué y Pigüé..... 350 »

h) Un ramal de Huetel a Fatraló (F.C.O.), del cual se desprenda otro hacia Alamos o Bonifacio..... 265 »

i) Un ramal de Olavarría a Juárez 100 »

j) Un ramal de Juárez a Coronel Pringles ..... 135 »

k) Un ramal de Cnel. Pringles a Piñeyro..... 70 »

l) Un ramal de Cabildo a González Chaves ..... 170 »

m) Un ramal de Florencio Varela a Ezpeleta ..... 70 »

Total..... 2160 kilómetros

Decía el ingeniero Guillermo White en el escrito que acompañó la solicitud, entre otras cosas:

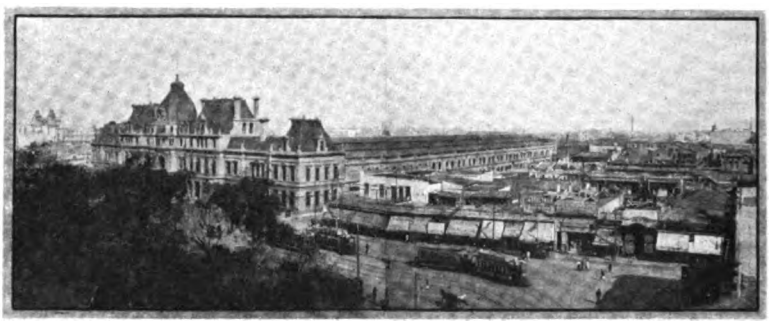
«Las nuevas líneas reflejan, en la precedente enumeración y en el plano adjunto, toda su magnitud e importancia. Su indisputable utilidad y conveniencia son tan evidentes, que todo esfuerzo de mi parte para exteriorizarlo ante el ilustrado criterio de V. H. sería superfluo y vano. Básteme puntualizar que ellas prolongarán hasta los lejanos límites de la República, por el Sud y Sud Oeste, el extraordinario desarrollo económico, industrial y comercial de nuestra época, llevándoles la vida y la riqueza y aumentando y facilitando las comunicaciones en zonas ya servidas y pobladas por la red en actual explotación.

Aun cuando no estuviera establecido por el artículo 15 del primitivo contrato fecha 12 de Junio de 1862 que»..... La Empresa tendrá en todo tiempo el derecho de construír ramales a dicho camino en cualquier dirección u otras obras adicionales a los originalmente estipuladas, que juzgue conveniente a los intereses del mismo.....» y por el artículo 15 de la Ley N°.3344 del H. Congreso sobre

Digitized by Google

prolongación al Neuquén que «La Empresa tendrá derecho para prolongar la línea y construír ramales en cualquier dirección, previa aceptación de los planos por el P. E., bajo las condiciones estipuladas en este contrato, debiendo dar cuenta para su aprobación al H. Congreso, aún cuando no fuera así convenido decía, no creo que habría vacilación en el espíritu de V. H. para acordar las concesiones solicitadas a esta empresa que desde hace cerca de medio siglo se halla vinculada al país; habiendo confirmado tan larga condición la seriedad de sus proposiciones y la honestidad y absoluta corrección con que ha cumplido los contratos con el Estado.

No debo dejar de consignar que desde largo tiempo atrás ha procurado la Empresa ponerse de acuerdo con las autoridades administrativas de la Provincia de Buenos Aires, acerca de las condiciones de la concesión de las obras de que se trata, en cuanto afectan a ésta, buscando así su poderoso apoyo ante V. H., pero por una parte el Excmo. Gobierno, guiado por altísimos motivos que no es dado desconocer, no ha creído deber facilitar mi tarea, y, por otra parte, el Directorio de Londres, me ha dado instrucciones terminantes para acudir directamente al H. Congreso, y entregarle la suerte del vasto proyecto de nuevas líneas, teniendo en cuenta que ellas son de carácter y jurisdicción Nacional con arreglo a las prescripciones de las leyes y contratos vigentes».



Estación Plaza Constitución vista del lado Nor-Oeste 1907.

La discusión de las concesiones pedidas empezó en la Cámara de Senadores en la 7ª. sesión extraordinaria el día 22 de Noviembre de 1906.

La Comisión, como era de práctica, antes de pronunciarse, solicitó la opinión del Ministro de Obras Públicas sobre estas concesiones y él se expidió en un extenso y luminoso documento, señalando cuáles eran las líneas que podían acordarse, y cuáles no.

Las que podían acordarse según el Ministro, eran las siguientes: Neuquén al límite con Chile; de Médanos al grado 40; de Chas a Ayacucho; de Adela a Pila; de General Alvear a Azul y Tandil; de Mar del Plata a Pieres y Miramar; de General Alvear a Carhué y Pigüé; y de Florencio Varela a Ezpeleta.

Estas líneas tenían por objeto dotar de ferrocarriles a algunas localidades que no los tenían, o que estaban servidas deficientemente, y poner en comunicación directa entre sí y con los puertos de embarque, zonas y pueblos importantes de la Provincia, acortando las distancias, lo que importaría un menor recorrido para las personas y para las mercaderías, y, por lo tanto, economía en gastos y fletes.

Las líneas que no se podían acordar eran las siguientes: de Huetel a Fatraló y ramal a Alamos; de Olavarría a Juárez; de Juárez a Pringles; de Prigles a Piñeyro; y de Cabildo a Gonzalez Chaves, porque ya habían sido otorgadas a otras empresas: a la de Bruyn y Otamendi; Enrique Lavalle y Compañía; Taglioni Hermanos; Diego Alvear y muchos otros y porque su otorgamiento daría lugar a superposiciones inconvenientes, puesto que no les dejaría una zona de acción suficiente para desenvolverse.

La discusión en el Congreso duró casi dos años y varias fueron las modificaciones que sufrieron los diferentes artículos de las concesiones. Referente al ramal solicitado de la estación Médanos hasta Carmen de Patagones, le fué negado a la empresa por las razones siguientes:

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires por decreto del 27 de Setiembre de 1906, concedió al señor Eduardo Shaw la línea desde Médanos a Villarino.

En Agosto 22 concedió un ferrocarril económico entre estos mismos puntos al señor Carlos García Mansila y el Congreso, por sanción definitiva de 26 de Setiembre de ese mismo año, dió la misma línea a los Sres. Alejandro Madero y Cía.

El Sr. Madero obtuvo la primera sanción de la Cámara de Diputados en 28 de Setiembre de 1905. el Senado sancionó esta misma línea con modificaciones el 20 de Setiembre de 1906 y obtuvo sanción definitiva el día 26; lo que quiere decir que cuando el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires otorgó la concesión Shaw, ya estaba sancionada definitivamente la del Sr. Madero.

La Comisión de Obras Públicas que estudiaba en ese entonces estos ramales del Ferrocarril del Sud se expidió con fecha de 28 de Setiembre indicando cuáles eran los que debían concederle y cuáles no. Cuando dictaminó, no era conocida esta concesión hecha por la Provincia, ni tampoco, a pesar de estar en la misma casa, sabía que la Cámara de Diputados hubiese sancionado definitivamente la concesión Madero; por eso es que produjo su dictamen aconsejando se le concediese al Sud el ramal desde Médanos a Villarino.

El Gobierno de la Provincia, en conocimiento del despacho de la Comisión, se dirigió al Poder

Digitized by Google

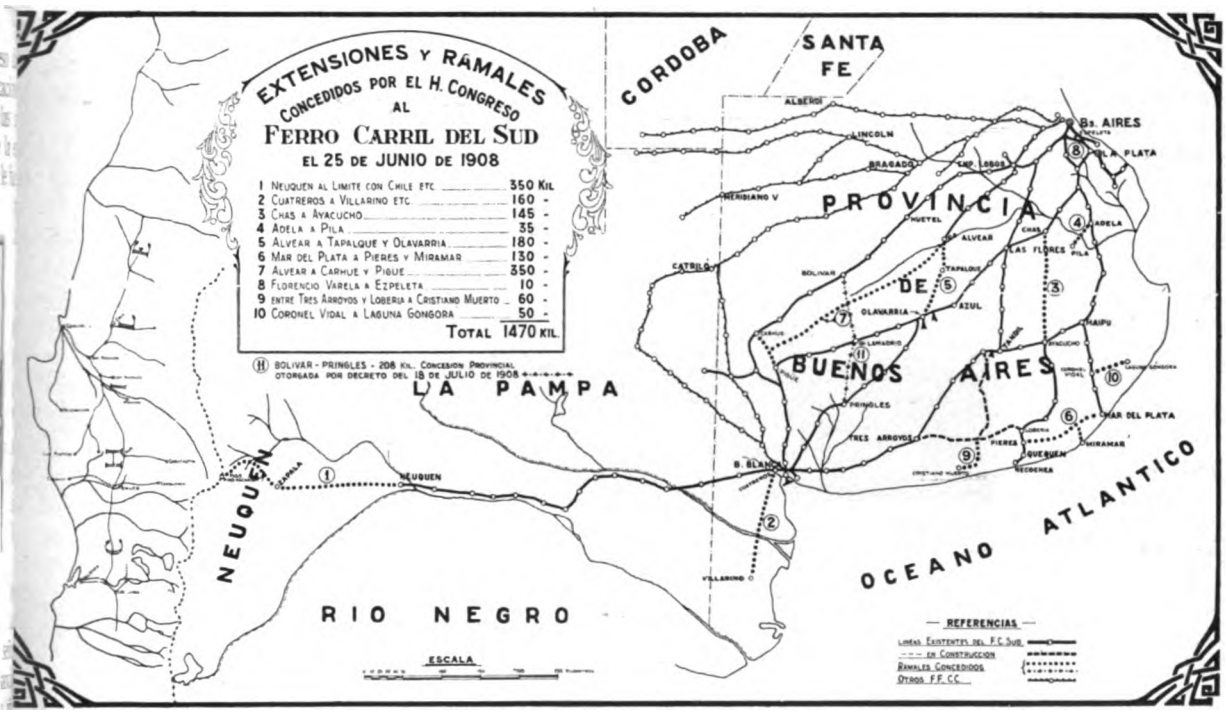
:utivo, pidiéndole recabara del Congreso que :spetase la concesión que se había hecho al Señor w. Llegada esta comunicación a poder de la nisión, ésta la tomó en consideración y modificó seguida su primitivo despacho, cambiando el to de arranque de este ramal, treinta kilómetros ste, a la estación Cuatreros, con el mismo punto inal, Villarino, que parece ser obligado, por- ese es el objeto de todas las empresas.

e esta manera quedaban salvados los incon- entes que se presentaron en un principio y se aseguraban dos líneas que irían a favorecer

Por tanto venimos a rogar a la honorable Cámara se sirva tener presente nuestros derechos adquiridos al expedirse en el pedido de la referida empresa».

Para impedir una superposición de líneas se varió la traza de la línea pedida por el F. C. del Sud y en vez de ir al Azul fué acordada a Olavarría pasando por Tapalqué que estaba aislada y sin ferrocarril.

Durante la discusión el Senador Virasoro pidió que incluyese en las concesiones dos ramales que



uellas regiones que entonces carecían en absoluto ellas.

Al final de Noviembre de 1906, los Señores Tag- ne Hermanos, enviaron al Senado una solicitud liendo ser tenido en cuenta cuando se tratara el nal que pedía el F. C. del Sud, desde la estación vear a Tandil pasando por Azul.

Decían en el escrito:

«Taglione Hermanos, en su carácter de concesio- rios de un puerto en Mar del Plata, con una línea ferrocarril desde ese puerto hasta la ciudad de ul, pasando por el Tandil, cuyo depósito de ga- ntía han efectuado el 27 de Setiembre pasado, spetuosamente exponen: Que en los pedidos de evos ramales que hace la empresa del Ferrocarril l Sud y que actualmente se discuten por esa hono- ble Cámara, existe uno que arrancando desde el ul o sus inmediaciones llega hasta el Tandil, corrido que en nuestro concepto perjudica la ncesión que se nos ha otorgado por ley N°. 4917 toda su extensión entre los dos puntos indicados.

no habían sido pedidos por la empresa del F. C. del Sud.

Esta proposición fué fundada con las siguientes palabras:

«He entendido, señor Presidente, al oír el informe de la Comisión, que ella ha agregado algunos ramales a los pedidos por la empresa y ha suprimido otros; y, según ésto, pienso que es de oportunidad el permitir que cualquiera de los senadores proponga uno o más ramales que considere necesario, convenientes y exigidos por el buen servicio público.

He notado, señor Presidente, al estudiar esta red de ramales del Ferrocarril del Sud, consultando la red actual de todos los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, que existen zonas de importancia, aún con estos ramales que vamos a sancionar, que no quedan bien servidas.

Entre Necochea y las proximidades de Bahía Blanca, en una extensión de más de doscientos kilómetros, las líneas férreas existentes se separan de la costa del océano a una distancia de cincuenta

Digitized by Google

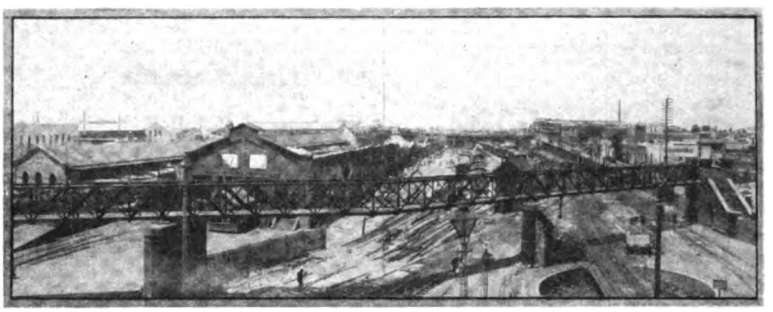
o sesenta kilómetros, quedando toda esa zona importante sin servicio ferroviario. Hay una línea de Tres Arroyos a Lobería, a sesenta kilómetros, de la costa, y en la zona dejada hacia el mar hay muchos establecimientos de importancia.

Debo declarar que, además de conocer esa parte de la Provincia, he oído de los propietarios que la ocupan, que están deseosos de tener una línea férrea que facilite la extracción de sus productos.

Ahora, me voy a referir a otra zona, también ribereña, que es la que se encuentra entre Magdalena y Mar del Plata. Son unos trescientos kilómetros de costa en los cuales las líneas férreas se separan de la costa hasta más de cien kilómetros

Por esta razón, voy a proponer a la Comisión el agregado de dos ramales a este proyecto. El primero, sería «un ramal que, arrancado de la línea entre Tres Arroyos y Lobería, termine en el paraje denominado «Cristiano Muerto». Esta línea tendría una extensión de cincuenta o setenta kilómetros, según cual fuera de Tres Arroyos a Lobería, la estación que se eligiera como punto de partida.

Voy a indicar los nombres de algunos de los propietarios de esa zona para que el Senado se dé cuenta de su importancia: Alzaga, Unzué, Anasagasti, Carreras, Avellaneda y varios bien conocidos. Este ramal no compromete ninguna otra línea concedida ni que pueda concederse, porque cualquier ramal que allí se estableciera tendría que ser subordinado a la línea principal del Ferrocarril del Sud.



Estación Plaza Constitución. — Gran incendio del galpón de carga ocurrido el día 16 de Enero de 1906.

Esto mismo sucede con el otro ramal que voy a proponer, que, partiendo de la estación Coronel Vidal u otra próxima, termine en la Laguna Góngora, muy cerca de Mar Chiquita, que es también el punto de conjunción y término de las grandes obras de canalización de la Provincia de Buenos Aires. Este solo dato demuestra la importancia de este ramal que tendría alrededor de cincuenta kilómetros, representando en conjunto los dos que propongo una extensión de ciento veinte kilómetros más o menos.

Si la Comisión aceptara ésto, me parece también que la empresa del Ferrocarril del Sud aceptaría el compromiso».

También se pidió al Ministro de Obras Públicas que se dirigiera al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, poniendo en su conocimiento el proyecto de que se trataba y pidiéndole que tuviera a bien hacerle sus observaciones.

El Gobierno de Buenos Aires contestó en los términos siguientes:

«En contestación a la nota número 228 de V. E. relativa a que la Comisión de Obras Públicas de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación desea conocer si este gobierno tiene el propósito de construír líneas férreas que pudieran quedar afectadas por los ramales pedidos al Honorable Congreso por la empresa del Ferrocarril del Sud y del Oeste, me es grato hacer saber a V. E. que de los solicitados por la primera de las mencionadas empresas, las siguientes afectarían concesiones hechas o líneas proyectadas por este gobierno.

«El ramal de Mar del Plata a Pieres, con otro a Miramar, afectaría el de Mar del Plata a Miramar que forma parte de la línea proyectada por este gobierno entre La Plata y Mar del Plata, pasando por Pila y Ayacucho.

«El ramal de General Alvear a Carhué y Pigüé no afectaría la línea proyectada por este gobierno de Alvear a Puán, siempre que se deje zona para la misma como lo estableció oportunamente la comisión de Obras Públicas del Honorable Senado de la Nación».

Referente a la concesión para construír una línea entre Chas y Ayacucho, hubo otra discusión prolongada. El artículo, tal como figuraba en el despacho, había tomado en cuenta una concesión otorgada a los señores Urdániz y Compañía y se había preocupado de no crearle un conflicto a la concesión existente con la nueva.

Decía el artículo en discusión:

«Un ramal que saliendo de la estación Chas termine en la de Ayacucho, debiendo respetar en su recorrido la zona que corresponde a la línea concedida a los señores Urdániz y Cía., por ley 4985».

¿Cual era el poder administrativo que tenía, dentro de los límites establecidos por la ley, la facultad de determinar esa zona?

Por más que se empeñe en querer determinar numéricamente la extensión de la zona de influencia de un ferrocarril, no es posible determinarla.

Zonas en ciudades es completamente distinto a zonas en suburbios y zonas en suburbios es distinto a zonas en desiertos.

Se deja, entonces, al poder discreto y discrecional de los poderes públicos encargados de dictaminar lo que significa un trazado de ferrocarril que resuelva lo referente a zonas.

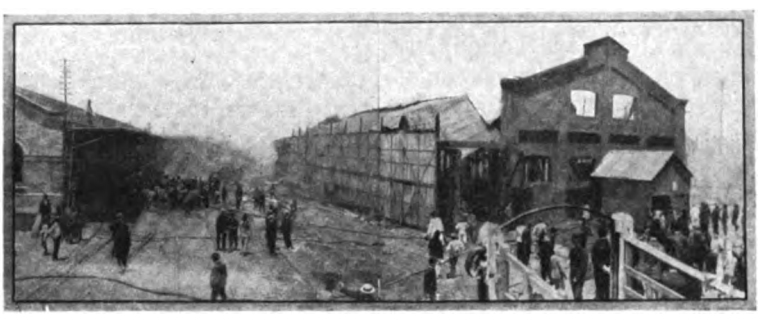
De manera que la comisión insistía en aplicar

Digitized by Google

en este caso el mismo concepto que ya existía, diremos así, científicamente aceptado entre nosotros: zonas económicas a base de zona de explotación.

Esta era la explicación que dió el miembro informante de la comisión, agregando que la idea de zona, significa dentro de nuestra terminología administrativa, un medio de acción dentro del cual no pueden intervenir las compañías puesto que si lo hicieran vendrían a perjudicar derechos reconocidos.

La política sancionada por el Congreso de la Nación no es la de entorpecer la construcción ni menos cortapisar la explotación de los ferrocarriles, sino más bien establecer, lejos de competencias, armonías ferrocarrileras para todos en el territorio de la Nación, para que por igual gocen de los beneficios de estas leyes. De manera que el Poder Ejecutivo, al aplicar este inciso de la ley, tendría muy en cuenta que allí donde sea necesario establecer competencia en beneficio de las comarcas, debe sancionarse en ese sentido, y allí donde sea necesario proteger los intereses perfectamente legítimos de las compañías, se procurará armonizar las zonas para que no se perjudiquen con competencias que, sin beneficiar a las comarcas, afectarían a las empresas; y como el estado no está interesado en perjudicar a las empresas, sino en armonizar sus intereses, se deduce que sería necesario delegar a las oficinas técnicas que conocen estas cuestiones, el poder de determinar por donde deben ir las líneas.



Otra vista del incendio ocurrido el día 16 de Enero de 1906.

En la Provincia de Buenos Aires regía entonces una ley de ferrocarriles económicos, que determinaba que todo ferrocarril tendría una zona de treinta kilómetros de ancho, contándose quince kilómetros a cada lado de la vía. Esta era la disposición positiva única que existía en la legislación de ferrocarriles entre nosotros; pero basta para convencer, por lo menos, de que este asunto de las zonas no era una trivialidad, sino fuera una prescripción de sentido común, que no debía serlo, porque los ferrocarriles no se conceden para una explotación abstracta, sino para una explotación material, para transportar los productos de la zona que recorren y producir fletes y ganancias para la Compañía, que es el aliciente del capital empleado.

El Diputado Sr. E. Mitre apoyando la aprobación del artículo en cuestión decía: «La Cámara puede votar tranquilamente esta cláusula en la seguridad de que, si para algo sirve, es para evitar un conflicto».

La solicitud de concesiones presentadas por el F. C. del Sud, entró al Senado el día 9 de Agosto de 1906, donde sufrió una tramitación prolongada y cuando se puso a discusión, dió lugar a un debate muy largo y sostenido, sobre cada uno de los incisos del proyecto.

De los trece ramales solicitados por el F. C. del Sud se aprobaron siete, se modificó uno, se suprimieron cinco y, en cambio fueron incluídos dos nuevos. De los 2.100 kilómetros de líneas nuevas solicitadas por el F. C. del Sud se concedieron solamente un total de 1.470 kilómetros.

El proyecto pasó entonces a la Cámara de Diputados (Diciembre de 1907) y recién el 8 de Junio de 1908 empezó a considerarse el despacho de la Comisión de Obras Públicas.

Esta demora dió lugar a una serie de presentaciones de vecinos que clamaban por que se sancionasen de una vez estas líneas, que necesitaban para poder transportar sus productos y poder desarrollar sus industrias rurales, agrícolas y ganaderas.

En el año 1907 la construcción de ferrocarriles en la República Argentina alcanzó una cifra mínima.

Esto se traducía en paralización de la corriente de introducción de capitales nuevos, que necesitaba el país indispensablemente porque constituía uno de los factores más poderosos de nuestro orden económico.

Nuestra economía exigía que la Nación pagara al exterior anualmente sumas considerables, no solamente por la parte correspondiente a la importación en la balanza del comercio, sino también por los servicios de sus deudas externas, por el de los capitales de las empresas de transportes, de bancos, compañías hipotecarias, etc., cuyos dividendos se repartían en el extranjero.

Esta corriente de salida era compensada poderosamente por las corrientes de entradas, que determinaban la construcción de obras públicas particulares que exigían la aplicación de nuevos capitales.

La Comisión de Obras Públicas despachó con arreglo a este proyecto inclusive los ramales del Ferrocarril del Oeste, concesiones cuya ejecución requería alrededor de 30 millones de pesos oro que introducidos al país, tendrían una influencia doblemente benéfica, por el incremento consiguiente del capital nacional y por el aumento de los medios de transporte.

En la reunión de la Cámara de Diputados del 10 de Junio de 1908, se aprobó el proyecto que luego

Digitized by Google

fué pasado en revisión a la Cámara de Senadores el día 25 de Junio del mismo año.

Las pequeñas modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados, fueron aprobadas después de una breve discusión y se resolvió incluir en el proyecto por indicación del Diputado Sr. Luro la prolongación hasta siete kilómetros de la línea de Buenos Aires a Mar del Plata, en su parte terminal, para así llevar la estación terminal hasta la orilla del mar, que era la aspiración común de todos los que frecuentaban Mar del Plata y de los que habitaban allí.

Con fecha 25 de Julio de 1908 el Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, sancionaron con fuerza de Ley número 5535:

Artículo 1°. Concédese a la Compañía del Ferrocarril del Sur de Buenos Aires, el derecho de construír y explotar las siguientes líneas:

1°. La prolongación de la vía al Neuquén hasta el límite con la República de Chile, cruzando la Cordillera de los Andes por el paso de Lonquimay o Pino Hachado. La línea pasará por las cercanías de Las Lajas y Codigüé, según la traza que resulte más conveniente de los estudios que se practiquen en el terreno ..... 350 kilómetros

2°. Un ramal que saliendo de la Estación de Chas termine en la de Ayacucho ..... 445 »

3°. Un ramal que arrancando de la Estación Adela, corra treinta y cinco kilómetros en dirección Sur hasta Pila ..... 35 »

4. Un ramal que saliendo de Alvear y pasando por Tapalqué, empalme en Olavarría o sus proximidades ..... 180 »

5°. Un ramal que saliendo de Mar del Plata llegue a Pieres, del cual se desprenderá otro a Miramar..... 130 »

6°. Un ramal de General Alvear a Carhué y Pigüé. Este ramal se concede con la condición de que al aprobarse los planos por el Poder Ejecutivo, se deje la zona para la línea que proyecta construír la Provincia de Buenos Aires..... 350 kilómetros

7°. Un ramal de Florencio Varela a Ezpeleta ..... 10 »

8°. Un ramal que arrancando de la línea entre Tres Arroyos y Lobería, termine en el paraje denominado Cristiano Muerto ..... 60 »

9. Un ramal que partiendo de la línea de Maipú a Mar del Plata, termine en las inmediaciones de la Laguna Góngora ..... 50 »

10. Prolongación hasta siete kilómetros de la línea Buenos Aires a Mar del Plata, en su parte terminal en forma que se vincule a la ciudad en las proximidades de la costa Atlántica..... 7 »

Total..... 1317 kilómetros

Art. 2°. La vía será de trocha de un metro seiscientos setenta y seis milímetros.

Art. 3°. A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará a la aprobación del Poder Ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de las líneas. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; a los tres años siguientes deberá estar terminada una extensión de novecientos kilómetros de vía, comprendiéndose en esa extensión la línea a que se refiere el inciso primero del artículo primero y todas las líneas deberán quedar completamente terminadas a los cinco años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de cincuenta mil pesos moneda nacional, si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4°. Esta concesión se sujetará en un todo a la ley N°. 5315 reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XXXIX

●

AMPLIACIONES AL PUERTO DE INGENIERO WHITE

●

SUMARIO:

Congestión del tráfico en Bahía Blanca. — Materiales importados por la Compañía. — Tráfico Público. — El Ferrocarril del Sud presenta planos y memorias descriptivas de un muelle adicional y de un elevador de granos. — Otro proyecto de futuros muelles. — Aprobación por decreto del 11 de Diciembre de 1905. — Modificación del proyecto. — Estadísticas demostrativas. Número de barcos que entraron al puerto. — Exportación de cereales. — Obras realizadas. — Planos. — Muelles, dársenas y elevadores. — Caminos afirmados. — Se proyecta solemnizar el 50º. aniversario del primer Ferrocarril Argentino. — Exposición especial de ferrocarriles. — El gobierno Nacional decreta el cambio de nombre de algunas estaciones. Homenaje a la colectividad inglesa.

● ●

COMO hemos mencionado anteriormente, fueron construídos durante los años 1900 - 1902 un muelle de acero en forma de T, del cual ntiguo muelle en curva entró a formar parte. ncluído el nuevo canal de entrada al puerto Enero de 1900, la Compañía lo balizó por su ta y desde entonces quedó librado al servicio ico sin erogación alguna para el Gobierno y el éxito que pudo apreciarse por el número de res que entraran al puerto de Bahía Blanca le esa fecha, no sólo para los muelles del Ferroil del Sud, sino para los de otras compañías, aprovechaban de las ventajas y facilidades estas obras proporcionaban.

on estos elementos, que fueron utilizados a lida que se podía disponer de ellos, se habían sfecho en parte las exigencias del incremento tráfico, producido por las extensiones y ramales el Ferrocarril del Sud había ido construyendo le el año 1890.

. pesar de estas ampliaciones, en el año 1905 rodujo en Bahía Blanca, en la estación Ingeniero ite, la congestión del tráfico, debido a que los elles y acomodos de que en ellos se disponía, ian un límite del cual no era posible pasar, imiéndose en consecuencia su ensanche y ampliaı en forma que satisfaciera las exigencias siempre cientes del tráfico.

se puede apreciar el movimiento de este último as causas que justificaban el ensanche de las as portuarias, si se considera que por los muelles de Ingeniero White pasaron las siguientes toneladas:

Año	Materiales importados por la Compañía	Tráfico público		Total	Exportación de Trigo
		Exportación	Importación		
1900	46.488	290.363	21.293	358.144	253.492
1901	37.080	227.535	27.020	291.635	196.232
1902	36.687	295.322	20.509	352.418	277.256
1903	22.400	352.185	32.969	407.554	327.035
1904	44.438	587.893	42.780	675.111	529.681
1905	Enero-Abril solamente			341.432	303.703

Con fecha 3 de Junio de 1905 la Empresa del Ferrocarril del Sud presentó los planos y memoria descriptiva de un muelle adicional y un elevador de granos de una capacidad de 26.000 toneladas, que permitiría cargar los vapores en un tiempo muy reducido, evitando así las estadías que sin este medio no era posible eliminar.

Con este ensanche se vendría a disponer en Ingeniero White de 1700 metros lineales de muelle, 18.400 metros de vías auxiliares, 22 cabrestantes, 32 pescantes, 5 carros para trasbordar vagones y 10 bandas para transportar el trigo en bolsas o a granel, todo movido por electricidad y un elevador de 26.000 toneladas; viniendo así a facilitar los medios para dar salida a los productos de la agricultura, que entonces sufrían demoras porque no se disponía de esas comodidades.

El muelle nuevo, que se muestra en el plano

Digitized by Google

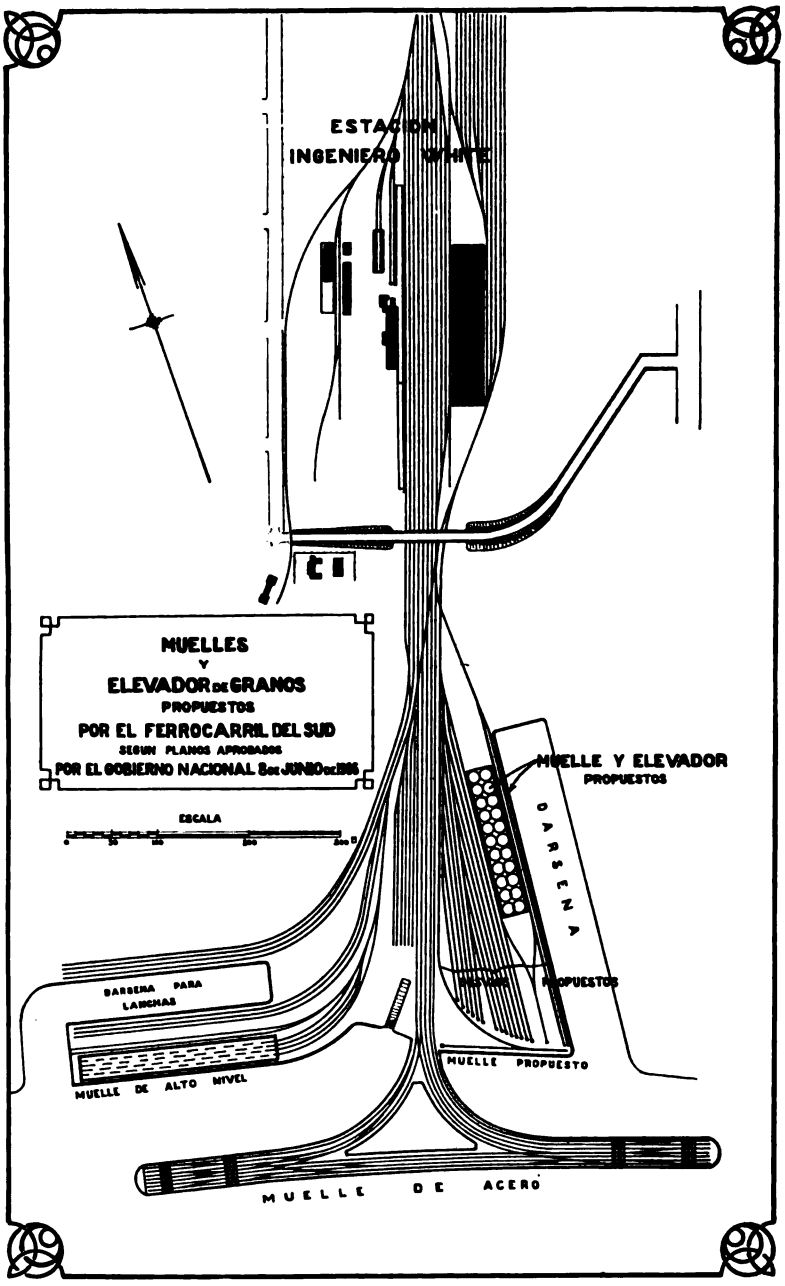
que se publica sería de 500 metros de largo (140 metros con frente al Sud y 360 metros al este) dragándose hasta una profundidad de 23 pies o 7,01 metros de agua en marea baja.

El elevador, colocado detrás del muelle, sería construído con un sistema de cilindros de 10 metros de diámetro con una capacidad de 930 toneladas de trigo cada uno.

Los planos fueron aprobados por decreto del 8 de Junio de 1905.

El 28 de Noviembre del mismo año la empresa sometió para su aprobación otro proyecto de futuros muelles, cancelando, por consiguiente, el proyecto aprobado por las autoridades el 8 de Junio.

La modificación se impuso porque la dirección que se había proyectado, dificultaba la entrada y salida de los vapores por el extremo Este del muelle de acero, por lo que en el nuevo proyecto se dió a los muelles o espigones salientes una mayor inclinación, de manera que evitara el inconveniente y aprovechara mayor superficie de agua, colocando el elevador de granos dividido en varios cuerpos de modo que fuera posible cargar el trigo en varios vapores al mismo tiempo.



En el plano que reproducimos, que es copia del plano presentado por la Empresa, se ha indicado con líneas gruesas las obras que se iban a construír inmediatamente y con líneas punteadas las futuras extensiones que hacian posibles el aprovechamiento de la superficie de agua en esa parte de la ribera, lo que se podría efectuar cuando el incremento del tráfico y las conveniencias comerciales lo reclamasen.

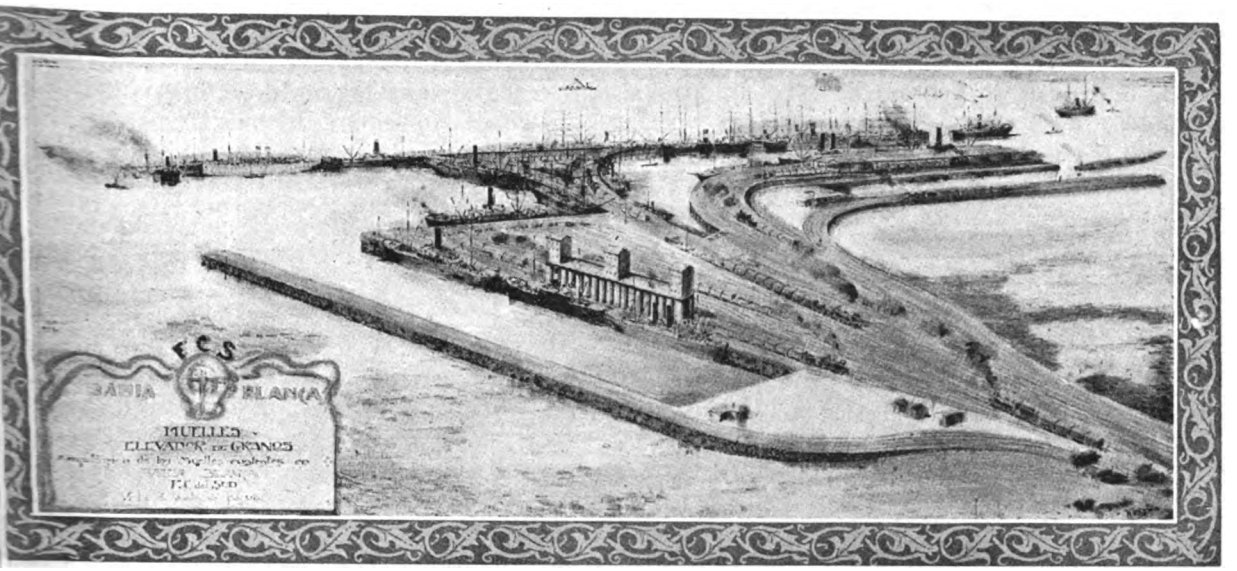
El proyecto nuevo consistía en dos diques paralelos de 90 por 420 metros y de 105 por 420 metros de superficie de agua respectivamente, en forma de cremallera, que se ubicarían al costado Oeste del muelle existente, los cuales serían construídos con muros de mampostería en seco, levantándose previamente un tajamar revestido de tosca que lo circundaría; el espacio entre los muros se rellenaría con tierra y sobre esta superficie con 38 metros de ancho se establecerían las vías y elevador de granos divididos en seis cuerpos.

Los nuevos planos fueron aprobados por decreto del 11 de Diciembre de 1905 con la siguiente nota:

«Que en cuanto a los ensanches futuros que se establecían en dicho plano, no habría razón alguna para que fuesen aceptados desde luego, creando un derecho a la Empresa recurrente para ocupar una importante zona que podía requerirse para la ejecución de obras análogas, sea por el Estado o por iniciativa privada».

Con el propósito de activar la construcción de las obras de ensanche, la Empresa resolvió enviar a Europa al ingeniero señor F. Oswell, a fin de procurar los elementos necesarios para proceder a la ejecución de dichas obras en el más breve plazo posible.

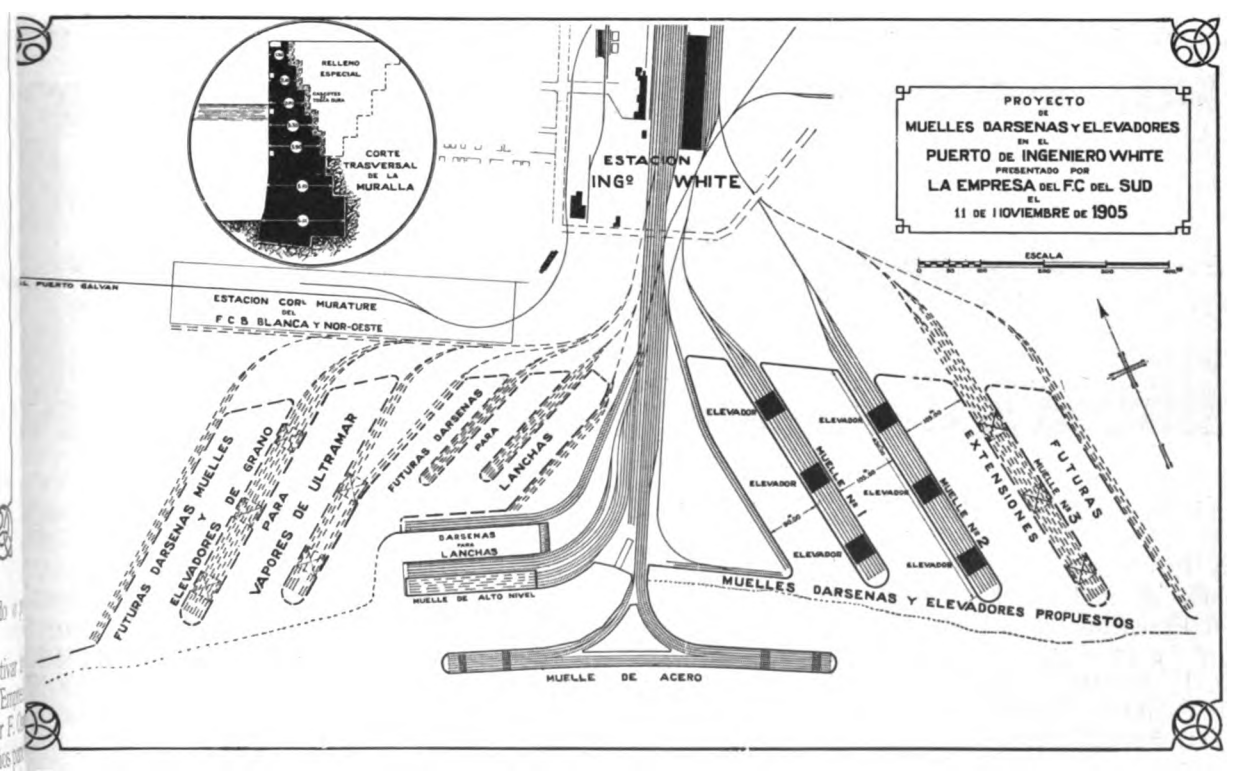
Digitized by Google



sta a vuelo de pájaro del puerto Ingeniero White y de los muelles y elevador de granos propuestos por la empresa del Ferrocarril del Sud según el proyecto presentado para su aprobación el 3 de Junio de 1905.

2 de Febrero de 1906 se recibió un telegrama del ctorio en Londres, que decía entre otras cosas: Después de consultar con los señores Walker ía. y otros, encontramos que será imposible r construído y listo para ser explotado el pro- o aprobado últimamente por el Gobierno, en os de tres años y medio de tiempo y como es ab- amente indispensable proveer para las exigen- inmediatas del tráfico, el Directorio propone, pre- autorización del Gobierno, construír con pilotes ierro el muelle N°. 3 al Este del muelle de acero, provisto de elevador de granos y al mismo tiempo construír inmediatamente la primera sección de la dársena para lanchones, al Oeste del muelle de acero, usando pilotes de hierro para su construcción y formalizar orden para compra de lanchones y elevador flotante en relación con ellas. Ambos agregados, si se principia su construcción inmediatamente, podrán quedar terminados en un año».

En seguida (el 5 de Febrero) se solicitó autorización del Superior Gobierno para construír con pilotes de hierro el muelle N°. 3 y luego estudiar



Digitized by Google

detenidamente los detalles de las demás obras aprobadas.

El decreto de 8 de Febrero de 1906 autorizó a la Empresa a efectuar el cambio del proyecto, justificado por la urgencia de habilitar a la brevedad posible nuevas secciones del puerto de Ingeniero White.

Ahora, con mayores datos y en vista de que no era posible terminar la construcción del referido muelle N°. 3 en el tiempo en que los empresarios se habían comprometido a hacerlo, se consideró más prudente sustituir la construcción del muelle N°. 3 por la del N°. 2 y la Empresa presentó el 15 de Mayo de 1906 el proyecto definitivo que contenía las siguiente variantes:

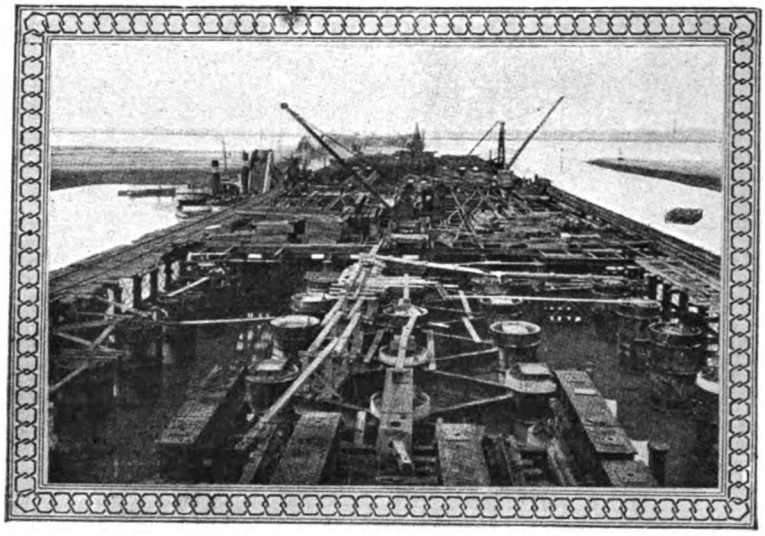
1. Construír el muelle N°. 2 con los materiales que se iban a emplear en el N°. 3.

2. Excavar por medio del dragaje el sitio en que se iba a construir el muelle N°. 2 de manera que diera una profundidad de agua en el fondo al costado del muelle de m. 9,14 en aguas bajas ordinarias, por lo menos en un ancho de 35 metros de un lado y 55 del otro.

3. Efectuar un pequeño ensanche en el muelle debido al cambio del material.

4. Ensanchar en 5 metros la superficie de agua entre los muelles.

5. Prolongar los muelles 30 metros hacia afuera, para facilitar el cambio de 5 vagones a la vez, en el extremo del muelle.



Cabecera del nuevo muelle de los elevadores durante la construcción.

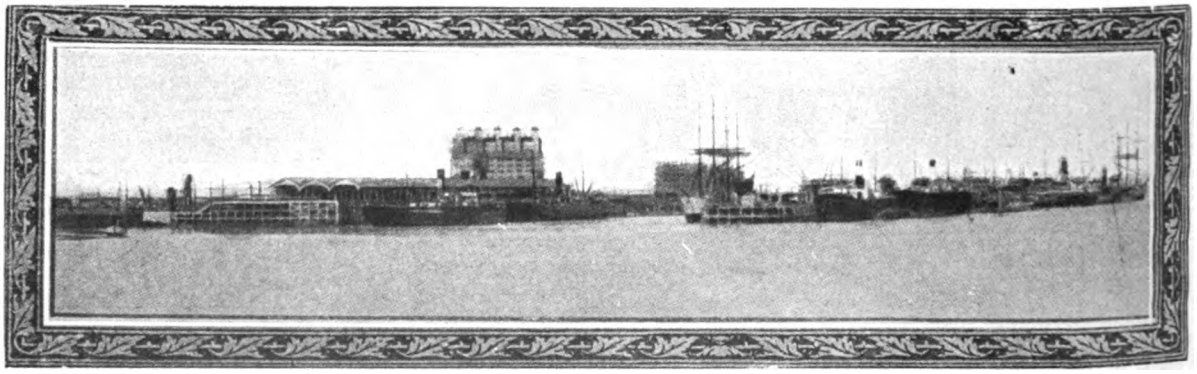
El nuevo proyecto fué aprobado por decreto de 2 de Junio de 1906, y la Empresa dió comienzo a los trabajos inmediatamente.

El 26 de Noviembre del mismo año, la Empresa solicitó la aprobación de los planos de los dos elevadores que iba a construir en Ingeniero White.

Cada uno constaría de 72 silos o recipientes exagonales, construidos todos de acero y con capacidad en conjunto para contener 9000 toneladas de cereal a granel y 4000 toneladas de cereales embolsados.

El despacho de cereal a granel se calculaba en base de que funcionando cinco de los elevadores al mismo tiempo lo harían a razón de 750 toneladas de granos por hora.

La Empresa hizo notar al Gobierno que solamente sería construída una parte del muelle N°. 2, dejándose para más adelante la prolongación que llevaría el tercer elevador, como así mismo la construcción del muelle N°. 1, que también podría tener elevadores.



Vista general del puerto de Ingeniero White durante la construcción del elevador N°. 2.

Los planos y el arreglo propuesto por la Empresa fueron aprobados por resolución del 20 de Mayo de 1907.

El muelle de los elevadores fué inaugurado el 24 de Marzo de 1908, cargando el vapor «Hutton» en el elevador N°. 1, que había sido terminado en Enero del mismo año, a la vez que el elevador N°. 2 lo fué el 10 de Enero 1909, fecha en que empezó a operar.

Digitized by Google

El número de barcos que acudieron al puerto de Ingeniero White durante el año financiero 1906-07 fué de 352 contra 368 en el año anterior.

	1904–05	1905–06	1906–07
Total de toneladas recibidas y despachadas del puerto de Ingeniero White ...	875.936	1.079.240	1.112.810
Toneladas de cereales embarcados	721.851	859.986	823.770

También se notó un progreso considerable referente a la importación por el puerto de Ingeniero White, que en el año 1904-05 alcanzó a 60.084 toneladas, para llegar a 102.193 en 1905-06 y a 155.570 en el año 1906-07.

EXPORTACION DE TRIGO Y AVENA DURANTE LOS PRIMEROS MESES DE LOS AÑOS 1907 y 1908

		1907 Toneladas	1908 Toneladas	Porcentaje de aumento
Enero	Trigo	43.171	69.795	60%
	Avena	9.410	29.981	220 »
Febrero	Trigo	126.060	170.015	35 »
	Avena	8.271	39.272	379 »
Marzo	Trigo	146.877	169.130	14 »
	Avena	4.237	32.280	660 »
Abril	Trigo	137.700	88.589	30 » disminuc.
	Avena	3.867	14.933	30 »
	Total	479.593	613.995	28%

La importancia del puerto de Ingeniero White puede juzgarse por los datos siguientes:

AÑO	Cereales despachados de 1 Enero hasta 31 Diciembre	Número de buques Despachados		Total
		De Vela	Vapores	
	Toneladas			
1891	20.000	5	4	9
1895	60.000	15	21	36
1898	44.000	17	41	58
1899	180.000	22	50	72
1900	260.000	17	79	96
1901	180.000	12	81	93
1902	270.000	6	91	97
1903	335.000	27	85	112
1904	550.000	9	155	164
1905	970.000	27	193	220
1906	747.083	3	159	162
1907	875.862	5	199	204
Primeros 6 meses de 1908	1.009.469	5	180	185

A principios del año 1907 los señores Otto Franke y Cía., presentaron una propuesta para la construcción de un ferrocarril eléctrico entre Buenos Aires y La Plata con ramificaciones al Tigre y a los puertos de las dos ciudades.

El Poder Ejecutivo resolvió acordar la concesión solicitada y el 9 de Febrero del mismo año se firmó el contrato **«ad referendum»** que contenía entre otros artículos los siguientes:

«Los concesionarios quedarán facultados para construir una o varias usinas de producción de fuerza eléctrica de corriente alternada o trifásica, suficiente para dar una velocidad a los trenes entre las ciudades de La Plata y Avellaneda que no será menor de **100 kilómetros constantes por hora** haciéndose el trayecto entre Buenos Aires y La Plata en 35 minutos.

Las usinas se dispondrán de manera de poder distribuir en el radio servido por el ferrocarril, fuerza motriz y luz a las fábricas, pueblos y establecimientos que lo soliciten, de acuerdo con una tarifa especial que será sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Los concesionarios se obligan a construir por cuenta del gobierno un camino pavimentado de adoquín de granito al costado de la línea férrea comprendida entre la ciudad de La Plata y la de Avellaneda, en la siguiente forma:

Dos veredones para peatones de tres metros de ancho cada uno, con terraplén bien aplanado a máquina; estos veredones estarán flanqueados por dos hileras de árboles de hojas caducas, colocados a una distancia de diez metros entre sí.

Una calzada para camino carretero de doce metros de ancho con adoquín de granito y base de concreto de veinte centímetros de espesor, asentado sobre terreno previamente terraplenado, abovedado y apisonado. El concreto será de pedregullo granítico con mezcla de arena oriental y cemento artificial. La base de concreto se cubrirá con una de arena tipo oriental, de diez centímetros de espesor, sobre la cual descansarán los adoquines cuyas juntas se rellenarán con la misma clase de arena.

La línea sería de doble vía de trocha ancha, construídas con rieles de 42 kilos por metro lineal.

El gobierno podrá en cualquier momento expropiar las líneas de ferrocarril eléctrico que otorga esta concesión, haciéndose cargo de vías, instalaciones eléctricas, terrenos, usinas, estaciones, material rodante, etc., etc., abonando a los concesionarios por el conjunto de las instalaciones el valor que resulte de la tasación que practique una comisión compuesta por el presidente del Departamento de Ingenieros, el ingeniero de los concesionarios y otro ingeniero designado como tercero por los concesionarios y el Poder Ejecutivo.

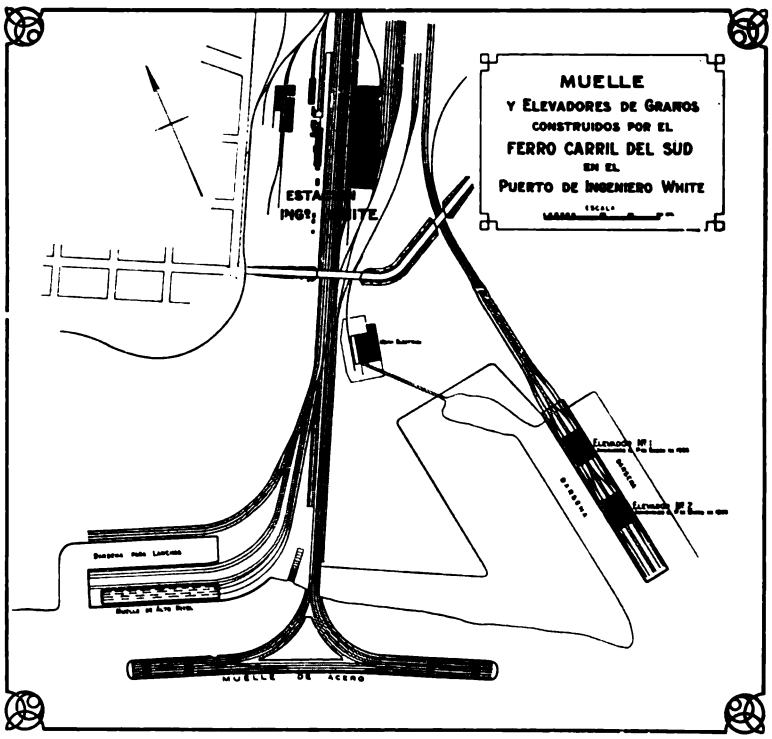
Al valor de esta tasación deberá agregarse el veinte y cinco por ciento de la misma, que a título de indemnización debe abonar el gobierno a los concesionarios por la expropiación».

Digitized by Google

El proyectado ferrocarril penetraría a la ciudad por un túnel que correría debajo de la calle Entre Ríos, con estaciones frente a la casa de Aislamiento, frente al Congreso, en la calle Córdoba y en el Retiro.

El Ferrocarril debía inaugurarse en Mayo de 1910 constituyendo así uno de los números de las fiestas del Centenario.

Vencidos los cinco años de librada al servicio público cada una de las secciones en que se divida la línea férrea concedida, los concesionarios entregarán anualmente al gobierno la suma de 100 pesos oro por kilómetro de línea, que será destinada a la conservación permanente del camino carretero que se construirá por cuenta del gobierno y de los caminos que unan las estaciones del ferrocarril eléctrico con los pueblos comprendidos en el radio del mismo.



El 5 de Julio de 1907 el Ministro de Obras Públicas elevó a la Cámara el mensaje y proyecto de ley relativos a la construcción, por cuenta del Estado, de un camino afirmado que correría al costado del ferrocarril eléctrico cuya concesión fué otorgada a los señores Otto Franke y Cía.

Autoriza el proyecto al P. E. para invertir en la ejecución del camino y expropiaciones la cantidad de $ 10.900.000, en efectivo o en títulos, de los cuales podría emitir hasta la suma de 12.000.000, ya sean de deuda interna o externa, con interés hasta el 5 por ciento y 1 por ciento de amortización anual acumulativa.

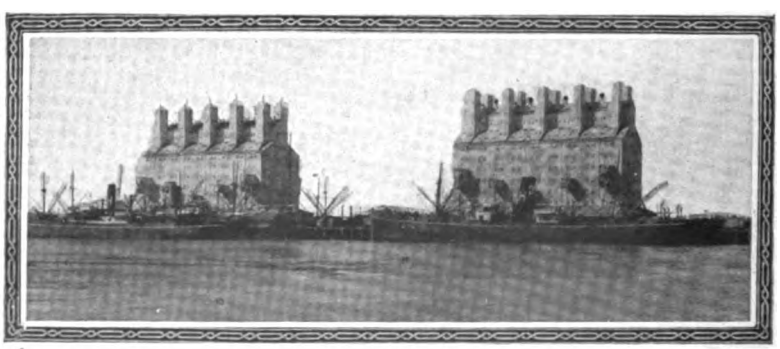
El valor del camino afirmado sería satisfecho en la proporción siguiente: el 70 por ciento por las propiedades y el 30 por ciento restante por el Estado.

El 70 por ciento ya mencionado se adjudicaría por mitad a cada zona total de 1500 metros de fondo, los que a su vez serían divididos por líneas paralelas al camino en tres zonas parciales iguales de 500 metros de fondo cada una.

El 35 por ciento que corresponde pagar a cada zona total se dividiría entre las zonas parciales en la siguiente escala: la primera zona que arranca del camino pagará el 60 por ciento, la segunda el 25 por ciento y la tercera el 15 por ciento restante.

La iniciativa de solemnizar el 50 aniversario del primer Ferrocarril Argentino, inaugurado el 30 de Agosto de 1857 pertenecía al Poder Ejecutivo que por decreto de Marzo 1°. de 1906, dispuso la forma de organizar una exposición especial de ferrocarriles para el 30 de Agosto de 1907.

Sensiblemente, los laudables propósitos del Gobierno Nacional no podían realizarse y por esta circunstancia los Representantes Legales, los Miembros de los Directorios Locales y los Gerentes de las Empresas Ferroviarias de la República, acordaron celebrar este acontecimiento invitando a los altos magistrados de la Nación y principales ciudadanos que se habían vinculado directa o indirectamente a los ferrocarriles argentinos, a participar en un gran banquete que se celebró en el «Prince George's Hall» el día 30 de Agosto de 1907.



El muelle de los elevadores en el puerto de Ingeniero White.

Allí se dió cita todo lo más representativo de nuestro mundo oficial y comercial.

El gran salón adornado con exquisito gusto, presentaba el aspecto de los grandes acontecimientos, realzando y dando carácter al acto, la presen-

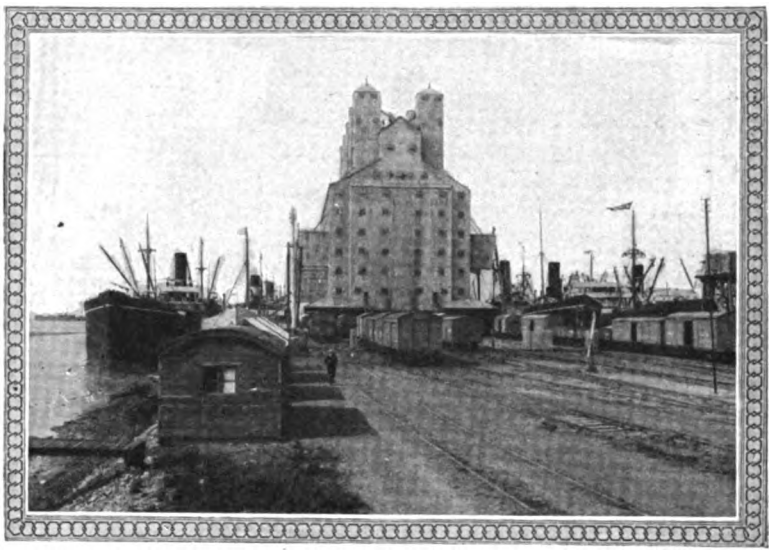
Digitized by Google

cia de numerosas damas y niñas de nuestra sociedad, que desde temprano ocupaban la galería de honor.

Las mesas, bien dispuestas describían en su conjunto una enorme herradura.

A las siete y media empezó el desfile de los invitados: miembros del Poder Ejecutivo y del Congreso, jefes del ejército, los directores y jefes de todas las empresas ferroviarias, representantes del comercio e industria, miembros del foro, de las ciencias y de las artes.

A las 8, se habían congregado cerca de 310 comensales y la vasta sala presentaba un hermoso e imponente aspecto, lleno de animación.



Elevador de granos Nº. 1 en el puerto de Ing. White.

Ocupaba el centro de la mesa el Ingeniero Guillermo White, presidente honorario de la comisión de festejos, a su izquierda el Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Carlos Maschwitz, en representación del P. E.; a su derecha, el Doctor Benito Villanueva, Presidente del Senado y el Ingeniero don Santiago Brian, Representante Legal de la empresa del F. C. Oeste y presidente de la comisión ejecutiva; luego a ambos lados se seguían los Ministros de Hacienda, Instrucción Pública y de Marina; Presidente de la Cámara de Diputados, y miembros de esta cámara y del senado.

Ejecutado el Himno Nacional, por la orquesta de Furlotti, dió principio el banquete, durante el cual, la animación no decayó un momento. Al finalizar, púsose de pie el Ingeniero Sr. Santiago Brian, Representante Legal del F. C. Oeste y presidente de la comisión de festejos. En la amplia sala resonó una salva calurosa de aplausos, en homenaje del incansable luchador y principal factor de la poderosa empresa. Los aplausos se repitieron al final de ciertos pasajes del magistral discurso, para trocarse en ovación a su término. El señor Brian fué calurosamente felicitado.

El discurso concluyó con las siguientes palabras: «El criterio de la generación anterior, ha prevalecido en los hombres de gobierno de la generación presente, complementando así, la acción previsora del pasado, con los estímulos propios de la época actual.

Ahí están, nuestras vías férreas, incrustadas en el suelo, y para siempre unidas al destino de la tierra que la circundan, cualesquiera que sea la procedencia del capital con que se hayan construido, asegurando la paz pública, fomentando la prosperidad nacional, cimentando el crédito y las instituciones del país.

Señores: voy a terminar:

En 1885 la Bélgica celebró el 50º. aniversario de la inauguración de su línea de Bruselas a Malinas, entregada al servicio público en 1835, en presencia de Jorge Stephenson.

Este acontecimiento dió origen a la creación de un Congreso sobre ferrocarriles, bajo el patronato del Rey y Gobierno Belga, cuyo objeto fué investigar los mejores medios que podrían introducirse en la construcción y explotación de los ferrocarriles.

La organización de este Congreso, fué confiada a una comisión que invitó a los gobiernos y administraciones de FF. CC. de ambos mundos, para que se hicieran presentar. Veintisiete países, y ciento cincuenta y seis administraciones enviaron representantes. Entre ellas figuró la República Argentina, el Brasil y Venezuela.

ING. OTTO FRANKE.
Concesionario de un ferrocarril eléctrico entre Buenos Aires y La Plata.

Los beneficios alcanzados por estos Congresos han sido inmensos desde el punto de vista de la solidaridad de intereses, unificación de métodos y prácticas en la construcción de vías férreas, así como, en la administración y manejo de los servicios de transporte.

Quiero, pues, aprovechar la feliz ocasión que nos congrega, para pedir al Gobierno Nacional, aquí dignamente representado por el señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Carlos Maschwitz, auspicie de nuevo el propósito de instituir un Congreso Sud-Americano de FF. CC. que celebraría su primera sesión el 25 de Mayo de 1910, centenario de la Independencia de la República».

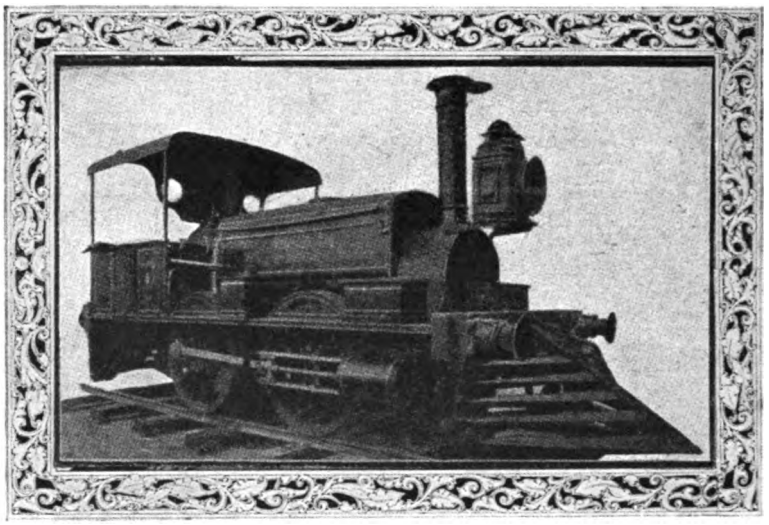
El Señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero

Digitized by Google

Carlos Maschwitz estuvo felicísimo en su discurso de clausura, tanto por los importantes conceptos vertidos, como por su factura. De ello nos dieron elocuentes pruebas las aprobaciones que le acompañaron, insistentes y unánimes.

Decía el Ministro al finalizar su notable discurso:

«Señores representantes de los ferrocarriles, podéis hacer saber a vuestros directorios, que el P. E. nacional es amigo del capital extranjero, que al asociarse a esta fiesta que constituye una demostración elocuente de la política propulsora que siempre ha observado, espera que las corrientes iniciadas, por más que sean importantes, no se verán interrumpidas y que la construcción de ferrocarriles continuará en forma progresiva, porque el país tiene capacidad para asegurarles el interés a que son acreedoras, para lo cual, el P. E. se encuentra dispuesto a contribuir dando los alicientes que las circunstancias determinen, dentro de un procedimiento justo y equitativo.



"La Porteña", máquina que condujo el tren de inauguración de la primera línea de ferrocarril en la República Argentina (Parque Floresta el día 30 de Agosto de 1857)

Señores: El país requiere que se fomenten las corrientes inmigratorias, no sólo de pobladores que uniéndose a nuestro pueblo contribuyan a la formación de una nueva raza, sino que se haga extensiva a los capitales.

Con ambas inmigraciones es como haremos en realidad una patria grande y poderosa, cumpliendo con el mandato de nuestro credo político, cuando afirma que «es su propósito promover el bienestar general, y asegurar los beneficios de la libertad para nosotros, para nuestra posteridad y para todos los hombres del mundo que quieran habitar el suelo argentino».

Reconociendo los servicios prestados por varios miembros de la colectividad inglesa relacionados con el grandioso desarrollo de los ferrocarriles de la República Argentina, el Gobierno Nacional decretó en la fecha del cincuentenario del primer ferrocarril argentino, 30 de Agosto de 1907, el siguiente cambio de nombres de algunas estaciones:

Antiguo nombre	Ferrocarril	Nombre nuevo	En Honor de
López	F.C.B.A. y Rosario	Rigby	Jason Rigby, Presidente del Directorio del F. C. S. en Londres.
Estación de empalme del ramal de Lobería a Tres Arroyos	F.C. Sud	Barrow	F. W. Barrow ex-Gerente del F. C. S.
Chañares	F.C.C.A.	Craik	James Craik, ex-Gerente del F.C.C.A.
Carrizales	F.C.B.A. y Rosario	Clarke	Ing. Thomas Carlos Clarke, ex-Gerente del F.C.B.A. y Rosario.
Riachuelo	F.C.O.	Ing. Brian	Ing. Santiago Brian, Presidente del Directorio Local del F. C. O.
Tordillo	F.C.O.	Simson	Ing. David Simson, Director del F.C.O. en Londres.
Zuviría	F.C.C.A.	Morrison	Walter Morrison, Presidente del Directorio del F.C.C.A. en Londres.
López	F.C. Sud	Cooper	George Cooper, ex-Gerente del Ferrocarril del Sud.

Digitized by Google

CAPITULO XL

●

VISITA DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO: Mr. JASON RIGBY
LEY MITRE

●

SUMARIO:

Informe presentado por Mr. Jason Rigby. — Progresos de la República Argentina. — La inversión de capitales ingleses. — % sobre el capital invertido. — Aparente política hostil contra los ferrocarriles. — Trabas y dificultades que creaban los Poderes Públicos y la prensa. — Situación anómala de algunas empresas ferroviarias. — El folleto del Dr. E. Lamarca. — Huelgas. — Consecuencias. — Nombramiento de los ingenieros argentinos: Julio Labarthe, Alejandro Lértora y Carlos Maschwitz. — Trazado del ferrocarril interportuario entre la Capital y La Plata. — Datos biográficos de Mr. David Simson. — Capital emitido por el F. C. Sud de Buenos Aires. — El Ministerio de Hacienda dictamina sobre liberalidad de los derechos de Aduana. — Permisos de construcción y explotación de líneas. — Proyecto de ley presentado por el Ingeniero Emilio Mitre. — Texto de la Ley Mitre.

● ●

CONTINUANDO la política seguida desde tiempo atrás por los miembros del Directorio del F. C. del Sud en Londres, de efectuar visitas a la República Argentina con la frecuencia que las circunstancias lo permitan para estrechar las relaciones con el país y el personal del ferrocarril, el presidente del Directorio señor Jason Rigby, se embarcó el 9 de Noviembre de 1906 para la Argentina donde permaneció varios meses que fueron bien aprovechados.

Tuvo el honor de visitar repetidas veces al Señor Presidente de la República y se entrevistó también con el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires y los ministros nacionales y de la provincia, del mismo modo que con los miembros de la comisión de ferrocarriles y así, en frecuentes conversaciones con las personas que en la Argentina residían y usaban constantemente el Ferrocarril del Sud, o se hallaban directa o indirectamente interesadas en la empresa, pudo obtener un conjunto de informaciones de gran valor para la Compañía.

Invitación que se distribuyó con motivo de la inauguración del Ferrocarril del Oeste.

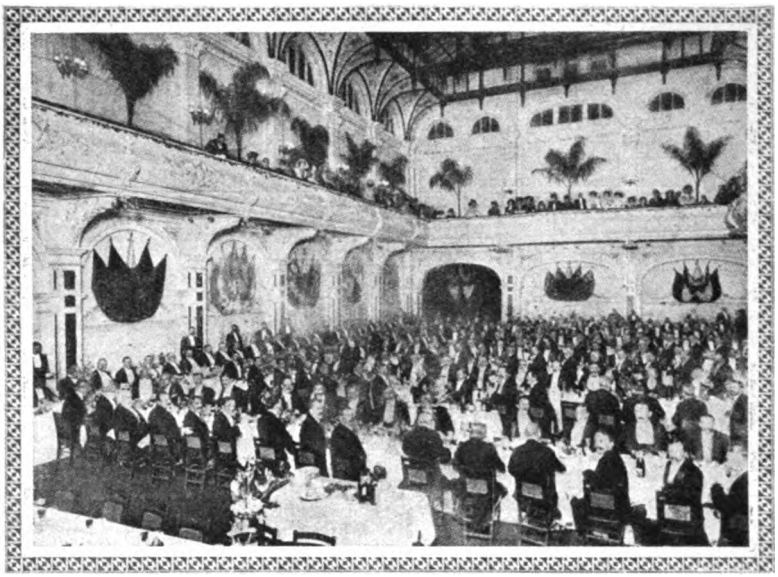
De vuelta a Londres, el Sr. Rigby pronunció un notable discurso en la asamblea de accionistas de la compañía del F. C. del Sud, que tuvo lugar el 23 de Abril de 1907, haciendo resaltar los progresos maravillosos realizados por la República y el desarrollo inesperado y prodigioso de las operaciones del F. C. del Sud.

Citaremos algunos párrafos del interesante discurso, que me-

Digitized by Google

recen ser recordados:

«En la ciudad de Buenos Aires el cambio es muy perceptible en el creciente movimiento en las calles, en las magníficas construcciones modernas que surgen en todas direcciones y en la manifestación de riqueza y bienestar, por todas partes evidente.



El gran banquete en el Prince George's Hall. 30 de Agosto de 1907.

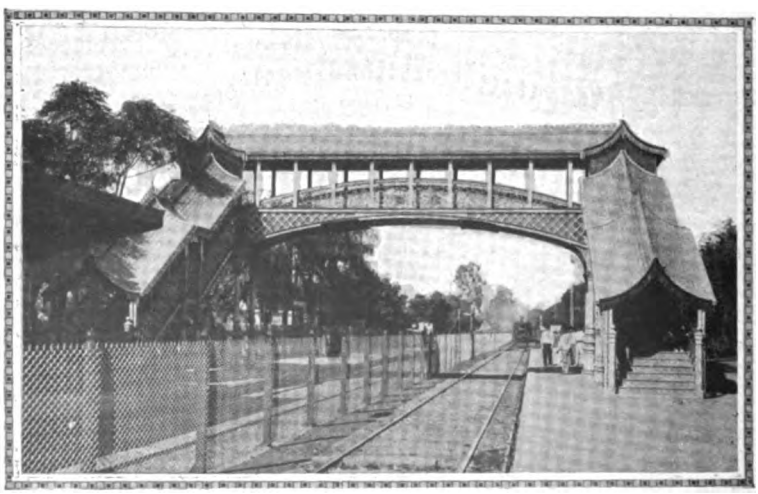
En los suburbios, el progreso es aún más visible y a considerables distancias de la capital y distritos que hace pocos años tenian algunas poblaciones esparcidas, ostentan ahora una edificación compacta, habiendo llegado a formarse ciudades de alguna importancia.

Esta transformación ha afectado nuestro servicio local de pasajeros y ha sido necesario, no sólo aumentar el número de trenes, sino también hacerlos mucho más largos, requiriéndose por este motivo locomotoras de mayor peso para conducir los trenes y un mayor número de coches para pasajeros.

Saliendo de la capital, las manifestaciones del progreso son por todas partes continuas y especialmente en el centro del sud de nuestro distrito, convertido en una de las principales zonas de producción de cereales y donde la transformación es más notable. Pueden verse en todas direcciones los amarillentos rastrojos de los campos de trigo, ya recogido, salpicados con sembrados de maíz y en cada estación grandes pilas de bolsas, a las que se iban agregando las que llegaban en grandes carros, muchos de los cuales arrastraban hasta diez toneladas y eran tirados por siete a diez caballos.

Precisamente en aquel momento el depósito de granos crecía de un modo alarmante, pues los exportadores no se decidían a efectuar el embarque a la espera de una alza en los precios.

En una estación observé que había 80.000 bolsas en depósito y en otra 110.000 y no se había solicitado un solo vagón para llevarlas al puerto y naturalmente estábamos inquietos ante la perspectiva de una demanda repentina de vagones si sobreviniera un aumento rápido en los precios, en circunstancias que todos nuestros clientes pidieran al mismo tiempo que su consignación fuera cargada sin dilación; pero me complazco en asegurarles que la capacidad aumentada del tren rodante que ahora tenemos y los métodos perfeccionados en la conducción del tráfico han evitado que surgieran dificultades, siendo de notar que con arreglo a las noticias que acabo de recibir de Buenos Aires, el grano transportado desde el 1°. de Enero hasta el 16 de Abril en la zona de Buenos Aires ha llegado este año a 185.000 toneladas contra 125.000 toneladas del año anterior y a los puertos de Bahía Blanca 470.000 toneladas contra 370.000 y debido al fácil despacho de 67 vapores, los exportadores de Bahía Blanca han ganado 18.000 libras esterlinas, así es que se hallan, con razón, satisfechos del servicio prestado por la empresa.



Monumental y artístico puente para peatones construido sobre las vias principales en la estación de Lomas de Zamora en el año 1903.

Este resultado habla muy alto en favor de nuestro personal y es de feliz augurio para el nuevo gerente.

Esta abundante y rica cosecha agrícola ha estimulado naturalmente los negocios en todas direcciones y para proveer a las necesidades de una población que crece no sólo numericamente sino en prosperidad material, se requieren nuevas y mayores

Digitized by Google

taciones, siendo de verse en todos los puer-
os muelles, los almacenes y hasta las calles
eadas de maquinarias agrícolas y de otras
versas clases, con maderas y mercaderías de
género, ofreciéndose a la vista de la dirección
nejo del ferrocarril la satisfactoria perspec-
de saber que muchos de los vagones que
cargados con productos del interior de la
ncia, no tendrán que volver completamente
s.

firiéndome a la situación financiera del país
abe duda, que es actualmente mejor que en
uiera otra época en la historia de la República.
riqueza que el gran exceso de la exportación
la importación ha acumulado en la Argentina
lo a las magníficas cosechas de los últimos
es un considerable haber, que en gran parte
nta enormemente la capacidad productiva
país. Incidentalmente aprovecho esta ocasión,
lamentar que una parte de las ganancias al-
adas por los argentinos, como resultado de la
adora riqueza y desenvolvimiento de su país
no sean invertidas en acciones de sus ferrocarriles: pero los resultados financieros de su explotación no son bastantes atrayentes, en su caso y aunque hemos hecho todo lo que está a nuestro alcance para facilitar las inversiones de los argentinos en el Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, habiendo llegado a emitir acciones al portador, que evitan toda dificultad de transferencia y trasmisión hereditaria, no hemos podido conseguir que los argentinos se persuadan de la conveniencia de asistir a las finanzas del ferrocarril que tanto ha contribuido a crear la sólida posición en que actualmente se halla el país.

No obstante estas circunstancias se nos acusa de que obtenemos grandes ganancias sobre nuestro capital fuera del país y para refutar estas acusaciones, algunas de las cuales han llegado a mi conocimiento durante mi reciente visita a Buenos Aires, he pedido al señor secretario haga un estado del término medio de los beneficios sobre el capital y de las sumas que hemos llevado a reserva o a otros fondos, durante los últimos quince años, cuyas cifras tengo a la vista.

TO POR CIENTO SOBRE EL CAPITAL INVERTIDO TOMANDO LOS SALDOS DE LAS CUENTAS DE INGRESOS Y EGRESOS

ercicio al al 30 : Junio	Capital recibido £	Saldo de rendimiento neto		A cuenta de reservas etc.		Distribución en dividendos e intereses	
		Importe £	% del total del capital recibido %	Importe £	% del total del capital recibido %	Importe £	% del total del capital recibido %
.....	14.938.438	560.253	3.75	—	—	529.969	3.55
.....	15.353.122	595.309	3.88	35.000	.23	679.833	4.43
.....	15.532.930	635.727	4.09	90.000	.58	746.482	4.81
.....	15.532.930	724.043	4.66	—	—	746.482	4.81
.....	16.221.530	826.675	5.10	45.000	.28	791.482	4.88
.....	16.826.305	866.599	5.15	60.157	.36	813.982	4.84
.....	17.657.368	934.398	5.29	100.000	.57	836.482	4.74
.....	20.470.915	1.127.066	5.51	105.000	.51	1.021.434	4.99
.....	21.012.230	1.170.348	5.57	85.000	.40	1.109.599	5.28
.....	23.148.641	1.208.266	5.22	35.000	.15	1.156.586	5.00
.....	23.969.725	1.275.818	5.32	5.000	.02	1.173.208	4.89
.....	26.742.380	1.351.998	5.06	30.000	.11	1.316.985	4.92
.....	27.032.930	1.538.485	5.52	60.000	.22	1.480.942	5.48
.....	28.446.655	1.679.477	5.90	165.000	.58	1.528.860	5.37
.....	30.898.909	1.657.501	5.36	15.000	.05	1.552.650	5.02
			15)75.38				15)73.01
Término medio de 15 años			5.02%				4.87%

Transferencias del Fondo de Reserva.

onsta por estas cifras que el promedio recibido
ante el actual período, sobre el capital invertido
el ferrocarril, sólo alcanza a 5.02 por ciento,
ndo el resultado en el más favorecido de los años
nciados el 5.90 por ciento y el más reducido 3.75 por ciento y si se tomara el saldo de beneficios de que podemos disponer para distribuir después de hacer las obligadas transferencias a los fondos de reserva y renovación tenemos de promedio 4.87 por ciento. Siendo el más alto en alguno de los

Digitized by Google

años enunciados el 5.48 por ciento, mientras que el más bajo es de 3.55 por ciento.

Si consideramos que el capital nominal del Gran Ferrocarril del Sud ha sido suplementado por las primas sobre las nuevas emisiones, que naturalmente no aparecen en el capital nominal, tal rendimiento, no se puede considerar excesivo, puesto que ni aún alcanza a lo que razonablemente se espera que produzcan los capitales invertidos en un país extranjero.

La pregunta que naturalmente se hace es ésta: ¿Cómo con un resultado de menos de 5 por ciento sobre el capital total de la compañía, ha sido posible que mantengamos durante varios años un dividendo de 7 por ciento sobre las acciones ordinarias (ordinary stock)?

Señor A. E. BACH, contador general del Ferrocarril del Sud.

La contestación es que tal circunstancia se debe al hecho de que gozamos de un crédito muy sólido y podemos en consecuencia emitir una gran porción de nuestro capital sea en obligaciones de 4 por ciento sea en acciones (extensión shares) de igual y reducido interés, dejando libre para dividendos la diferencia entre el promedio de interés ganado sobre el capital total y el poco interés devengado por las acciones privilegiadas. (Prior securities).

Debemos pensar que si los beneficios netos continuasen limitados a un 5 por ciento sobre el capital, sería de todo punto imposible pagar el 7 por ciento sobre las acciones ordinarias.

Es interesante constatar de nuevo el aumento continuo en el tráfico de pasajeros y mercaderías generales, por ser éste, el exponente que mejor evidencia el progresivo desenvolvimiento, en los distritos servidos por el ferrocarril, y aunque es cierto que el tráfico de pasajeros es el más costoso, y tomando en consideración las reducidas tasas que se cobran, que en nuestro caso representa cerca de un penique por milla, agregado al lujo y velocidad que el público argentino solicita, el margen de beneficio es muy escaso, si es que realmente hay alguno.

Es oportuno aquí, mencionar que durante la temporada balnearia los billetes de primera clase ida y vuelta a Mar del Plata, válidos por cuatro meses, incluyendo cama en un lujoso departamento con una distancia a recorrer de 500 millas — es solamente de 50 chelines o sea 1,20 peniques por milla. Si ésto se compara con los dos peniques por milla cobrados por las 536 millas entre Londres y Holyhead ida y vuelta y con las mismas comodidades a por los 2.49 peniques por las 1378 millas de París a Monte Carlo — notará cuán justo motivo tienen los argentinos para congratularse por el servicio módico y confortable que ha establecido el Gran Ferrocarril del Sud en aquella zona.

Dr. MANUEL MOYANO
nombrado Director Local del Ferrocarril del Sud en Enero de 1907.

Desde otro aspecto, corresponde a un movimiento importante de pasajeros, un aumento creciente de negocios, porque en un país como la Argentina muy pocos viajan por placer, excepción hecha de la temporada balnearia de Mar del Plata, así es que puede asegurarse que el objeto principal de un viaje es para comprar o vender algo, o realizar algunas clases de negocios que promueven el bienestar de la región.

El tráfico de pasajeros representa ahora una tercera parte del total de las ganancias de la Compañía, así que bien se comprende que para fomentar el desarrollo de este rubro, forzoso es incurrir en grandes gastos no sólo en material rodante sino también en el mantenimiento de las vías y otros items, que no son exigidos en el transporte de mercaderías y no cabe duda que estas erogaciones son las que explican el considerable aumento en el porcentaje de los gastos sobre los ingresos.

Antes de terminar esta serie de observaciones deseo expresar el gran placer que experimento

Digitized by Google

al renovar mis relaciones con el Sr. White, que hace antos años representa a la Compañía en la Argentina de un modo tan hábil como leal.

Me complazco en aseguraros que lo encontré más que nunca dedicado a la vigorosa defensa de vuestros intereses.

Su tarea ha sido excepcionalmente ardua y difícil durante los dos últimos años, habiendo en este tiempo pasado el ferrocarril por una crisis intensa. A todas las dificultades ocurridas tuvo que hacer frente por sí solo. Buscando prestarle alguna ayuda, hemos efectuado arreglos para asociar a sus tareas en la comisión local, a los doctores Moyano y Fresco. Estos señores, han sido por muchos años abogados de la Compañía y en ambos tenemos la más absoluta confianza.

Tuve también el placer de instalar en su puesto al nuevo gerente general señor Percy Clarke y observar por algún tiempo su manera de desempeñarse y puedo aseguraros que la opinión que formé de su capacidad durante los trece o catorce años que le he tratado, está plenamente justificada.

El señor Clarke es bien conocido en Buenos Aires y su nombramiento ha sido recibido con agrado, tanto en los círculos oficiales, como en el comercio. Puedo afirmar que nuestro gerente está imbuido de la política de este directorio que aspira a mantener al Gran Ferrocarril del Sud en la satisfactoria posición que por tan largo tiempo viene ocupando en el país».

Dr. NORBERTO R. FRESCO
Miembro del Directorio Local del Ferrocarril del Sud desde Enero de 1907.

El señor Rigby, hace, al pasar, observaciones interesantes sobre el progreso del país, en los ramos diversos de la actividad humana, y declaraciones terminantes respecto a la riqueza de la Nación, cuyo suelo ofrece fuentes que aprovecha la inmigración que cada día es mayor.

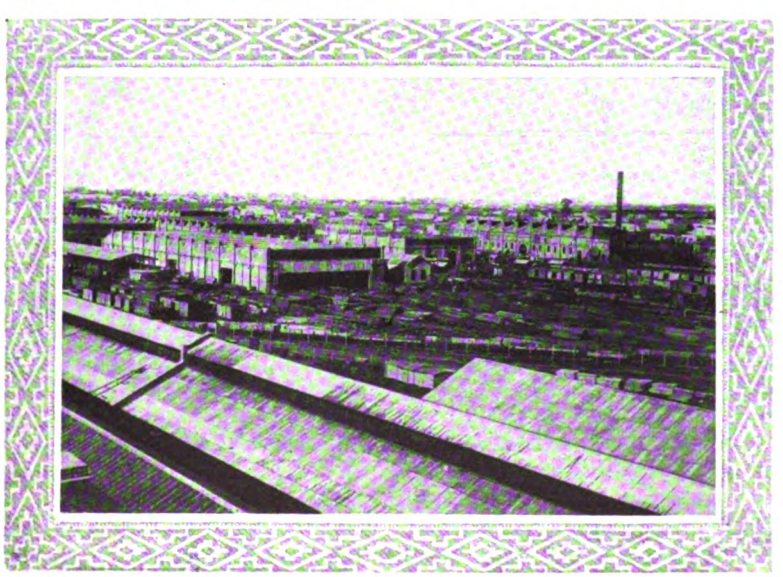
Da cuenta también de los numerosos servicios que ha tenido que inaugurar la empresa, y otros que deberán inaugurarse a su debido tiempo para servir los intereses de la población del Sur de la Provincia de Buenos Aires en la zona que sirve el Ferrocarril del Sud.

En los siete años que media entre 1900 y 1906 las leyes autorizando la ejecución de obras públicas nacionales, representaban un valor de más de 251.000.000 de pesos, que debían pagarse en efectivo 78.000.000 y en títulos los restantes 173.000.000.

Las cifras que siguen, tomadas de la compilación de leyes que publicaba el Sr. Giustinian, comprueban que no sería por culpa de los legisladores si el país no estuviera cruzado en todas direcciones por ferrocarriles, las costas llenas de puertos, los campos regados y las ciudades con obras de saneamiento y los puentes y caminos ofreciendo toda clase de facilidades a la vialidad.

La única cosa que se podría objetar es la de no preocuparse de allegar los recursos necesarios poniendo así en aprietos serios al Ministro de Obras Públicas, primero para desentenderse de los pedidos, y luego al de Hacienda para estirar las rentas generales a fin de facilitar la ejecución de las obras siguientes:

Ferrocarriles	74.856.340 pesos
Puertos, canales y obras hidráulicas en los ríos.....	80.471.283 »
Obras de salubridad, saneamientos y provisión de agua.....	35.451.000 »
Edificación escolar y militar	20.165.497 »
Puentes, caminos y líneas teleg...	10.932.272 »
Edificios para ofi. nacionales, etc.	13.315.377 »
Obras autorizadas a la Municipalidad	16.000.000 »
Total	251.191.769 pesos



Vista parcial de los nuevos talleres del Ferrocarril del Sud entre Lanús y Banfield 1908.

Durante los últimos años se produjeron hechos, cuyo conjunto revistió aparentemente el carácter de una política hostil a los ferrocarriles y al capital que ellos atraían y radicaban en el país.

Aunque no era esa la mente de nuestros poderes públicos, resultaba incuestionable que los resultados redundaban en graves perjuicios de las empresas ferroviarias, a la vez que implicaban una

Digitized by Google

amenaza contra el mercado extranjero, que más había fomentado nuestro progreso material.

Era de urgente necesidad el arbitrar medios para eliminar las múltiples trabas y dificultades que los Poderes Públicos y la prensa creaban a la marcha y desenvolvimiento de las empresas.

La situación anómala en que se encontraban las empresas de los FF. CC. Central Argentino y Buenos Aires y Rosario se debía a la demora del H. Congreso en dar solución legal al problema de la proyectada fusión tan discutida en sus alcances y en general mal interpretada en sus efectos.

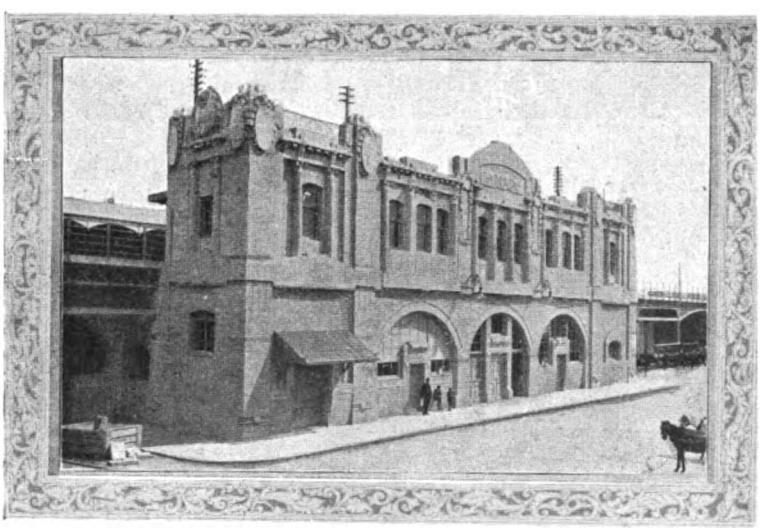
El Ferrocarril del Sud tramitaba desde el año 1905 la construcción de casi 2.000 kilómetros de líneas que recién en el año 1908 fueron acordadas.

En las comisiones de las Cámaras se discutieron los varios proyectos del F. C. al Pacífico y se concluyeron por formular despachos bien estudiados que figuraban en las órdenes del día. Surgieron, sin embargo un cúmulo de singulares tropiezos, que obligaron a la empresa a la completa inacción, causándole serio daño y malestar. Tan enojoso resultado no era posiblemente el fruto de una política concertada en contra de los ferrocarriles; pero,

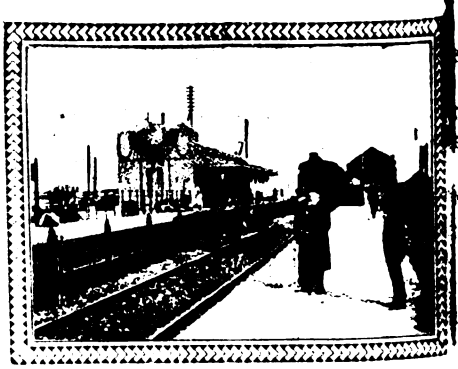
Estación Talleres del F. C. del Sud. Año 1909.

el sentido de pronto despacho; pero se clausuró el Congreso sin conseguir sanción alguna, no obstante los informes de las comisiones, basados en detenidos dictámenes de las Oficinas Técnicas y en la gran copia de datos que tuvieron a su disposición.

La consiguiente paralización de las negociaciones financieras causó no poca molestia y repercutió desfavorablemente en el mercado de Londres.



Estación Barracas vista desde la calle. Año 1908.



Estación Barracas vista desde las vías principales.

sin duda, a ello equivalía; los modos de perjudicar pueden variar, más el perjuicio se consuma.

El señor Presidente de la República pidió a los representantes de las empresas ferroviarias una lista de las obras pendientes ante el Congreso, con indicación de su importancia. Fué presentada: arrojaba un valor de 270.000.000 de pesos a invertir. Era manifiesto el empeño del P. E. en

La suspensión de las obras originaba dilaciones que afectaban grandes intereses y ocasionaba pérdidas irreparables.

Los representantes legales de las empresas acudieron al P. E., el cual, sin leyes que facultaran, no podía atender en la forma requerida a las justísimas solicitudes. De aquí que en el exterior se tradujeran los hechos en el sentido de que las autoridades del país repudiaban lo que hasta ayer habían acogido liberalmente, fomentando las vías

Digitized by Google

rreas con decisión. En Mayo 5 de 1907 el doctor . Lamarca, representante legal del Ferrocarril al acífico, publicó en un folleto sus opiniones sobre situación que atravesaban los ferrocarriles argenos en general.

Al mencionar la animosidad infundada, su único bjeto era apuntar que el capitalista extranjero interesado en país o solicitado para interesarse en él, no podía, ante los echos expuestos, menos de creer ue la prensa, el P. E. y el Congreso argentinos habían comenzado una brusca campaña contra s aliados de ayer en el adelanto e la República. Así lo expresaron s diarios europeos, así lo manifestaban los corresponsales; y ardua area se impuso a los representantes de los ferrocarriles para explicar con plausibles razones lo que uestros propios compatriotas nos eclaraban inexplicable, incomprensible y sin precedente.

Dr. EMILIO LAMARQUE
Representante Legal de los FF. CC. Buenos Aires al Pacífico, B. Blanca y Noroeste y Villa María a Rufino.

Antes de pasar a enunciar hechos y números, ue corroboraban sus afirmaciones decía el doctor amarca:

«Pienso que una de las causas de la presente mala tmósfera que se nos hace es que hay una serie de echos generalmente ignorados. Pocos se han preoupado de los detalles y faces del desenvolvimiento de los ferrocarriles rgentinos. No pocos creen cándidamente en fabulosas ganancias y hasta en contabilidades dobles y fraudulentas; desconfían de aquellos como de voraces consumidores de la riqueza, que ellos mismos impulsan, y no se dan cuenta de que, buena o mala, han corrido y corren la suerte del país. No conociendo su historia, mal pueden saber las vicisitudes que han atravesado antes de alcanzar el estado actual, y se comprende porque desconocen sus méritos y la energía y el aliento de esos empresarios tan injustamente hostilizados.»

Grandioso proyecto del F. C. Buenos Aires al Pacífico de una estación terminal en Retiro en combinación con el subterráneo propuesto por la Municipalidad. Año 1908.

HUELGAS

El día 23 de Julio de 1907 se produjo una huelga entre los obreros que trabajaron en el Muelle de los Elevadores en el puerto de Ingeniero White.

El Ingeniero constructor despidió el 22 de Julio dos obreros remachadores por no satisfacer el trabajo de éstos.

Los compañeros protestaron pero sin dejar traslucir la gravedad de la protesta.

El 23 acudieron todos al trabajo como de ordinario. Cuando entraron en la obra cerca de 80 operarios se produjo un gran tumulto y todos sacaron revólveres y cuchillos en medio de una espantosa gritería.

Sonaron dos tiros y el capataz Patricio O'Brien cayó herido mortalmente de un balazo en el vientre; a su lado cayó también el sub-capataz Guillermo Killy herido de una puñalada en la espalda.

Acudieron seis hombres de la sub-prefectura, que fueron arrollados por los huelguistas, quienes a gritos y luciendo armas pasaron frente a la prefectura y se llegaron al local del Club socialista Casa del Pueblo.

Momentos después se presentó un piquete de marineros, reforzado, al mando de dos oficiales, quienes intimaron la dispersión a los amotinados. Estos contestaron a balazos desde las puertas y ventanas; entonces la tropa hizo varias descargas y se produjo el desbande. En esta ocasión fueron heridos seis hombres.

El comercio en general cerró las puertas temiendo nuevos disturbios y como era natural se declaró la huelga general.

Los ferroviarios no tardaron en adherirse al movimiento produciéndose así el paro general de trenes y se cortaron las vías en varios lugares.

Los huelguistas pidieron la adhesión del comité

Digitized by Google

central para que el paro se hiciera en toda la República y la situación en Bahía Blanca resultó muy delicada.

El 28 del mismo mes se reanudaron las hostilidades en la ocasión del entierro del peón José Falciones, que había recibido un balazo en un pulmón.

El comité hizo conducir el féretro por las calles de Ingeniero White y luego fué llevado frente del edificio del prefecto y aquí los obreros hicieron proclamas provocativas. El Comandante Astorga envió un cabo y varios soldados para pedirles que se retiraran, pero como respuesta los obreros descargaron sus armas sobre el cabo.

En vista de ésto el comandante hizo descargar las armas resultando muchos heridos.

El primero de Agosto del mismo año todos los obreros de los talleres en Banfield abandonaron el trabajo, para así demostrar su simpatía con el movimiento huelguista en Bahía Blanca.

En vista de ésto el Gerente de la Empresa Ingeniero Percy Clarke resolvió mantener

Colonia del departamento de locomotoras. Talleres Banfield. Casas de 1ra. clase para familias - 1908.

Colonia del departamento de locomotoras. Talleres Banfield. Casas de 2da. clase para familias - 1908

Colonia del departamento de locomotoras. Talleres Banfield. Casas de 3ra. clase para familias - 1908

Colonia del departamento de tracción. Talleres Banfield. Casas para hombres solos - 1908.

cerrados los talleres por tiempo indeterminado, como acto de represalia por haber los obreros abandonado el trabajo sin previo aviso.

Esta huelga duró hasta el 25 de Enero de 1908, cerca de seis meses. Después de haber permanecido cerrados los talleres unos meses, los huelguistas fueron reemplazados por otros obreros y algunos operarios viejos no conformes con la huelga.

Desde este momento se sucedían muy frecuentemente ataques, venganzas y atentados de todo género a la libertad del trabajo, mal protegida por las autoridades.

Estos atentados no tenían otro objeto que atemorizar a los que habían reemplazado a los huelguistas a fin de conseguir su retiro de la labor.

El 29 de Enero de 1908, terminó la huelga que durante tanto tiempo había perjudicado a los obreros de los talleres de Banfield.

La Empresa del F. C. del Sud readmitió a todos los obreros que se presentaron exceptuando un número reducido de agitadores, a los cuales, por razones

Digitized by Google

obvias, se les negó entrada a los talleres.

El personal de los ferrocarriles de la República constituía un verdadero ejército.

En el año 1907; contaba alrededor de 80.000 hombres, los que percibían anualmente más de 30.000.000 de pesos.

Como jefes de dicho ejército era costumbre nombrar ingleses o franceses, según el origen de los capitales invertidos en la construcción de las líneas, pues todas las empresas particulares, con excepción de la del Ferrocarril Central de Buenos Aires (antes Tranvía Rural) eran empresas extranjeras. El director del departamento de inmigración Sr. Alsina hizo obra buena cuando pidió a las empresas estadísticas demostrando las nacionalidades del personal. El asunto principió a discutirse con interés en ciertos círculos y el presidente del Directorio del Ferrocarril del Sud empezó por nombrar, en la gerencia, como jefe de la sección comercial a un ingeniero argentino, el Sr. Julio Labarthe, cuya destacada actuación estaba vinculada a la historia de los ferrocarriles y a sus constantes progresos. Nombrado inspector de la Dirección General de Ferrocarriles en 1895, aceptó en 1896 el cargo de Jefe de la Comisión de Estudios del F. C. a Bolivia, puesto que dejó en 1898. Ingresó entonces otra vez en la Dirección General de Ferrocarriles, siendo nombrado Jefe de la sección comercial en 1899.

Ingeniero JULIO LABARTHE.

Fué entonces cuando el Ingeniero Labarthe estudió y estableció las bases de las tarifas para la fusión de los FF. CC. Central Argentino y Buenos Aires y Rosario. El 31 de Julio de 1905 renunció a aquel último puesto para hacerse cargo del Departamento Comercial del Ferrocarril del Sud.

El Ingeniero Labarthe dictaba ya desde años atrás una cátedra de la Facultad de Ciencias exactas de la Universidad de Buenos Aires y en el año 1907 llegó a ser miembro del Consejo.

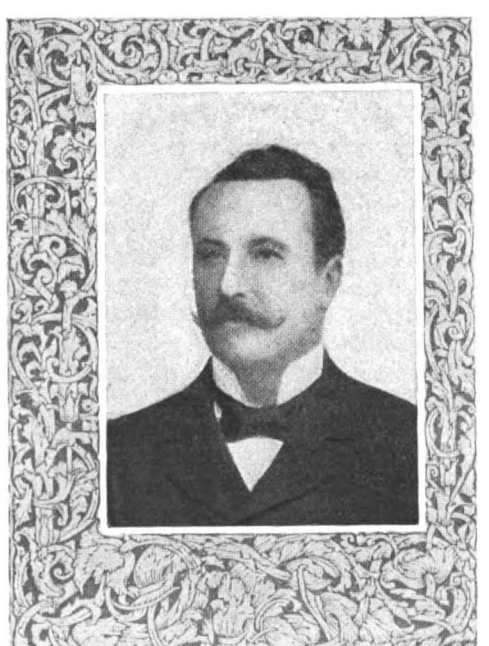
Poco después se anunció el nombramiento del Ingeniero Carlos Maschwitz, jefe de la antigua dirección de ferrocarriles, como ingeniero consultor del Ferrocarril del Sud.

El Ferrocarril del Oeste siguió estos buenos ejemplos, nombrando como gerente y jefe superior de la empresa a otro argentino, D. Alejandro Lértora, que gozaba en la Bolsa de Cereales, como en toda la línea de una popularidad prestigiosa.

Después tocó el turno al Ferrocarril Central Argentino que con laudable acierto nombró, en reemplazo del jefe de tráfico, Sr. Taylor, a uno de los más meritorios ingenieros de la dirección de vías de comunicación, ex-jefe de la sección mecánica, Sr. Manuel Elordi.

Con el Sr. Desiderio Cueli, también argentino, a la cabeza del departamento comercial, el tráfico y movimiento de las empresas fusionadas, quedaban en manos de hombres conocedores de las necesidades del país y muy populares.

Por decreto del 21 de Abril de 1906, fué nombrada la comisión para proceder al trazado del «Ferrocarril interportuario entre la Capital y La Plata» y en Mayo se principiaron los trabajos, concluyéndose a fines de Julio. La longitud total del trazado desde el Riachuelo hasta empalmar con las vías nacionales del puerto de La Plata resultó 51 kilómetros; además, se estudió un ramal de 1 kilómetro a los depósitos de las Obras de Salubridad en Wilde.



Sr. ALEJANDRO F. LÉRTORA.

Los terrenos cruzados por esta línea eran en general bajos y anegadizos. La distancia del Gran Dock de La Plata por la línea proyectada era 51 kilómetros, siendo éste 61 kilómetros por el Ferrocarril del Sud pasando por La Plata, y 63 kilómetros pasando por Ensenada.

El costo estaba previsto en 3.900.000 pesos oro. Este costo se explicaba por el hecho de que la línea estaba proyec-

Digitized by Google

Ingeniero CARLOS MASCHWITZ

tada de doble vía en toda su extensión, con armamento pesado, y que la casi totalidad de su recorrido, se hallaba en terrenos bajos e inundables, surcados por numerosos arroyos y desagües.

Pero hay que añadir que el costo mencionado no comprendía el importe del puente sobre el Riachuelo, y que, dada las malas condiciones del subsuelo y la necesidad de poner allí un puente levadizo de alto nivel, el costo de esta sola obra y de sus accesos no podía calcularse en menos de 1.050.000 pesos oro. A ésto debía agregarse que si la línea tuviese que prestar servicio rápido de pasajeros entre las dos ciudades, sería necesario dotarla de estaciones terminales en ambos puntos, que con sus ramales no costaría menos de 1.600.000 pesos oro, que con los anteriores formaban un total general de 6.550.000 pesos oro.

Como se atribuyó especial importancia a la construcción de esta línea, es conveniente hacer un ligero examen de los servicios que en realidad podrá prestar.

En general, una línea que atraviese una determinada región está evidentemente destinada a estimular su producción, poniéndola en contacto con el puerto que forma el punto de salida de sus productos; pero éste no era el caso actual, pues la línea atravesaba un territorio que no era apto a la producción, corría a poca distancia de dos líneas existentes, y no tenía comunicación con ellas ni con la zona fértil y poblada que servían. No podía, pues, servir para el desarrollo del territorio atravesado.

El hecho de que esta línea empezaba en un puerto para terminar en otro cercano, y el mismo nombre que se le ha dado de ferrocarril interportuario, demostraba que su único objeto era el de servir algunas relaciones mutuas existentes o supuestas entre los dos puertos. Sobre estas relaciones podían hacerse varias hipótesis que, en conjunto, se reducían a las siguientes:

1ª. ¿Se requiere que el puerto de La Plata, por su mayor profundidad, sirva de complemento al puerto de Buenos Aires?

2ª. ¿Se entiende que los dos puertos quedarán como reunidos, formando uno solo?

3ª. ¿Se relaciona la construcción de la línea con la creación de una zona franca en La Plata y la posible formación de otra análoga en Buenos Aires?

En cualquiera de estas hipótesis, el resultado probable no parecía justificar el enorme gasto que esta línea representaba.

Sr. MANUEL ELORDI

En el primer caso, las mercaderías que entrasen a La Plata encontrarían para llegar a Buenos Aires, un recargo de transporte por vía férrea, que haría despreciable la pequeña ventaja que resultaba en el flete marítimo por la adopción de buques de mayor calado. Por lo tanto, las mercaderías seguirían directamente al puerto de la Capital por vía de agua como actualmente lo hacen.

En el segundo, el ferrocarril debería considerarse como una línea interior del puerto, y al transporte sobre toda su extensión debería aplicarse la misma tarifa que regía para el movimiento dentro del puerto. En esa forma se pondría en iguales condiciones a ambos puertos, pero se anularían las entradas de la línea, cuya explotación se convertiría en puro gasto.

Este inconveniente podría salvarse aumentando la tarifa interna del puerto, pero ello no sería evidentemente equitativo.

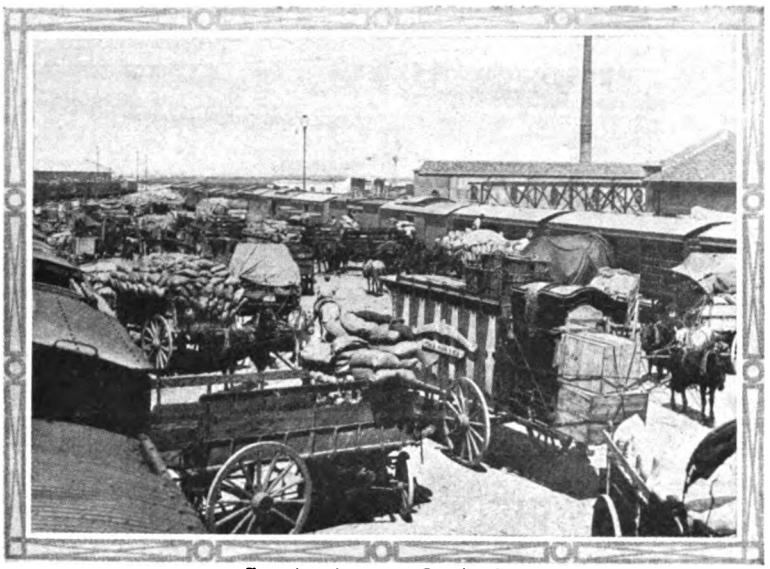
Sr. DESIDERIO CUELI

Digitized by Google

pues se gravaría a todas las mercaderías con el costo de un servicio que sólo algunas reciben.

En el tercero, podría sostenerse la conveniencia de la línea por la necesidad de un intercambio de vagones en zona extraaduanera entre los dos puertos.

No era necesario extenderse en explicaciones para demostrar que no era posible aislar de la zona aduanera una línea de 50 kilómetros de largo, encerrándola entre costosas rejas, y manteniendo en ella una vigilancia aún más costosa y de dudosos resultados. Sería, pues, preciso hacer el intercambio por medio de vagones plomados y custodiados, lo que podía hacerse muy bien por medio de las líneas existentes.



Estación de carga. Sola.- 1907.

Estación de carga Sola - 1905.

Resulta, pues, de todo lo expuesto, que la línea proyectada, aunque interportuaria, no podría tener funciones diferentes de las dos que ya existían del Ferrocarril del Sud, y que ella vendría a terciar con éstas para competir en un tráfico que probablemente no tendría, dado el aislamiento completo en que vendría a encontrarse con respecto a todas las demás líneas del Estado.

Por Ley N°. 4821 se autorizó al Poder Ejecutivo para poder contratar con la Empresa del Ferrocarril del Sud de Buenos Aires la construcción de una nueva estación terminal de carga en los terrenos de Casa Amarilla.

El contrato relativo a la ejecución de estas obras fué firmado el 18 de Enero de 1906, habiéndose efectuado el depósito de garantía de 50.000 pesos m/n. en títulos del Crédito Argentino, y los estudios definitivos fueron presentados el 4 de Julio de 1906.

Ing. DAVID SIMSON, M. Inst. C. E.

En 1907 entró a formar parte del Directorio del Ferrocarril del Sud en Londres, el Ing. David Simson.

Pertenecía Mr. Simson a esa esforzada y honrosa estirpe de escoceses que han llevado por el mundo su espíritu de tenacidad, de honradez, de labor; temperamentos férreos y justicieros.

Cursó sus estudios de ingeniería civil en la Universidad de Edimburgo. El joven ingeniero llegó a nuestro país en 1887 como empleado del personal técnico del Ferrocarril Trasandino. En Noviembre de 1891 se dirigió a Cuba para desempeñar el puesto de ingeniero en jefe del F. C. Oeste de la Habana, hasta que en Diciembre de 1896 regresó a Buenos Aires con el nombramiento de ingeniero residente del Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires.

Hallándose en Cuba, estuvo presente en la gran insurrección, y su intervención en aquel famoso movimiento le valió ser nombrado Caballero de la Orden del Mérito Militar de España.

En 1897 con motivo de la enfermedad de Mr. Roberts, gerente entonces de la empresa

Digitized by Google

CAPITAL EMITIDO POR EL F. C. SUD DE BUENOS AIRES

Año 1907.

Libras esterlinas		Valor nominal £	Cotización £
12.000.000	Acciones ordinarias	100	139
3.000.000	Acciones ordinarias para construcción de ramales, con interés garantido de 4 % hasta 1906	10	13 ½
3.000.000	Acciones con interés de 4 % garantido hasta 1910	10	11 ½
4.000.000	Acciones preferidas 5 %	100	130
7.500.000	Obligaciones hipotecarias 4 %	100	167
1.032.930	Obligación contraída con el F. C. del Oeste al 4 ½% en pago del ramal al Saladillo	No negociable	
200.000	Obligaciones 4 % hipoteca sobre el F. C. Ensenada	100	104
181.000	Obligaciones 5 % hipoteca segunda sobre F. C. Ensenada y Costa Sur	100	no se cotizaban
20.000	Obligaciones 6 % hipoteca sobre ramal a Atalaya	100	no se cotizaban
101.770	Acciones preferidas 6 % F. C. Buenos Aires, Ensenada y Costa Sur	100	no se cotizaban
1.000.000	Acciones ordinarias del Dock Sur	10	no se cotizaban
32.035.700			

El cuadro que transcribimos a continuación, da una idea del desenvolvimiento de los servicios del Ferrocarril del Sud relacionados con las sumas invertidas en su mejora, a partir de 1904.

	$ oro
Suma invertida en tren rodante desde 1904 a 1907	12.525.000
Suma invertida en nuevas extensiones, durante igual período	4.000.000
Suma invertida en el establecimiento de vías dobles	2.500.000
Suma invertida en la adquisición de terrenos para el ensanche de estaciones	3.500.000
Suma invertida en la renovación de la vía permanente y mejoras introducidas en la red general	13.500.000
Total	36.025.000

El material rodante fué aumentado en la proporción siguiente:

	Año 1904	Año 1907
Locomotoras en servicio	291	566
Capacidad de los coches para pasajeros (asientos)	18.000	35.000
Vagones de carga	9.741	12.406
Capacidad en toneladas	124.500	223.400

del F. C. del Oeste, fué encargado interinamente de la administración y el año siguiente producida la muerte de Mr. Roberts fué confirmado en el puesto de Gerente.

Hombre de hábitos austeros, exigente en el cumplimiento del deber, justo y recto como pocos, no tardó en rodearse del respeto y de la simpatía de propios y extraños. Sus prestigios en los círculos ferroviarios, bancarios y comerciales eran notorios y el vasto personal de la empresa le profesaba verdadera veneración.

En 1907 resolvió fijar su residencia en Londres y como era natural, su vasta experiencia en materia de negocios anglo-americanos y sus profundos conocimientos en el manejo de empresas ferroviarias, fueron inmediatamente solicitados por las compañías vinculadas financieramente a nuestro país.

En Julio de 1907 el Directorio Local del Ferrocarril del Sud confiaba a los señores D. J. Hickey secretario de la Comisión Local y Henry Macluskie asistente del Superintendente de Tráfico, una misión especial para ir a los Estados Unidos y Canadá con el propósito de estudiar bien a fondo los procedimientos adoptados en estos dos países, en lo referente al movimiento de cereales, o sea: el acarreo, elevación, limpieza, transporte ferroviario y almacenamiento de granos.

Recorrieron más de 6000 kilómetros de vía visitando los centros de mayor movimiento como Winnipeg, Port William, Port Arthur, Minneapolis, Chicago, Washington, Baltimore, Philadelphia y Boston.

Fueron visitados también los grandes elevadores de granos y entre ellos el del F. C. Norte de Canadá situados en «Port Arthur», el más grande del mundo, con una capacidad de 240.000 toneladas.

En el informe oficial que fué presentado inmediatamente después del regreso a la Argentina, que

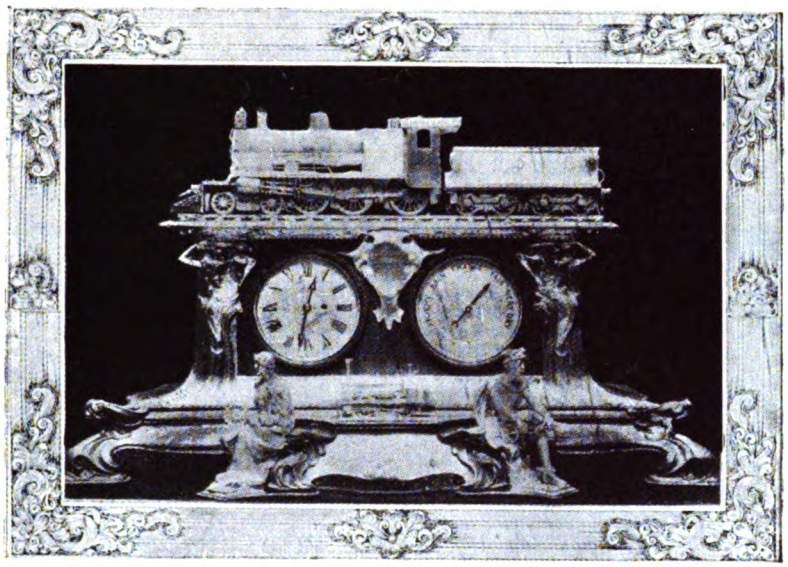
Digitized by Google

uvo lugar el 26 le Octubre, los eñores Hickey y Macluskie deta-laban sus impre-iones y suminis-raban preciosos latos referente l movimiento le granos en los los países visita-los.

En la Argenti-ia el sistema doptado para nover cereales ra su empaque n bolsa y movi-niento a mano, nientras que en s Estados Uni-os y Canadá se tilizaba el sistema de granel como medio casi xclusivo de mover su producción de cereales.

Este último sistema tenía por instrumento al «Elevador» cuyo funcionamiento se basa en la propiedad que poseen los granos de fluir libremente bajo la influencia de la gravedad.

La finalidad perseguida con su empleo era abaratar el costo de movimiento de los cereales, mediante la substitución de labor humana por el empleo de mecanismos especiales. Con el auxilio de esos mecanismos un hombre podía realizar tal suma de trabajo, que de efectuarse a mano demandaría el empleo de decenas de individuos.



El artístico recuerdo con que los empleados obsequiaron al ex-gerente Ingeniero David Simson Año 1907.

W. G. Beeston Secretario C. Local — **E. Hood** Jefe Almacenes — **F. Pita** — **F. L. Chubb** Ing. Mecánico — **Ing. Frank Foster** Ing. en Jefe — **G. F. Sotham** Contador — **C. Pacheco**

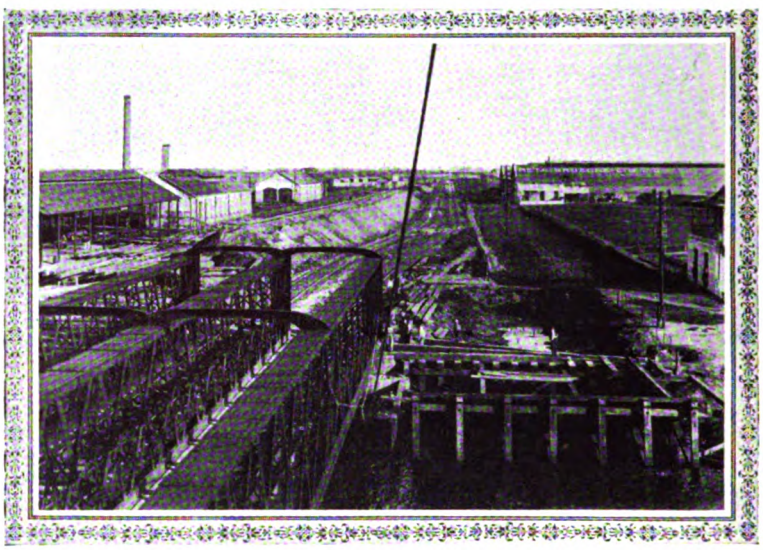
Dr. N. del Valle Abogado del F. C. Oeste — **Ing. Santiago Brian** Presidente de la Comisión Local — **Ing. David Simson** Gerente — **A. F. Lértora** Superintendente de Tráfico

Ing. DAVID SIMSON, con el personal superior del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. Año 1907.

Digitized by Google

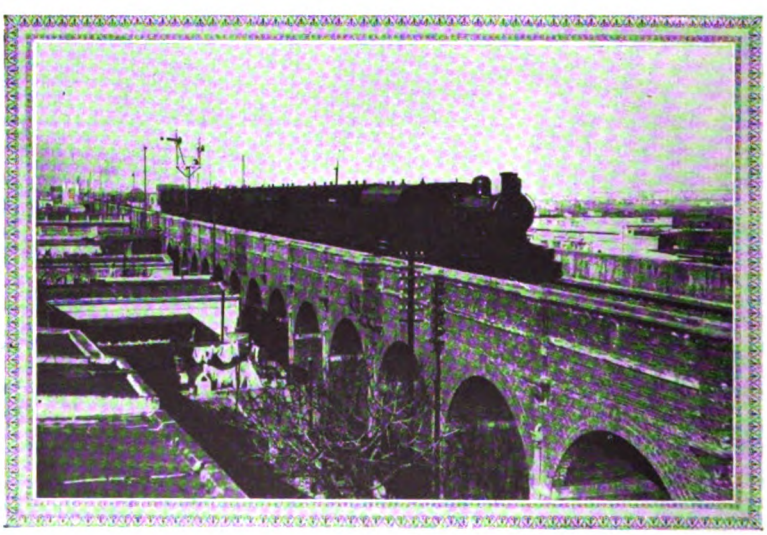
El Excmo, señor Presidente de la República manifestó en su mensaje al inaugurar el período legislativo del año 1907, el propósito de impulsar la construcción de ferrocarriles de empresas particulares, a cuyo fin presentó al Congreso varios proyectos de Ley, relativos a informar el límite fijado por las concesiones para la intervención del Poder Ejecutivo en las tarifas, la liberación de derechos aduaneros e impuestos generales, y por último lo concerniente a facilitar el establecimiento de ferrocarriles económicos.

El primer magistrado sintetizó su pensamiento en una frase, que interesa transcribir, porque señalaba rumbo preciso al espíritu del gobierno, contrastando la vaguedad displicente del criterio legislativo.



Construyendo el terraplén para las vías de alto nivel - Septiembre de 1904.

«El desarrollo de los ferrocarriles particulares, dice el mensaje, se ha visto un tanto detenido por causas complejas que no es del caso mencionar. y hoy constituye un anhelo de gobierno el que desaparezcan esos inconvenientes, y que la corriente de capitales extranjeros destinados a ese objeto se restablezca en la proporción que lo requiere la riqueza de tantos territorios, que procuran seguir el camino de prosperidad y de adelanto por el que marcha el resto del país».



Doble vía de alto nivel, viaducto entre Barracas y calle Australia Diciembre 1908.

Los proyectos enunciados por el señor Presidente en su mensaje, formaban la base de una nueva política ferroviaria, que hace tiempo ha debido encarar el Poder Ejecutivo con firmeza y patriotismo.

Por pedido del Ministerio de Hacienda el Procurador del Tesoro dictaminó sobre el estado de las concesiones de ferrocarriles en explotación, en lo que respecta a la liberalidad de derechos de aduana, haciendo, con tal motivo, una reseña de las diversas leyes que concedieron los permisos de construcción y explotación de las líneas, aconsejando finalmente establecer una reglamentación que fijara el alcance verdadero de cada concesión, en cuanto a aquella liberalidad de derechos, como también que se solicitase del Congreso fijación de término para las concesiones que gozaban de tal privilegio sin plazo determinado.

He aquí los datos que consignaba el procurador referente al **Ferrocarril del Sud:**

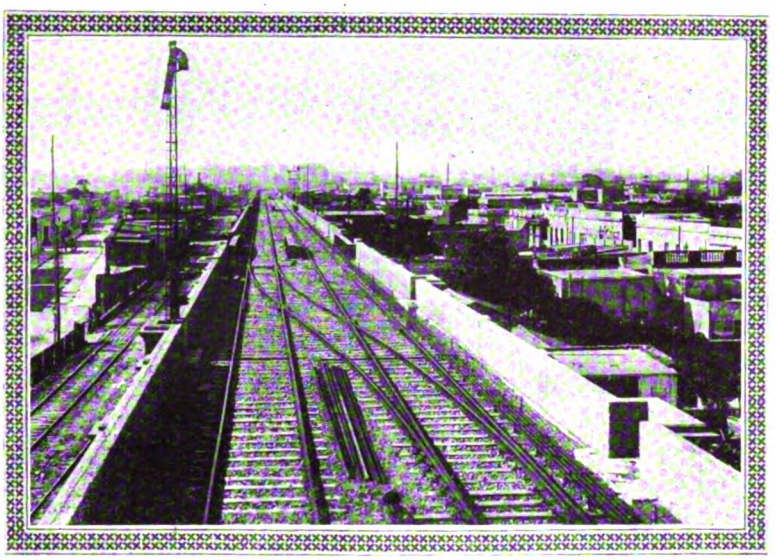
Por el artículo 6º. del contrato celebrado por el P. E. en 19 de Febrero de 1896, relativo a la construcción de una línea de Bahía Blanca al Neuquén de acuerdo con lo establecido por la ley Nº. 3346 del 10 de Enero de 1896, «se dispuso que se declarara eximidos de derechos de explotación e impuestos de cualquier clase a los materiales que se introduzcan durante 50 años, para la construcción y explotación de ferrocarriles y del telégrafo, de sus prolongaciones y ramales y de toda la red de propiedad de la empresa», y por el artículo 9 «todos los años el P. E. de acuerdo con la empresa fijará el monto y clase de los materiales y artículos que deberán estar libres de derechos de conformidad a lo dispuesto en el artículo anterior».

Por esta disposición de la ley, — contrato sobre la prolongación al Neuquén se hizo extensiva la exoneración de pago de derechos de aduana a todas

Digitized by Google

as líneas que tenía el F. C. del Sud en explotación en esa época, llenando así los defectos que podían tener las respectivas concesiones.

El artículo 9 del contrato no ha sido reglamentado todos los años por el P. E. de acuerdo con la empresa, como lo establece la ley, al vez por considerar innecesaria sta reglamentación especial, desde que la clase de materiales que pueden introducir los ferrocarriles está fijada por decretos generales, sin limitación sin embargo sobre el monto que pueden introducir.

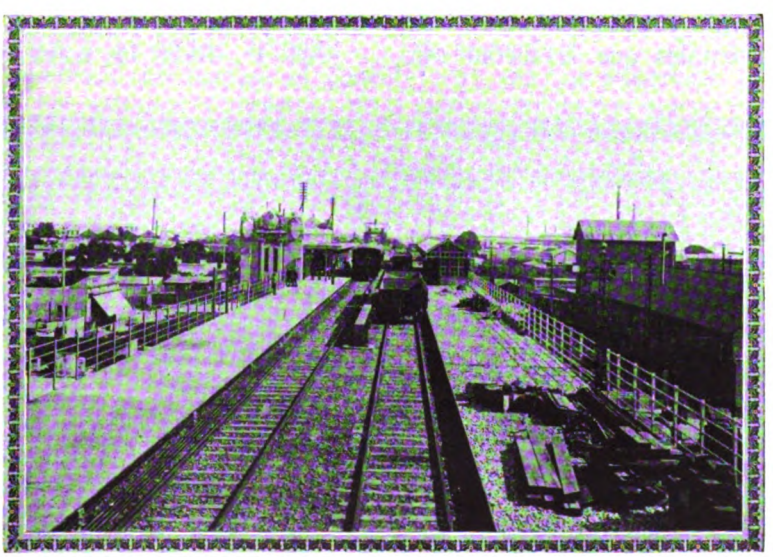


Doble via de alto nivel. Viaducto. Diciembre de 1908.

No obstante esa exoneración amplia del F. C. del Sur, esta empresa explota actualmente en propiedad algunas líneas adquiridas con posterioridad a la ley de 1896, que están regidos por leyes distintas y algunas de ellas sujetas al pago de derechos de aduana, por no tener exoneración en sus leyes de concesión.

Entre estas líneas se encuentran las siguientes:

Sección Buenos Aires y puerto de Ensenada y costa Sur (antiguo Ferrocarril de la Ensenada). Esta línea fué transferida al F. C. del Sud en 1898 y en 1902 algunos ramales que faltaban; se encuentra regida por la ley N°. 46 de 25 de Agosto de 1863, que establecía en su artículo 1°. la exoneración de derechos de aduana para los materiales y útiles necesarios para la construcción y explotación por el término de 50 años. Esta exoneración vence, pues, el 26 de Agosto de 1913, mientras que la del Ferrocarril del Sud vencerá el 10 de Enero 1946.



Doble via de alto nivel. Estación Barracas. Año 1908.

Sección La Plata a Ferrari, transferida al F. C. del Sud en 1898, es decir con posterioridad a la ley sobre prolongación al Neuquén y sin tener su ley de concesión ninguna exoneración al respecto.

En la misma condición que la sección La Plata a Ferrari se encuentran los ramales Temperley a Villa Elisa, y las secciones Ensenada a Tolosa y La Plata a Pereyra, vías al Este del Gran Dock y puerto de La Plata.

Detallando la exención de derechos de aduana y de impuestos que fueron concedidas a las otras empresas, salta a la vista las grandes diferencias que existían a este respecto, pues en tanto que la del Sud y la del Pacífico obtuvieron tales franquicias por largos períodos, otras perdieron ya los privilegios de que antaño gozaran; algunas obtuvieron la exención por medio de simples decretos del ejecutivo, sin sanción legislativa, que podrían por lo tanto ser anulados; y otras legalizaron la exención pero por períodos indeterminados a los cuales podría fijarse un límite.

El régimen de las concesiones ferroviarias, si régimen podía llamarse, carecía de base y estaba librado al azar del favoritismo legislativo. Cada concesionario tenía su franquicia aparte, especial, arbitraria, sin más medida a que ajustarse que la muy elástica del artículo 67 de la Constitución.

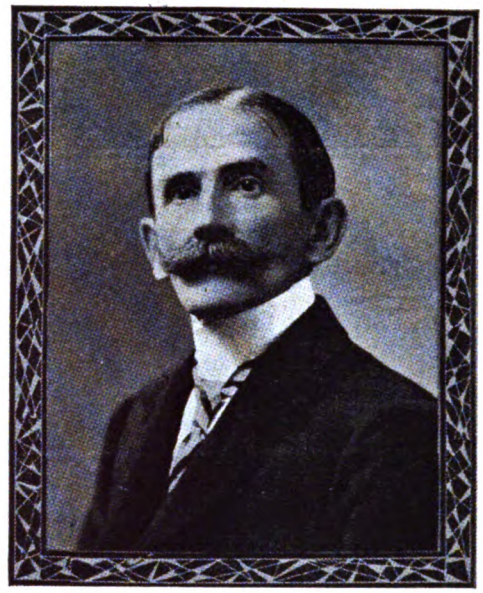
El desconcierto era completo, resultando que los intereses más valiosos y más directamente relacionados con la producción del país, carecían de una legislación uniforme y, obligados a vivir del favor legislativo estaban por lo mismo expuestos a los rigores que mañana podría aplicarles un con-

Digitized by Google

greso demasiado exigente.

La única manera de regularizar el desconcierto de la situación de las empresas ferroviarias, era el que se inicia por el proyecto presentado por el Diputado Ingeniero Emilio Mitre el 2 de Agosto de 1907: establecer una legislación uniforme para todos los ferrocarriles existentes y para todas nuevas concesiones.

En Setiembre de 1906 los diputados nacionales Doctores Guido Lavalle y Miguel de Padilla habían presentado a la Cámara de que formaban parte, un proyecto de ley tendiente a reglamentar el ejercicio de las atribuciones concurrentes que la Nación y las Provincias tenían para conceder ferrocarriles.



Ing. EMILIO MITRE. Diputado.

El propósito era más difícil de lo que habían imaginado sus autores y así lo demostraban ellos mismos cuando, en procura de asegurar a las provincias el más autonómico empleo de sus facultades concesionales, llegaban hasta cercenar las atribuciones del Congreso.

Ninguna de las dificultades a que había dado lugar el ejercicio concurrente de la facultad constitucional de conceder ferrocarriles, aparecía solucionado en el proyecto de los señores Guido Lavalle y Padilla, cuyo proyecto no llenaba necesidades ni evitaba inconvenientes y sólo prosperaría con modificaciones fundamentales que le dieran otro carácter.

El proyecto de ley presentado a la Cámara de Diputados por el Ingeniero Emilio Mitre, bien podía juzgarse como uno de los asuntos de mayor interés sometidos durante el período a la consideración del H. Congreso.

Como se verá por el texto mismo del proyecto que a continuación publicamos, el Diputado Mitre se propuso no sólo uniformar el criterio de las leyes futuras, facilitando en cierto modo la sanción de las mismas, sino, crear un impuesto fiscal sobre los beneficios de la explotación de las empresas existentes, que se acogerían a la ley, mediante el cual, por la primera vez, estas compañías contribuirían a sufragar los gastos públicos.

El discurso del Diputado Mitre presentando su proyecto a la Cámara terminó así:

«Al formular este proyecto, si bien he tratado de encuadrarlo dentro de un pensamiento financiero, sano y conveniente, me ha preocupado, ante todo, la necesidad de armonizar en estricta justicia las necesidades de las compañías que importan grandes capitales para aplicarlos al progreso del país, con las obligaciones que las mismas compañías tienen para con la Nación, que las cobija y las hace prósperas.

Esta es la mente del proyecto y espero que por más defectos que contenga, siquiera en mérito de la intención, la Cámara ha de prestarle el apoyo que requiere para que siga los trámites reglamentarios».

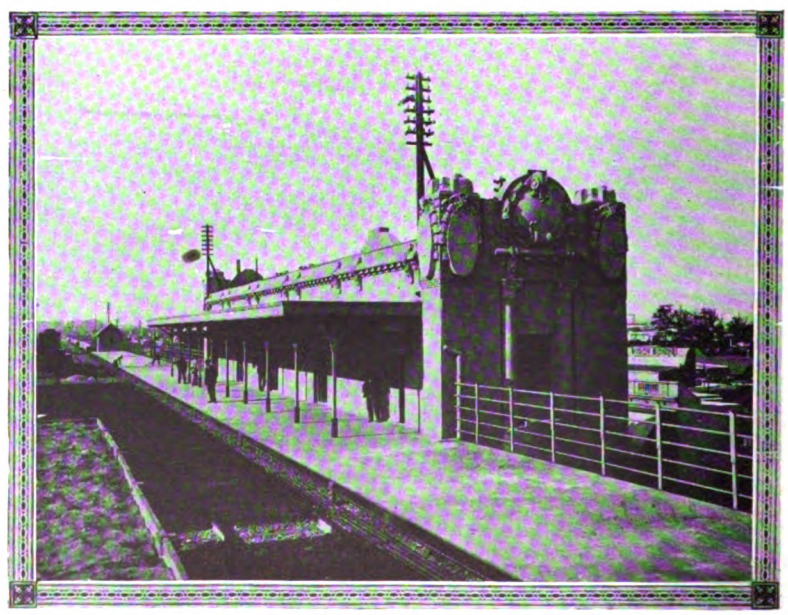
Después de una larga y animada discusión en las dos cámaras el Congreso sancionó con fuerza de ley el proyecto, el día 1°. de Octubre de 1907.

Consideramos de interés general publicar el texto íntegro de la Ley Mitre: helo aquí:

«Art. 1°. Todas las concesiones de ferrocarriles, sean líneas principales o ramales que en adelante se acordaran, serán regidas por las cláusulas de la presente ley, de acuerdo con la Ley General de Ferrocarriles, N°. 2873.

Art. 2°. El tren rodante, el peso de los rieles y accesorios y demás materiales que se empleen en la construcción de la línea, se especificarán en el pliego de condiciones que deberá ser sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Art. 3°. Dentro



Estación Barracas - 1908.

Digitized by Google

del plazo de seis meses, contados desde la promulgación de cada ley de concesión, el concesionario firmará el contrato respectivo.

En cada concesión se fijarán los plazos dentro de los cuales deberán presentarse los estudios, dar principio y término a las obras, y se establecerán las multas en que incurrirá el concesionario si las obras no se terminaren dentro del plazo convenido.

Art. 6°. Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos, la empresa abonará una multa que fijará el Poder Ejecutivo en el pliego de condiciones y se tomará del depósito de garantía. Si agotado el depósito, la empresa llegase a adeudar más de dos meses de multa, la concesión quedará caduca con relación a la parte de línea no construída.

Art. 7°. Quedan sujetas a expropiación por causa de utilidad pública las tierras cuya ocupación sea necesaria para las vías, estaciones, talleres, galpones de carga, etc., de acuerdo con los planos que en cada caso apruebe el Poder Ejecutivo, quedando el concesionario respectivo autorizado para gestionar su expropiación con arreglo a la ley general de la materia.

Doble vía de alto nivel. Noviembre de 1908.

Art. 4°. Antes de firmar el contrato, el concesionario depositará en el Banco de la Nación Argentina, como garantía, la cantidad de doscientos pesos moneda nacional ($ 200.00 $ m/n.) por cada kilómetro de vía, en efectivo o en títulos nacionales de renta, la cual le será devuelta, proporcionalmente, a medida que avancen los trabajos.

Art. 5°. Si el concesionario no firmase el contrato, no presentase los estudios completos, no diese principio a las obras o no terminase los primeros cincuenta (50) kilómetros de vía principal dentro de los plazos que se establecieren de acuerdo con el artículo tercero, la concesión quedará caduca, salvo caso de fuerza mayor declarado por el Poder Ejecutivo, con pérdida del depósito de garantía. En tal caso el depósito será transferido por el Banco de la Nación a la orden del Consejo Nacional de Educación.

Estación Quilmes - 1908.

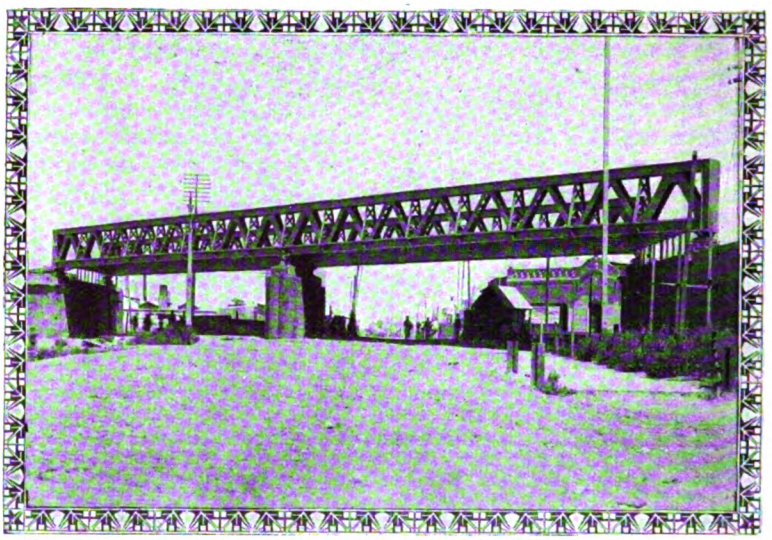
Art. 8°. Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país serán libres de derechos de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1°. de Enero de 1947. La empresa pagará durante este mismo plazo y cualquiera que sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al 3 % del producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal.

Se establecerá el producto líquido reconociéndose como gasto el sesen-

Digitized by Google

ta por ciento (60) de las entradas.

Si los gastos excedieran de este límite en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo. El importe del tres por ciento (3 %) del producto líquido será aplicado a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por la línea, en primer término de los caminos que conduzcan a las estaciones, y en proporción a la extensión de vías en cada provincia.



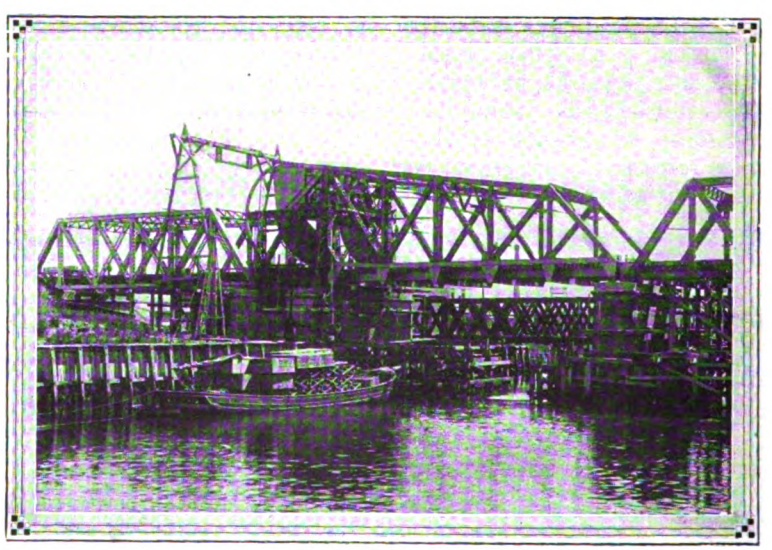
Doble via de alto nivel. Puente sobre calle Pavón. Noviembre de 1908.

El Poder Ejecutivo depositará en cuenta especial, en el Banco de la Nación Argentina, las cantidades que las empresas abonen en cumplimiento del artículo octavo. Sin perjuicio de las sumas votadas para el mismo objeto por leyes especiales y por la de presupuesto, no podrá darse a este fondo ningún otro destino que el expresamente determinado en la presente ley.

Art. 9º. Las tarifas de pasajeros y de carga serán intervenidas por el Poder Ejecutivo cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del diez y siete por ciento (17 %) del capital en acciones y obligaciones) reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del sesenta por ciento (60 %). de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en tres años consecutivos la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos, el vapital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

Art. 10. El transporte de los materiales y artículos de propiedad de la Nación destinados a la construcción de obras públicas nacionales y de las obras públicas provinciales autorizadas por leyes del Congreso, serán aforados a un cincuenta por ciento (50 %) de las tarifas ordinarias. En iguales condiciones serán aforados los transportes militares, artículos de guerra, empleados nacionales, oficiales y soldados en comisión del Gobierno, inmigrantes expedidos por la oficina central del ramo; igual franquicia gozarán los empleados provinciales de policía y los telegramas oficiales.

Art. 11. Las tarifas de las líneas telegráficas para el uso del público serán las mismas que las del Telégrafo Nacional.



Via doble de alto nivel. Puente levadizo (en construcción) sobre el Riachuelo (1907).

Los aparatos y materiales de la línea telegráfica deberán ser aprobados por el Poder Ejecutivo.

Art. 12. La empresa estará obligada gratuitamente:

1º. A transportar en departamentos especiales donde puedan clasificarse las cartas e impresos, las valijas de la correspondencia y los empleados que la conduzcan.

2º. A tender paralelo a su línea y en toda su extensión un hilo telegráfico al Gobierno para su explotación, quedando la empresa encargada de su conservación, sin cargo alguno para el Estado.

3º. A destinar un local especial en las estaciones principales para oficinas de Correos y Telégrafos.

Digitized by Google

4°. A permitir el empalme del Telégrafo Nacional con su línea.

5°. A establecer en sus puentes principales, donde a juicio del Poder Ejecutivo fuese necesario, un pasaje para jinetes.

Art. 13. En cualquier tiempo el Poder Ejecutivo, podrá ordenar a la empresa transforme en movibles, sin indemnización alguna, los puentes sobre los ríos y canales que sean declarados navegables.

Art. 14. Los estudios definitivos y los trabajos de construcción serán inspeccionados por el Ministerio de Obras Públicas, siendo de cuenta de la empresa concesionaria los gastos que ocasione la inspección.

Estación Adrogué - 1907.

Art. 15. Tanto la construcción como la explotación de las líneas estarán sujetas a la Ley General de Ferrocarriles y a los reglamentos de policía e inspección dictados o que se dictaren. El domicilio legal de la empresa será la Capital de la República.

Art. 16. La Nación se reserva el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas, por el monto del capital reconocido, aumentado en un veinte por ciento (20 %).

Art. 17. Las concesiones de ferrocarriles podrán ser transferidas a terceros con autorización del Poder Ejecutivo, pero la transferencia de la concesión o del ferrocarril y el arrendamiento de éste no podrá hacerse a otra empresa ferroviaria existente en el país, ni efectuarse la refundición de su administración con las de ferrocarriles de otras empresas sin autorización del Congreso.

Art. 18. La empresa podrá construir pequeños ramales no mayores de treinta kilómetros, para ligar establecimientos industriales o rurales, previa aprobación de sus planos por el Poder Ejecutivo.

Art. 19. Las empresas de ferrocarriles existentes podrán, dentro del plazo de seis meses, contados desde la promulgación de esta ley, acogerse a los beneficios establecidos en el artículo octavo, siempre que se sometieran a las condiciones establecidas en el mismo artículo octavo y en el artículo noveno.

Art. 20. A la expiración de sus actuales franquicias, las empresas de ferrocarriles existentes que no hagan uso de la opción contenida en el artículo anterior, pagarán todos los impuestos vigentes que les correspondan, quedando, en lo demás, sometidas a las prescripciones de la presente ley, en cuanto no alteren derechos adquiridos.

Art. 21. Las traviesas que se emplearán en todos los ferrocarriles de la República serán de madera dura del país.

Art. 22. Comuníquese al P. E.»

A raíz de la promulgación de la ley 5315 (Ley Mitre) que lo fué el 1°. de Octubre de 1907, comenzaron las diversas empresas existentes de ferrocarriles a solicitar acogerse a los beneficios del artículo 8°. de la misma que libera de derechos de aduana hasta el 1°. de Enero de 1947 la introducción de materiales y artículos de construcción y explotación mediante el pago durante el mismo plazo de una contribución única igual al 3 % del producto líquido de sus líneas y quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial o municipal.

Las primeras que se reconocieron incorporadas a esta ley fueron las de los Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario por decreto del 17 de Octubre de 1907.

Estación Lomas de Zamora - 1907.

La empresa del F. C. del Sud se acogió a la ley desde el 30 de Mayo de 1908 siendo reconocida por decreto del 13 de Junio del mismo año.

Puesta en vigencia esta ley, se reconoció la necesidad de fijar de un modo más preciso las relaciones que, con motivo de su aplicación, deben existir entre el Gobierno y las

Digitized by Google

empresas, especialmente en lo que se refiere a la determinación de los respectivos capitales, al establecimiento de cláusulas reglamentarias que den unidad a los procedimientos adoptados evitando desigualdades en la aplicación de la ley o cambios de jurisprudencia administrativa, que puedan afectar el crédito de las grandes empresas radicadas en el país y que el Gobierno tiene el deber de estimular por todos los medios compatibles con el interés público.

A este efecto dictó el Poder Ejecutivo, con fecha 30 de Abril de 1908, un decreto por el que se sujetó a una serie de disposiciones reglamentarias a las empresas acogidas a los beneficios de la ley 5315.

Dicho decreto, en el que se trataba de reunir cuestiones que pueden suscitarse con motivo de la aplicación de los artículos 8 y 9 de la expresada ley, fué sometido a la consideración de las Cámaras el 20 de Mayo de 1908, pues a juicio del Poder Ejecutivo esas cláusulas reglamentarias, que por las razones expresadas deben tener un carácter permanente de estabilidad, debieran ser incorporadas al texto mismo de la ley 5315.

Como una consecuencia inmediata de la aplicación de esta ley comenzó desde su vigencia el estudio del capital de las distintas empresas acogidas, capital que, conforme al artículo 11 del decreto reglamentario, debía ser establecido anualmente a fin de determinar el producto neto y gastos correspondientes de cada año financiero.

El mismo decreto reglamentario ya citado establecía el monto del coeficiente que podían las empresas destinar para renovaciones y reservas, y del cual no podrían extralimitarse; se procedió, pues, a exigir de las empresas los datos necesarios al efecto, efectuándose al mismo tiempo en sus libros el control respectivo.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLI

•

ACION DE LA COMISION ADMINISTRADORA DEL FONDO DE CAMINOS

•

SUMARIO:

Considerandos en que se basó el Ejecutivo Nacional. — Decreto creando la Comisión. — Proyectos de ejecución de caminos. — Reparaciones. — Estadísticas. — El ferrocarril del Sud solicita modificar el recorrido de algunas líneas proyectadas. — Estudio de los ramales concedidos al F. C. del Sud. — Línea de Alvear a Pigüé. — Grandes obras de los ferrocarriles del Oeste y del Sud. — Adquisición del «Potrero de Catalinas». — Los ferrocarriles facilitan los medios para que sus empleados posean la «casa propia». — El ferrocarril del Sud toma a su cargo la explotación de Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata. — Resultado de la explotación del Ferrocarril del Sud durante los años 1908-1911. — Línea de acceso a los galpones de la Compañía de Muelles y Depósitos de Río Santiago. — La clausura del Congreso en 1908 motivó una gran baja en las acciones de los ferrocarriles. — Petróleo argentino. — Ensaya el ferrocarril Sud el uso del petróleo en lugar del combustible carbón. — Ferrocarril Midland en Buenos Aires. — Inauguración de algunos ramales Ferrocarril de La Plata a Meridiano V°.

• •

ECRETO creando la comisión del fondo de caminos: «Vista la necesidad de disponer la más útil aplicación de las sumas deberán entregar las empresas de ferrocarriles espondientes al 3 % de sus utilidades líquidas, acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8°. de la N°. 5315, y

CONSIDERANDO:

ue el destino dado por la citada ley al «fondo caminos», ha tenido por objeto hacer alcanzar beneficios de la facilidad y baratura de los transtes a los centros de producción que no se encuen- n en parajes inmediatos a las estaciones, por dio de caminos convenientemente dispuestos a el acceso a ellas y debidamente cuidados, a que no sean destruídos por su abandono, luego haber sido arreglados:

ue la gran cantidad de caminos a construir y la ativa exigüidad de los recursos afectados a ese eto, por la ley referida y por la del presupuesto neral, exige un detenido estudio para resolver con erto cuáles serían los que habrían de indicarse el orden de la construcción, por razones de mayores exigencias de las distintas localidades servir, según su potencia productora, ya que no ía de buena administración dejar la elección rada a razones ajenas al más alto beneficio público:

Que no existe en las reparticiones del Gobierno, nguna que esté, por la naturaleza de sus funciones, suficientemente habilitada para tal estudio, pues la Inspección General de Puentes y Caminos del Departamento de Obras Públicas, sólo tiene misión de construírlos o repararlos, careciendo de medios de información respecto de la importancia económica de las localidades.

Que conviene, como consecuencia, crear con tal objeto una comisión, compuesta por personas que por su conocimiento del asunto estén en condiciones de llenar satisfactoriamente ese cometido, lo que puede realizarse sin aumentar las expensas de la administración,

El Presidente de la República, decretó:

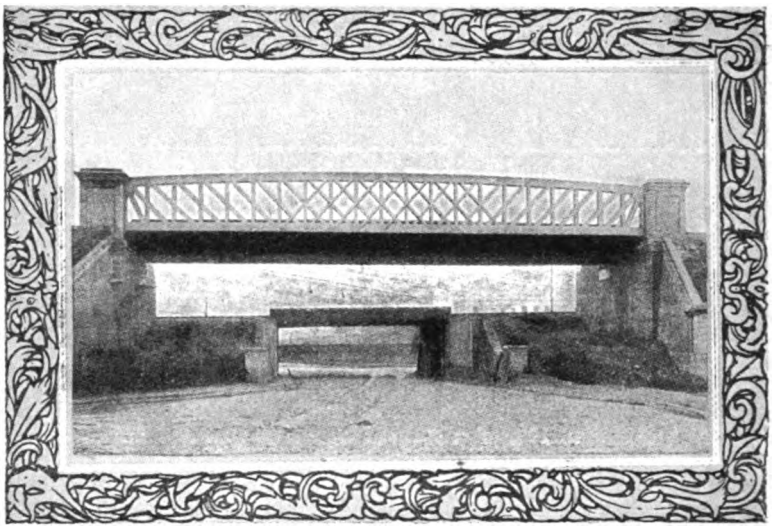
Artículo 1°.: Créase una «Comisión Administradora del fondo de caminos», compuesta de un presidente y cuatro vocales, que tendrá a su cargo el que ha sido creado por el art. 8°. de la ley 5315. Dicha comisión propondrá al Departamento de Obras Públicas, los caminos que, a su juicio, deban ser construídos de preferencia, acompañando las razones en que la funden.

Art. 2°. Los caminos indicados por ella, serán estudiados por la Inspección General de Puentes y Caminos, la que deberá preparar los proyectos y presupuestos de costo y de sostenimiento, pasándolos nuevamente a la Comisión Administradora, para su revisión, para la distribución de los recursos y a los efectos de la proposición definitiva que habrá de presentar al Ministerio.

Digitized by Google

Art. 3°. La Comisión Administradora deberá además informar todo certificado de obras, antes de librarse la orden de pago.

Art. 4°. Nómbrase para formar la Comisión Administradora, durante el presente y próximo año, al señor ingeniero Alberto Schneidewind, como presidente y a los señores gerentes de los Ferrocarriles del Sud, del Oeste, del Central Argentino y del Pacífico, acogidos a la ley N°. 5315, a quienes se les pedirá quieran prestar ese servicio a la Nación.



Vías de alto nivel entre Kilom. 5 y Plaza. El puente nuevo sobre la calle Suarez. (1907).

Art. 5°. Las empresas de ferrocarriles no representadas en esta comisión, podrán enviar directamente a la Comisión Administradora, las indicaciones que estimasen convenientes, respecto de los puntos que reclamen su atención con mayor urgencia.

Art. 6°. La Dirección de Estadística y Economía Rural, suministrará a la Comisión Administradora todos los datos que ella le solicite sobre la distribución de los cultivos en las diferentes localidades, lo mismo que las cifras de las cosechas obtenidas en los años anteriores».

Este decreto está fechado el 31 de Octubre de 1907.

La acción de este nuevo resorte administrativo se dejó sentir de inmediato.

Desde su creación en 1908 al 31 de Marzo del año 1910, es decir, en el intervalo de dos años, se ejecutaron y proyectaron los caminos que a continuación se expresan:

Por Ley N. 5703 del 12 de Octubre de 1908 se autorizó al Poder Ejecutivo a acordar concesiones para construir ramales de los ferrocarriles existentes hasta una extensión de 75 kilómetros.

Toda solicitud para construcción de estos ramales debería ser acompañada de un certificado del Banco de la Nación Argentina, acreditando haberse hecho un depósito de garantía de la concesión a razón de 1000 pesos moneda nacional por kilómetro de vía.

Treinta días después de acordada la concesión deberían presentarse los planos y especificaciones correspondientes y dentro de los 90 días de aprobados los planos deberían comenzarse los trabajos y éstos deberían terminarse a los nueve meses de comenzados.

Estos ramales no podrían acordarse a distancias menores de 20 kilómetros de líneas o ramales pertenecientes a otras empresas. Esta menor distancia se refería al trazado general del ramal y no al trecho inmediato o su punto de concurrencia ni tampoco a aquellos trechos que serían obligados por accidentes naturales del terreno.

Deseando la Empresa del Ferrocarril del Sud extender sus líneas en algunos partidos de la Provincia de Buenos Aires que entonces no se encontraban convenientemente servidos por el ferrocarril.

ZONA DE FERROCARRIL	CAMINOS REPARADOS		CAMINOS EN REPARACION		CAMINOS PROYECTADOS	
	Núm.	Presupuesto	Núm.	Presupuesto	Núm.	Presupuesto
Central Argentino	79	304.676.27	36	305.866.36	56	318.281.31
Sud	**78**	**528.222.56**	**20**	**182.325.63**	**30**	**292.827.27**
Buenos Aires al Pacífico	73	545.174.76	6	68.872.24	15	222.819.41
Oeste de Buenos Aires	68	614.943.89	10	89.266.09	19	218.167.45
Comp. Gral. de la Provincia de Bs. Aires.	8	47.587.95	5	88.760.30	2	20.659.24
Comp. Francesa de la Prov. de Santa Fe	4	5.628.37	2	5.628.37	9	99.724.22
Totales	310	2.046.233.80	79	801.426.82	131	1.162.478.90

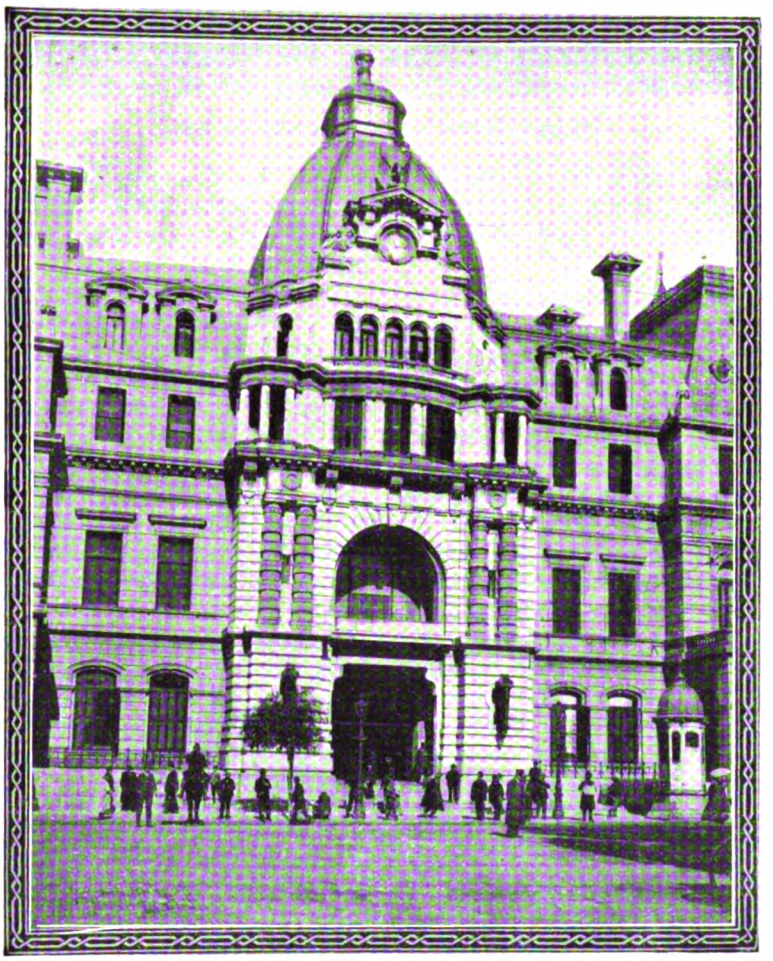
Digitized by Google

solicitó por escrito del 28 de Mayo de 1909 el derecho de construir y explotar una nueva línea que, partiendo de un punto intermedio entre Las Flores y Olavarría, pasaba por el partido de Tandil para terminar en una de las estaciones de la línea de Ayacucho a Lobería en una extensión de unos 225 kilómetros aproximadamente.

La única línea que resultaría perjudicada sería la concedida a los señores Taglione Hermanos, pero éstos habían renunciado a su concesión con el consentimiento del P. E. «ad-referendum» del H. Congreso acordado por decreto de Mayo 13 del mismo año.

Después de una corta discusión en las cámaras se promulgó la ley N°. 6380 el 24 de Setiembre de 1909, concediéndose al F. C. del Sud la construcción de una línea que arrancando de Olavarría o de un punto entre Olavarría y Azul termine en Balcarce o en sus inmediaciones (pasando por Tandil).

El 7 de Diciembre de 1910 la Empresa presentó los planos correspondientes a la primera sección (entre Olavarría y Vela) que fueron aprobados por decreto del 30 de Diciembre del mismo año, comenzando los trabajos en el terreno en Abril de 1911.



Entrada Principal, Plaza Constitución. 1908.

Los planos para la segunda sección (desde Tandil al Sud-Este) fueron presentados el 30 de Mayo de 1910 indicando dos estudios distintos: uno empalmando en la misma estación de Balcarce y el otro en la de Las Nutrias. Este último trazado tenía la ventaja de dividir en mejor forma la zona que quedaba entonces sin ferrocarril entre las líneas existentes a ambos lados sirviendo una zona más productiva con explotación muy económica.

También ofrecía la ventaja de que con este último trazado, agregado al nuevo ramal desde Mar del Plata hasta San Agustín, que tenía la Empresa en construcción bajo la ley N°. 6482 resultaría una longitud menor de recorrido entre Mar del Plata y Tandil.

Debido a las sierras y a pesar de estudios detenidos no había sido posible encontrar ninguna traza que fuera factible entre la que terminaba en Balcarce y la otra que terminaba en Las Nutrias.

Los planos fueron aprobados por el Gobierno el 14 de Junio de 1910, y los trabajos comenzaron en el mes de Mayo de 1911.

En Diciembre de 1910 la Empresa solicitó permiso para construir un ramal desde la línea acordada por la ley 6380 (Tandil-Las Nutrias) a la altura del Kilómetro 6,5 hasta la cantera de los señores Aguirre y Bilbao (en una extensión de 5 ½ kilómetros) lo que fué concedido.

El 28 de Mayo de 1909 la Empresa del Ferrocarril del Sud se presentó al Poder Ejecutivo solicitando modificar el recorrido de algunas de las líneas que se le habían acordado por la ley N°. 5535 del 3 de Julio de 1908.

Hemos dicho anteriormente que aquella ley se dictó negando al Ferrocarril del Sud algunos ramales que solicitaba y otorgándole concesiones de otros que no había solicitado, pero que los pobladores de determinadas regiones pedían, y se incluyeron sin el estudio necesario.

Unos de esos casos, por ejemplo, era el de un ramal de Adela a Pila, de 35 kilómetros, aislado completamente, que no tenía más importancia que la de un ramal industrial cualquiera.

Las mismas razones que movieron al Congreso a dictar la ley general para ampliar los ramales industriales hasta de 75 kilómetros, en virtud de las dificultades de explotación que hay en los pequeños ramales de 25 kilómetros, cuando no son

Digitized by Google

pedidos por poderosas industrias existentes que hay que servir, justificaban el pedido del Ferrocarril del Sud, de dejar de construir esta línea que era propiamente un ramal industrial, sin que hubiera ningún centro poderoso de producción que servir y que, por la clase de terrenos, hacía difícil la explotación de la línea y más difícil aún su construcción.

Mercado Central de Frutos - Avellaneda 1907.

La segunda modificación pedida era el ramal de Mar del Plata a Pieres, de cuya línea debía salir otro ramal a Miramar.

Se solicitaba que, en vez de a Pieres, se llevase el ramal a San Agustín y la Comisión de Obras Públicas manifestó que la modificación era conveniente sobre todo después de haberse concedido por ley N°. 6380 del 24 de Septiembre de 1909 la línea de Olavarría a Balcarce pasando por Tandil, porque Olavarría y todos los puntos de la línea del Sur se acercarían a Mar del Plata por esa línea casi directa.

La tercera modificación que pidió el Ferrocarril del Sud era que el ramal que debía salir de la línea Maipú a Mar del Plata hasta las inmediaciones de la Laguna de Góngora se sustituyese por otra línea que pasaría por la misma Laguna de Góngora partiendo de Juancho y que luego vendría a empalmar con la línea de Maipú a Mar del Plata.

La Comisión tampoco encontraba inconveniente en ésto, porque todo hacía creer que la línea sería recta pasando por la laguna y haciendo una variante se llegase así a cerrar el circuito entre General Guido, Juancho, Vivoratá y Maipú y se iba a servir una zona mucho más extensa que con el ramal de Vidal a Laguna Góngora que hubiera sido un ramal que hubiera quedado en las mismas condiciones que el de Adela a Pila, porque no tendría más importancia que el de un simple ramal industrial de poca extensión.

El convenio celebrado «ad-referendum» entre el Sr. Ministro de Obras Públicas y el Ferrocarril del Sud fué firmado el 10 de Setiembre de 1909 y luego aprobado por las Cámaras y convertido en ley (6482) el 30 de Setiembre del mismo año. La escrituración del nuevo contrato tuvo lugar el 26 de Febrero de 1910.

La delicada misión de obtener de las autoridades las modificaciones arriba citadas de la ley N°. 5535 fué confiada al señor Fernando D. Guerrico, quien entró a formar parte del Directorio Local después de haber renunciado su puesto de Sub Secretario del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, el 31 de Enero de 1909.

El Sr. Guerrico fué muy felicitado por el éxito alcanzado y en la asamblea de los accionistas celebrada en Londres el 20 de Octubre de 1909 el Presidente del Directorio Sr. Jason Rigby decía refiriéndose al asunto:

«Con la incorporación del Sr. Fernando Guerrico, la empresa ha asegurado un aporte muy valioso para el Directorio Local, pues su gran energía y competencia como la justeza de sus apreciaciones, ha contribuido en gran parte al feliz éxito que hemos obtenido de nuestras negociaciones con el Superior Gobierno durante el año pasado».

Estación B. Blanca del F. C. del Sud. Antiguo edificio para pasajeros. Frente a la vía. 1884 - 1909.

Los estudios de todas las extensiones y ramales concedidos al Ferrocarril del Sud fueron llevados a cabo con decisión para poder empezar las construcciones dentro del tiempo estipulado por las autoridades.

Digitized by Google

Al finalizar el año 1909 las líneas del Ferrocarril del Sud tenían un largo total de 4408 kilómetros.

Durante el año 1910 fueron libradas al servicio público un total de 568 kilómetros, según se detalla a continuación:

DESCRIPCION	Fecha de la apertura	Largo
Ramal a las canteras de Tandil	9 de Enero	7,2 kilómetros
Alvear-Olavarría	1°. de Abril	103,4 »
Pringles-La Madrid	2 de Mayo	79,7 »
Cipolletti-Contraalmirante Cordero	25 de Junio	30,2 »
Línea de Conexión en la estación Hipódromo	1°. de Agosto	1,1 »
Ramal a la cantera Noceti (Tandil)	1°. de Agosto	2,0 »
Conexión entre las vías principales y la línea a Ensenada	1°. de Octubre	2,0 »
Alvear-Recalde-General La Madrid	15 de Octubre	181,7 »
Ramal al Molino Progreso (Tandil)	15 de Octubre	3,0 »
Pigüé-Ombú	2 de Noviembre	68,7 »
Bosques-Berazategui	1°. de Diciembre	6,7 »
Cooper-Orense	1°. de Diciembre	71,8 »
Ramal a la cantera Dufaur	1°. de Diciembre	5,6 »
Mar del Plata a la costa	1°. de Diciembre	4,9 »
Total del año	1910	568,0 kilómetros

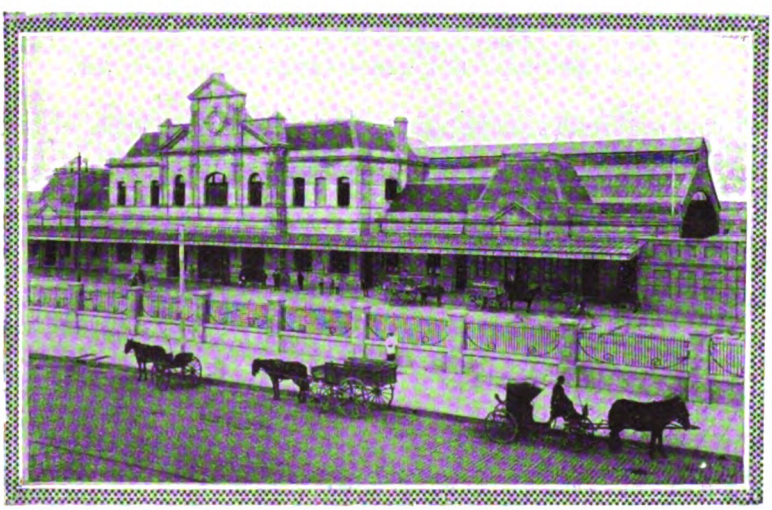
El Ferrocarril del Sud contaba, por consiguiente, el 31 de Diciembre de 1910 con una red de líneas que alcanzaban a un total de 4976 kilómetros.

Por la Ley N°. 5535 (promulgada el 3 de Julio de 1908) se había acordado a la empresa del Ferrocarril del Sud el derecho de construir y explotar entre otras líneas férreas un ramal de General Alvear a Carhué y Pigüé con la condición de que al aprobarse los planos por el Poder Ejecutivo se dejara la zona para la línea que proyectaba construir la Provincia de Buenos Aires.

Por el escrito del 22 de Julio del mismo año la empresa solicitó los datos necesarios acerca del trazado que seguiría dicha línea a fin de dar cumplimiento a la disposición referida.

Como nada fué resuelto al respecto, la empresa mandó practicar un reconocimiento sobre el terreno, y presentó con fecha 5 de Febrero de 1909 un plano indicando al mejor trazado posible entre los puntos que comprendía la concesión, solicitando su aprobación.

El plano fué examinado por la Dirección General de Vías de Comunicación que encontró suficientemente ancha la zona dejada por la línea proyectada pero recomendó una variante, la que en el curso de la construcción podría ser dejada sin efecto adoptando el trazado rectilíneo, si el Gobierno de la Provincia desistiera de la construcción de su línea.



Edificio para Pasajeros en la estación Bahía Blanca del F. C. del Sud
Construído en el año 1909.

La Empresa aceptó la variante y el plano definitivo de la traza del ramal fué aprobado por decreto del 24 de Marzo del mismo año.

Los planos de detalle fueron aprobados el 13 de Enero de 1910.

La línea de Alvear a Pigüé fué terminada y librada al servicio definitivo el 30 de Setiembre de 1911 y se dejó en suspenso el ramal a Carhué hasta que el 2 de Julio de 1913 la Empresa presentó nuevos planos referentes a este pequeño ramal, los cuales fueron aprobados el 23 de Octubre del mismo año.

El enorme progreso de la ciudad de Buenos Aires obligó a los ferrocarriles a hacer grandes obras,

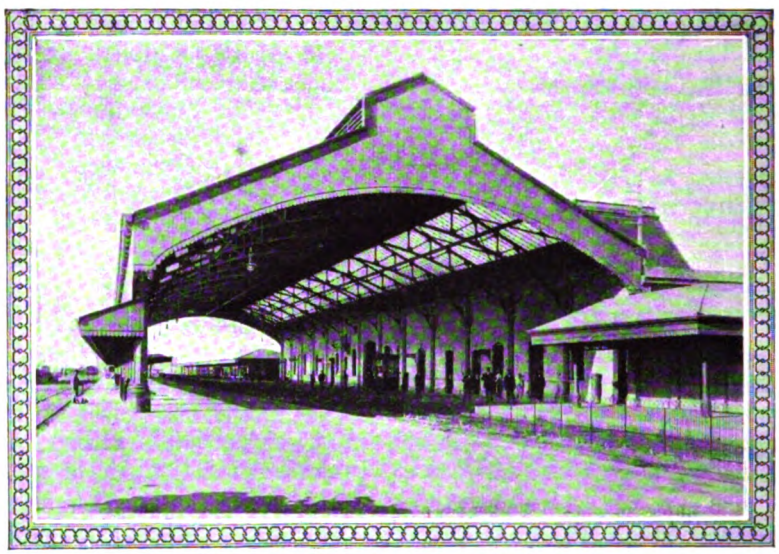
Digitized by Google

especialmente al Ferrocarril del Oeste y al del Sud; al primero su entrada subterránea desde Caballito que vino a sanear todo un barrio, y al segundo, a su vez, su entrada a alto nivel que vino a modificar la situación de esa parte de la ciudad.

Faltaba la parte de Casa Amarilla, que afectaba todo el barrio bajo de la Boca.

El 22 de Febrero de 1901 la Compañía del F. C. del Sud adquirió de la Empresa de las Catalinas una extensa superficie (224.068 m2) conocida bajo el nombre de «Potrero de Catalinas» adyacente a la Estación Casa Amarilla.

Como entonces era importante el yacimiento del gas para el Puerto de la Capital y Riachuelo, la Empresa estudió detenidamente este asunto con el objeto de proveer a su futuro desarrollo y llegó a la conclusión de que las instalaciones que a la sazón tenía en su estación Casa Amarilla eran evidentemente insuficientes.



Estación Bahía Blanca del F. C. Sud. Edificio para pasajeros 1909.

El terreno adquirido, que no estaba dividido ni cruzado por calles, permitía un ensanche muy favorable pues además de ofrecer grandes comodidades tanto para el desarrollo de las vías y construcción de galpones de cargas, ofrecía grandes ventajas al comercio que debería servirse de ella, por su proximidad al centro y al Puerto y prestaría también bajo el punto de vista higiénico el gran beneficio de sustraer a la edificación una gran zona de terrenos pantanosos y de difícil drenaje, cuya utilización no podría ser más apropiada al destino de referencia.

Para dar acceso a la nueva estación de cargas de Casa Amarilla la Empresa propuso la construcción de una línea independiente, cruzando el Riachuelo por medio de un puente levadizo más o menos en la prolongación de la calle Garibaldi.

Debido a la supresión de la Estación Casa Amarilla como Estación de pasajeros, dejándola exclusivamente para cargas, la Empresa del F. C. del Sud propuso concentrar en su Estación Constitución todo el servicio de trenes de pasajeros de su sistema de acuerdo con la ley N°. 4057 que autorizaba obras que fueron aprobadas por decreto del 26 de Setiembre de 1901.

Por Ley N°. 4821 del 10 de Octubre de 1905 sancionada por el Congreso de la Nación autorizaba las siguientes obras propuestas por la Empresa del F. C. del Sud.

a) Construcción de vías de servicio en la ribera Norte del Riachuelo, las que serán entregadas al Gobierno Nacional quedando incorporadas a las vías del Puerto de la Capital.

b) Supresión del tráfico de trenes de pasajeros entre las estaciones Casa Amarilla y Gral. Mitre (hoy Sarandí) debiendo hacerse por la Estación Constitución.

c) Levantamiento de la vía entre la Estación de Carga de Tres Esquinas y la Calle Villarino.

d) Usar principalmente para el servicio de la Estación Tres Esquinas y excepcionalmente, y en caso de obstrucción de la nueva vía, la línea actual entre Casa Amarilla y General Mitre.

e) Construcción de dos puentes movibles a báscula sobre el Riachuelo para el servicio de las vías de carga, uno cerca de la calle Alvarez Nuñez y otro en reemplazo del puente actual de la Ensenada.

f) Construcción de un puente carretero a báscula con el mismo ancho y condiciones de calzada que tenía el actual puente levadizo sobre el Riachuelo, en la prolongación de la calle General Brown, el que sería entregado al Gobierno Nacional y formaría parte integrante del Puerto de la Capital.

g) Construcción de un conducto de desagüe de los terrenos destinados para la estación de carga en Casa Amarilla, recibiendo en éste el agua de lluvia de los terrenos del municipio (de una superficie aproximada de 250 hectáreas) que quedaban al Oeste de la vía de la Ensenada entre Casa Amarilla y Estación General Brown.

La escrituración del contrato fué efectuada el 19 de Enero de 1906.

Los planos de estas obras fueron presentados para su aprobación el 2 de Junio del mismo año pero luego se cambiaron varios detalles del proyecto y los nuevos planos fueron mandados a la Dirección de Vías de Comunicación el 25 de Abril de 1907 y

Digitized by Google

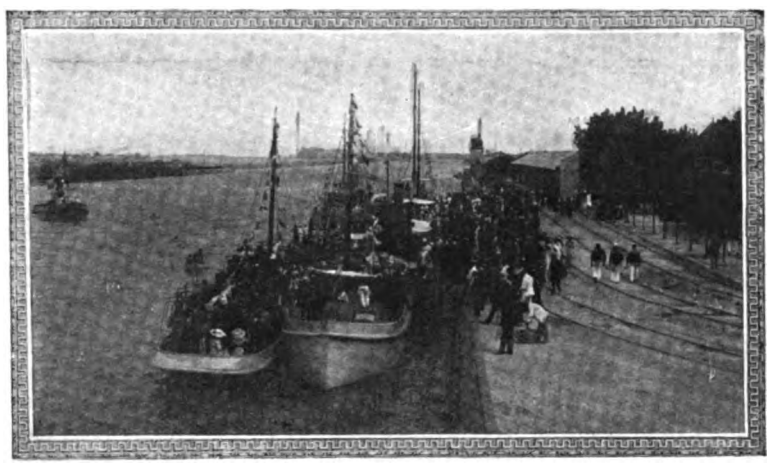
después de haber pasado a las diferentes autoridades interesadas en el asunto fueron definitivamente aprobados por decreto del 25 de Setiembre de 1908, autorizando a la Empresa del Ferrocarril del Sud a substituir el puente carretero a báscula por un puente trasportador, cuyo carro podría soportar y transportar una carga de 100 toneladas, comprendido el peso propio.

El tramo superior de unión de las torres a establecerse sobre las riberas tendría una luz libre de 42 metros sobre el nivel de las aguas altas ordinarias.

El movimiento del carro de transporte sería por fuerza eléctrica.

Durante los años 1906 y 1907 las empresas de los ferrocarriles Buenos Aires al Pacífico, y Central Argentino, con el propósito de contribuir al bienestar de sus empleados, habían dispuesto facilitarles los medios para que poseyesen viviendas propias, sistema que en la práctica resultó un éxito completo.

El mismo proyecto fué adoptado poco después por las empresas del Oeste y del Sud y en Julio de 1909 los gerentes Alejandro Lértora y Percy Clarke pasaron a su personal una circular comunicándoles la plausible resolución de sus respectivos directorios, que serviría de estímulo al empleado trabajador.



Compañía Muelles y Depósitos de Río Santiago. Vapores embarcando excursionistas en el canal de entrada al Dock Central.

Las casas que se iban a construir mediante este arreglo, deberían ubicarse, sin excepción, sobre la línea del ferrocarril y el préstamo consistiría en una suma de dinero equitativa, según el criterio de la empresa, a un interés anual de 4 % y 10 % de amortización que se efectuaría por cuotas descontadas mensualmente de los haberes de los interesados.

La empresa del F. C. del Sud resolvió también que dicho interés sería pagado sólo sobre el saldo neto de la deuda a fin de cada mes.

Es fácil darse cuenta cabal de las grandes ventajas de estas medidas comparándolas con los reglamentos de las diferentes sociedades anónimas y analizando las facilidades que ofrecían para edificar casas. En general el interés se cobraba sobre el importe total del préstamo hasta su completa cancelación; en otras palabras, el interés sobre un préstamo de 10.000 pesos sería siempre igual al cabo de 10 años, a pesar de haberse amortizado 9.500 pesos o más.

Toda casa que se construía de acuerdo con este proyecto se destinaba para uso personal del empleado y su familia y no se toleraría, bajo ningún concepto, la especulación, no pudiendo al empleado arrendar o sub arrendar la casa ni enajenar sus derechos en forma alguna.

El privilegio se hizo extensivo a los empleados que tuvieran sus casas hipotecadas.

Esta noble y generosa iniciativa de la empresa del F. C. del Sud fué muy apreciada por los empleados de la misma y con los préstamos, la acción benéfica del ferrocarril penetraba en el hogar mismo del empleado y alcanzaba directamente a su esposa, hijos o padres.

La obra de las aguas corrientes de Bahía Blanca merecen un capítulo especial. Se iniciaron después de múltiples inconvenientes y no ya por la acción del Gobierno sino por la buena voluntad y con el capital de las empresas del F. C. del Sud y Bahía Blanca y Noroeste. Desde el año 1902 se planteaba dentro de la comuna como una obra imprescindible, la provisión de agua.

Cuando en 1900 se sancionó la ley 3967 sobre provisión de agua potable a algunas ciudades y cuando en 1902 se promovió la ley 4158 que ha creado el sistema financiero en que se funda la construcción de obras de salubridad en las provincias, no se pensó en Bahía Blanca, no obstante haberse reconocido, desde la construcción del puerto militar por el entonces Ministro de Marina, Ingeniero Villanueva, la necesidad de asegurar mejor agua y mejor salud a esa población.

La magnitud de la obra impidió efectuarla con los propios recursos municipales y en consecuencia se trasladaba el señor Jorge Moore en representación de la Municipalidad, a La Plata, celebrando una entrevista con el Gobierno de la Provincia y su Ministro de Obras Públicas.

El criterio con que el Gobierno encaró el asunto era absolutista. Desconocía toda ingerencia de la autoridad municipal, y ponía al vecindario a merced de cualquier empresario que quisiera explotar el asunto.

Durante la discusión de la ley 4158, en 1902,

Digitized by Google

NUMERO DE EMPLEADOS Y OBREROS DEL F. C. DEL SUD

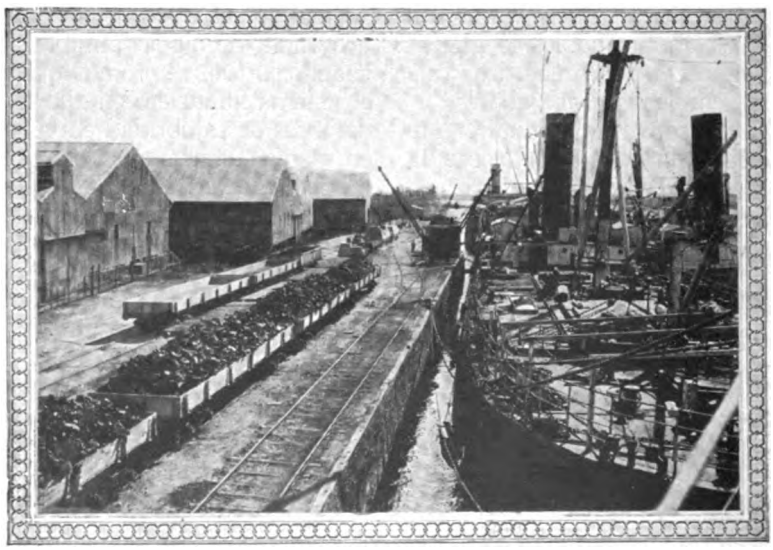
	1899	1902	1904	1907	1909	1910
Dirección	240	261	269	306	323	338
Vía y Obras y Telégrafo	4.944	7.446	4.195	10.620	8.333	10.566
Tráfico y Movimiento	2.632	3.143	3.473	5.743	5.742	5.854
Tracción y Talleres	2.426	2.935	3.042	5.361	5.981	6.149
Gran Total	10.242	13.785	10.979	22.030	20.379	22.907
Término medio por 1 kilómetro de vía	2,93	3,73	2,76	5,32	4,60	4,60

SUELDOS DE EMPLEADOS Y OBREROS PAGADOS POR EL F. C. DEL SUD

	1899	1902	1904	1907	1910
	Pesos oro	Pesos oro	Pesos oro	Pesos oro	Pesos oro
Dirección	276.117	321.514	355.660	425.412	476.963
Vía y Obras y Telégrafo	1.796.861	2.685.177	1.449.677	4.032.861	4.740.187
Tráfico y Movimiento	1.028.505	1.186.953	1.407.176	2.559.726	2.645.834
Tracción y Talleres	1.301.824	1.552.902	1.685.599	3.268.718	3.805.449
Gran Total	4.403.307	5.746.546	4.898.112	10.286.717	11.668.433
Término medio por 1 kilómetro de vía	1.262	1.556	1.227	2.484	2.344

el doctor Pellegrini observó: «Bahía Blanca no tiene agua potable: el agua que producen sus pozos surgentes hasta ahora, es salobre: no tiene corriente cerca y está obligada a servirse del agua pluvial y de la que se destila del mar. La sola provisión de agua al puerto militar y buques de la escuadra fondeados en él, cuesta diariamente al erario la suma de quinientos pesos, porque todos los buques tienen necesidad de mantener en constante actividad los aparatos destiladores para proveerse de agua potable.

«La realización de estas obras no importaría un gran desembolso porque no deben ser costeadas solamente por la Nación, por razón del puerto militar y el fondeadero de sus naves, sino también por la provincia en razón de la población de Bahía Blanca y por las empresas de los ferrocarriles del Sud y del N. O. A. que deben satisfacer, en grande escala, la misma necesidad. Creo que será bien justificada una combinación entre esos intereses para proveer de agua cuanto antes a Bahía Blanca y sus puertos».



Compañía de Muelles y Depósitos de Río Santiago. Vapores "Boldwell", "Epson" y "Antacus" descargando inflamables y carbón, a vapores atracados a los muelles sobre el Río Santiago. Noviembre de 1908.

Eludiendo detalles, se trató de gestionar que esta obra se llevara a cabo por cuenta del Gobierno de la Nación. Vuelta a los obstáculos.

Digitized by Google

Habían obtenido la concesión los señores Dirks y Dates; pasó el tiempo; los trabajos dormían; la concesión fracasó.

Fué entonces cuando las dos empresas del Sud y del Pacífico se ofrecieron a ajecutar las obras, costeando el F. C. del Sud las dos terceras partes y la empresa del F. C. B. Blanca y Noroeste la otra tercera.

Ambos ferrocarriles reclamaban para sus servicios el agua dulce.

Las obras en total costaron 450.000 libras esterlinas. Las tomas de agua se hallan a una distancia de 80 kilómetros quedando sobre el Arroyo Sauce Grande.

La provisión se efectuaba por caño maestro que pudo en 24 horas traer más de 1.500.000 litros

El servicio de aguas corrientes fué inaugurado en Octubre de 1908.

El día 1°. de Abril de 1908 la Empresa del F. C. del Sud tomó a su cargo la explotación y administración por el término de diez años de todas las propiedades que la Compañía Muelles y Depósitos poseía en el puerto de La Plata y según el contrato que se firmó la Empresa del Sud tendría, durante este término, la opción de adquirir el dominio de dichas propiedades y la concesión correspondiente.

La compañía del Ferrocarril del Sud se comprometía a suministrar en calidad de préstamo y en primera hipoteca, hasta la suma de 378.000 pesos oro sellado, con el 5 % de interés anual y 2 % de amortización acumulativa, cuyo préstamo sería invertido por el F. C. del Sud en las mejoras que eran necesario ejecutar, suministrando el dinero a medida de las necesidades.

La Compañía del Sud debía, además, construir por su cuenta la línea autorizada por la ley N°. 5519 del 17 de Diciembre de 1907, uniendo su línea de la Ensenada con las vías de la Cía. Muelles y Depósitos y se reservaba el derecho de modificar, como lo creyera más conveniente, para la mejor explotación del negocio, la actual red de líneas férreas

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1908-1911

	1907-08	1908-09	1909-10	1910-11
Longitud de la línea (al final del año financiero) kilómetros	4.265	4.398	4.630	5.173
Número de pasajeros transportados	15.879.030	16.865.200	18.906.505	22.231.112
Toneladas de carga transportadas	4.809.844	4.852.379	4.582.536	5.276.651
Entradas brutas (pesos oro)	22.389.000	23.433.500	23.193.700	25.141.500
Gastos de explotación (pesos oro)	12.469.000	12.757.250	12.684.400	13.577.900
Gastos de explotación (porcentaje)	55,69	54,44	54,69	54,01
Capital en Libras esterlinas	£ 39.775.530	£ 42.962.413	£ 43.481.530	£ 45.481.530
Dividendo pagado	7 %	7 %	7 %	7 %

ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA TONELADAS

Lana	108.213	124.981	97.300	108.747
Trigo	1.746.166	1.462.457	929.828	1.219.630
Maíz	338.553	246.224	366.325	167.121
Avena y Cebada	328.872	447.359	309.641	543.999
Pasto	60.805	77.836	108.333	110.369
Piedra	241.743	296.879	395.532	502.432
Patatas	113.589	109.996	84.436	123.763
Lino	52.122	56.439	27.713	18.459
Mercaderías generales	1.291.215	1.467.443	1.713.092	2.012.257

NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS

Equinos	37.078	44.879	56.645	60.778
Vacunos	835.468	884.033	915.025	1.305.663
Ovinos	4.054.983	4.583.110	3.931.564	5.309.342
Porcinos	54.138	64.961	68.592	65.773
Total	4.981.667	5.576.983	4.971.826	6.741.556

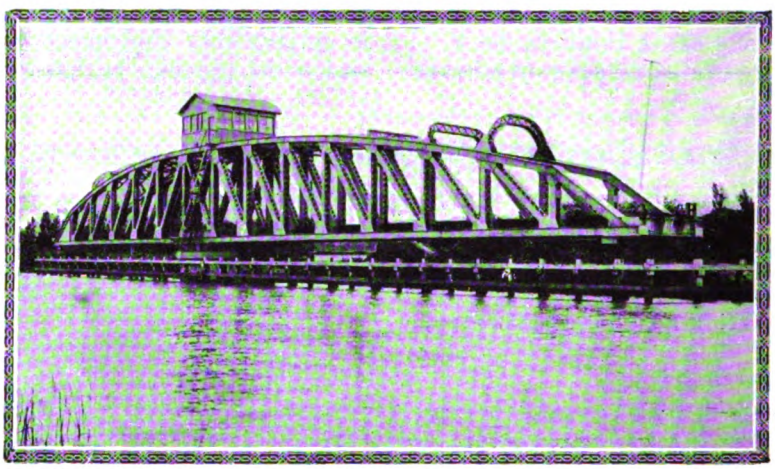
Digitized by Google

de servicio de propiedad de la Cía. Muelles y Depósitos por cuenta de ésta.

El Ferrocarril del Sud llegaba hasta la estación de la Ensenada y en el mismo puerto de La Plata la Sociedad Muelles y Depósitos había establecido embarcaderos que tenían sus líneas propias sin vinculación con aquella.

De manera que, comunicándose las líneasd el Ferrocarril del Sud con las de la Sociedad Muelles y Depósitos todas las mercaderías que iban por el Ferrocarril del Sud a la Ensenada tenían que ir hasta La Plata para volver luego hasta el puerto a tomar sus vías neutrales y hacer un recorrido de varios kilómetros.

Ese recorrido se podía evitar haciendo 500 metros de vía y un puente giratorio sobre el canal de cabotaje del lado Norte del puerto de La Plata y así establecer la unión perfecta entre las vías de la Sociedad Muelles y Depósitos que eran una parte importante del puerto de La Plata y las vías del Ferrocarril del Sud.



Línea de acceso a los galpones de la Compañía de Muelles y Depósitos de Río Santiago. Puente giratorio sobre el canal occidental.

«En cuanto a la explotación del nuevo ramal concedido al F. C. del Sud, el Director de la Oficina de Servicios y conservación de los puertos Capital y La Plata decía en su informe del 8 de Enero de 1909 «era indudable que él, en unión con las instalaciones de «Muelles y Depósitos», actualmente explotada por el mismo ferrocarril, va a ejercer competencia al Puerto del Gobierno Nacional».

En efecto, todas las cargas que sean desembarcadas y transportadas por «Muelles y Depósitos» y el nuevo ramal a que se hace referencia, escaparán a la explotación del puerto de La Plata y de sus vías férreas, situadas a pocos metros; no dejándole utilidad alguna a pesar de haber invertido el Gobierno Nacional millones de pesos oro que permanecerán improductivos».

«Para evitar este inconveniente, podría adoptarse dos procedimientos: como el Gobierno Nacional es el que efectúa el giro de los buques en el puerto de La Plata, podría disponerse que tal giro no deberá efectuarse a «Muelles y Depósitos» sino en el caso de que los materiales que conduzcan no puedan tener acceso al puerto de La Plata. O bien, que toda carga transportada por el nuevo ramal férreo concedido al Sud, que hubiera podido tener acceso al puerto de La Plata pagará el 40 % del producto de tracción al Gobierno Nacional, calculándose en este porcentaje los intereses y amortizaciones del capital invertido, ya que no habrá para dichas cargas gasto de explotación y que a conservación del material disminuirá con la disminución del tráfico».

El Ferrocarril del Sud no podía aceptar tal gravamen por no estar previsto en la ley ni había justicia ni equidad en procurar imponerlo.

Los planos correspondientes a la construcción del ramal fueron aprobados el 10 de Noviembre de 1910 y en el decreto se manifestaba que respecto a las observaciones de carácter administrativo formuladas por la Dirección de Servicio y Conservación no era el caso ya de poderlas tener en cuenta, dado que la Empresa del Ferrocarril del Sud tenía derecho en virtud de la citada ley N°. 5519 a construir esta línea y explotarla conjuntamente con su sistema.

Los planos para el puente giratorio se aprobaron por decreto del 21 de Febrero de 1911.

Las obras debían quedar terminadas el 10 de Noviembre de 1910 incurriendo la Empresa en una multa de 500 pesos por cada mes de retraso, la que fué religiosamente pagada, después de haberse agotado el depósito de 5000 pesos el día 10 de Octubre de 1911.

Con fecha 10 de Diciembre de 1912 la Empresa presentó al Ministro de Obras Públicas Nacionales un escrito en el que manifestaba:

«A pesar de todos los esfuerzos hechos para dar fin a las obras dentro del término aludido, no fué posible hacerlo, por cuanto un puente movible que formaba parte de ella y había sido encargado a Inglaterra, no llegaba en tiempo. La causa de la demora en su remisión se debió a las huelgas de ferroviarios y de portuarios ocurridas en Inglaterra durante el segundo semestre de 1911, que impidieron su embarque a este país en la fecha estipulada, habiéndose producido por esta causa las pérdidas totales de algunas piezas del puente, las que después de buscarlas inutilmente durante varias semanas, hubo necesidad de mandarlas construir de nuevo».

«La Empresa se ha visto obligada, por tanto, a demorar la terminación definitiva de las obras autorizadas por la ley 5519, hasta esta fecha y a abonar en concepto de multas la suma de $ 7000 %.

Digitized by Google

además de los $ 5000 m/n. que se depositaron como garantía y quedaron agotados».

«Tratándose de una demora en que no ha mediado culpabilidad alguna de la Empresa, que responde a una causa de fuerza mayor notoria y que por esa misma razón no fué posible prever ni evitar, y finalmente, que no hubo causado perjuicio alguno, la Empresa solicita del P. E. que siguiendo la tradición y precedentes ya establecidos para estos casos, no haga efectivas las multas en que incurrió la Empresa, y es por eso que solicito de V. E. se sirva ordenar la devolución de los $ 7000 m/n. abonados en concepto de multas, y la suma de pesos 5000 m/n. depositada como garantía».

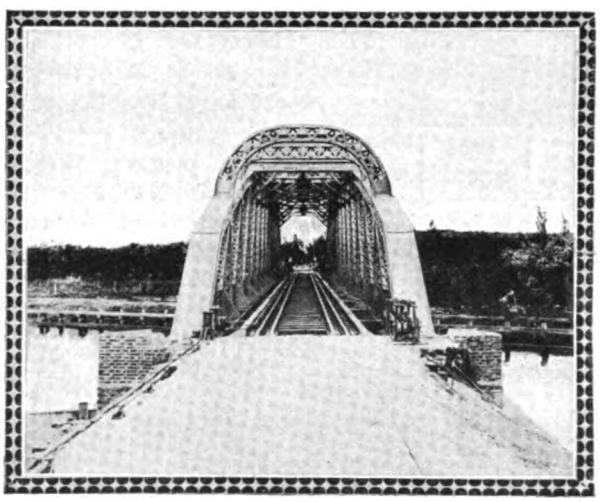
«Será justicia».

Por resolución del 25 de Febrero de 1913 se exoneró a la Empresa de las multas en que había incurrido por demora en la terminación de las obras.

El ramal fué librado al servicio público el 21 de Diciembre de 1913.

Desde el año 1899 vino a establecerse a nuestro país el ingeniero León Gerodías. La Compañía Ferroviaria de Santa Fe solicitó sus servicios, confiándole el cargo de Subdirector de la misma.

Varios años ocupó ese puesto, y fué en su desempeño que su inteligencia viváz y observadora concibió la idea de crear una red de líneas de trocha angosta que, extendiéndose en abanico desde nuestra Capital, irradiaran hacia los tres grandes puertos; La Plata, Rosario y Bahía Blanca.



Otra vista del puente giratorio sobre el canal occidental.

En Rosario la línea iba a empalmar con las líneas, también de trocha angosta, de las provincias de Santa Fe y Tucumán, subsanando de ese modo el grave inconveniente de los trasbordes que encarecían de manera notable los productos de las regiones del Norte con destino a esta Capital, La Plata y demás localidades del Sud de la Provincia.

Perseverando en su propósito el Ingeniero Gerodías efectuó un erudito estudio y con el apoyo entusiasta de los señores De Bruyn y Otamendi se obtuvo el 26 de Setiembre de 1904 por ley 4417 la concesión para construir y explotar las líneas siguientes:

Sección Norte: de Buenos Aires a Rosario.

Sección Oeste: entre Buenos Aires y General Villegas.

Sección Sudoeste: que empalmaría con esta última y llegaría a un punto entre La Zanja y Carhué.

Sección Sud: entre Buenos Aires y Bahía Blanca.

Sección Este: entre la sección Oeste y La Plata.

En seguida la «Banque de París y des Pays Bas» y la «Societé Genéral de Belguique» proporcionaban un capital inicial de 36.000.000 de francos.

El 26 de Junio de 1906 se dió comienzo a la línea de Buenos Aires a Rosario y el 18 de Diciembre de 1907 pudo inaugurarse este primer tramo de cerca de 400 kilómetros de la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires.

La estación terminal en la ciudad de Buenos Aires fué construída en un gran terreno situado con frentes a la Avenida Vélez Sársfield y a la Calle Suárez, donde la Compañía pensaba construir un edificio monumental cuya fachada reproducimos y que, con la Iglesia y el convento ya construídos por la familia Pereyra, y el Instituto Bacteriológico en construcción, convertirían el antiguo bañado de «Las Ranas» en uno de los barrios más interesantes de la Capital desde el punto de vista de la arquitectura.

Se construyó, provisoriamente, un edificio (de madera) para pasajeros, algo retirado de la Avenida, para así dejar lugar al edificio definitivo que hasta ahora no se ha llevado a cabo.

Con fecha 29 de Julio de 1908 se firmó un contrato con el Ferrocarril del Sud para la construcción de una estación de intercambio situadas en las inmediaciones de la estación de carga del F. C. S. en Sola.

En un acuerdo de ministros, celebrado en la noche del 24 de Enero de 1908, el Presidente de la República, Dr. Figuaroa Alcorta, resolvió clausurar las sesiones extraordinarias del Congreso y retirar todos los asuntos numerosos sometidos a su deliberación. Entre estos asuntos se encontraba el Presupuesto que fué presentado en el mes de Julio y cuya falta perturbaba la marcha regular de la Nación por cuanto sin él carecía el Gobierno de los recursos necesarios para el sostén de instituciones como el ejército, la marina, la policía, el correo, los ferrocarriles, etc.

Muchos de nuestros lectores recordarán, sin duda, la profecía que formuló Pellegrini en una circunstancia histórica de su vida y en un momento de verdadera sinceridad. «Todavía hemos de celebrar el Centenario de la Revolución con un gran escándalo nacional», fueron sus palabras. Y la profecía fué cumplida.

El decreto del Presidente de la República del 25 de Enero de 1908, clausurando el Congreso y

Digitized by Google

expulsando del recinto a los legisladores, causó una situación irregular en todos los negocios comerciales y tuvo honda repercusión en los valores argentinos en el mercado de Londres.

Gran Estación Central frente a la Avenida Velez Sarsfield proyectada por la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires. Año 1907.

Esta situación se caracterizó por restricciones del crédito, descenso de valores territoriales, paralización de los negocios, apatía bursátil y una desconfianza general.

La baja desastrosa e incesante de las acciones de los ferrocarriles de Enero hasta Mayo de 1908 puede apreciarse poniendo en cotejo la cifra de las cotizaciones, después de dejar constancia que de Enero de 1907 a Enero de 1908, los precios, con pequeñas alternativas, marcaron diferencia de 2 a 3 puntos, mientras en los últimos meses ha habido bajas hasta de 12 unidades.

	1908 Enero	1908 Mayo
Ferrocarril del Sud	130	122
» Oeste	126	120
» al Pacífico	123	114
» Entre Ríos	50	38
» B. A. y Rosario	114	106

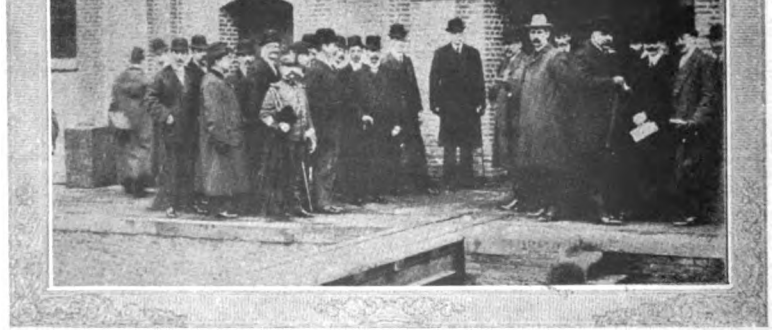
Sumando el capital que presentaban las compañías cuyas acciones sufrieron esa depreciación, se puede afirmar, que la pérdida total no era inferior a 6.000.000 de libras esterlinas y si se agrega a esa desvalorización la de otros títulos representando diversos negocios de capital británico invertido en el país, el total de la desvalorización debía haber subido a más de 10.000.000 de libras o sea pesos 50.000.000 oro sellado.

Esta baja en los valores ferrocarrileros forma un contraste notable con la cosecha de trigo y lino, la más grande que había producido el país y con la perspectiva de otra mayor aún según todos los indicios del tiempo favorable y mayor extensión de tierra cultivada.

Descubierto el petróleo en nuestro país, como la mayoría de los grandes factores del bienestar humano, por una mera casualidad, su hallazgo en Comodoro Rivadavia, — una pequeña población perdida en la costa patagónica, situada en el fondo del amplio y abierto golfo de San Jorge, — determinó un primer movimiento optimista, bien pronto traducido en fecundas iniciativas de explotación.

La primera perforación fué determinada por un motivo de orden práctico, o sea la necesidad de buscar agua, elemento que aquel pueblo carecía en absoluto.

Cuando se ejecutaba, en 1904 aquella perforación la cual hubo de suspenderse a los 170 metros por haber resultado inadecuada la máquina para atravesar aquellos terrenos, se observaron manchas aceitosas sobre el agua de inyección que salía del pozo. El personal subalterno que trabajaba atribuyó esas manchas a un exceso de lubrificante de la bomba de inyección, cuando en realidad se trataba de un indicio de la existencia en profundidad de una potentosa riqueza.



Talleres del F. C. del Sud. El Presidente de la República Dr. Figueroa Alcorta Ministros, Sr. Woodbine Parish, Director de la empresa y personal superior de los FF. CC., periodistas, etc. en la excursión del 21 de Junio de 1907.

La nueva máquina que se utilizó, denominada Wenceslao Escalante en homenaje al iniciador de estos estudios en la República

Digitized by Google

omo Ministro de Agricultura, llegó al puerto de Comodoro Rivadavia el 14 de Diciembre de 1906 endo transportada a un punto situado a 3 kilóme-os al Norte del pueblo y a un kilómetro de la costa, n un sitio en con-iciones ventajo-as para la provi-ón de agua.

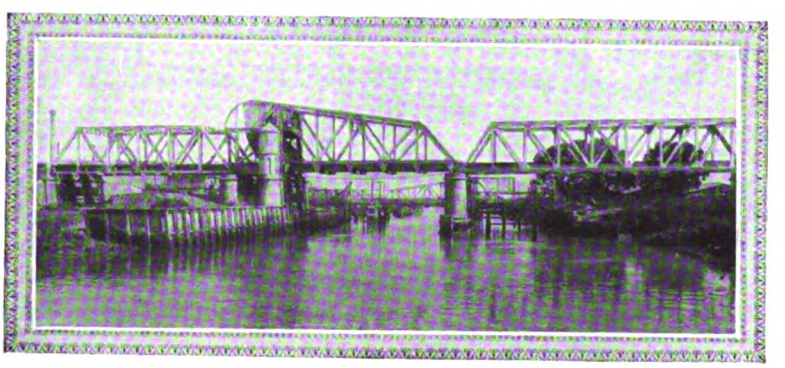
Los comienzos o fueron felices. l 21 de Enero e 1907, cuando o se había aun ncluido de ar-ar la torre de ndeo, un fuerte uracán la de-umbó causando rios perjuicios, azón por la cual o se pudo em-ezar a perforar asta el 24 de Marzo.

Calle Pedro Mendoza, Año 1905.

Ya se había lle-ado el 21 de No-iembre al límite e la capacidad erforante de la máquina y se pensaba abandonar a perforación sin encontrar una sola gota de agua, ólo se proseguía la perforación para tratar de sacar l mayor provecho posible de la máquina.

En esa situación cual no sería la sorpresa y a incredulidad con que la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología, recibió la noticia le que a la profundidad de 535 metros habían parecido manifestaciones de petróleo. Empero, sa noticia se confirmó plenamente el día 14 de Diciembre de 1907, aniversario de la llegada de a máquina a Comodoro Riva-davia.

Durante los años 1908 y 1909 se realizaron va-rios ensayos y ex-perimentos en el sentido de em-plear el petróleo procedente de Comodoro Riva-davia en las lo-comotoras de fe-rrocarril llegándose a resultados bastante halagüeños.



Vias de alto nivel entre Kilóm. 5 y Plaza. Puente levadizo sobre el Riachuelo. En el fondo se ve el puente levadizo de la Compañia de Tranvias eléctricos del Sud.

En esta Capital se hizo correr el 24 de Agosto de 1909 un tren desde Plaza Constitución hasta Temperley conducida por una locomotora que el Ferrocarril del Sud dispuso en condiciones de quemar el petróleo en lugar del combustible carbón.

El resultado, puede decirse, que fué un éxito, aún cuando se observaron algunos pequeños inconvenientes, explicables en ensayos de esta naturaleza, y a impurezas contenidas en el petróleo empleado, los cuales fueron facilmente subsanados, en los ensayos subsiguientes.

La repartición mencionada, después de algunos estudios, efectuó nuevas perforaciones con fines de exploración que confirmaron la existencia del yacimiento, poniendo de manifiesto su importancia. La Ley Nº. 7059 con fecha 6 de Noviembre de 1910, reservó una extensión de 5000 hectáreas de terreno en la zona petrolífera de referencia, disponiendo que en ella no se dieran pertenencias mineras, ni permisos de explotación y cateo durante el término de 5 años.

El 25 de Junio de 1908 la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario solicitó la concesión de un ramal subterráneo entre las estaciones **Retiro, Casa Amarilla** y **P. Constitución.**

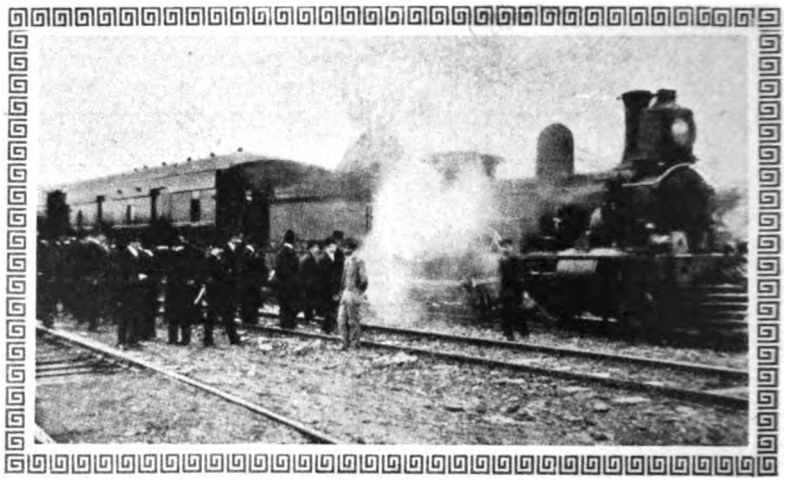
La línea propuesta pasaría en tunel debajo de la Avenida Paseo de Julio, Reconquista y Defensa, para luego dividirse en dos ramales: uno formando empalme con las vías en Casa Amarilla y el otro pasando por debajo de la calle Garay hasta llegar a la estación Plaza Constitución donde se había proyectado una estación subterránea y empalme con las vías existentes.

También estaba incluida en el proyecto una gran estación de carga a ubicarse en los terrenos situados al lado Sud de la calle Brasil (marcado con letra

Digitized by Google

A en el plano) o en los terrenos marcados «B».

En la intersección de las tres calles: Paseo Colón, Almirante Brown y Martín García, se propuso la construcción de un puente monumental para permitir la colocación de las líneas a Casa Amarilla y la futura estación de carga. La Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, se expidió aconsejando la sanción del siguiente proyecto de ley:



La primera Locomotora alimentada con petróleo Argentino. Temperley. F. C. Sud. Julio 24 de 1909.

Art. 1°. Autorícese a la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario para construir y explotar una línea de ferrocarril eléctrico subterráneo que ponga en comunicación las estaciones **Retiro, Casa Amarilla, Plaza Constitución** y las vías neutrales del puerto de la Capital.

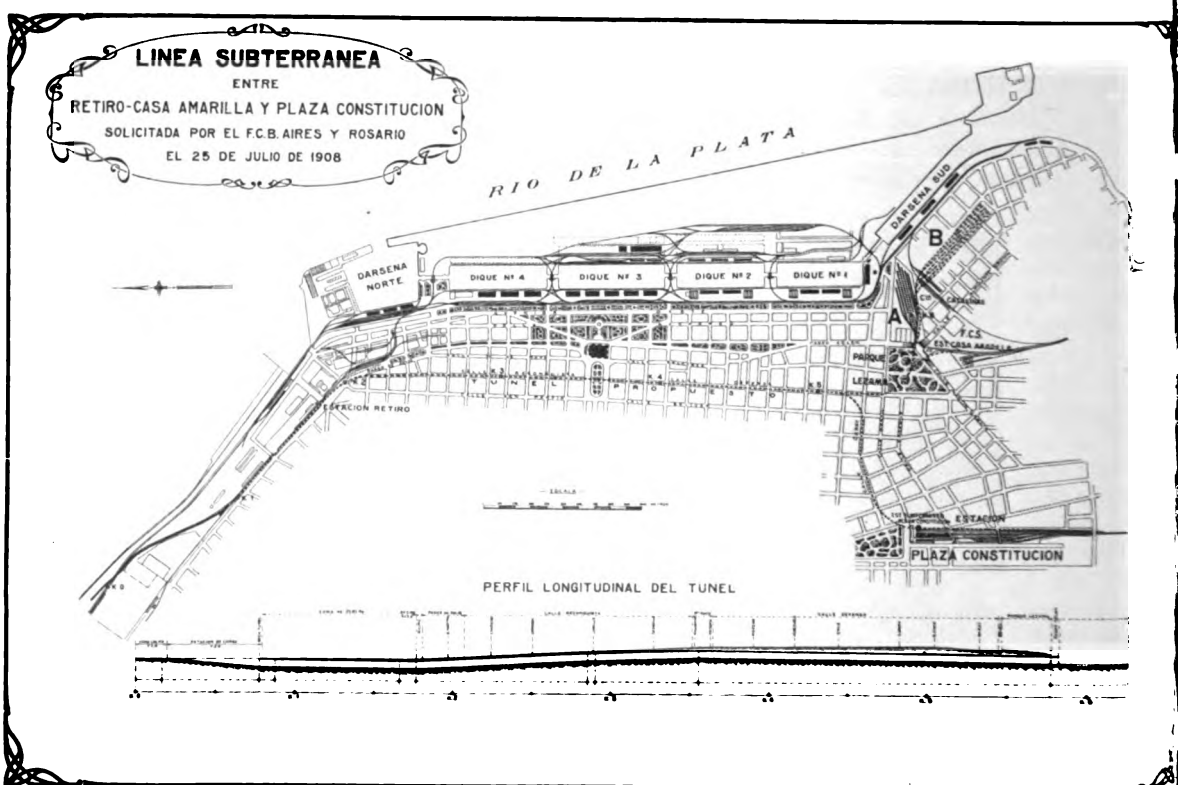
Art. 2°. El recorrido se determinará de acuerdo con el P. E. según los estudios que se verifiquen dentro del radio comprendido entre los Paseos de Julio y Colón, calles Falucho, San Martín y Bolívar estación Casa Amarilla y líneas del Puerto y para

el empalme
estación
Constitu
tre las ca
seros y San
Herrera
o Paraca

Art. 3°.
doce me
promulga
esta ley e
sionario
rá a la
ción del F.
estudios,
pliegos de
ciones, d
de la lín
trabajos
ser comenzados dentro de los seis meses
dos desde la aprobación de los planos;
línea deberá quedar completamente term
los cuatro años de iniciados los trabajos.

La Cámara resolvió pedir al P. E. de inic
asunto en las sesiones de prórroga.

El **Ferrocarril Midland de Buenos Aires**
cedido en virtud de una ley provincial de
carriles económicos de 1904, estuvo a p
zozobrar en el año 1908 antes de su term
por dificultades en la previsión del capital



Digitized by Google

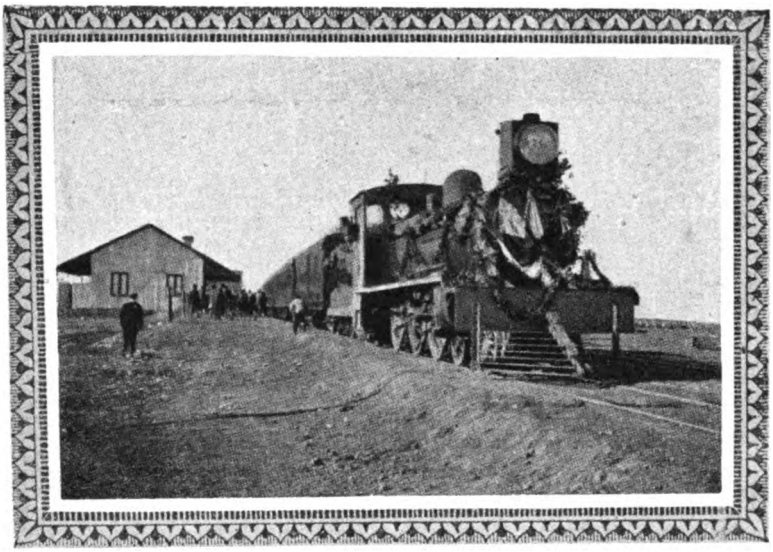
Sería una historia semejante a una novela el elato de las vicisitudes, porque se hizo pasar a sta concesión provincial.

La Compañía que se formó en 1906 encontró n Londres y en Buenos Aires la más viva y tenzaz esistencia pronosticándole una vida poco próspera lebido a su ubicación en la zona situada entre las íneas principales de las dos importantes empresas lel Sud y del Oeste.

Era bien conocida la poderosa agrupación que n Londres tutelaba y dirigía los intereses de las grandes líneas férreas de la República y sus aso-iados o anexos y lo difícil que era obtener allí el apoyo del público financiero para nada que no es-aba vinculado con ellas.

Y nadie pretendería que a esas empresas no les asistía derecho a la excepcional protección que se es acordaba, desde que ellas hicieron en gran parte la prosperidad del país.

Era necesario acudir al nuevo núcleo financiero, recién formado en Londres, destinado a fuertes operaciones ferroviarias, portuarias y de otra especie de igual valor en la República Argentina y las obligaciones al 5 % de 500 francos oro cada una que fueron introducidas en el mercado francés, durante el principio de 1908 eran muy solicitadas.



Ferrocarril Midland de Buenos Aires. El tren inaugnral partiendo de la estación Puente Alsina.

La empresa del Ferrocarril Midland venció todos los grandes y pequeños obstáculos que se le habían opuesto y estaba en condiciones de librar al servicio públicos unos 60 kilómetros desde Barracas al Sud (Puente Alsina) hacia el Oeste. Pero se encontró a esta altura de su cometido con el capital agotado.

El 29 de Julio de 1908 se celebró en Londres la asamblea extraordinaria de los tenedores de primeras debentures y después de una larga discusión, en la cual intervino Mr. Alexander Henderson se aceptó la solución siguiente:

Los tenedores de primeras debentures aceptaron en cambio de sus títulos hipotecarios y renunciando a todos sus derechos de tenedores de obligaciones, acciones preferidas integradas de una libra esterlina con 5 % de interés no acumulativo. hasta el valor nominal de dicha preferencia.

En consecuencia, la asamblea sancionó la devolución a la compañía, de todas las propiedades gravadas por los debentures.

Esta decisión fué tomada en vista de la presión ejercida por Mr. Henderson, que demostró que si la asamblea no aceptaba la resolución propuesta, la compañía estaría prácticamente en estado de quiebra, agregando que, en caso contrario, los tenedores de obligaciones poseerían acciones de un valor mayor al que jamás habrían podido alcanzar los debentures.

Las empresas del F. C. del Sud y del Oeste, ligados en esta ocasión, ayudaron también al compañero en apuros, adquiriendo grandes cantidades de acciones y en Diciembre del mismo año se firmó un contrato según el cual las dos empresas del Sud y del Oeste adelantaron los fondos necesarios para llevar a cabo la construcción de la línea hasta Carhué tomando a su cargo la administración del F. C. Midland y asegurando a los accionistas un cierto dividendo.

El 15 de Junio de 1909 pudo librarse al servicio público la primera sección o sea el trayecto de 139 kilómetros comprendidos entre Puente Alsina y San Sebastián, partido de Chivilcoy.

La concurrencia se dirigió a la estación de Puente Alsina en dos tranvías especiales que la aguardaban en la Plaza de Mayo.

A las 10 los viajeros subieron al tren que los esperaba en medio del público apostado en las inmediaciones, atraído por el espectáculo de la locomotora conductora, en que lucían además de banderas inglesas y argentinas, tiras de guirnaldas.

Componíase el convoy de cinco coches uno de ellos comedor. Los dos últimos flamantes del F. C. Midland y los restantes de la empresa del Central Córdoba, extensión a Buenos Aires.

El tren arrastrado por la máquina «Hortensia González» se puso en marcha y empezó a deslizarse por la campaña fresca y húmeda, inundada por torrentes de luz, pues el día, según la frase consagrada, resultaba como de encargo.

A las 11.30 se almorzó y al servirse el champaña el Dr. Joaquín V. González habló para referirse a la acción progresista de los ferrocarriles que distribuyen las fuerzas productoras del país por todos

Digitized by Google

los ámbitos de la república y afirman el sistema federal.

Le siguió el Ministro de Obras Públicas de la Provincia Sr. Echeverry que asistía con el de Hacienda Dr. Gándara.

Emitió conceptos elogiosos para el ingeniero Orlando Williams, autor de la ley de ferrocarriles agrícolas y económicos a que respondía la construcción del Midland.

Poco después de pronunciadas sus aplaudidas palabras los miembros del directorio del Midland, allí presentes, convinieron en que una de las estaciones de la línea llevara el nombre de Ingeniero Williams en homenaje a su iniciativa

Llegada la comitiva al punto terminal pasó a un tren especial del F. C. Oeste, listo en la estación La Rica, en el ramal de esta empresa.

Inauguración del Ferrocarril Midland de Buenos Aires. La Comitiva en la estación "San Sebastian".

En el año 1909 la empresa del F. C. Midland solicitó del Congreso Nacional la autorización para construir un ramal que ligue su terminal de Puente Alsina con la estación Sola del F. C. Sud de Buenos Aires, donde había adquirido un gran terreno de 15 hectáreas, destinado para la construcción de una estación Central para pasajeros y carga.

Al Gobierno Provincial que acordó la concesión, presentó la compañía un extenso memorial dándole cuenta pro-fórmula, de su gestión, la cual, de prosperar, desvirtuaría el fin principalísimo que tuvo en cuenta el Estado: que la línea se mantuviese dentro de sus límites y de su jurisdicción, dedicando todas sus actividades al servicio de los intereses provinciales.

En la concesión se había fijado el arranque de la línea en la ribera Sud del Riachuelo, en Barracas al Sud, pero una vez transferida la concesión a la empresa del F. C. Midland se procuró ubicar la estación cabecera, primeramente en terrenos de Doña Carmen Escribano de Boucau después en terreno de Doña Carmen Nuñez y finalmente solicitó y obtuvo el 29 de Mayo de 1909, ubicarla en Puente Alsina.

Expuestos estos antecedentes, y entrando al fondo del asunto, el señor de Madrid opina que el hecho de pretender la empresa llevar la estación cabecera a la capital no es conveniente en forma alguna para los intereses públicos, y, fundando su juicio, dice:

«La Provincia de Buenos Aires no tiene porque conceder líneas que lleven sus productos a la capital federal, aunmentando la congestión del tráfico en ésta, con detrimento de los puertos naturales situados sobre las costas de sus ríos. En ese sentido, el hecho de que la empresa en cuestión triunfara en sus pretensiones, obligaría a hacer en lo sucesivo un serio estudio de las concesiones que pretendieran tener su cabecera en algunos de los partidos limítrofes a la capital, y a no hacer concesiones de esta índole sin imponer que las empresas resolvieran, antes que nada, el problema de la estación terminal dentro del territorio de la Provincia.

«Es elemental que, sin perjuicio del mutuo apoyo que los distintos poderes de los estados de la república puedan prestarse para su común desenvolvimiento, cada uno de ellos debe tender, en sus actos de Gobierno a desarrollar las fuentes de riqueza, sobre todo dentro de su territorio, y no se desarrolla fuente alguna de riqueza cuando por el solo interés de una empresa se cambia la desembocadura de los productos que la misma transporta, cambiando al mismo tiempo la jurisdicción bajo cuyo imperio y protección debió desenvolverse.

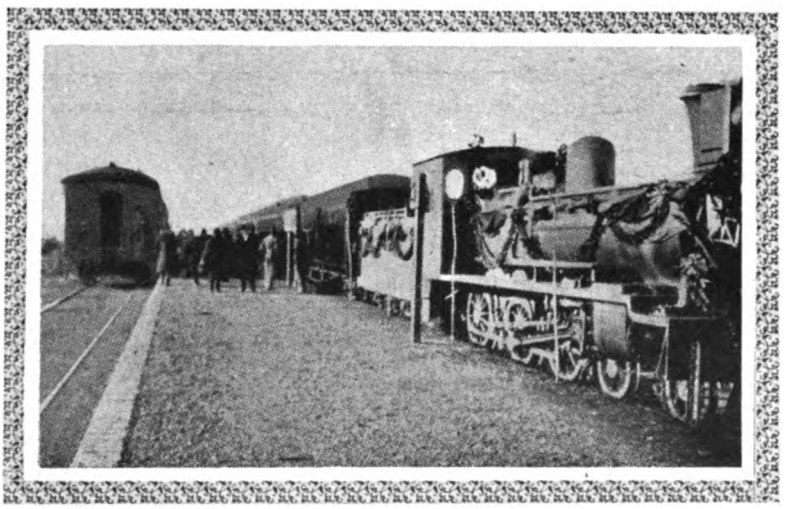
«El cambio de la terminal traerá aquí el cambio de la jurisdicción, ya que convertirá el ferrocarril de puramente provincial que era, en otro sobre el cual tendrá jurisdicción el Gobierno Nacional. Y ésto, que es altamente pernicioso en cuanto amengua el papel tutelar que debe ejercitar el Gobierno Provincial sobre los valiosos intereses de la zona que el ferrocarril atraviesa, es, al mismo tiempo, una manera indirecta de esquivar las tramitaciones obligadas de esta clase de concesiones ante los poderes nacionales, a quienes con el pretexto de concesión de un trozo de vía complementaria, se les hace, en realidad, sancionar como hecho consumado el otorgamiento de la autorización para construir toda una línea férrea en cuya ejecución final han intervenido solamente».

Digitized by Google

Termina su informe el citado ingeniero manifestando que en su concepto el P. E. debía oponerse a las pretensiones de la empresa, evitando que se llevara a cabo el cambio de ubicación de su estación cabecera.

En Diciembre de 1910 el Poder Ejecutivo Nacional reiteró por un nuevo decreto su conocida negativa de permitir al F. C. Midland extender sus líneas hasta la Capital por considerar que la concesión con arreglo a la cual funcionaba tenía exclusivo carácter provincial.

Manifestaba el P. E. en los considerandos del decreto, que el hecho de haber aprobado los planos de emplame en la estación Plomer a la Compañía General de FF. CC. de la Provincia de Buenos Aires, no podía invocarse como antecedente en favor de la solicitud del Midland porque en aquel caso el Gobierno Nacional pudo y debió hacerlo, tratándose de una empresa de su propia jurisdicción; sin perjuicio de que luego la compañía hubiera de solicitar el servicio indispensable del Gobierno de la Provincia para correr sus trenes por las vías del Midland que es de la jurisdicción de aquél y sobre las cuales el de la Nación no tenía facultad para acordar autorización alguna. Así quedaba cada gobierno dentro de sus prerrogativas propias: el de la Nación actuando sobre las líneas de la Compañía General y de la Provincia sobre las de Midland, en perfecta armonía y sin dificultad alguna, a condición de que esta última línea quedara en la situación actual de entonces.



Ferrocarril Midland de Buenos Aires. La Comitiva del viaje inaugural, pasando al convoy del F. C. Oeste en la estación La Rica, punto de unión de las dos líneas.

Agregaba en seguida, el decreto: «Que la compañía adquirente de la concesión Midland no ha debido suponer en ningún momento que podría explotar la línea con tráfico local, desde que el trigo, el lino, el maíz y otros productos con los cuales se formaría ese tráfico, tendrían obligatoriamente que cruzar el municipio para llegar al puerto de embarque, y los pasajeros no habrían de ser dejados en una terminal en medio del campo. Era, pues, desde el primer día una compra a sabiendas de una línea de carácter netamente interprovincial, obtenida del Gobierno de Buenos Aires sólo en el concepto que sería un ferrocarril económico de servicio local con lo que fué burlado en el mismo acto aquel Gobierno y el Congreso Nacional».

El decreto termina con la declaración de que el capital necesario para adquirir los terrenos para la entrada en la ciudad de Buenos Aires y el de las costosas construcciones de la estación terminal en ella podrían ser economizadas con provecho considerable para los accionistas, no habiendo necesidad ni siquiera conveniencia en hacer otra nueva línea de penetración en la Capital, por ser suficientes las ya construídas.

El 10 de Junio de 1911 la empresa del F. C. Midland de Buenos Aires se dirigió al Ministro Provincial de Obras Públicas, solicitando la inspección definitiva de la línea de Puente Alsina, hasta su punto terminal, Carhué, al fin de librarla al servicio público el 1°. de Julio del mismo año.

La misma empresa manifestó que desistía de la cooperación que había solicitado del Gobierno de la Provincia para obtener del Nacional la autorización necesaria para el acceso de la línea al puerto de la Capital.

El desistimiento se hacía en virtud de haber recibido la compañía instrucciones del Directorio en Londres en el sentido de suspender la gestión.

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia sancionaron el 14 de Octubre de 1907 la Ley que autorizaba la construcción del **F. C. de La Plata al Meridiano Quinto,** con el siguiente trazado:

Línea Oeste. Del Puerto de La Plata hasta las proximidades del Meridiano Quinto pasando por la Ciudad de La Plata y los partidos de Brandzen, Monte, Saladillo, 25 de Mayo y 9 de Julio con los siguientes ramales:

a) Arrancando de un punto conveniente entre Monte y Saladillo, 269 kilómetros en dirección al Meridiano Quinto, pasando por Alvear y entre las dos líneas existentes de la empresa del F. C. del Sud.
b) De Alvear a Olavarría pasando por Sierra Chica.

Línea Sud. De un punto conveniente de la línea Oeste, entre Brandsen y Monte, hasta la ciudad de Mar del Plata, pasando por los partidos de Ran-

Digitized by Google

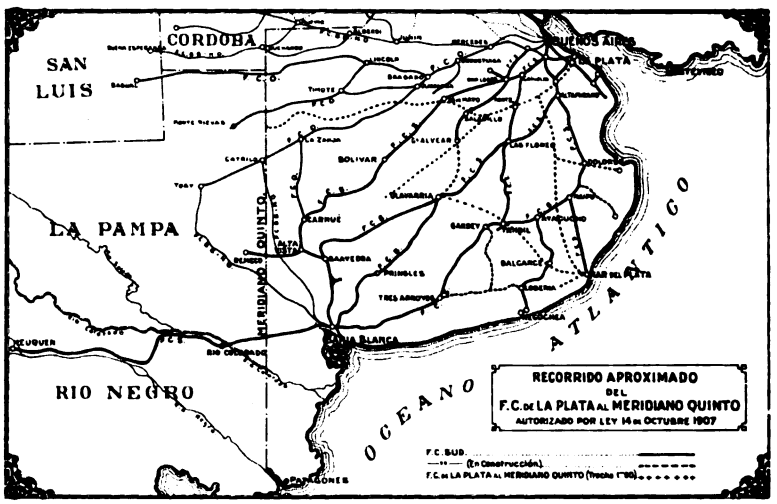
chos, Chascomús, Pila, Rauch, Ayacucho y Balcarce, con los siguientes ramales:

a) De Pila a Tuyú, pasando por la ciudad de Dolores y los partidos de Conesa y General Lavalle.
b) De Mar del Plata a General Alvarado.
c) De Mar del Plata a Olavarría, pasando por Balcarce y Tandil.

Se autorizó al P. E. para contratar con los señores Otto Bemberg y Compañía, o la sociedad que ellos representaban, la construcción por secciones de la línea Oeste del puerto de La Plata al Meridiano Quinto y la provisión del material rodante correspondiente.

El precio de construcción de vía, así como del material rodante sería pagado por el P. E. a los contratistas en bonos exteriores de la Provincia, hasta 4 1/2 por ciento de interés anual y 1 por ciento de amortización acumulativa, por sorteo y a la par, cuyos bonos serían recibidos por los contratistas al firme, al precio de 85 por ciento como mínimum.

El P. E. fué autorizado para determinar la trocha de la línea así como la extensión kilométrica de las secciones dentro del trazado establecido más arriba.



Por decreto del 27 de Mayo de 1908 el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia aprobó el estudio y la Memoria Descriptiva confeccionados por el departamento de ingenieros y las bases determinadas por el ingeniero Figueroa, como asimismo las explicaciones pedidas por la firma Otto Bemberg y Compañía, a fin de presentar precios para la construcción de la línea.

Establecían los considerandos del decreto la superioridad de la trocha angosta, dado el papel principal de la línea proyectada, que sería el de transporte de mercaderías que no exigían gran velocidad y en cuyo material rodante la relación del peso muerto al peso útil sería de uno a tres. También se tuvo en cuenta la idea de encauzar hacia el Puerto de La Plata el tráfico de toda la zona propia influenciada por la línea, lo que, siendo una garantía de prosperidad para la explotación, permitería en todo momento establecer tarifas en armonía con los intereses del comercio y de las industrias.

En Mayo de 1909 fueron cumplidos los últimos trámites para formalizar el contrato financiero y de construcción de la línea.

Otorgada ya ante el escribano mayor de Gobierno en La Plata, la respectiva escritura pública del contrato con la constructores señores Dicks y Dates sólo faltaba constituir en Europa un representante del Gobierno de la Provincia para que firmase el bono general, proyecto y títulos del emprestito por 12.000.000 de pesos oro sellado también contratado con las casas bancarias de Emile Erlanger y Cía., Luis Dreyfus y Cía., y Otto Bemberg y Cía.

Esa última formalidad quedó cumplida el día 31 de Mayo, habiendo solicitado al Gobierno Provincial del Ministerio de Relaciones Exteriores que se confiera autorización al Ministro Argentino en París, Doctor Ernesto Bosch para que aceptase dicha representación.

La construcción del Ferrocarril al Meridiano Quinto fué confiada a una Compañía que con ese objeto se constituyó en París: «Societé Anonime Franco Argentino de Travaux Publics» funcionando aquí en la República bajo la dirección técnica de los señores Dicks y Dates.

El 21 de Abril de 1910 se inauguró los primeros 100 kilómetros de la línea, obra cuya iniciativa correspondía al ex-Gobernador Ugarte habiendo sido ejecutado por su sucesor señor Irigoyen.

El acto revistió las solemnidades del caso y asistió numerosa y selecta concurrencia.

El convoy que conducía a la comisión partió de la estación del Ferrocarril del Sud a las 12.30 p.m. hasta la de Circunvalación, donde se tomaron los coches de la trocha angosta que era la de la nueva línea, siguiéndose desde ahí hasta el puente de 30 metros que se levantaba sobre el río San Borombón. En este sitio adornado convenientemente y adonde se habían reunido numerosos vecinos de la cercana población de Coronel Brandsen que estallaron en grandes aplausos a la llegada del tren, el señor Irigoyen procedió a dar por inaugurada la obra leyendo en esta circunstancia el señor Dates un interesante discurso que terminó con las siguientes palabras:

«Entretanto, para simbolizar el acontecimiento que nos congrega, me permito rogar S. E. el señor Gobernador que se digne terminar el primer re-

Digitized by Google

nache de este
uente de acero,
ue es la más im-
ortante obra de
rte de toda la
ínea en construc-
ión y que hoy
a servido de pun-
o de cita para
os que reunidos
stejamos como
n grandioso he-
ho, ya consuma-
o, la existencia
el ferrocarril
rovincial de Bue-
os Aires».

La concurren-
ia pasó luego a
na carpa donde
e sirvió un lunch
el Gobernador
rigoyen pronun-
ió un discurso, diciendo entre otras cosas:

«El Estado fracasó una vez como empresario y
omo administrador de ferrocarriles, y perdió en
sa materia su soberanía. Con esta línea, la pro-
incia plantea una fórmula nueva; el estado cons-
ruye el ferrocarril utilizando el capital extranjero,
n convertirse en consocio ni coopropietario, pero
en coadministrador, mientras las utilidades no
evuelvan el capital, pero manteniéndose soberano
n todos los momentos».

«Hoy es el pensamiento de la construcción de un
rrocarril transversal al eje de la provincia el pri-
mero destinado a vincular los confines de la
misma con su capital, el que aparte al estado
el dinero y la capacidad técnica extranjeros
para nacionalizarlos de derecho inmediato.
Mañana, por absorción, se nacionaliza-
rán de hecho en absoluto. Las ventajas
recíprocas son tales que, el sistema
se impondrá por sí sólo, generali-
zándose en todo el país, y

Formando el terraplén para las líneas de conexión entre las líneas principales y el ramal a la Ensenada (Ensenada Loop). Enero de 1910.

auguro que en breves años no habrá nada que no sea subordinado directo de la soberanía nacional, que no sea de hecho, de derecho y de evolución netamente argentino».

«Señores: Miramos complacidos deslizarse sobre las líneas de acero a esas máquinas potentes, creación del genio, que han de transportar al Puerto de La Plata, desde los confines de la provincia la producción de un pueblo fuerte y libre. para volcarla en los buques de todas las banderas que han de distribuirla a su vez en los puertos del orbe entero. Sería el tributo de labor y de ideal, digno del hombre aspirante a la conquista del bienestar por medio del trabajo honrado.

«Al declarar inaugurada la línea del ferrocarril de La Plata a Meridiano Quinto, hago votos porque el genio titular de la noble, justiciera y laboriosa provincia de Buenos Aires, ampare siempre a esta arteria vital que nos pondrá en comunicación con una zona apartada, donde la intensidad y multiferanidad del trabajo, han de crear en breve una intensa y multiforme comunicación de intereses». Ofreció luego el Doctor Ricardo Aldao medallas de oro conmemorativas del acto, al Gobernador y sus Ministros obsequiando al de Obras Públicas con el martillo de plata con que el señor Irigoyen golpeara uno de los remaches del puente.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLII

●

CONMEMORACION DEL CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA 25 DE MAYO DE 1910

●

SUMARIO:

Gran banquete en el Hotel Cecil de Londres, celebrando el Centenario de la Independencia Argentina. — Visión de progreso. — Carta de Woodbine Parish al Excelentísimo Señor Presidente Dr. Figueroa Alcorta. — Respuesta a la misma. — Notable progreso de la ganadería y agricultura argentinas. — La inmigración y emigración. — Obras de desagüe del Sud de la Provincia de Buenos Aires. — Inauguración de la Exposición Internacional de FF. CC. y Transportes terrestres. — La Sección Británica en la Exposición. — Exposición de la Empresa del Ferrocarril del Sud. — Congreso Internacional Sudamericano. — Temas a tratarse. — Obsequio de la colectividad inglesa a la Nación, como homenaje en su Centenario.

● ●

«Un territorio que se extiende a lo largo de treinta y cinco grados de latitud, en que alternan todos los climas del globo y prosperan todas las producciones de la naturaleza, que mide tres millones de kilómetros cuadrados con tres mil kilómetros de costas marítimas y seis mil kilómetros de costas fluviales, articulado por los más grandes ríos y las más altas montañas de la América Meridional y en el que sus inmensas y fértiles llanuras sólo esperan la semilla del progreso para devolver ciento por uno en el limbo de la labor, un territorio así constituído, es una tierra prometida, ya que tiene necesariamente que ser asiento de una nación poderosa, próspera y feliz, cualquiera que sea la raza que la habite».

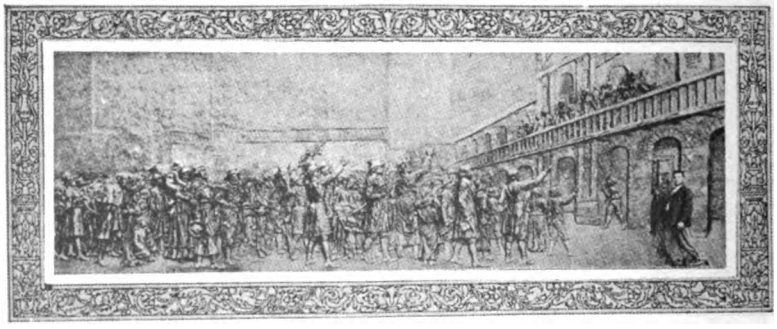
BARTOLOME MITRE.

● ●

EL 25 de Mayo de 1910 la Argentina celebró con una sonoridad mundial su primer centenario.

Como la índole de la reseña histórica del F. C. del Sud excluye la discusión de los antecedentes de aquel movimiento revolucionario que tenía que conducir al pueblo argentino a su independencia, me limitaré a señalar cómo las ideas de libertad que los ingleses propagaran por medio de «La Estrella del Sud» periódico que se publicaba en Montevideo, y la conciencia que los **criollos** adquirieron de su valor, al vencer las fuerzas veteranas de Beresford y de Whitelocke, hicieron que los mismos **criollos** pensaran en que bien podían gobernarse por sí solos.

Examinando el cuadro de la situación económica y financiera de la Nación en la fecha de su glorioso Centenario pudo notarse por ello que los recursos ordinarios del Estado, acrecentados por el aumento de la riqueza nacional, que era fruto del esfuerzo propio, le permitían satisfacer con holgura los servicios y cargos de la administración, aún en la mayor amplitud que habían adquirido, y atender con la más escrupulosa puntualidad los



El Cabildo abierto. 25 de Mayo de 1810. Bajo relieve. Estatua a J. B. Alberdi en Tucumán. Escultor: señorita Lola Mora.

Digitized by Google

compromisos procedentes del uso del crédito en los empréstitos sancionados por el Congreso.

Con seis millones de habitantes y la mayor parte de su suelo falto de cultivo, figuraba ya en el rango de las primeras naciones productoras y era la segunda del mundo en exportación de carnes y cereales. ¿A que alturas llegará esta República cuando su población se haya triplicado y el hombre, con la ayuda de la máquina, explote una mitad, nada más, de la tierra utilizable?

Estación Plaza Constitución. Foto tomada el día 25 de Mayo de 1910

Decía Blasco Ibañez en su libro «Argentina y sus Grandezas»: «El centenario que se celebró en 1910 es simplemente histórico, pues con él se ha festejado el nacimiento de la Nación. Pero la grandeza Argentina no tiene cien años de existencia. Data casi de ayer; no alcanza más allá de treinta años o, en caso extremo cuarenta. Treinta años de trabajos, de paz y lenta inmigración después de un largo período de guerras civiles y trastornos caóticos, han bastado a la Argentina para llegar a su estado presente.

¿Cómo será este pueblo cuando celebre su segundo centenario, un centenario de verdad, de cien años de vida intensiva, y no de treinta, como el que acaba de cumplirse?

«El porvenir de la Argentina tiene algo de la inmensidad del infinito, que desorienta y confunde a las imaginaciones más vigorosas. Sólo puede decirse: la Argentina, será grande, tan grande como su territorio, que es de los mayores del globo, no sólo por su área, sino por su aprovechamiento y riqueza».

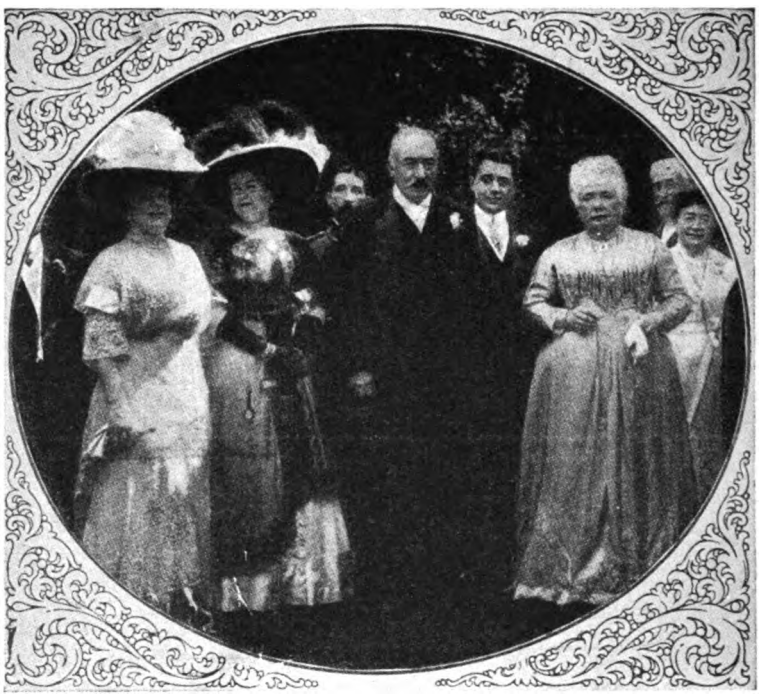
El primer siglo de vida argentina ha sido el siglo de la ganadería y la agricultura por extensión.

Gran Banquete, (celebrando el Centenario de la Independencia de la Argentina) que tuvo lugar en el Hotel Cecil, Londres el 25 de Mayo de 1910, bajo la presidencia del H. Lord Revelstoke.

Digitized by Google

El hombre vive confiado a la magnanimidad del suelo y la oportunidad de la lluvia. Este segundo siglo que ahora empieza, será el del cultivo intensivo, el del ahorro hidráulico, el del riego generosamente pagado.

¿Quién puede calcular la cifra monstruosa que alcanzará la producción de esta República, cuando su suelo esté poblado y regado, y el hombre haya vencido a la naturaleza bravía, sobre la que acaba de poner su mano de dueño?



S. A. R. La Infanta Doña Isabel de Borbón en las Fiestas del Centenario de la Independencia de la Argentina, acompañada por el Presidente electo Don Roque Saenz Peña y Damas de la alta Sociedad.

Los hombres del viejo mundo sentirán entonces aún más que en el presente, la irresistible atracción de la tierra de la esperanza. Verán en el horizonte de su imaginación una ciudad inmensa; y sobre esta ciudad unos brazos que se extienden maternales: y entre estos brazos el tronco esbelto de una mujer, majestuosa y juvenil, blanca y azul como las vírgenes de Murillo, tocada la cabeza con el gorro purpúreo, símbolo de libertad y oirán las palabras que deja caer desde su altura de montaña, palabras que revolotean como pétalos de rosa y mariposas de oro. Venid a mí los que tenéis hambre de pan y sed de libertad. Venid a mí los que llegásteis tarde a un mundo demasiado repleto. Mucho he crecido, pero mi hogar aún es amplio y tiene sitios libres. Mi casa no la construyó el egoísmo. La puerta está abierta a todas las razas de la tierra, a todos los hombres de buena voluntad».

En el gran banquete que tuvo lugar en Londres el 25 de Mayo de 1910 se reunieron 400 de los hombres públicos más prominentes incluyendo los principales representantes de los vastos intereses financieros y comerciales que la Gran Bretaña tenía en la Argentina con el objeto de dar expresión a sus sentimientos de alegría y congratulación en el Centenario de la Independencia y triunfos de la Gran Argentina, reconociendo que la posición especial que la República había conquistado entre las Naciones se debía a la sabiduría y capacidad de sus principales hombres de estado, como también al genio emprendedor de sus hijos.

Recordaban asimismo, con sentimientos de orgullo, que el capital británico desde las primeras épocas de la Independencia había estado vinculado al espíritu laborioso y de empresa de los argentinos contribuyendo con su acción al desenvolvimiento y grandeza Nacional.

Dr. EZEQUIEL RAMOS MEXIA
Ministro de Obras Públicas de la Nación.

El señor Woodbine Parish, el conocido hombre de negocios y Director de la Compañía del Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, dirigió una expresiva carta al Presidente de la República, prresentando sus excusas por no poder concurrir personalmente a la celebración del centenario. El señor Parish, en su carta, renueva las manifestaciones de su mayor simpatía y afecto por la Argentina, y hace declaraciones importantes sobre la progresiva vinculación financiera entre Inglaterra y la Argentina.

Publicamos a continuación dicha carta:

«A su excelencia el señor doctor José A. Figueroa Alcorta, Presidente de la

Digitized by Google

República Argentina. — Excelentísimo Señor: Representante de una familia relacionada por tres generaciones con la vida y el desenvolvimiento político y financiero de la República Argentina y desgraciadamente impedido por negocios particulares de presentar en persona a Vuestra Excelencia mis congratulaciones en las fiestas de la celebración del Centenario, debo pedirle se sirva aceptarlas por este medio.

Cuando recuerde a Vuestra Excelencia que mi abuelo, sir Woodbine Parish, K. C. H. (comendador de la orden de Hanóver) T. S. R. (miembro de la Real Sociedad), etc., fué nombrado por Mr. Canning, el año 1824, primer representante británico, y que en tal carácter arregló y concluyó el tratado que, entre otras consecuencias, trajo el reconocimiento de la independencia de la Argentina por la Gran Bretaña, y que además de sus servicios políticos y diplomáticos trabajó con afán por el reconocimiento y el recuerdo de su tiempo en sus investigaciones históricas y científicas, — y cuando recuerde a Vuestra Excelencia que el hijo de aquél, Frank Parish, mi padre, en la época de Rosas (1853), también representó los intereses británicos en la Argentina, tomó en matrimonio una hija de ese país y permaneció activo participante de su evolución política y material hasta 1873, año en que asumió la dirección en Londres de la grande y famosa empresa Anglo-Argentina, — podrá apreciar la profunda gratitud y el afecto que siento por la Nación Argentina, con la que mis antepasados estuvieron tan estrechamente ligados y bajo cuyo cielo he nacido y vivido.

Estación Talleres, Octubre de 1910

Tengo, en consecuencia, como un deber y como un privilegio seguir, en la medida de mis fuerzas, la senda de mi abuelo y de mi padre, en la dirección de los ferrocarriles Gran Sur de Buenos Aires, Oeste de Buenos Aires y Entre Ríos, así como en la de otras empresas que han sido siempre fieles a las mejores tradiciones de la Argentina.

Las estadísticas muestran que el total del capital británico empleado en la República Argentina en acciones, bonos, fondos públicos, estancias y factorías en el comercio general y las grandes flotas que atraviesan el océano, representa una suma alrededor de 400.000.000 de libras esterlinas.

Se ha dicho con razón que «el dinero no tiene patria», y como una ilustración de esa verdad hace pocas semanas, al estudiar ciertas cifras financieras, he tenido oportunidad de comprobar que el capital británico empleado durante el último año en ferrocarriles de Inglaterra fué sólo de 400.000 libras esterlinas, mientras que el capital británico enviado a la Argentina en el mismo tiempo asciende a 21.738.100 libras esterlinas. Esta es una estupenda fuerza monetaria que impele a la Argentina en la vía del progreso. Sin embargo, será solicitada mayor cantidad todavía para aumentar considerablemente la prosperidad nacional y el bienestar de la población, y yo personalmente traicionaría mis sentimientos hacia el país de mis afecciones si mis votos no fueran dados a cada proyecto surgido a su respecto con garantías de honrados propósitos y de progreso real.

Por desgracia, forzado a encontrarme alejado de ese país en la fecha de la gran celebración del auspicioso aniversario, me ofrece una oportunidad a mí y a muchos otros igualmente interesados por la Argentina, para expresar nuestras cordiales congratulaciones en un banquete conmemorativo que tendrá lugar en Londres el 25 de Mayo, en el que he de levantar mi copa por el país de mi nacimiento, por el país que presenta, como bien lo conozco yo mismo, su bienvenida, su libertad y su prosperidad a todos los que dedican sus simpatías y trabajo a su bienestar y adelanto, por el país ya grande y de futuros destinos mayores que los que pueden enorgullecer a sus más entusiastas hijos y partidarios.

Presento, pues, mis saludos a vuestra excelencia con la expresión de mi mayor respeto y de mi alta estima.

Vuestro más obediente servidor. — Woodbine Parish».

El Presidente de la República contestó en los siguientes términos:

«Mr. Woodbine Parish, London E. C. — Distinguido Señor: Me ha sido particularmente grato recibir su atenta carta de 10 de Marzo próximo pasado en la cual me anticipa sus congratulaciones por la próxima celebración de nuestro Centenario, ya que no le es posible hacerlo personalmente como era su deseo.

Los antecedentes de familla que recuerda en su estimada carta se conservan frescos en la memoria de los argentinos que no podrían olvidar sin ingratitud la distinguida actuación de su ilustre

Digitized by Google

abuelo, sir Woodbine Parish, como ministro de Inglaterra enviado por Canning, y cuya firma susbscribe una página de los anales de esta República, tan grata al sentimiento nacional, como es el tratado de reconocimiento de nuestra independencia por el gobierno de la Gran Bretaña. Tampoco ha podido olvidarse la prestigiosa participación que en nuestra vida política y material tuvo su digno padre Mr. Frank Parish como ministro plenipotenciario y como iniciador de obras de gran progreso en Buenos Aires; y que por último, rindió una prueba definitiva de su afecto ligando su nombre y su destino a una hija de este país, como fué su distinguida esposa.

A estos vínculos une usted, Mr. Parish, el muy apreciable de su nacimiento en este suelo, a cuyo progreso ha dedicado útiles esfuerzos, representados hoy en la dirección de las varias grandes empresas de ferrocarriles que fomentan el adelanto y riqueza de la nación.

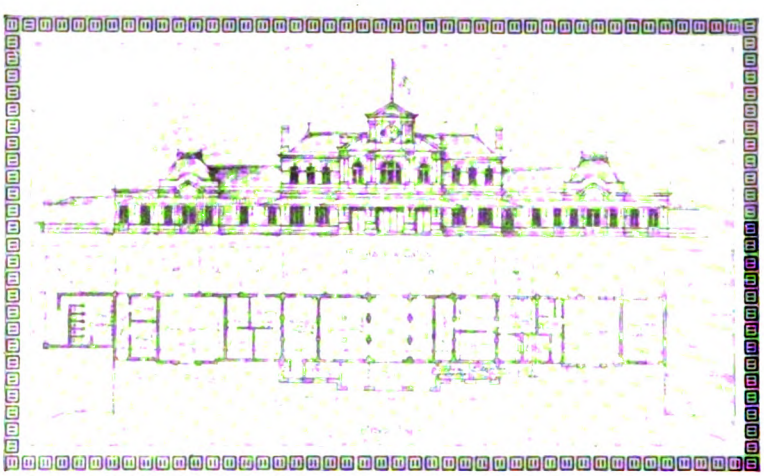
Todos ellos son títulos bastantes para acreditar sus sentimientos de adhesión y cariño a la República, noblemente excitados en la oportunidad de la celebración de su Centenario de vida independiente, en la cual ratifica sus propósitos de continuar dedicándoles la eficiencia de sus esfuerzos.

Me congratulo con usted del resultado de las estadísticas relativas al capital inglés invertido en las industrias, comercio y navegación del país, cuyo monto de libras esterlinas 400.000.000 es realmente una estupenda fuerza impulsora del progreso nacional.

Usted ha contribuido en buena parte a este prodigioso fenómeno de crédito y de prosperidad, que constituye una razón de viva complacencia y de justo orgullo patrio.

Estimo en toda su grata significación el saludo y votos de felicidad que formula, y lamentando que no le haya sido posible concurrir personalmente a la festividad del Centenario, me es agradable presentarle, con un recuerdo a la memoria de sus ilustres antecesores, los sentimientos de mi consideración distinguida».

Era innegable que la grandeza de la República Argentina que no era más que un indicio de su envidiable grandeza futura debíase principalmente al desarrollo colosal de la agricultura. El progreso general logrado por la Argentina se había operado simultáneamente y por efecto principal del desarrollo agrícola como estaban contentos en reconocer todos los que conocían de cerca la evolución económica- industrial Argentina de los últimos años. El colosal progreso de la Argentina databa de unos treinta años y el desarrollo de la agricultura Argentina arrancaba precisamente de aquella época, puesto que fué a partir de 1880 que la estadística oficial comenzó a marcar cifras en concepto de exportación de productos de aquella industria. En ese año los embarques de granos tuvieron un valor de pesos 790.859 oro, suma que se fué elevando hasta la de 230.503.996 pesos oro que marcaba la balanza comercial en el año 1909. En el año 1889 la República Argentina era un país eminentemente ganadero como se comprueba con la cifra de pesos 52.352.196 oro correspondiente a la exportación pecuaria en dicho año: fué a partir de esa fecha que la agricultura argentina inició su rápido y portentoso avance de tal manera que en 1909 la exportación ganadera, que ascendía a un límite muy elevado, era inferior a la exportación agrícola en más de 75 millones de pesos oro anualmente. El arado en la Argentina fué surcando por momentos mayores extensiones de campos vírgenes y realizó en el transcurso de un cuarto de siglo conquistas verdaderamente estupendas; según los datos que contenía un trabajo del Ministerio de Agricultura las exportaciones argentinas de productos agrícolas y ganaderas se acrecentaron en la siguiente forma desde el año 1880 hasta el año 1909:



La nueva estación de Bahía Blanca. Año 1910

Años	Productos de la Ganadería pesos oro	Productos de la Agricultura pesos oro
1880	52.352.196	790.859
1886	59.939.874	8.850.576
1890	61.306.597	25.591.401
1895	74.629.876	31.448.012
1900	71.253.886	77.426.356
1902	104.539.139	68.171.332
1903	109.181.342	105.251.309
1904	105.364.624	150.328.529
1905	141.042.986	170.235.235
1906	124.136.439	147.654.692
1907	123.820.205	164.091.621
1908	115.118.457	241.677.164
1909	153.548.356	230.503.996

Digitized by Google

En el año 1903 se igualaban los valores de las ›ortaciones agrícolas y ganaderas. Fué desde ese › que la agricultura argentina adquiría su mayor elo, hasta llegar a su máximum en 1908; en 1909 :ayó un tanto, no mucho, como puede apreciarse el cuadro precedente, merma, que debía atri-:rse, más que a otras causas, a los perjuicios ›ducidos por las invasiones de langostas.

Desde 1880 a 1909 la exportación ganadera en República Argentina aumentó en proporción 193 por ciento, mientras que el crecimiento en embarques de cereales alcanzó en el mismo es-:io de tiempo a 29076 por ciento lo que era sen-amente fabuloso.

Quiere decir, pues, que en la Argentina, país esen-lmente ganadero hasta pocos años atrás, y en ıde la ganadería parecía llamada a ser siempre productora de las mayores riquezas, surgió de proviso, como un ensayo, una industria nueva, ıido en poco hasta entonces, la agricultura, y en ;uida de aparecer, se afirma, se le ve crecer, ro-stecerse y adquirir en breve tiempo — como :ede en los sueños — un desarrollo tan colosal, a vitalidad tan enorme, que llega a ser rápida-:nte en medio del asombro general de cuantos :sencian el fenómeno, la fuente productora de más abultadas cifras de la exportación, mientras ganadería por tanto tiempo considerada como ;uperable, tenía que cederle el primer puesto.

El informe que el Director de la división de in-gración elevó al Ministro de Agricultura sobre el ›vimiento de entradas y salidas durante el año 10 no podía ser más halagüeño y acusaba un table incremento en la llegada de hombres traba-lores al país a pesar de que había sido abando-do hacía ya muchos años el sistema de la inmi-ación protegida.

El año 1910 terminó con la más elevada cifra e registraban las estadísticas desde que comenzó inmigración a la República: llegaron 338.828 inmi-antes de ultramar. En 1889, cuando regía el sistema l pasaje subsidiario sólo arribaron al país 218.700. Si se compara la entrada de 1910 con la de los timos 10 años se nota el movimiento ascendente las cifras:

ños	Inmigrantes	Emigrantes	Saldos	
			N°.	Porcentaje
00	105.902	55.147	50.485	48%
01	125.951	80.251	45.700	40%
02	96.080	79.427	16.653	17%
03	112.671	74.776	37.895	30%
04	161.078	66.597	94.481	58%
05	221.622	82.772	138.850	60%
06	302.249	103.852	198.397	65%
07	257.924	138.063	119.861	47%
08	303.112	127.032	176.080	56%
09	278.198	137.508	140.640	50%
10	338.828	138.405	202.423	60%

Este aumento considerable en la inmigración planteaba el problema de que la inmigración no llegase a exceder las condiciones de receptividad del país fomentando una crísis obrera por el exceso de brazos sobre la demanda de las industrias.

La solución estribaba en preparar los medios de arraigar al inmigrante, conteniendo esa marea anual, inconveniente al país, por la instabilidad de los elementos de trabajo y por el drenaje que ejercía en el medio circulante, exportando valiosos salarios que, de otro modo, se incorporarían al ahorro nacional.

Esta masa flotante de trabajadores no respondía a las funciones económicas que el país exigía, como energías vivas de producción y elementos de colonización.

Una gran parte (las «Golondrinas») regresaba llevándose los salarios ganados, y otra se refugiaba en los centros urbanos, a desempeñar servicios improductivos, y a aumentar los gremios obreros ya excedidos sobre la demanda industrial.

También se hablaba de adoptar procedimientos para depurar la inmigración.

El general D. Lucio V. Mansilla diputado por Buenos Aires al Congreso de 1887, daba tanta importancia a la inmigración que al discutirse en la sesión del 30 de Mayo del año citado el tratado de extradición convenido entre los señores Hanna, representante de Estados Unidos de Norte América y Quirno Costa, jefe de la cancillería argentina explicó los fundamentos de su voto en contra, manifestando que esos tratados eran contrarios a los intereses nacionales. El ilustrado general decía: «La América debe ser el **refugio pecatorum** del Universo. Que vengan, señor, los buenos y los malos! La América abre sus puertas a todo el mundo porqué la América tiene una virtud: purifica las almas. Porque la razón de esa tragedia que nos arroja muchos hombres, es el hambre, y el hambre de Europa no existe aquí. Ahí está la Australia, como un ejemplo todavía mucho más elocuente que el que nosotros damos. Fundada con presidiarios es hoy el asombro del mundo por su prosperidad y libertad»...

Como se vé, el distinguido escritor los aceptaba, les atribuía valor fuesen **buenos o malos.**

Una condición imprescindible para que la inmigración agrícola tuviese éxito, era que los inmigrantes no llegasen a Buenos Aires, sino que se tratara de desembarcarlos directamente en las regiones para colonizar.

Era exigente y necesario realizar el pensamiento genial y filosófico de Avellaneda: «Solamente la propiedad de la tierra da al emigrante la certeza consoladora de que ha concluído por fin su peregrinación sobre la tierra».

Había que tener en cuenta el ejemplo habilísimo del Canadá, que daba a sus inmigrantes en poco

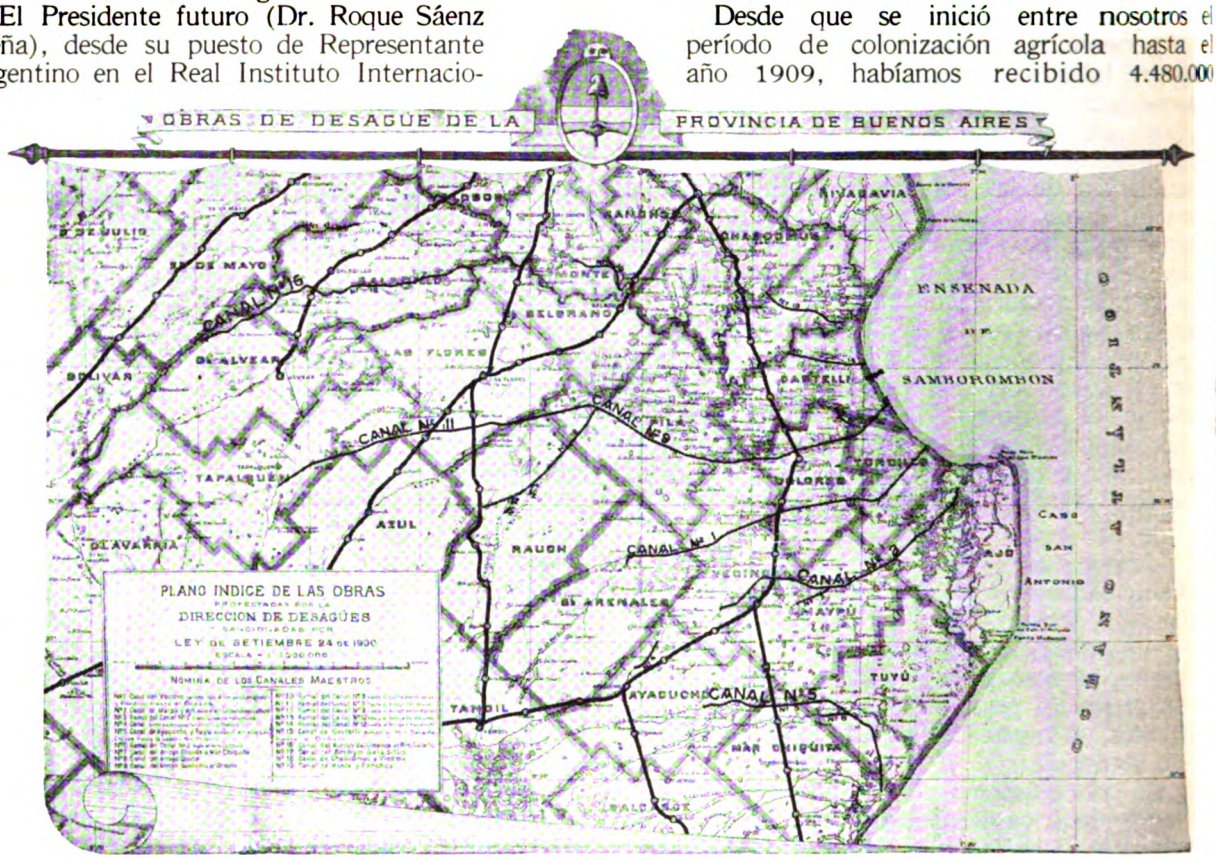
Digitized by Google

tiempo, la propiedad absoluta y garantizada de la casa y del campo trabajado por él. La pequeña propiedad transformaría la emigración temporaria de las «Golondrinas» italianas en célula fecunda de la nación y de la civilización argentina.

La estadística demostraba que respecto de la población italiana, por ejemplo, a un aumento en el total de la que llegaba por año correspondía un aumento en el total de la que regresaba lo que obligaba a las autoridades a preocuparse de los medios eficaces de arraigarla.

El Presidente futuro (Dr. Roque Sáenz Peña), desde su puesto de Representante argentino en el Real Instituto Internacional de Agricultura había indicado alguno de esos medios, cuando decía: «Estoy lejos de desconocer los beneficios de aquella avulsión periódica, como también las causas que la generan. Este fenómeno indica que se ha sembrado más tierra o han germinado más granos que los que pueden cogerse con los brazos permanentes. Ello acusa generosas fecundidades o energías extraordinarias en la escasa población que ha roturado la tierra y hace un llamamiento al brazo extraño para recoger el fruto propio. El inmigrante que abandona su hogar nativo, con boleto de retorno, es huésped oportunista que aprovecha la bonanza, cuando acierta con la necesidad que lo ha llamado, y fuerza perturbadora o agente de subversión cuando trata de forzar las leyes inalterables de la oferta. ¿Pero como evitaríamos los efectos del recargo o de la deficiencia ya que son igualmente perniciosos? Dándole los elementos de juicio y la visión de la realidad, porque hoy ignora hasta el momento de desembarcar, las extensiones cultivadas, los accidentes de las sementeras, los brazos permanentes que de ellas disponen y las fuerzas adventicias de que han menester. En esa condición, sin consejo ni luz que lo oriente, viene a raíz del desengaño, el descontento y la protesta, para descrédito del país que lo hospedara y perjuicio de la rotación periódica, que debemos sistematizar en el curso de las estaciones».

Desde que se inició entre nosotros el período de colonización agrícola hasta el año 1909, habíamos recibido 4.480.000 inmigrantes de los que se radicaron alrededor de 2.696.000, lo que nos colocaban a la par de los Estados Unidos en cuanto a nuestra capacidad para incorporar nueva población con relación a nuestro medio político y económico. Mientras aquel país, cuando contaba con una población de 38.558.400 habitantes recibió 7.326.500 inmigrantes equivalentes al 19 por ciento, la Argentina poblada en 1909 por sólo 6.800.000 habitantes había radicado el 39 por ciento.



Obras de desagüe del Sud de la Provincia de Buenos Aires

El primer estudio sobre desagües fué iniciado durante el Gobierno del Doctor Rocha, comisionando al ingeniero Waldorp para hacer un estudio

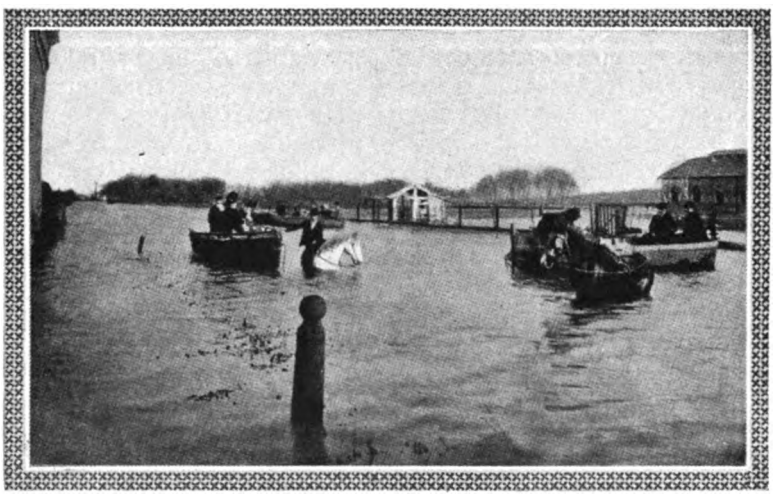
Digitized by Google

sobre nivelación de la zona inundable que ya se conocía.

En el Gobierno del Doctor D'Amico se encargó de esos mismos estudios a los ingenieros Lavalle y Médici. Estos señores presentaron el proyecto que servía de base para los estudios que se hicieron más adelante.

Las inundaciones de 1890 plantearon el problema al Gobierno del señor J. A. Costa, encomendándose entonces al Departamento de Ingenieros un estudio de las obras necesarias, terminando primero el correspondiente al Río Ajó.

Convocados los propietarios de la región inundable, se acordó por los mismos costear las obras mediante un impuesto sobre las tierras beneficiadas, a cuyo efecto se designó una comisión encargada de la administración de los fondos que se recaudasen. Con estos antecedentes se sancionó la ley del 17 de Enero de 1893 presentada a la Legislatura por el Ministro Pastor Lacasa, a quien corresponde el honor de la iniciativa, que ordenaba la ejecución de las obras, estableciendo el impuesto para la zona favorecida y creando la Dirección y Administración de Desagües, nombrando al mismo tiempo los once propietarios que debían formarla, quedando la dirección técnica a cargo del Departamento de Ingenieros.



Las inundaciones del Sur de Buenos Aires. Cuadro de la vida anfibia, a que estaban condenadas las ciudades de la zona inundada durante los largos meses que solía durar el estacionamiento de las aguas.

Mientras tanto el Departamento de Ingenieros, anticipándose aún a la sanción de la ley, se ocupó de estudiar la distribución del impuesto que establecía, de manera que cuando la Dirección se reunió por vez primera, pudo comenzar sus tareas con los elementos de estudios que ya tenía preparado el Departamento. La Dirección, empero, no creyó conveniente el sistema propuesto por esta oficina, que aplicaba el impuesto a cada propiedad por separado, sin sujeción a regla alguna de distribución, lo que, además de peligroso y de inadmisible ante los principios del derecho, era practicamente irrealizable; y nombró de su seno una sub-comisión encargada de estudiar otro plan de distribución, que en sustitución del anterior presentó el Dr. Ezequiel Ramos Mexía, presidente de la comisión de propietarios encargado de llevar a cabo las obras.

Esa sub-comisión empleó dos largos meses en el desempeño de su cometido, trabajando con toda dedicación, y tuvo por asesor letrado para sus investigaciones constitucionales al eminente profesor Dr. Aristóbulo del Valle.

Con su concurso científico estudió el proyecto de ley que le fué presentado y que propuso luego a a la Dirección de Desagües, mereciendo una aceptación unánime y el honor de ser ofrecido por ella al Gobierno, pidiendo su remisión a la Legislatura.

Todavía, antes de serle pasado, se dió vistas de sus cláusulas al Departamento de Ingenieros y a la Dirección de Rentas, que lo revisaron y observaron a su vez extensamente, hasta que juzgándose suficientemente discutidas sus disposiciones, fué al Senado en Junio de 1893.

A pesar de los rudos ataques que le llevó en el Senado el distinguido jurista Dr. Matienzo, fué sancionada allí contra tres votos, y en la Cámara de Diputados por unanimidad, debido sin duda a la bondad de la doctrina, notablemente sostenida por el Ministro Frers y por el Senador Dr. Lescano, en brillantes discursos que llamaron la atención en esa época.

Por reformas y modificaciones diversas el proyecto pasó varias veces de una Cámara a otra en revisiones sucesivas, y por última vez fué considerado en Diputados por las Comisiones reunidas de Presupuesto y Negocios Constitucionales, que en unión de la Dirección de Desagües trabajaban en el local mismo de la Sociedad Rural Argentina. Entrado el proyecto de reformas a la Legislatura en Junio de 1894 y sin haber dormido en la carpeta de las comisiones, salió convertido en ley el 19 de Diciembre de 1895.

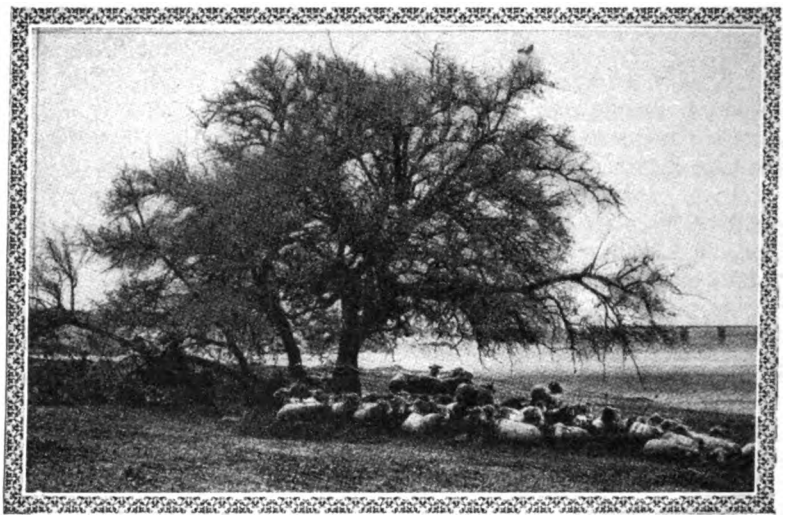
Esta ley fué resistida por los propietarios, pues sostenían que algunos de los partidos comprendidos en ella, no eran beneficiados por las obras y que por lo tanto no debían abonar impuesto alguno.

Parte de los vecinos recurrieron a la Corte Suprema de Justicia calificando de inconstitucional la ley, lo que originó la suspensión de las obras durante cuatro años. Resuelto favorablemente para la Provincia, se presentó un nuevo proyecto de ley en el año 1900, por el que se establecía el pago del impuesto en diez anualidades, en la creencia de que los 19.000.000 de pesos moneda nacional que debía

Digitized by Google

producir el impuesto alcanzarían a costear las obras.

El artículo 13 del Decreto de Enero 23 de 1896, reglamentario de la Ley de Desagües establecía que a la Dirección de Desagües le correspondía formar y someter al P. E. el plan definitivo con sujeción al cual se llevarían a cabo las obras de desagüe en los distritos de la Provincia susceptibles de sufrir inundaciones, previa entrega por el Departamento de Ingenieros de los estudios, planos y presupuestos que hubiera terminado hasta la fecha de dicho decreto.



Las innundaciones del Sur de Buenos Aires. Ovejas puras de plantel, de la Estancia de Guerrero, en la margen del Río Salado, cuya cuenca iba a ser librada de la calamidad periódica por las obras en construcción.

Una parte de estos estudios, comprendiendo las cuencas del Vecino y Dolores, y los canales del Cañadón Grande, Aliviador del Salado y Ranchos, fué entregada por el Departamento en el mes de Marzo de 1896; y en el mes de Julio del mismo año fueron presentados los estudios restantes, conjuntamente con una Memoria descriptiva de las obras proyectadas y los correspondientes presupuesto de costo.

Al examinar estos planos y documentos, se encontró que faltaban algunos elementos indispensables para trazar el plan definitivo que regiría la ejecución de las obras, y para preparar los planos y pliegos de condiciones requeridos para sacar éstas a licitación.

Por otra parte, al apreciar los principios fundamentales que habían guiado al Departamento en la preparación de su proyecto, la oficina técnica los encontró inadmisibles en algunos puntos capitales, lo que por sí solo determinaba la necesidad de repetir una gran parte de los estudios que con arreglo a ellos había practicado.

Por estas consideraciones y otras análogas resolvió la Dirección de Desagües que la oficina técnica, creada por la Ley y puesta bajo sus órdenes, procediera a ejecutar los estudios complementarios o nuevos que resultasen necesarios o convenientes, con el fin de reunir los datos que faltaban en el proyecto del Departamento, para averiguar si alguna mejora cabía en éste y para examinar la naturaleza de los terrenos atravesados por los canales proyectados o que llegara a proyectarse.

En Mayo de 1899 quedó definitivamente terminado el proyecto de los 20 canales maestros estudiados por la Comisión de Desagües bajo la dirección del Ingeniero C. Nyströmer.

El Departamento de Ingenieros, formuló otro proyecto y los dos fueron sometidos a la Honorable Legislatura que aprobó por ley del 24 de Setiembre de 1900 el de la Comisión de Desagües.

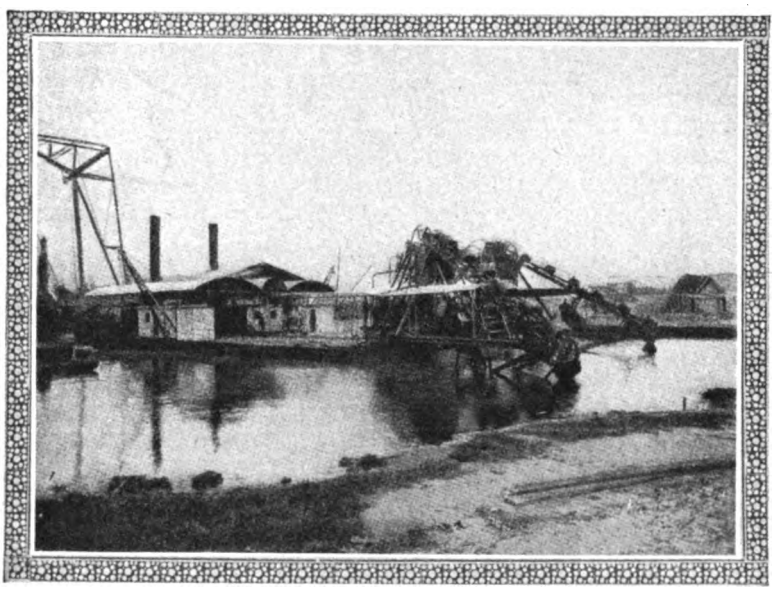
Dolores convertida en puerto pluvial, rodeada por las aguas hacia todos los rumbos del horizonte. El grabado muestra el paraje de la ciudad correspondiente a la playa de cargas del Ferrocarril del Sud que a veces quedaba totalmente cubierta por las aguas. Este simple detalle da una idea de la magnitud de las innundaciones que iban a ser suprimidas por las obras de desagüe.

La construcción de las obras se contrató en Septiembre de 1902 y se empezó la construcción a fines del mismo año. Los contratistas que debían terminar las obras en 8 años, o sea en 1910, y que, como es sabido, trabajaron durante unos 3 años con una lentitud tal, que motivó continuas protestas de la Oficina Técnica, tuvieron que rescindir los

Digitized by Google

contratos en Julio y Octubre de 1905, entregando lo empezado a la Dirección de Desagües, que desde entonces se puso con toda actividad a ganar el tiempo perdido continuando las obras por administración. En las memorias anuales consta el impulso considerable que se dió a los trabajos. Este impulso fué desgraciadamente obstaculizado por razones de orden administrativo. Primeramente, con motivo del empréstito Erlanger que traía aparejado la contratación de las obras con Pauling y Cía., la Dirección recibió orden del Superior Gobierno de no empezar obra nueva y de reducir lo más posible los trabajos en mano. Esto produjo una paralización durante casi todo el año 1909.

Un nuevo atraso se produjo con motivo de las publicaciones del señor Carlos Guerrero, prohijadas por la Liga Agraria, atribuyendo la sequía a los canales en construcción. El Superior Gobierno en la duda, ordenó a la Dirección de Desagües, que limitara los trabajos y durante medio año éstos continuaron lentamente a la espera de que el problema planteado por el señor Guerrero tuviera una solución racional.



Las Obras de Desagües del Sur de Buenos Aires. Draga "Nyströmer" de la Empresa Castello y Cía.
280 caballos de fuerza y rendimiento de 200 metros cúbicos por hora.

De modo que se perdieron casi tres años íntegros por deficiencias de los empresarios, y uno y medio por orden superior.

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 9º. de la ley de desagües de 1895, subsistente en el Art. 17 de la de 21 de Setiembre de 1900, actualmente en vigencia, la Dirección de Desagües requirió de la Empresa del F. C. del Sud, por medio de gestiones privadas, el pago de la primera cuota del impuesto; estas gestiones dieron resultados negativos y en tal virtud, y ante la negativa categórica de la Empresa para abonar el impuesto arguyendo estar exceptuada por leyes especiales de todo género de cargos de esta naturaleza, la Dirección resolvió pasar los antecedentes al abogado Dr. Don Roque Sáenz Peña para que entablara la demanda judicial.

Con fecha 31 de Octubre de 1902, el Procurador Dr. Marcelo Bosch, en representación de la Dirección de Desagües según poder que le substituyó el Dr. Roque Sáenz Peña, se presentó patrocinado por dicho letrado, entablando demanda ejecutiva contra el F. C. del Sud, por cobro de pesos 100.200, importe de la primera cuota del impuesto y multas.

El Fiscal dictaminó en favor de la competencia y el 25 de Octubre se libró mandamiento de embargo. El 7 de Noviembre de 1902 la Empresa manifestó no ser deudora y que no daba bienes a embargar.

El Procurador Bosch denunció la Estación Constitución y se anotó el embargo en el Registro de Propiedad. La Empresa opuso excepciones: Incompetencia de Jurisdicción, neutralidad de título, nulidad. El Procurador Bosch contestó con excepciones. El 16 de Febrero de 1903 el Fiscal volvió a dictaminar en favor de la competencia del Juzgado.

Se dictó sentencia declarándose competente el Juzgado para entender en la causa y aunque esta sentencia quedó consentida, la Empresa alegó que la notificación no había sido recibida. El Juzgado rechazó esta pretensión, pero la Cámara la admitió y resolvió que procedía el recurso de apelación.

En Julio de 1903, el Fiscal de Cámara aconsejó se revocara la sentencia pues el Juez era incompetente. En Agosto 26 así lo resolvió la Cámara y quedó terminado el expediente.

Con fecha 10 de Mayo de 1904 el Procurador Bosch, patrocinado por el mismo abogado Dr. Roque Sáenz Peña, entabló nueva demanda contra la Empresa del F. C. del Sud, por cobro ejecutivo de $ 225.450 m/n. importe de la 1ª. y 2ª. cuota del impuesto. La Corte Suprema pasó el expediente al procurador general. El 16 de Junio el procurador general se expidió en favor de la competencia. En Agosto 4 la Suprema Corte declaró que carecía de jurisdicción para entender en el asunto.

El 27 de Octubre de 1904, el procurador Bosch, patrocinado por el mismo abogado Dr. Roque Sáenz Peña, inició un juicio ejecutivo por cobro de pesos 225.450 importe de la primera y segunda cuota más $ 5.010 por multas de la segunda cuota hasta llegar al 15 % que determina la ley de desagües en su artículo 18, más los intereses y costas. Acompañó a la demanda: testimonio de la sentencia dictada por la Suprema Corte Nacional y planilla de la deuda.

Digitized by Google

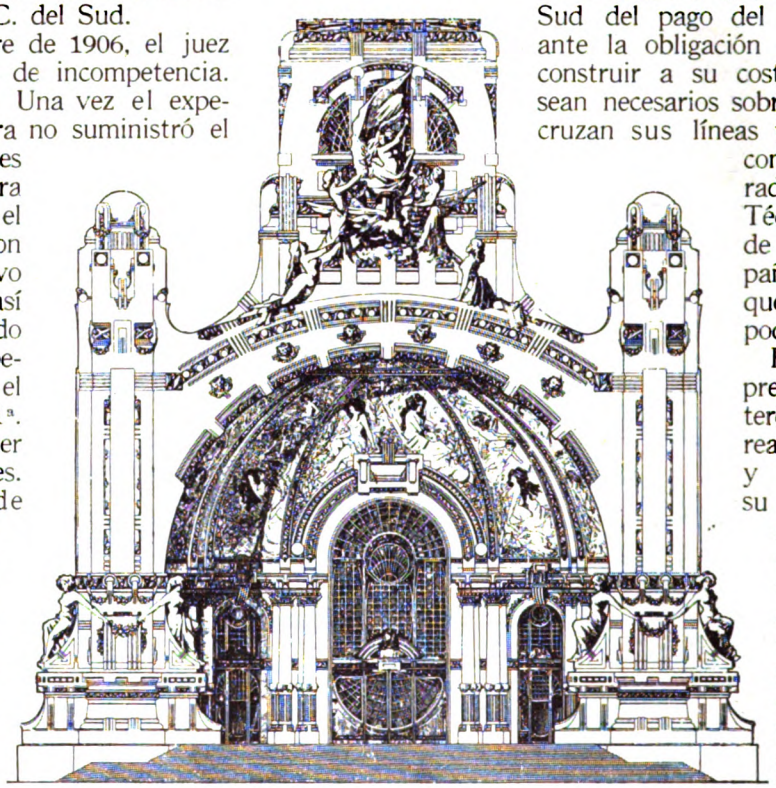
El Juzgado proveyó de conformidad y ordenó librar mandamiento contra el presidente de la Empresa demandada, dirigiendo exhorto a la C. Federal. Diligenciado el exhorto al hacerse la intimación de pago, se dijo al Oficial de Justicia que el representante de la Empresa estaba ausente.

Se pidió citación de remate y el Sr. Pulestón, por el F. C. del Sud opuso excepciones: Incompetencia de Jurisdicción, falta de personería en el apoderado, inhabilidad de título, nulidad.

El 10 de Abril de 1905, el procurador Bosch contestó las excepciones. El Agente Fiscal se expidió en favor de la competencia a prueba. Producidas las pruebas para anular partes, el procurador Bosch presentó su alegato el 26 de Agosto de 1905 y también lo hizo el Sr. Pulestón en representación del F. C. del Sud.

El 20 de Setiembre de 1906, el juez rechaza la excepción de incompetencia. La Empresa apeló. Una vez el expediente en la Cámara no suministró el papel sellado y entonces se pidió a la Cámara diera por desierto el recurso de acuerdo con el art. 236 del nuevo código. La Cámara así lo resolvió, quedando consagrada la competencia del Juez y el expediente volvió a 1ª. instancia para resolver las otras excepciones.

La Dirección de Desagües conoció todos los esfuerzos hechos por el abogado patrocinante para obtener el pronto despacho de ese asunto; pero la Suprema Corte demoró hasta el 23 de Septiembre de 1908, en que recién pronunció sentencia.



Pabellón de festejos y actos públicos

La ejecución después de esa sentencia fué ampliada a $ 345.690 m/n. por cuotas vencidas durante el proceso, pero faltaba aun resolver las otras cuatro excepciones que habían sido deducidas.

Cuatro años reclamó para resolverse la excepción de incompetencia de jurisdicción; puede calcularse que seguramente sería mucho más lo que exigiría la resolución de las otras excepciones, respecto de los cuales se hicieron largas discusiones de carácter constitucional y administrativo, por ambas partes, sobre la extensión de los privilegios del Ferrocarril del Sud de acuerdo con una Ley Nacional que exoneraba de impuestos provinciales.

En tales circunstancias, se hizo cargo del asunto el Dr. D. Federico Pinedo y trató de buscar una solución rápida y conveniente para las dos partes en juicio, dentro de lo determinado en el art. 17 de la ley de desagües vigente, que establece: «La **Dirección de Desagües podrá, sin embargo y con aprobación del P. E. eximir a las empresas de vías férreas de este impuesto mediante arreglos que importen una cooperación de ellas a las obras de desagües, equivalente o mayor».**

Después de numerosas conferencias con el abogado de la Empresa y con el Presidente de su Directorio, y en los que la Dirección de Desagües, fué consultada, se llegó a una transacción que fué establecida en la forma siguiente:

«La Dirección de Desagües con aprobación del P. E. exime a la Empresa del F. C. del Sud del pago del impuesto discutido, ante la obligación que ésta toma de construir a su costo los puentes que sean necesarios sobre los canales donde cruzan sus líneas férreas, de acuerdo con los croquis preparados por la Oficina Técnica de la Dirección de Desagües que acompañamos y de los cuales quedan una copia en poder del Ferrocarril.

Por su parte la Empresa aceptó en el interés de concurrir a la realización de las obras y mantenía que por su contrato de concesión y leyes provinciales y nacionales vigentes se hallaba exenta del pago de toda clase de impuestos. Es entendido que por ambas partes, una vez concluidos los puentes, la Empresa deja cumplida toda obligación relativa a las obras de desagües, según el plan aprobado o a cualquier obra por error de dicho plan; y queda exonerada de toda responsabilidad por las condiciones o adaptabilidad de los puentes al objeto a que se destinan, dentro del plan de las obras de desagües».

Esta transación fué elevada al P. E. con fecha 17 de Febrero de 1910 y aprobada por decreto de fecha 19 del mismo mes.

El 5 de Julio de 1910 se ausentó de Buenos Aires para fijar su residencia en Inglaterra el señor Daniel J. Hickey quien había ocupado el puesto de Secretario de la Comisión Local del F. C. del Sud durante 21 años.

Digitized by Google

)espués de haber trabajado unos años en el F. C. n Oeste en Newport, Inglaterra, obtuvo en el 1884 un puesto en la oficina del F. C. del Sud Buenos Aires en Londres, bajo las órdenes del)nces Secretario General C. O. Barker, quien ı pronto notó las cualidades excelentes del señor key nombrándolo secretario particular y con- ncial.

:n el año 1885 se trasladó a Buenos Aires para par un puesto en la Comisión Local del F. C. Sud, bajo la dirección del Presidente Don Juan hlan. Fué luego transferido a la Gerencia como etario principal del Administrador que a la)n era el Señor Abbott. Permaneció en este sto hasta el año 1889 cuando el ingeniero Gui- no White, M. Inst. C. E., nombrado Presidente de la nisión Local y lo llamó para cerle el puesto de Secretario ieral.

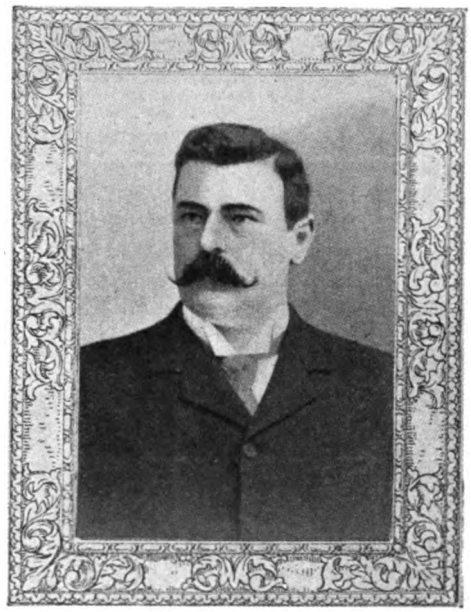
lombre de carácter y temple al se hizo querer por todos que tuvieron la suerte de arlo y su confortable hogar Adrogué era el punto de nión de muchos jóvenes in- es recién llegados al país, encontraban allí un am- nte de fraternal cordialidad.

El Coronel Sir Charles B. an Smith, Director durante años de la Compañía del rocarril del Sud de Buenos es, falleció el 30 de Agosto 1910 y poco tiempo después 9 de Septiembre del mismo dejó de existir repentina- nte otro de los Directores la Compañía, el Ingeniero on Rigby, M. Inst. C. E., en su residencia olleigh», Putney Hill, Inglaterra.

El señor Jason Rigby, conocido hombre de ne- ios que desde el año 1899 desempeñaba el puesto Director y desde el año 1906 el cargo de Presi- nte del Directorio en Londres del Ferrocarril Sud de Buenos Aires, fué uno de los hombres más eficaz influencia en toda empresa de FF. CC. se organizara en la City y su nombre figuraba los directorios de casi todas las Compañías que formaban en aquel centro de negocios.

Admirador entusiasta de la Argentina, era uno sus más activos propagandistas en el extranjero, municando a todos los capitalistas su fe en el venir de este país y en muchas ocasiones su ión hizo derivar hacia esta República factores engrandecimiento.

El señor David Simpson, M. Inst. C. E., ocupó onces el puesto de Presidente del Directorio y para reemplazar a los señores Rigby y Euan Smith fueron nombrados Directores de la Compañía los señores Henry Charles Allen, hasta entonces Gerente y Secretario y Hon. Windham Baring. Para ocupar el puesto de Secretario del Directorio en Londres se nombró al señor A. Giet.



Ing. ALBERTO SCHNEIDEWIND
Director General de Ferrocarriles, Presidente de la Comisión Organizadora de la exposición y Presidente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles

El día 12 de Agosto de 1910 quedó oficialmente inaugurada la gran exposición internacional de FF. CC. y Transportes Terrestres, una de las cinco exposiciones preparadas para conmemorar el Centenario de la Independencia Argentina.

El acto tuvo extraordinario brillo con la asistencia del señor Presidente de la República, altos funcionarios de la Administración Nacional, y un público selecto e inusitadamente numeroso.

Las instalaciones fueron levantadas en Maldonado con frente a las grandes Avenidas de Santa Fe y Arana en el local del antiguo cuartel de Caballería que ofrecía para el efecto un amplio terreno con no menos de 160.000 metros cuadrados.

Esta exposición resultó un brillante certamen, el primero hecho en Sud-América y destinado a tener una repercusión mundial en el terreno de la industria.

Las Naciones que concurrieron al certamen fueron: Inglaterra, Italia, Austria, Alemania, Estados Unidos, Francia y Bélgica.

La superficie cubierta por los distintos pabellones alcanzaba a cerca de 90.000 metros cuadrados, de los cuales 13.000 ocupaba el pabellón de Inglaterra, que era el más extenso.

Los pabellones fueron facilitados en préstamo gratuito por las principales Compañías de Ferrocarriles. Este detalle demuestra hasta que punto, los capitales y las Empresas extranjeras, al radicarse en nuestro suelo, se connaturalizan solidarizándose con nuestros intereses y destinos.

Era notable el interesante material ferroviario expuesto por las distintas Naciones, algunas como Inglaterra que exhibía una verdadera primicia por su excelente construcción y elegancia en el coche presidencial, un verdadero palacio sobre ruedas, modelo de confort y buen gusto regalado a la República, o como Italia que exhibía un tren completo tal cual eran los del «Stato Italiano», y

Digitized by Google

en que sus distintos coches y locomotoras, habían salido de fábricas nacionales.

En su carácter de presidente de la exposición el Ingeniero D. Alberto Schneidewind pronunció un interesante discurso que terminó con las siguientes palabras:

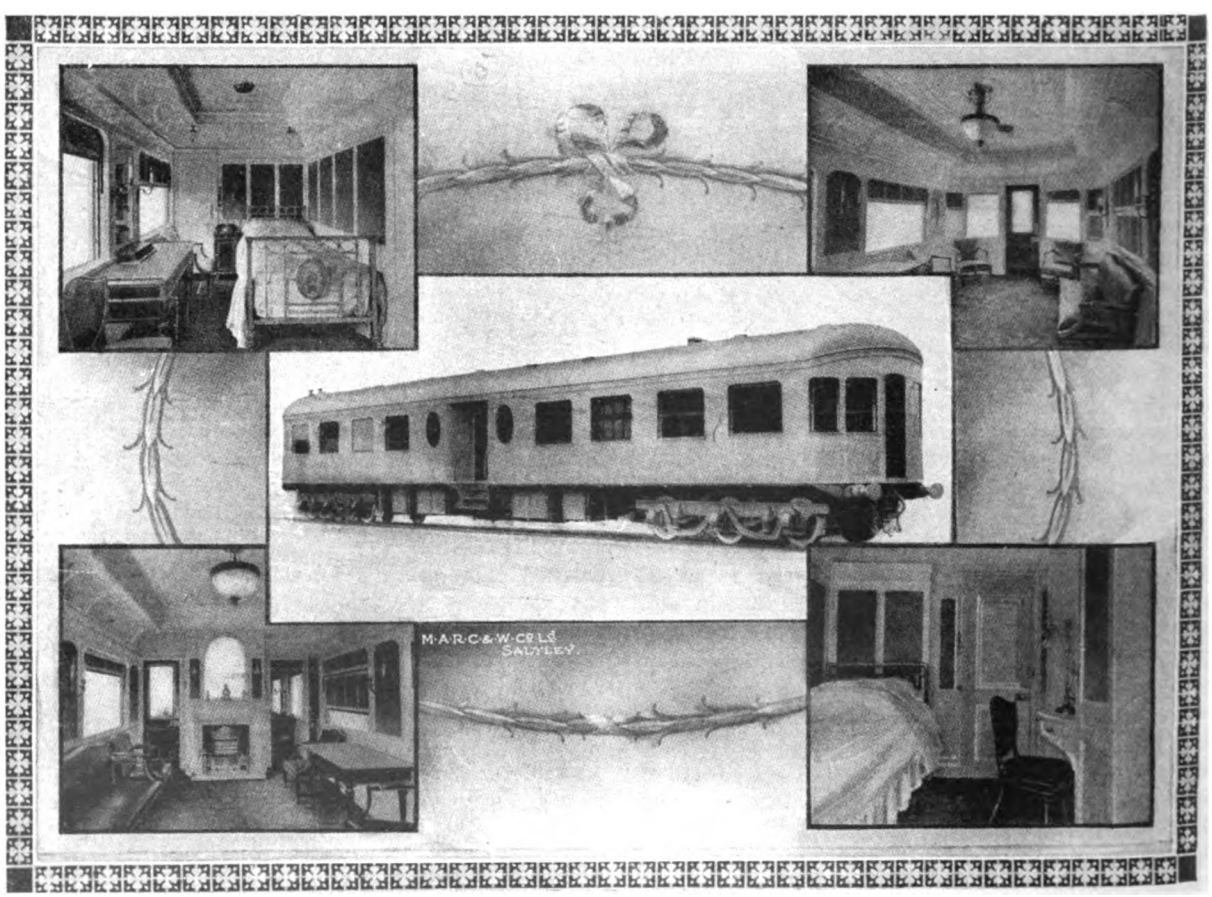
«No he de terminar sin expresar al Señor Ministro «el agradecimiento que se debe a los colaboradores «de la primera hora. A los representantes y dele- «gados extranjeros, nombrados por su Gobiernos «respectivos, a la buena voluntad y eficaz ayuda «que se han encontrado siempre y en todo mo- «mento en los señores Gerentes y representantes «de ferrocarriles y tranvías y, especialmente al «comisario general de esta exposición ingeniero «Juan Pelleschi, a cuya desinteresada y constante «cooperación se debe en gran parte la organización «de este certamen.

«Señor Ministro: A nadie como a V. E. corres- «ponde el derecho de inaugurar esta exposición, «que os entrego. Quiera la providencia que este «certamen sea como lo entreviéramos: exponente «de nuestra vitalidad, motivo de mayores acerca- «mientos internacionales, y nueva fuente de ri- «quezas futura para el país».

Habló luego el Ministro de Obras Públicas, señor Ezequiel Ramos Mexía que en aplaudido y brillante discurso pasó revista retrospectiva de los transportes en la Argentina y elogiando la fecunda acción de los ferrocarriles que habían resuelto los trascendentales problemas de la nacionalidad uniendo a los pueblos aislados entre sí en la época embrionaria.

Concluyó diciendo: «No debo terminar sin hacer un acto de justicia. El Presidente de la Comisión Organizadora de esta simpática fiesta ha hecho el merecido elogio de sus compañeros de la Comisión Ejecutiva, a quienes el Gobierno hace pública manifestación de su agradecimiento por los importantes servicios que tan inteligentemente han prestado a la República, pero ha dejado de decir algo que debía enmudecer su labio y que yo debo recoger. Es el justo y bien ganado elogio que el país entero tributa al mismo Presidente de la Comisión, señor Schneidwind, que después de haber ganado todos los laureles que un ingeniero de ferrocarriles ha podido asegurar aquí en su patria, y en el extranjero, corona la obra de su vida con la difícil y laboriosa gestión de organizar esta exposición, que es más su obra que la de los demás, porque él ha tenido la dirección superior y la responsabilidad directa.

Y cumplido este agradable deber repitiendo una vez más los agradecimientos del Gobierno, a



Salón presidencial exhibido por la "Metropolitan Amalgamated Railway Carriage and Wagon Co. Ltd."

Digitized by Google

eñores delegados de os países amigos y le las fábricas con- urrentes, pido al Excmo. Señor Pre- idente de la Repú- blica se digne dar a señal que inau- gurará esta exposi- ión, primera en su énero en Sud-Amé- ica y acaso una de as más importantes n el mundo».

La sección Britá- ica en la exposición erroviaria era de las ue ocupaba la pri- nera fila: el material xhibido por su cantidad, calidad y novedades ue los caracterizaba llamó la atención de los ntendidos en esta especialidad. Esta sección onraba por igual a Inglaterra y a la Argen- ina.

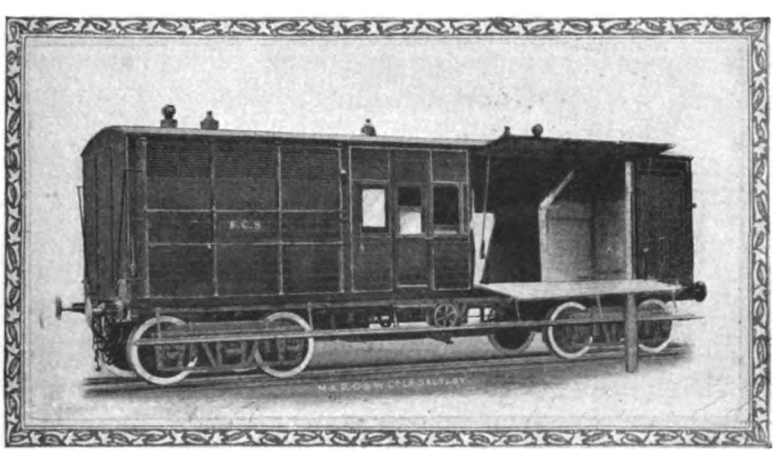
El coche presidencial fabricado por «The Metro- olitan Amalgamated Railway Carriage and Wagon Company» era una verdadera obra de arte. Cons- ruído de acero, mide 23.75 metros de largo por 3.20 de ancho, pintado en color marfil con filetes en azul y oro. En un extremo se encuentra el salón particular que tiene más de 5 metros de largo. Es de estilo Luis XVI tapizado de seda verde con al- fombra de igual color. A continuación viene el dormitorio, amueblado lujosamente y con una cama dorada que lleva el escudo nacional. Tres puertas colocadas en este cuarto abren sobre el salón, el corredor de servicio y el cuarto particular de baño. Al extremo de esta sección queda la biblioteca (estilo «Adams») con tabiques de caoba, sillones con cuero rojo y alfombras del mis- mo color; al otro lado hay dos dor- mitorios más, ta- pizados de seda gris y pintados de blanco, sillas de cuero y alfombras verdes y con cuar- to de baño. El resto del coche es ocupado por la cocina y locales destinados a los sirvientes, forman- do como decimos antes un verda- dero palacio sobre ruedas, donde se ha previsto todo lo ne- cesario para el ma- yor confort, tan conveniente de pre- ver para largos via- jes en un territorio tan extenso como el argentino.

Tipo de empalme en vía simple con rieles de 100 libras por yarda, durmientes de madera dura y balasto de piedra, exhibido por el F. C. del Sud.

Las exhibiciones de la Empresa del Ferrocarril del Sud se componían de lo siguiente:

1°. **Un Empalme en una Vía Sencilla** tipo modelo, con rieles de 100 libras por yarda. Durmientes de madera dura y balasto de piedra. **Un paso a nivel próximo al Empalme** protegido por un juego de portones automáticos y portillos para peatones. **Una cabina de señales** a nivel, completa con aparato de Interlockin controlando las agujas del empalme, portones automáticos y Señales correspondientes etc. La cabina tenía también Aparatos Block y una muestra de un juego de Aparatos «Lock and Block».

2°. Un Estante conteniendo tipos de los distintos accesorios pertenecientes al Telégrafo y Señales, incluyendo un Aparato «Whitaker's» para el canje de los palos «Staff», Aparato Block con pistón para Vía Doble tipo «Powles and Moore». Aparatos demostrando el manejo del telégrafo desde sus primeros días, con el Aparato «Varley» con una sola aguja hasta el tipo moderno de campanilla con Morse Duplex. Aparatos telefónicos desde la transmisión a lápiz sistema «Bell» y tubo sistema «Siemens» hasta los más modernos. Un juego completo de Aparatos Phonofore. Indicador a mercurio de brazos de señal. Aparatos «Disengagers» para cambios y alambres para puentes Giratorios o Levadizos. Conexiones de Cambios y Señales y Compensadores etc.



F.C.S. - Furgón para caballos (Horse-box) - Largo sobre los paragolpes: 10.m750
Largo de la caja: 9m.750 - Ancho de la caja: 2m.670 - Tara: 29.75 toneladas.

Digitized by Google

3º. Varios tipos de tren rodante.

a) Un coche Pullman.
b) Un coche restaurant con 72 asientos.
c) Una locomotora - clase 12B.
d) Un vagón «Horse box».

Este furgón tenía dos compartimentos para tres caballos cada uno. Entre éstos hay otro para el servicio con camarotes, armarios, etc.

Un paso a nivel completo con garita, portones automáticos y señales, exhibido por el F. C. del Sud.

Los pesebres estaban provistos de trampas para poder atender a los caballos durante el viaje. También tenía un depósito para forraje etc. Los animales podían embarcarse de ambos lados y estaban separados por tabiques movibles forrados donde era preciso.

e) Un vagón para transporte de ovejas. Clase E. 7.
f) Un vagón de acero para el transporte de cereales a granel.

Los seis mapas de propiedad del Ferrocarril del Sud, demostrando todas las líneas de la República y en un color especial las construídas por capital británico correspondiente a los años 1865, 1875, 1885, 1895, 1905 y 1910 fueron exhibidos en la sección británica.

Varios fueron los premios más altos otorgados a la Empresa del F. C. del Sud y también fueron favorecidos los señores H. Beuxby, Superintendente de Señales, R. E. Draper y William Rogind con diplomas de mención honorífica por la colaboración prestada por ellos al torneo.

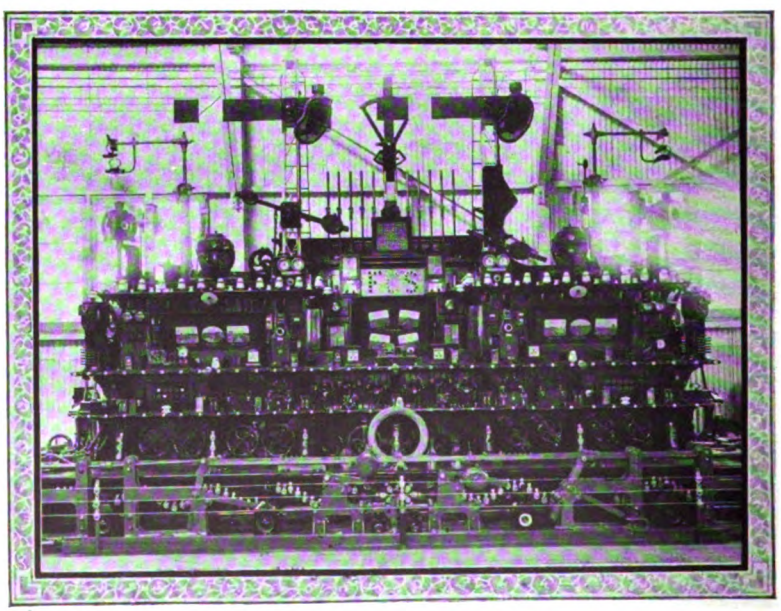
El Jurado Internacional de la exposición acordó también el diploma de Gran Premio al último nombrado, por la exhibición de los mapas gráficos arriba mencionados preparados bajo su dirección.

La exposición se clausuró el 2 de Enero de 1911 habiéndose registrado cerca de 1.500.000 visitantes que pagaron entrada.

El Ingeniero Director de la exposición Sr. Volpatti hizo luego la distribución, entre la Municipalidad y el Ministerio de Guerra, del material cedido gratuitamente por los Ferrocarriles para los galpones, quedando un sobrante de 6.044 metros cuadrados de los 12.500 del material facilitado por el F. C. Sud adquirido de la firma Dorman Long y Cía. por la suma de $ 47.454 %. Los 6.456 metros cuadrados fueron vendidos en $ 24.607 %.

El material devuelto fué en los años siguientes utilizado para Galpones o Tinglados en las estaciones de la línea.

Considerando que una de las formas más convenientes de conmemorar el centenario de nuestra independencia era aquella en que se exteriorizase la cultura y el adelanto de las Repúblicas Sudamericanas en materia de vialidad férrea y pensando que ello podría realizarse en un Congreso Internacional Sudamericano que tratase aquellos asuntos y en el que a la par que se pondría de manifiesto parte de nuestras fuerzas vivas económicas representadas por la extensión del riel, que



Conjunto de materiales para telégrafo y señales exhibido por el F. C. del Sud.

Digitized by Google

había llevado el adelanto hasta regiones antes incultas y desamparadas, se llegase a estrechar más aún los lazos de amistad que nos unen a las naciones del continente, el Presidente de la República decretó con fecha 11 de Octubre de 1907 la celebración de un Congreso Sudamericano que tendría a su cargo el estudio de los diversos problemas ferroviarios, relacionados con la construcción y explotación de los ferrocarriles considerados como entidades comerciales y técnicas, aisladamente y en conjunto.

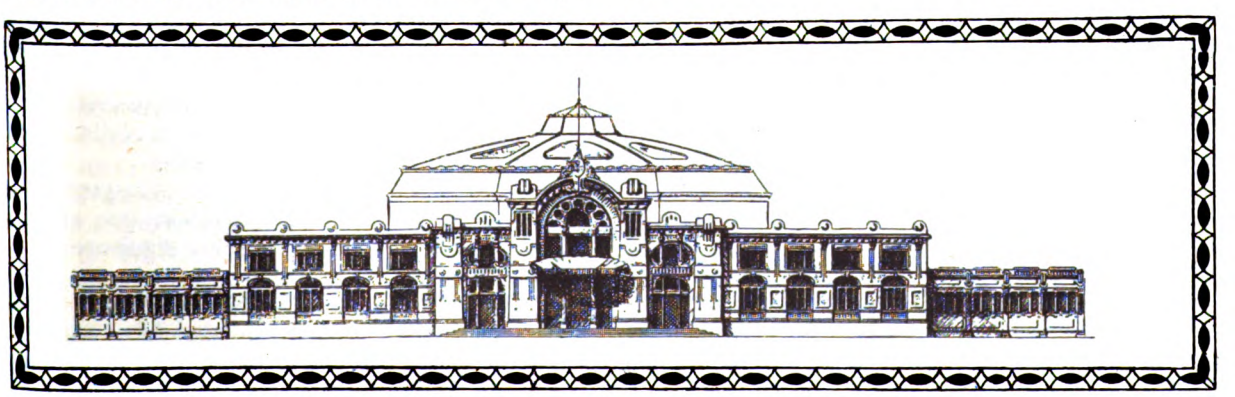
Se designó al Director General de Ferrocarriles como Presidente, para que, en unión con los Representantes Legales de los Ferrocarriles Argentinos, se constituyeran en comisión permanente a objeto de organizar y formular el reglamento del Congreso.

El Congreso tendría carácter permanente con asiento en la ciudad de Buenos Aires donde celebraría su primera sesión el 1°. de Abril de 1910 debiendo terminar ésta, a más tardar el 24 de Mayo del mismo año.

Uno de los seis mapas exhibidos por el F. C. del Sud.

Por decreto del 25 de Octubre de 1909 se postergó la reunión del Congreso hasta el 1°. de Agosto de 1910, teniéndose en vista para ello, primero, el haber sufrido una postergación forzosa la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres que se organizaba también en conmemoración del Centenario Nacional, y en segundo lugar, la posibilidad de hacer coincidir la primera reunión ferroviaria sudamericana con el 50°. aniversario de la entrega al servicio público del primer ferrocarril argentino.

Posteriormente, por decreto del 28 de Julio de 1910, se impuso una nueva postergación del congreso, hasta el 18 de Octubre de 1910 a causa del cierre de la Cordillera, que habría impedido la concurrencia de los delegados de los países del Pacífico siendo así que se deseaba que tuvieran representación efectiva a esta primera reunión el mayor número posible de naciones sudamericanas.



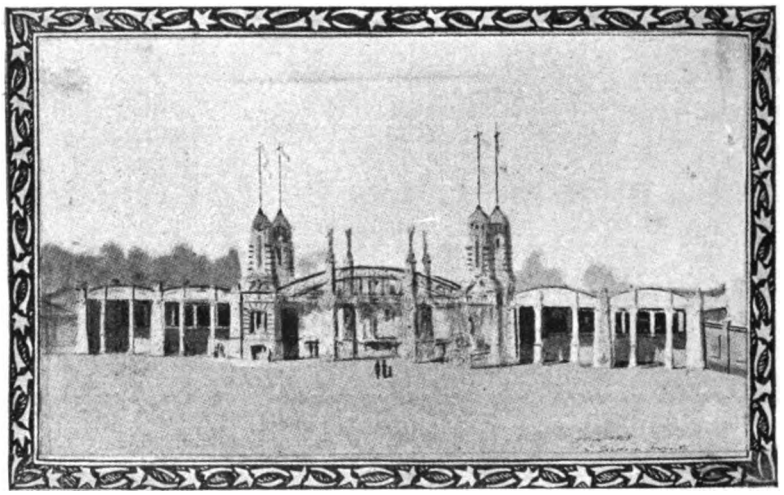
Frente Principal

Digitized by Google

El 17 de Octubre tuvo lugar en el hermoso Palacio de Justicia de la Plaza Lavalle, la sesión preparatoria presidida por el Ingeniero A. Schneidewind, Director General de los Ferrocarriles Nacionales y, el 18 del mismo mes se celebró el acto solemne de la inauguración del Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles.

Presidió la sesión el Ministro de Obras Públicas señor Ramos Mexía, quien pronunció un hermoso discurso.

Trazó una rápida silueta histórica del estado en que se hallaban los diversos países de América y las conquistas que habían alcanzado en el concierto universal y al referise al Congreso que se inauguraba, dijo que por las circunstancias en que se celebraba había de ser algo más que una cita de hombres ilustres para deliberar sobre problemas científicos abstractos: era la iniciación de una política de acercamiento que hasta ahora no se había intentado de tan eficaz manera: era forjar en candente fragua el acero de los rieles que borraban las distancias y unían a los hombres para dirigir en un futuro próximo trenes continentales que habrían de correr desde el Estrecho de Magallanes hasta el Istmo de Panamá, a través de las montañas, por los túneles y cruzando ríos sobre puentes y ferrobarcos.



Entrada principal de la exposición internacional de ferrocarriles y transportes terrestres.

Hizo resaltar la misión civilizadora del ferrocarril, vinculando a los centros de población con el desierto y a los pueblos entre sí, suprimiendo el aislamiento que antes reinaba entre las naciones del continente y que les impedía conocerse.

El discurso del Ministro fué muy aplaudido y en seguida habló el Presidente del Congreso, ingeniero Alberto Schneidewind.

Hizo resaltar la importancia que los transportes por ferrocarril revestían en la actualidad como factores verdaderos, poderosos y civilizadores, y que se hallaban por ello, íntimamente ligados con el bienestar del país en que se desenvolvían y al que transmitían su influencia.

Hizo luego una reseña de los ferrocarriles argentinos, comenzando por el del Gran Oeste, respecto del cual, decía que estaba definitivamente terminada la magna obra que a tan larga y dura prueba puso la perseverancia de los chilenos Juan y Mateo Clark.

Con la inauguración reciente del túnel que una a más de 3000 metros de altura, las atrevidas líneas argentinas y chilena, el riel había vencido por fin a la montaña y la importante mole seguiría cediendo ante la marcha siempre creciente del tráfico internacional que pugnaba por abrirse paso del Atlántico al Pacífico y de éste hacia aquél.

No tardaríamos en ver, agregó, otras líneas más, trasponiendo la montaña al Sur en su parte más accesible el paso de Pino Hachado, y más al Norte por los pasos de San Francisco y Huaitiquina.

El orador hizo luego una historia sucinta y clara de los congresos ferroviarios realizados anteriormente en Europa, de su gran importancia y de las ventajas que ellos han proporcionado al tráfico internacional, uniformando intereses y logrando conseguir una armonía entre las diversas y opuestas legislaciones de los países limítrofes que se reunieron en congreso especial.

Hizo a continuación la historia de la organización del actual congreso y de su importancia y tuvo un recuerdo para su iniciador el malogrado ingeniero Carlos Maschwitz, cuando desempeñaba la cartera de Obras Públicas.

Recordó también la obra del ferrocarril panamericano, a la que consideró magna y elogió a los creadores y sostenedores de la idea.

Finalizó haciendo resaltar la importancia de la estadística ferroviaria.

El brillante discurso fué muy aplaudido.

Hablaron luego los delegados de los varios países representados en el Congreso.

Los temas que comprendía el programa eran de trascendencia y muchos de ellos revestían verdadero interés público e internacional.

La Comisión organizadora del Congreso había resuelto con la debida anticipación que el F. C. del Sud se hiciera cargo de los siguientes temas a tratarse:

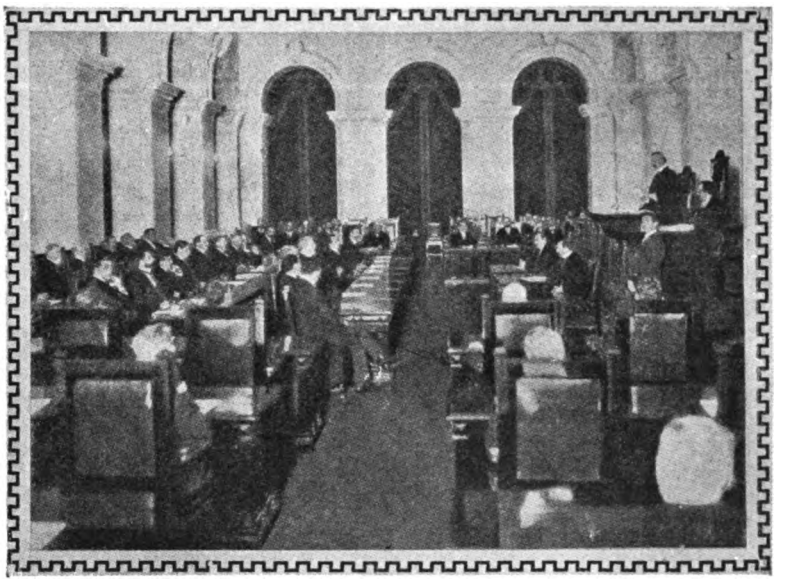
1. **RELACION ENTRE EL TRAFICO Y EL TREN RODANTE.** Criterio que debe regir para considerar suficiente su cantidad en un ferrocarril. Por el **Ing. Julio Labarthe** Jefe de la Oficina de Asuntos Comerciales del Ferrocarril del Sud.

Digitized by Google

2. **SISTEMA DE SEÑALES.** Por el relator **H. Bruxby,** Superintendente de Señales del F. C. del Sud.

3. **UNIFICACION DEL MATERIAL RODANTE.** Por el relator **H. E. Walker,** Ingeniero Mecánico en Jefe del F. C. Sud.

4. **ALUMBRADO, CALEFACCION Y VENTILACION DE TRENES.** Por el relator **P. C. Saccaggio,** Jefe de la oficina técnica de los Talleres.



Sesión inaugural: El Ministro de Obras Públicas leyendo su discurso (Octubre 18 de 1910)

Las sesiones se reunieron durante cinco días y se organizaron excursiones a la Exposición de Ferrocarriles, al puerto de Ibicuy, a los talleres de Liniers y Banfield y al Puerto de Buenos Aires.

El 29 de Octubre se celebró la sesión plena de clausura y por la noche fueron reunidos los delegados en un gran banquete de despedida.

***

Las colonias extranjeras, residentes en el país, en particular aquéllas que estaban representadas en mayor proporción numérica, rindieron su tributo de homenaje al Centenario Argentino en bellas e imperecederas ofrendas que representaban otros tantos elementos de ornato en el Municipio.

La piedra fundamental del monumento que la colectividad británica erigiría en el Retiro frente al Río fué colocada el día 26 de Noviembre de 1910, dando lugar a una brillante ceremonia, que prestigiaron con su presencia altos funcionarios del Gobierno Nacional y local y conspicuos representantes de la Colonia británica. También presenciaron la ceremonia el almirante A. M. Farquhar, C. V. O. y la oficialidad de la división naval británica que nos visitó para asistir a los festejos del Centenario.

Medalla Conmemorativa del Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles.

El Ministro británico Señor Walter B. Townley pronunció un notable discurso que fué contestado en términos sumamente cordiales por el Ministro del Interior Dr. Indalecio Gómez en representación del Presidente de la República. La torre-reloj debía construirse en el lugar ocupado entonces por uno de los gasómetros de la Compañía Primitiva de Gas y por esta razón no era posible colocar la piedra fundamental en su propio sitio eligiéndose para esta ceremonia una piedra que formaba parte de la escalera que conduce a la terraza.

Algunas monedas, argentinas y británicas, un billete de diez pesos, un documento firmado por varias de las personas presentes y algunos ejemplares de los diarios publicados aquí en Buenos Aires, tanto en castellano como en inglés fueron puestos en un pequeño cajón que se colocó debajo de la piedra.

El señor H. E. Draper de la oficina técnica de la Empresa del Ferrocarril del Sud, había pintado un cuadro espléndido de la torre-reloj, el cual fué ofrecido como obsequio al Presidente de la República. Un modelo de la torre que fué exhibido en la exposición de Ferrocarriles y transportes terrestres, fué ofrecido al Intendente Municipal, Dr. Joaquín Anchorena.

El 12 de Octubre dejó la Presidencia el Dr. Figueroa Alcorta. Es justo reconocer que en su administración fueron resueltos problemas que nos colocaron a una altura tal, que se estimaba a la Argentina como el primer país de Sud América.

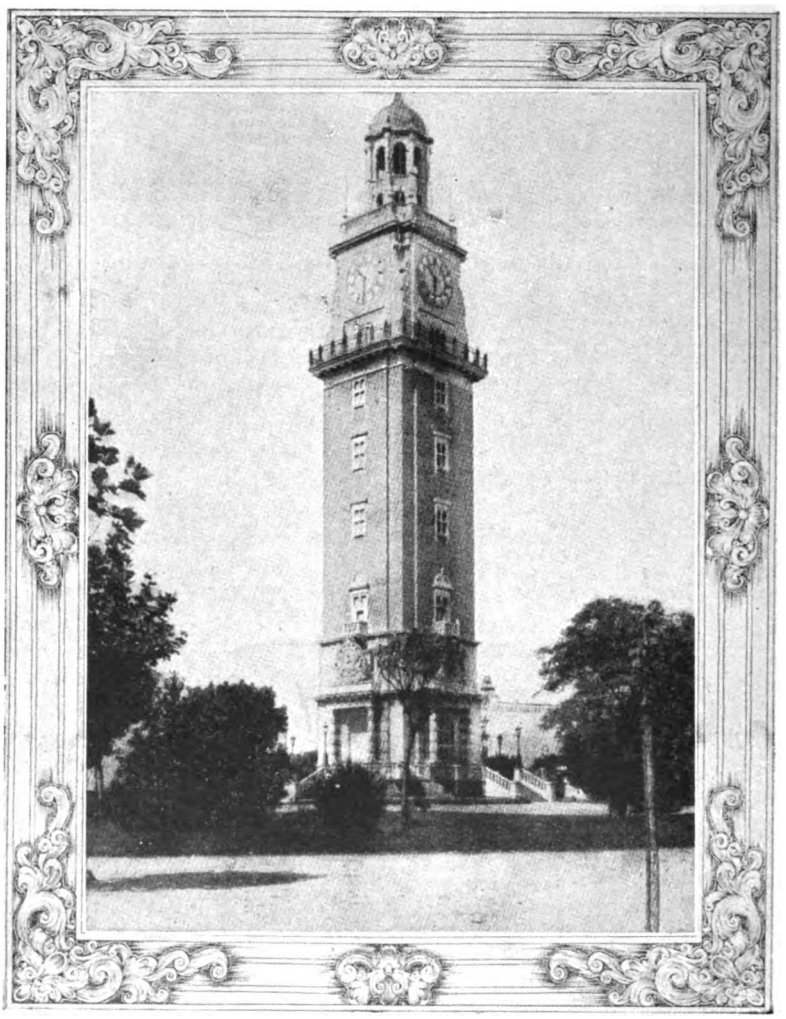
Digitized by Google

Fueron resueltos problemas portuarios que nos convirtieron en una de las primeras plazas comerciales del mundo y se llevaron a término ferrocarriles internacionales y se organizaron una armada y un ejército que harían formar a la República a la derecha de las naciones de Sud América. La confianza, la abundancia de capitales, la inmigración, las grandes iniciativas de empresas, de comercio y de industria, teniendo por principales impulsores capitales extranjeros, tomaron un desarrollo inusitado, llevando el Banco Hipotecario de la Nación sus sucursales a todos los grupos apreciables de población de la República conservando la Caja de Conversión en sus arcas 178 millones de pesos oro sellado.

La candidatura del Dr. Roque Sáenz Peña se impuso unánimemente.

El Coronel Lisandro Olmos, Presidente del Comité de la sección 14 del partido Unión Nacional, pronunció el día 27 de Enero de 1910 un notable discurso, diciendo entre otras cosas:

«Pero dicen que Sáenz Peña no es candidato del pueblo: que es candidato que impone el oficialismo. Hay en este caso que aplicar la expresión francesa: «Monsieur se plaind que sa femme soit trop jolie», es decir, el soberano pueblo se queja de que nuestra candidatura sea demasiado bella. Que Sáenz Peña no es acaudalado. No conozco la situación financiera de este amigo, pero supongo que no coloca dinero a interés. Sé, sí, que el Dr. Sáenz Peña fué en el año 92 candidato a la Presidencia de la República cuya candidatura entonces no estaba apoyada por el presidente y la resignó porque le pusieron al frente la de su ilustre padre. Que renunció a una senaduría de nueve años, porque no estaba de acuerdo con la orientación que le diera la política de entonces. Sé que Sáenz Peña, joven aún, abandonó un día Buenos Aires, como el águila prisionera en la cripta abrupta donde naciera, para ir a las lejanas costas del Pacífico a luchar con las tempestades del cielo y su destino, donde juega la vida dando a las páginas militares del Perú una de las más brillantes, al lado de Colonesse Grau y otros héroes.



La torre-reloj, obsequiada a la Nación por la colectividad Británica

No es, pues, su característica, la de acumular dinero. Eso está bueno para las aves sagradas del fetichismo político, que gordas por la inercia y el buen vivir, lucen su bello plumaje haciendo el encanto y admiración de los necios y egoístas.

He ahí, entonces, al candidato de la Unión Nacional y del doctor Figueroa Alcorta, el doctor Roque Sáenz Peña, que acaba de prestar un gran servicio a la paz de las repúblicas del Plata. El oriente se presentaba oscuro: había un horizonte de relámpagos y truenos que anunciaba una borrasca próxima. Sáenz Peña es nombrado ministro especial, para representar al gobierno argentino en la cuestión jurisdiccional de las aguas. Con la presencia de este simpático heraldo de la Paz, el oriente se despeja y aparecen en el fondo del escenario político uruguayo, Sáenz Peña y el arco Iris, símbolo de alianza decretado por Dios y la Naturaleza misma, madres de estas dos hermanas en la tradición, en la libertad y en la gloria!

Digitized by Google

Los ecos de la paz llegaron a Río de Janeiro como brisa bonancible, que confirmaran los esfuerzos que hacen los argentinos por

Dr. ROQUE SAENZ PEÑA
Presidente electo para el período de 1910-1916

la paz y progreso de estas repúblicas, que deben marchar unidas hacia sus grandes destinos.

«La Unión Cívica ha inscripto el nombre de un médico como primer término de su forma y trasciende el rumor de que ésta será integrada con otro médico.

«Hermosa fórmula para la dirección de un sanatorio, pero no para regir los destinos de una nación! Porque de acuerdo con la máxima de Disraeli: («Nobody can rule the people with poultices», nadie puede gobernar al pueblo con cataplasmas!)

«Y ésa no es una vana genialidad de Disraeli, sino un pensamiento de profunda psicología política.

«El doctor Sáenz Peña merece el honor de nuestro apoyo sincero y entusiasta: como él mismo se impone necesariamente por sus dotes morales e intelectuales, por ser el exponente mayor de cultura política para sustentar desde el poder las aspiraciones de sus conciudadanos, e impulsar la marcha de la República hacia su porvenir grandioso.

Dr. VICTORINO DE LA PLAZA
electo Vice-presidente para el período de 1910-1916

«El doctor **Victorino de la Plaza,** que completa la fórmula presidencial, por sus antecedentes como gestor de los negocios públicos, por su larga labor, silenciosa pero fecunda, ha de prestar desde la eminencia del puesto a que será llevado por el voto de sus conciudadanos, la necesaria colaboración en pro de los altos intereses públicos».

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLIII

•

EL PERIODO 1908 - 1913

•

SUMARIO:

Grandes obras efectuadas por el Ferrocarril del Sud durante el período 1908-1913. — Muerte del Gobernador y del Vice Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. — Crecimiento de la red ferroviaria argentina. — Aumento de los capitales de las empresas ferroviarias del Sud y del Oeste. — Desenvolvimiento de la agricultura en la República Argentina. — El Ferrocarril del Sud libra al servicio público 451 kilómetros de líneas nuevas en 1911 y 323 kilómetros en 1912. — Ampliación del puerto de Buenos Aires. — Diversos proyectos. — Conflictos que suscitan. Nombramiento de una Comisión Asesora. — Informes. — Se acepta la propuesta presentada por por la Empresa Walker y Cía.

• •

ENTRE las grandes obras efectuadas por la Empresa del F. C. del Sud durante los años 1908-1913 deben mencionarse las siguientes:

Puerto de Ingeniero White:

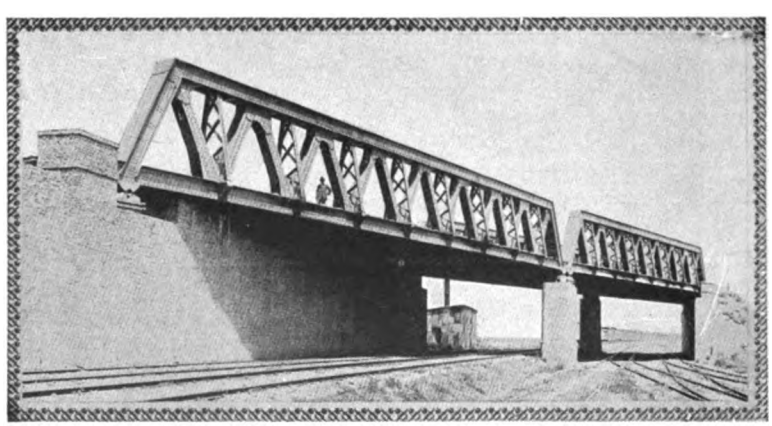
Primer elevador de granos, Marzo 1908; segundo elevador de granos, Setiembre 1908.

Doble vía entre Temperley y Villa Elisa: Noviembre 1908.

Tandil: Gran galpón para máquinas, Noviembre 1908.

Viaducto sobre el río Samborombón: 1°. de Diciembre 1908.

Estación Talleres: Instalaciones terminales para tráfico local, 1°. de Diciembre 1908.



Línea de conexión entre las vías principales y el ramal a la Ensenada. Puente sobre las vías del F. C. Oeste en el ramal del Mercado Central de Frutos.

Las Flores: Nueva estación y desviación de las líneas de acceso, 15 de Diciembre 1908.

Vías de acceso a Plaza. Alto nivel: Puente elevadizo sistema Scherzer sobre el Riachuelo, 14 de Enero 1909.

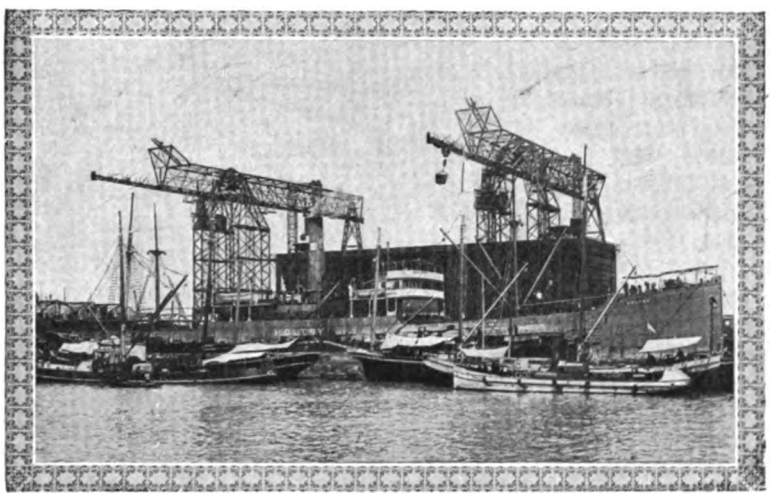
El día 13 tuvo lugar la prueba del puente, y las máquinas acopladas llevando chatas cargadas con 40 toneladas de piedra, pasaron primero despacio y después rápidamente a fin de comprobar la solidez y resistencia del puente. Luego se procedió al levantamiento del tramo movible hasta formar un ángulo de 90 grados lo que se efectuó en el corto tiempo de 45 segundos.

El largo total del puente que consta de 3 tramos es de 106 metros. Un año y medio duró la construcción. Los pilares del río y el del medio descansan sobre cilindros de 4 metros de diámetro rellenados con concreto.

Al bajar estos cilindros hasta la cota de 23 metros bajo el nivel del agua, se tropezó con una gran cantidad de hierro, postes, cadenas y anclas que entorpecían la operación. Cada cilindro, después de ser rellenado con hormigón, fué probado con una carga de un 25 por ciento más que la sobrecarga máxima que tenía que soportar. En ciertos momentos este peso alcanzó a más de 700 toneladas y bajo esta enorme sobrecarga ni se movían siquiera, lo que evidencia su solidez.

Digitized by Google

Vía ascendente de alto nivel, 15 de Enero 1909.
Vía descendente, 13 de Mayo 1909.
Talleres Banfield extensión, Junio 1909.
Puente carretero sobre el río Colorado, Octubre 1909.
Nueva estación Lanús y cuádruple vía de la misma, Noviembre 1909.
Playa para cargas en kilóm. 10, Noviembre 1909.
Saavedra: Galpón de máquinas, Diciembre 1909.
Conexión entre las vías principales y la línea a Ensenada, 1°. de Octubre 1909.
Estación Plaza Constitución: Plataforma N°. 7, Octubre 1909; Galpón de máquinas Kilóm. 1, Octubre 1909; Plataforma para lecheros, Octubre 1909.
Puente carretero de Talleres, 3 Octubre 1909.
Estación Avellaneda, 6 de Octubre 1909.
Valle del Río Negro: Iniciación de las obras de irrigación, Enero 1911.
Ribera Sud: Instalación para descarga de carbón, Mayo 1911.
Línea de conexión entre Hipódromo y la línea a Elizalde, Julio 1911.
Sierra de la Ventana: Gran Hotel, Setiembre 1911.
Playa de coches: Terminación de dos nuevos galpones, Setiembre 1911.
Servicio de coches motores entre Puente Alsina y Sola para los pasajeros del F. C. Midland, Octubre 1911.
Cuádruple vía entre Plaza y Riachuelo y entre Riachuelo y Avellaneda, Diciembre 1911.



Ribera sud. Instalación para descarga de carbón. Mayo de 1911.

Bahía Blanca: Nueva estación para pasajeros, Diciembre 1911.
Nueva estación Mar del Plata Sud, Diciembre 1911.
Tinglados en 18 estaciones, Diciembre 1911-1912.
Ingeniero White: Puente carretero, Setiembre 1912.
Cuádruple vía entre Plaza y Talleres, Noviembre 1912.
Tinglados en 54 estaciones, Noviembre 1912-1913.
Línea de acceso a Casa Amarilla desde Kilóm. 5 inaugurada Diciembre 1913.
Estación de clasificación de Kilóm. 5, reconstruída, Diciembre 1911-1913.
Tandil: Estación de clasificación, Diciembre 1913.
Estación Gerli, Julio 1913.
Estación Plaza Constitución: Nuevo arreglo de las 4 vías principales y construcción de las plataformas adicionales (N°. 8 y 9), Diciembre 1913.

En la ciudad de La Plata el día 2 de Febrero de 1910 el Colegio Electoral proclamó Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, para el período constitcional del 1°. de Mayo de 1910 al 30 de Abril de 1914 al señor Coronel Don **José Inocencio Arias** y vice Gobernador al señor Coronel Don **Ezequiel de la Serna.**

Constante en la labor, el nuevo Gobernador pronto dominó los resortes administrativos, conociendo, como conocía, las fuerzas vivas, económicas y sociales de la Provincia. Como vicegobernador, durante la gobernación Udaondo, cimentó su caballeresco respeto a las instituciones, y llegado a la primera magistratura empleó la vitalidad que le quedaba al servicio de la causa pública.

Dos años y cuatro meses duró su gobierno. La labor desarrollada en ese período fué grande y se caracterizó por la escrupulosa honradez con que se cumplió.

El 11 de Setiembre de 1912 a la 1 y 5 minutos de la tarde falleció el General Arias en la residencia oficial de los Gobernadores en La Plata. Su muerte llenó de asombro por la entereza con que se despidió de la vida, pronunciando frases de resignación, de consuelo y de patriotismo.

El país se conmovió intensamente, y produjo aquella pérdida una elocuente manifestación de pesar. Sus restos fueron velados en la Casa de Gobierno, y conducidos el 12 al cementerio de la Recoleta.

Le sustituyó el vice gobernador Coronel Ezequiel de la Serna. Su actuación al frente de la provincia fué breve, pero puso de relieve las nobles cualidades que le adornaban e hizo concebir grandes esperanzas que no se desmintieron en la práctica aunque desgraciadamente no tuvo tiempo para cumplirlas. El gobernador de la Serna falleció el 15 de Marzo de 1913 en su propio despacho de la Casa de Gobierno, a consecuencia de un ataque cerebral que sufriera mientras firmaba unos expedientes.

Era realmente curioso el fallecimiento del Gobernador y Vice de un mismo período gubernamental.

En virtud de las disposiones constitucionales

Digitized by Google

y en su carácter de Vicepresidente primero del Senado, el señor **Eduardo Arana,** asumió entonces el mando gubernativo de la Provincia.

El crecimiento de la red ferroviaria argentina en los diez años transcurridos entre 1902 y 1912 era de 81 % porcentaje verdaderamente excepcional y no superado por ningún país como puede verse por los datos transcriptos a continuación:

1902	17.377	kilómetros
1903	18.404	»
1904	19.428	»
1905	19.794	»
1906	20.560	»
1907	22.126	»
1908	23.741	»
1909	24.781	»
1910	27.994	»
1911	30.059	»
1912	31.461	»

Esta actividad en la construcción de vías férreas correspondía al deseo de satisfacer las exigencias de la agricultura que para desarrollarse requería vías de comunicación convergentes a los puertos, brazos para sus cosechas, barcos para su exportación y el país con crédito suficiente para atraer los capitales necesarios que sufragaran estas necesidades.

En Octubre de 1911 los directores de las empresas ferroviarias del Sud y del Oeste resolvieron aumentar en tres y dos millones de libras esterlinas los repectivos capitales, a fin de invertirlas en la construcción de nuevos ramales. La «Prensa» de 11 de Noviembre comenta esta resolución de la siguiente manera:

«Tan acostumbrados estamos a la afluencia del oro extranjero a nuestras plazas, en busca de inversiones productivas, que la noticia de que sólo dos de las numerosas empresas similares radicadas en el país, van a consagrar a su progreso veinticinco millones de pesos oro, parece una cosa natural, sencilla, perfectamente lógica, y de ninguna manera extraordinaria. Y así es en efecto; el capital no tiene patria, no se deja influír por simpatías o antipatías, no es regido por prejuicios favorables o adversos; va adonde tiene la seguridad del lucro, al amparo de la libertad y del trabajo, pues las empresas citadas duplican su tráfico y con él las utilidades, reparten tentadores dividendos y aumentan sus reservas; está lejos de ser maravilloso que los directores emitan nuevos títulos, apresuradamente acaparados por los accionistas.

Ello prueba que tienen confianza abonada por la larga experiencia, en la capacidad productiva del país, la liberalidad de las leyes y el tradicional respeto de los gobiernos hacia el capital extranjero. Sobre tales bases, el desarrollo de los ferrocarriles, paralelo en veces y adelantándose en otros a las exigencias de la producción, marcha siempre adelante, sin detenerse ante dificultades transitorias, y los cinco millones de libras, votados hoy por las líneas arriba nombradas, irán en progresión incesante hasta cubrir de rieles todo el territorio nacional».

Proporciones del cultivo de la avena en la Prov. de Buenos Aires.

El cultivo de la avena es, entre los cereales, uno de los más importantes, pues es excedido tan sólo en área y valor por el trigo y el maíz, ocupando el tercer puesto en la exportación cerealera de la República.

La producción de la avena adquirió poco a poco proporciones asombrosas.

Digitized by Google

Coronel Don JOSÉ INOCENCIO ARIAS
proclamado Gobernador de la Provincia para el período constitucional del 1°. de Mayo de 1910 al 30 de Abril de 1914. Falleció el 11 de Setiembre de 1912.

La zona de mayor producción la constituyó la provincia Buenos Aires, que abarcaba si los cuatro quintos de la alidad cultivada, siguiéndola territorio de La Pampa y provincias de Entre Ríos, nta Fe y Córdoba.

Este cultivo fué mirado anterrmente con cierta indiferen-, sembrándose tan sólo en unas regiones y siempre en lucida escala, pero desde el o 1906 se intensificó consirablemente y mientras en el o 1902 sólo exportábamos .842 toneladas de avena, en año 1912, o sea 10 años spués, la Argentina exportó is de 900.000 toneladas.

Según las estadísticas ofiles del año agrícola 1911-12 se cultivó avena en s proporciones siguientes:

ovincia de Buenos Aires	881.000	hectáreas
ovincia de Santa Fe	17.000	»
ovincia de Córdoba.....	17.000	»
ovincia de Entre Ríos.....	45.000	»
s demás Provincias	3.000	»
rritorio de La Pampa	68.000	»
Total.....	1.031.000	hectáreas

Durante el año 1911 varias fueron las concesiones orgadas por el Congreso para líneas que atravesrían total o parcialmente el rritorio servido por el Ferrorril del Sud. Ellas eran las guientes:

1. **Concesionarios Sres. Fransco Doll & Cía.**

a) Entre General Acha y Puerto de San Antonio.

b) Entre Carhué y Puerto an Antonio.

c) Entre General Acha y ahía Blanca.

d) Varios ramales entre los uno a la bahía de San las. Trocha ancha.

2. **Concesionarios Sres. Agosni & Scarcella:**

a) De Trenque Lauquen asta la bahía de Samborom-ón, pasando por Bolívar, Talqué y Las Flores.

b) Ramal de Las Flores Junín.

c) Ramal de Pila a Azul.

Coronel EZEQUIEL DE LA SERNA
Vice-Gobernador de la provincia desde el 1°. de Mayo 1910 hasta el 12 de Septiembre de 1912. Gobernador desde esta fecha hasta el día de su muerte que secedió el 15 de Marzo de 1913.

d) Ramal de Chascomús. Trocha ancha.

3. **Concesionario: Comp. carbonífera de Chos-Malal.**

Una línea de Puerto Belgrano a Bahía Blanca y Chos Malal, cruzando por Artuco hasta el límite con la República de Chile frente a Los Angeles. Trocha ancha.

4. **Concesionario: Sr. Mariano J. Paunero.**

Una línea de Mar del Plata hasta Chos-Malal pasando por Carhué y General Acha, con ramal a Bahía Blanca. Trocha ancha.

5. **Concesionario: Sr. Manuel A. Erausquin.**

Una línea de Río IV a Mar del Plata, pasando por Lincoln, 25 de Mayo, General Alvear, Azul, Tandil y Balcarce, con un ramal de Azul al puerto Quequén. Trocha de 1m.00.

Los ferrocarriles continuaron aumentando las extensiones de sus líneas en condiciones que permitían asegurar para la República el mantenimiento del puesto preminente en Sud América y el noveno entre todas las naciones del mundo.

El Ferrocarril del Sud libró al servicio público 451 kilómetros de líneas nuevas en el año 1911 y 323 kilómetros durante el año 1912 según se detalla en la planilla siguiente:

AÑO 1911

Mar del Plata-Miramar 49.3 Kms. — 24 de Febrero
Bolívar-Recalde ..... 46.6 Kms. — 15 de Marzo
Recalde-Ombú ..... 99.5 Kms. — 1 de Mayo
Chas-Ayacucho .....140.7 Kms. — 1 de Julio
Saladillo-San Enrique .. 56.2 Kms. — 1 de Julio
Dorrego-Oriente ..... 58.7 Kms. — 1 de Diciembre

Total: 451 kilómetros.

AÑO 1912

Tandil-Las Nutrias .... 6.5 Kms. — 8 de Enero
Ramal a la cantera Aguirre ..... 4.7 Kms. — 8 de Enero
Ramal al Puerto Quequén ..... 4.8 Kms. — 1 de Marzo
Oriente-Copetonas ..... 14.5 Kms. — 1 de Mayo

Digitized by Google

Dionisia-San Agustín .	53.2	Kms.	—1 de Mayo
Olavarría-Vela.....	94.6	»	—1 de Mayo
Sola-Ramal para el tráfico del F. C. Midland	0.7	»	—12 de Junio
Prolongación ram. cantera Tandil.....	5.6	»	—1 de Septiemb.
Juancho-Vivoratá	78.4	»	—15 de Octubre
Barrow-J. E. Barra....	60.0	»	—1 de Diciembre

Total: 323.0 kilómetros

RESUMEN:

Largo total de la línea del F. C. Sud al 31 de Diciembre de 1910: 4.976 kilómetros.

Largo total de la línea del F. C. del Sud al 31 de Diciembre de 1911: 5.427 kilómetros.

Largo total de la línea del F. C. del Sud al 31 de Diciembre de 1912: 5.749 kilómetros.

Se citaba al Canadá como una de las naciones que había realizado los más rápidos y extraordinarios progresos en aquellos años. A este respecto pueden establecerse paralelos de los que nuestro país sale airoso.

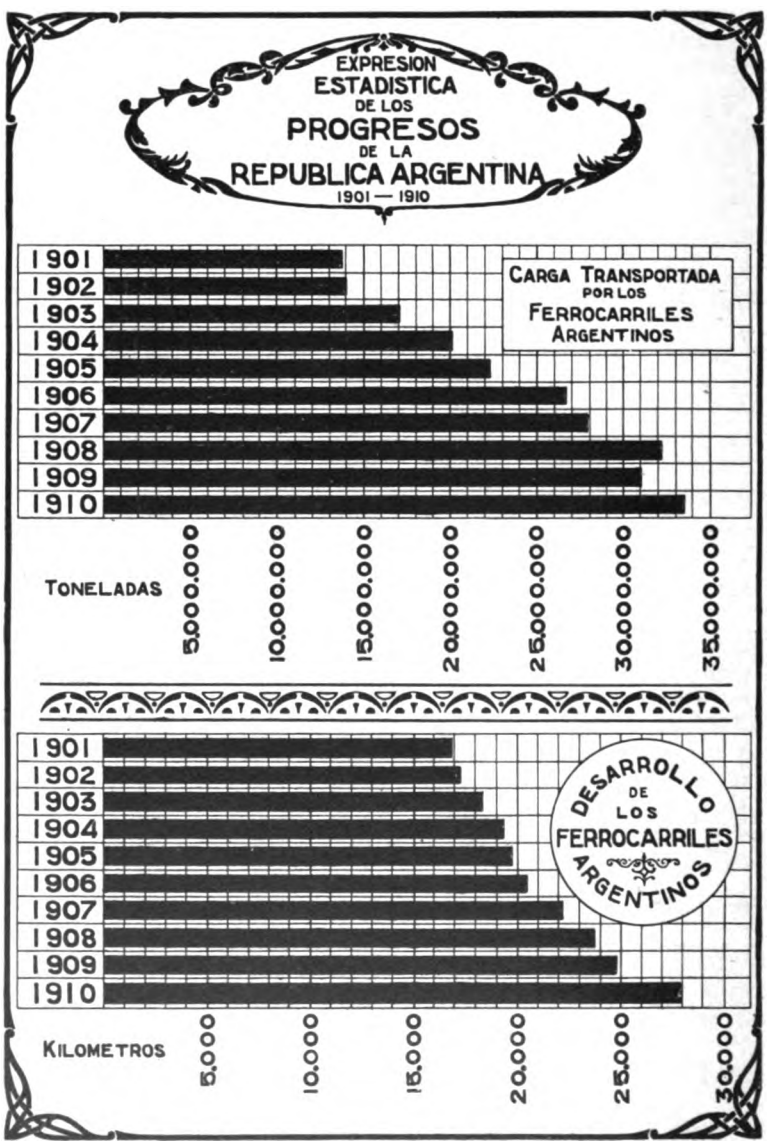
La Argentina con una superficie de 289.000.000 de hectáreas tiene 150.000.000 propicias para el desarrollo de la agricultura. De esta enorme extensión de tierra, se cultivaban alrededor de veinte millones de hectáreas y del sobrante que esperaba el arado y las labores de las explotaciones agrícolas para empezar a producir, sólo 10.000.000 de hectáreas necesitaban ser regadas.

El último censo abarcando tierra, ganados, edificios, etc., arrojaba un valor de 3.867.710.000 pesos oro, o sea 33 pesos oro por hectárea.

En el Canadá, el valor de la tierra y las construcciones respondía a un promedio de 55 pesos por hectárea, mientras que en nuestro país el agricultor necesitaba tan solo 27 pesos por hectárea para este renglón del capital agrícola.

		Hectáreas
Canadá:	Tierra explotada en 1871..	14.559.000
»	Tierra explotada en 1901..	25.642.000
	Aumento en 30 años: 75%	11.043.000
Argentina:	Explotaciones agrícolas en 1895.....	4.892.000
»	Explotaciones agrícolas en 1911.....	20.367.082
	Aumento en 17 años: 284 %	15.475.082

		Pesos oro
Canadá:	Valor de productos agropecuarias explotados en 1905. .	93.331.605
Argentina:	Valor de productos agropecuarios explotados en 1905.....	311.278.227
	Diferencia a favor de la industria agropecuaria argentina 230 %. .	217.946.612



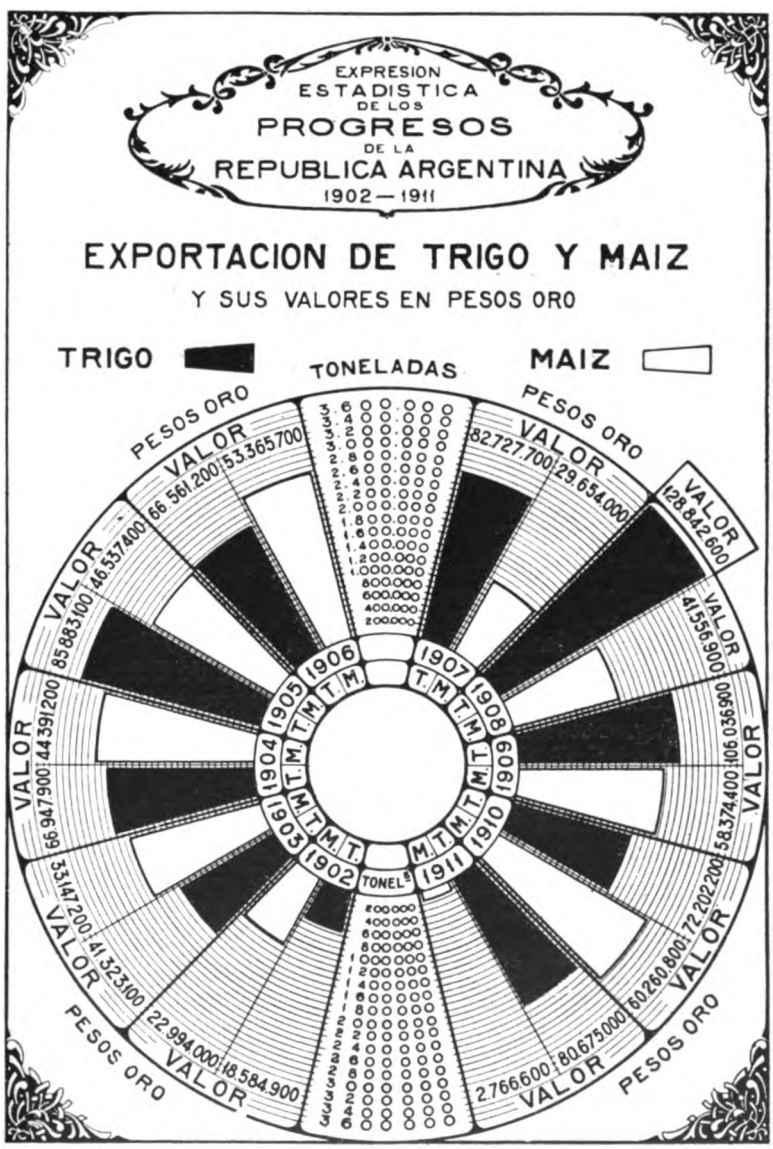
En apoyo de los parangones que quedan establecidos, reproducimos algunos párrafos de las manifestaciones hechas en Londres por el Sr. White Todd, presidente del Directorio del F. C. Central Argentino en una asamblea de accionistas y cuya imparcialidad estaba abonada por la circunstancia de tratarse de un ciudadano inglés que no vaciló en exponer su juicio sinceramente, aún sabiendo que nuestro país quedaría colocado por encima de una colonia británica.

Digitized by Google

«La capacidad productora de la República Argentina, dijo Mr. Todd a raíz de un viaje de estudio que hizo a este país, está aún en la infancia y actualmente el total del área dedicada a la agricultura y a la ganadería no es sino una fracción infinitesimal de lo que necesariamente deberá ser en el futuro. Esta es la simple enunciación de un hecho que se evidencia por si solo, agregó, y después de presentar a la asamblea datos referentes a la producción, la exportación y al desenvolvimiento de la agricultura argentina, continuó diciendo que nuestro país había alcanzado ya a exportar en un año 4.400.000 toneladas de trigo, ésto sin tener en cuenta las cantidades requeridas por el consumo local, por la siembra y por la producción de harina, que entonces se exportaba allí en gran escala, en tanto que el Canadá, según sus informes, nunca había exportado más de la mitad de ese total en cualquier año. Y aún había que recordar la crecida cantidad de otros cereales que la Argentina enviaba al exterior, y que el Canadá no producía para la exportación.

«Otra muestra de como progresa el país — agregó — es el hecho de que en menos de tres décadas el tonelaje del puerto de Buenos Aires ha aumentado de 650.090 a 16.000.000 de toneladas, sin incluir a Bahía Blanca, Rosario, etc. Tales cifras señalan el vigoroso y gigantesco crecimiento de ese país. En estos días hemos oído hablar mucho del Canadá y de sus campos de trigo, y más aun quizá, de las ventajas que ofrece a los emigrantes. En mi opinión, dijo, la Argentina es muy superior al Canadá donde el núcleo principal de la producción de granos está a 1500 o 2000 millas del puerto de embarque.

«En la Argentina, los cereales se encuentran en cuanto uno desciende del vapor, sea en Bahía Blanca, en Buenos Aires, en el Rosario, en Santa Fe, o en cualquiera otra parte. Durante varios meses del año, siete según creo, — prosiguió, — la región agrícola del Canadá está helada y no es posible usar del arado. Si el colono canadiense pierde su cosecha de trigo, no tiene nada con que reemplazarla; es un país de una sola cosecha. En la Argentina se puede arar en Enero. Si fracasa el trigo o el lino, y el período de siembra es amplio, se vuelve a arar y se siembra maíz. Pero aun hay otra ventaja en favor de la Argentina, — sostuvo — comparada con el Canadá. El invierno canadiense obliga a encerrar el ganado y a procurarle alimento artificial, pues no hay pasto y es preciso gastar leña y gruesos vestidos para resistir el frío intenso del largo y crudo invierno. Nada de ésto se necesita en la Argentina. El ganado pulula por las estancias y se alimenta de pasto. No son necesarios galpones, ni forrajes artificial, ni gruesas ropas, ni leña para el hogar. La Argentina es, por excelencia, el país del agricultor y del ganadero. Si fracasa una cosecha tiene otra, y el clima es delicioso y saludable.

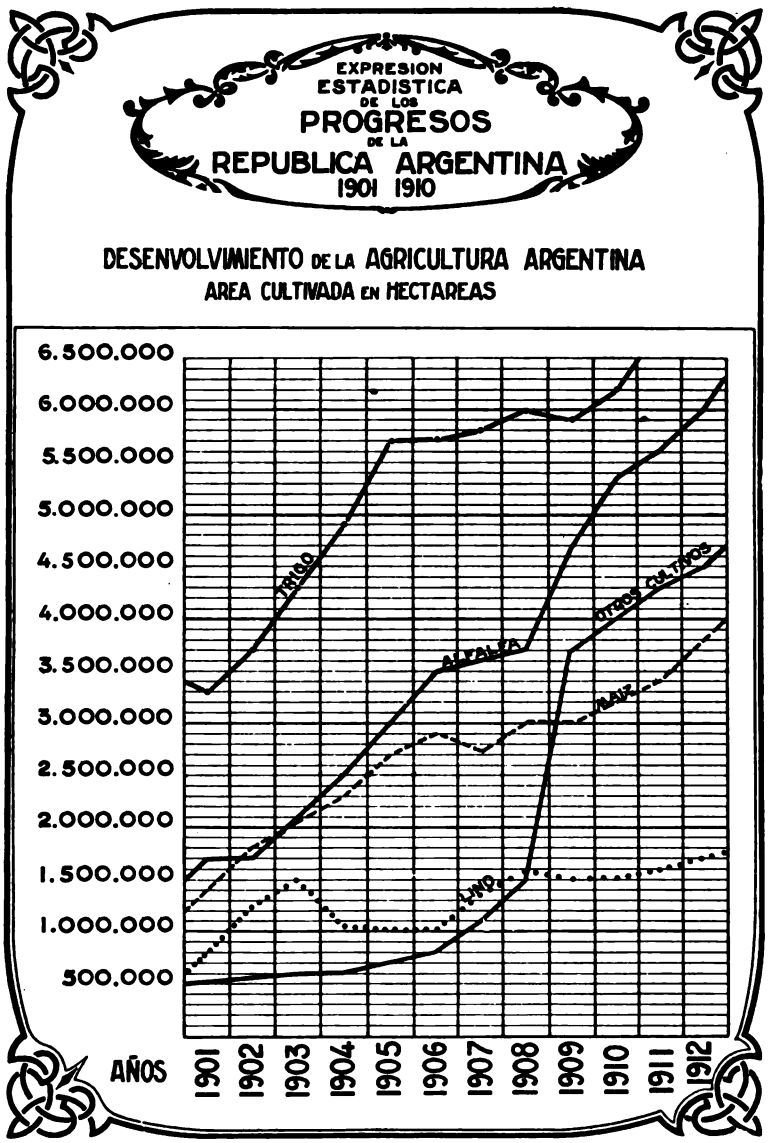


«Puede decirse que en 1888 se inició en forma progresiva el desenvolvimiento de los cultivos, que desde entonces han ido adquiriendo anualmente un aumento considerable.»

A fines de Enero de 1911 se acogió a los beneficios de la ley de jubilaciones el Ingeniero Alberto Scheidewind, Director General de vías de Comunicación. La benéfica intervención del Ingeniero Schneidewind y el

Digitized by Google

desarrollo de la red ferroviaria argentina ha sido debidamente apreciado por todos los que han tenido ocasión de valorarla y por todos los que han podido darse cuenta de la consagración que le ha dedicado y de la ecuanimidad con que ha procedido en sus relaciones con empresas ferroviarias cuyos intereses solían no estar siempre en completa armonía con los preceptos de la legislación o reglamentación oficial; reconocimiento que se puso de manifiesto en las diversas y elocuentes demostraciones de que fué objeto con motivo de su jubilación, especialmente el gran banquete que le ofrecieron el 26 de Enero de 1911 los más caracterizados representantes de los círculos ferroviarios.



En esta circunstancia, sus conocimientos fueron puestos de relieve por personas tan autorizadas como el entonces ministro de Obras Públicas señor Ezequiel Ramos Mexía y el Ing. Guillermo White, Presidente del Directorio local del F. C. Sud, quien reunía excepcionales condiciones para hacer la apología del obsequiado, pues tuvo oportunidad de seguir sus pasos desde que aquél se iniciara en su carrera profesional, siendo el Ing. White director del Departamento de Ingenieros. (Revista Técnica).

Estación Lanús vista desde la calle. Octubre de 1910.

Por su parte, el Ministro rindió un franco homenaje a quien fuera uno de sus más eficaces colaboradores en el ministerio, en un conceptuoso discurso cuyos pasajes esenciales nos es grato reproducir.

«Esta fiesta es un acto de justicia. Es el reconocimiento de una vida dedicada al bien, al progreso y a la ciencia en una de sus fecundas aplicaciones y al entonarse el coro que al unísono lo proclama en general aplauso, siéntome arrastrado por la razón y por el sentimiento a agregar mi nota de gratitud, y de afecto hacia el amigo que fué hasta ayer mi maestro y mi compañero de tareas en la difícil repartición pública que tiene a su cargo la dirección de los ferrocarriles.

El nombre de Schneidewind es el símbolo de todos los progresos alcanzados en el manejo de los FF. CC. Argentinos porque ha sido el guía que ha orientado la acción del Gobierno en el complicado y obscuro problema administrativo que ellos han planteado durante el primer período de su desenvolvimiento».

El Ministro finalizó su discurso con los siguientes párrafos:

«Deja como pocos una obra com-

Digitized by Google

Estación Lanús vista desde las vías principales. Octubre de 1910.

pleta y un alto ejemplo al retirarse de la labor cansadora del gabinete tras largos años de tarea para dedicarse por entero a la ciencia y a la enseñanza quien ha quedado consagrado como sabio y como maestro.

«Deja un recuerdo imborrable en el gremio de los ferrocarrileros del que ha sido consejero respetado y el árbitro obligado de todas las disidencias pasadas. Deja toda una falange de ingenieros eminentes que como agradecidos discípulos se reconocen sus hijos espirituales, dispuestos a continuar la obra como depositarios de la honrosa ciencia.

«Y deja en el camino espinoso, sin alicientes de la acción pública, a un compañero de tareas que lo ve partir con la amargura de una obligada resignación ante la libertad que él recupera pero que le queda vinculado por la gratitud, hija de una colaboración preciosa y de las útiles lecciones recibidas, por un intenso afecto inspirado por su abnegado altruismo, por su alta moralidad».

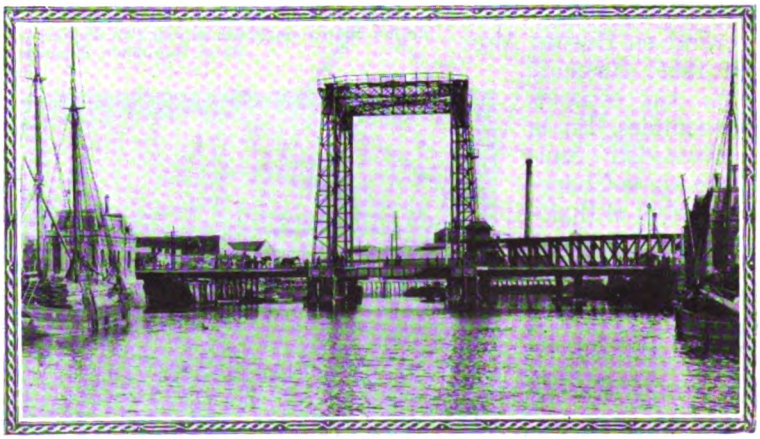
«Una de las intervenciones más felices de Scheidewind y en que ha mostrado más particularmente su ciencia y su experiencia ha sido la que tomó en la difícil cuestión de las tarifas al proponer las del F. C. Central Argentino.

Los aumentos para los transportes máximos que impone el sistema parabólico a base de terminal fijo, no dejaron de provocar ataques violentos y críticas acerbas, pero la razón pública ha acabado por imponer silencio a las protestas del interés estrecho y a las imprecaciones de la intolerancia, dejando reconocido, como bien fundado y fecundo el régimen que la ciencia proclama por la voz de sus sacerdotes que quedará en nuestro país como un modelo en su género y como un triunfo imperecedero de su autor».

A principios del año 1912 el señor Schneidewind se ausentó a Europa y visitó entre otras ciudades a Londres, ocasión que fué aprovechada por los Directorios de las cuatro empresas principales de Ferrocarriles de trocha ancha en la Republica Argentina, para ofrecerle un valioso obsequio como un merecido tributo a su actuación notable como Director General de Vías de Comunicación, agradeciéndole la cortesía y el gran tacto demostrado en su trato con los representantes legales de los FF. CC. del Sud, Oeste, Pacífico y Central Argentino.

El tren a Mar del Plata, saliendo de la estación Plaza Constitución. Año 1910.

El obsequio consistió en una combinación de reloj y barómetro ejecutado en plata maciza y de una belleza singu-



Puente carretero sobre el Riachuelo (calle Vieytes) 1908.

Digitized by Google

lar, según puede verse en la reproducción que acompaña estas líneas.

La entrega tuvo lugar en el Club Argentino donde el señor J. White Todd pronunció un bello discurso que era fiel reflejo de los sentimientos de gratitud y admiración de todos los dirigentes ferroviarios presentes en el acto.

El señor Schneidewind agradeció en términos muy elocuentes y finalizó diciendo: «Señores y amigos: Al terminar doy a ustedes mis más sentidas gracias por el soberbio «Souvenir» que acabáis de ofrecerme, el que al contemplarlo me produce un doble sentimiento de alta satisfacción y de emoción. Me llena de satisfacción porque será un visible recuerdo de los inolvidables tiempos, en que me cupo el honor y el placer de trabajar en compañía de ustedes, encontrándoos siempre dispuestos a resolver con justicia y equidad los múltiples problemas que se presentaban muy a menudo de intereses encontrados. Me conmueve porque significa un algo como un adiós de personas amigas que altamente estimo, y que acostumbraba a ver casi diariamente en mi oficina, lo que se había convertido para mi en una gratísima costumbre a la que es doloroso renunciar».

Ing. ALBERTO SCHNEIDEWIND
Director General de Vías de Comunicación, que se acogió a los beneficios de la Ley de Jubilación en Enero de 1911.

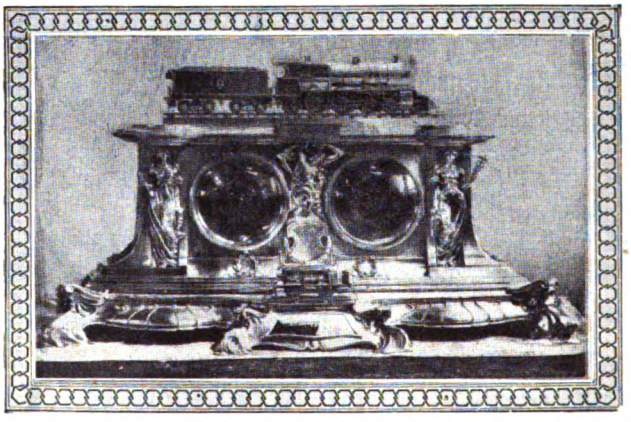
Nació el señor Schneidewind en Buenos Aires en 1855, cursando aquí sus estudios elementales. En la Universidad Técnica de Aix-la-Chapelle recibió el diploma de Ingeniero Civil y a su regreso a la patria lo revalidó después de brillantes exámenes en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.

En su larga carrera ocupó varios puestos siendo en 1899 nombrado Director General de Ferrocarriles y Transportes.

Desde el año 1877 dictaba en la Facultad de Ingeniería las cátedras de construcción y explotación de ferrocarriles.

Con motivo de su famosa obra «Apuntes de Ferrocarriles» fué premiado en el año 1906 con el honroso título de Doctor-Ingeniero y en el mismo año la Sociedad Científica Argentina otorgóle el premio «Cristóbal Giagnoni» por sus importantes trabajos en la especialidad técnica a que había dedicado sus desvelos y actividades, premio consistente en una medalla de oro y un pergamino con una expresiva dedicatoria.

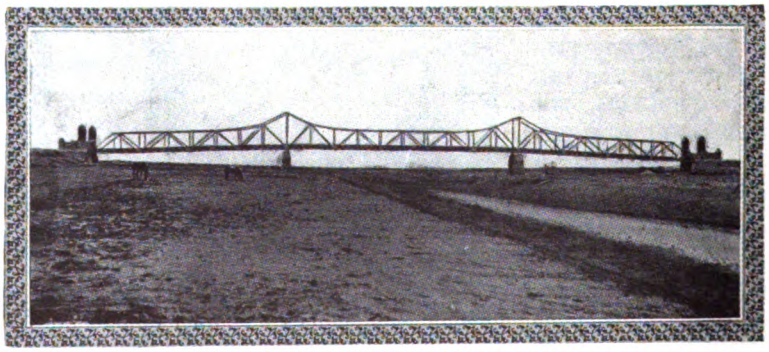
La estadística de nuestros ferrocarriles que se publicaba anualmente bajo la dirección del Ingeniero Schneidewind era una de las más completas en su género entre todas las que se editaban en el mundo, según lo han reconocido autoridades en la materia, nacionales y extranjeras.



Valioso obsequio ofrecido al Ing. Schneidewind por los Directores de las cuatro empresas principales de Ferrocarriles de trocha ancha de la República Argentina.

El 19 de Junio de 1911 fué inaugurado el canal de desagüe N°. 15 en presencia del Exmo. Sr. Presidente de la Nación Dr. Roque Sáenz Peña y S. E. el Señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires General Don José I. Arias.

El canal N°. 15, el ancho tajo abierto en la llanura para dar paso al exceso de agua del Río Salado, estaba definitivamente concluido con sus obras de excavación, sus terraplenes laterales para contener las grandes avenidas, sus compuertas automáticas para los desagües locales y sus puentes en

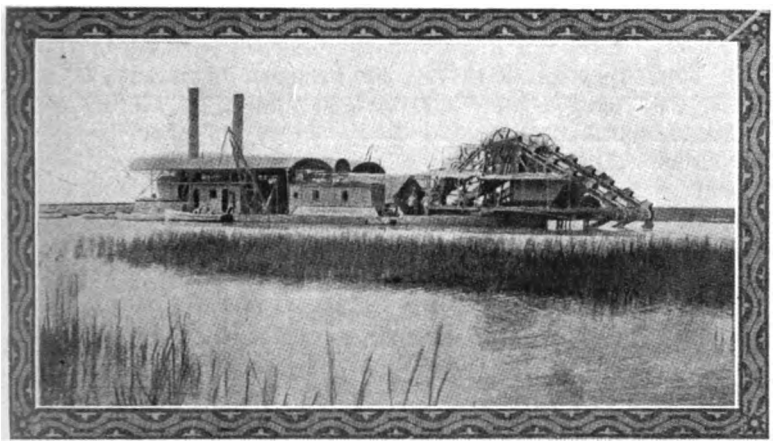


Canal N°. 15. Puente "Callejón" en el camino de Castelli a Magdalena.

Digitized by Google

la intersección con los caminos generales.

El Río Salado, colector principal de la zona inundable, lleva en las ocasiones de sus avenidas cantidades muy considerables de agua y siendo insuficiente su cauce para conducirlas rápidamente al mar, se producen grandes desbordes en todo el curso inferior del río.



Canal N°. 15 Desembocadura y Draga.

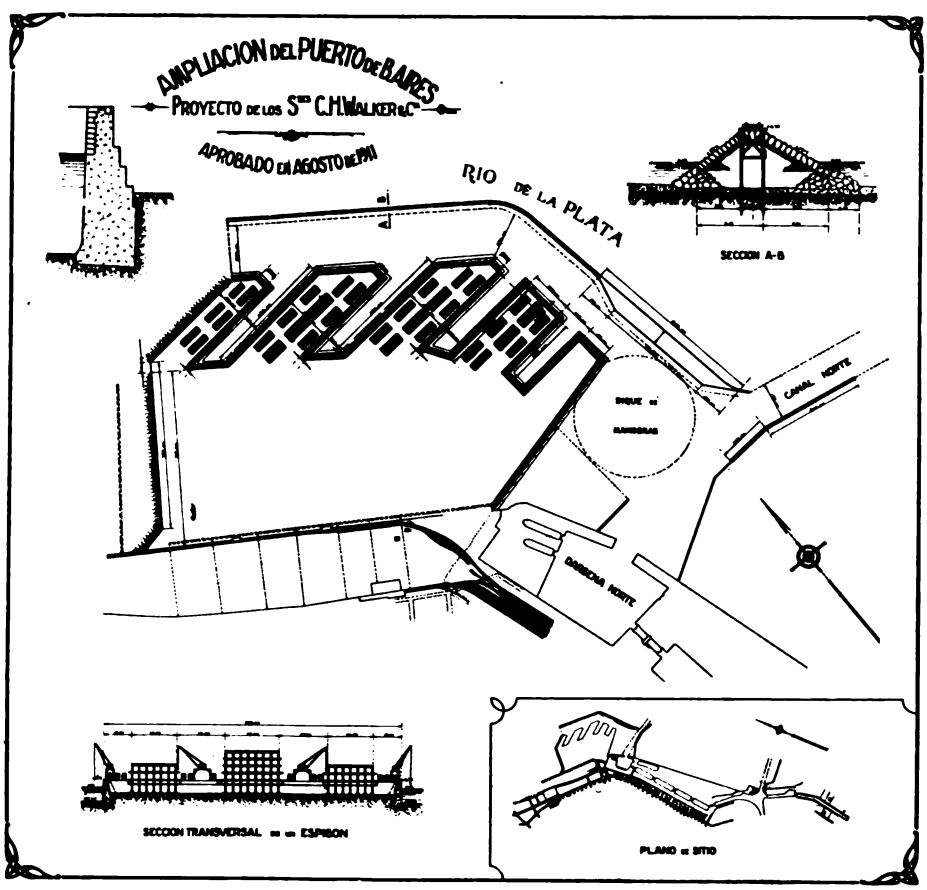
Los indios Querandíes, por la característica de esta región en que tan intensas son las inundaciones como las sequías, le habían dado el nombre al Salado de Tubichaminí, es decir el río grande-chico, que, o corre convertido en un torrente monstruoso o es un cauce seco, con cuyas arenas forma el viento en el estío, gigantes remolinos.

Sus desastrosas inundaciones afectan grandes extensiones de campos valiosos en ambas márgenes pasando además parte de las aguas a la cuenca al sud del río, que tiene sus desagües por el Arroyo de las Víboras, sumergiendo todos los campos bajos en los Partidos de Castelli y Dolores.

Para mejorar estas condiciones defectuosas del Salado, proyectó el Departamento de Ingenieros, el Canal Aliviador, que tiene un largo de 34 kilómetros arrancando del río a 68 kilómetros de la desembocadura y con una capacidad para descargar el agua, no obstante la altura del terreno de unos 72 metros cúbicos por segundo; este caudal podría elevarse a 190-200 metros cúbicos por segundo, o sean 16 ½ a 17 ½ millones diarios si llegaran a producirse otras crecidas del río análogas a las del año 1900. En esos meses pasaron por el puente del F. C. del Sud en Guerrero 15.000 millones de metros cúbicos de agua. Pudo computarse que si el Canal N°. 15 hubiera funcionado entonces, habría desviado del río y llevado al mar en el mismo período unos 3552 millones de metros cúbicos, o sean 23 ½ por ciento del total.

Debe recordarse aquí que el Canal N°. 15 en su tarea de luchar con las inundaciones del Salado tiene un poderoso auxiliar en el Canal N°. 9 y sus ramales, que desviarán de este río una parte de las aguas que vienen de los distritos del Sud-Oeste.

Efectivamente, según los aforos y observaciones hechos en las crecientes de Mayo a Octubre de 1900 el Canal N°. 9 habría derivado alrededor del 20 por ciento del volumen que entonces descargaban integramente sobre el



Digitized by Google

Salado los arroyos Chapaleofú, Los Huesos, Azul y Tapalqué.

El Canal N°. 15 quedó terminado en Mayo de 1910 pero hubo que postergar su habilitación, porque el Río Salado, debido a la prolongada sequía, casi no llevaba agua, habiendo permanecido completamente seco durante el verano 1910-1911 y hasta el día 14 del mes de Mayo.

Desde ese día continuó creciendo el río, con lentitud hasta el momento de la inauguración en que el Canal iniciaba sus tareas, muy modestamente, era cierto, pero pronto para desempeñarlas con toda amplitud, si también el río, abandonando su mansa actitud amenazara salir de su cauce y extenderse sobre los campos de que fué dueño en otras épocas.

EL PUERTO DE BUENOS AIRES

Con fecha 19 de Octubre de 1908 el Congreso Nacional sancionó la Ley N°. 5944, autorizando al P. E. para contratar con empresas particulares de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia, la construcción del ensanche del Puerto de la Capital e instalaciones de faros fijos en substitución de los actuales faros flotantes en el Río de la Plata, no pudiendo exceder el costo de estas obras a la suma de 27.000.000 de pesos oro sellado.

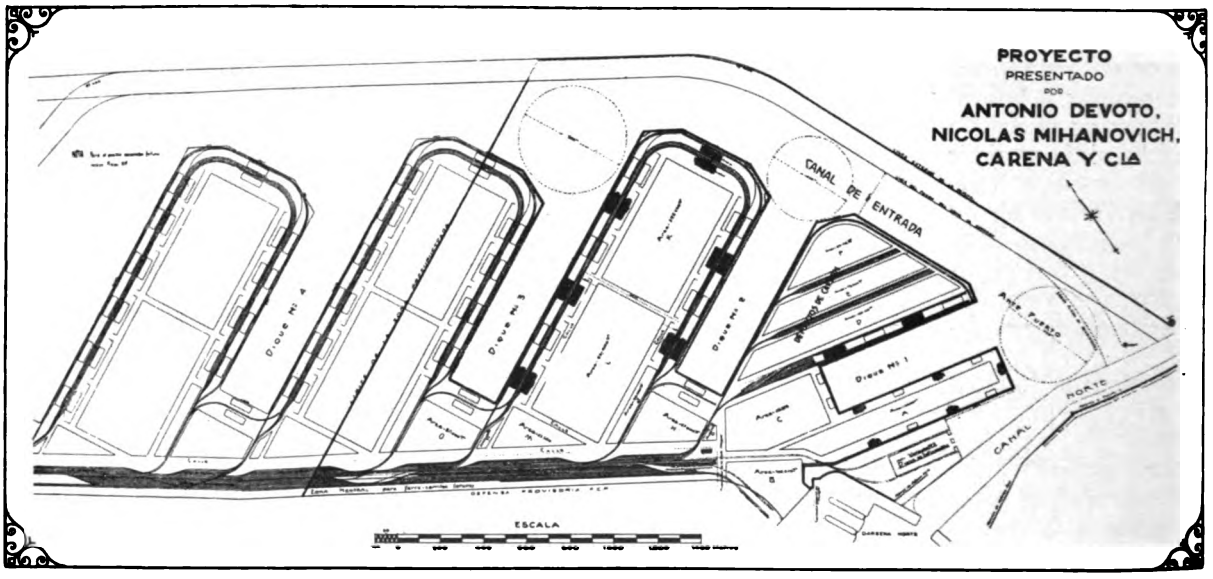
Autorizaba igualmente al P. E. para ensanchar hasta 100 metros la actual calle Pedro Mendoza sobre el Riachuelo desde la calle Brandzen hasta la de Irala, construir muelle y depósitos e instalar guinches y vías férreas en la extensión mencionada, invirtiendo en estas obras hasta 10.000.000 pesos oro.

El P. E. quedó también autorizado a construir un canal de navegación que arrancando del canal Norte del Puerto de la Capital siguiera la línea de la costa hasta el río Luján, con una extensión de 28 kilómetros aproximadamente, de acuerdo con los estudios y presupuestos del Ministerio de Obras Públicas.

Este canal que fué proyectado por el Ingeniero Emilio Mitre como fórmula decisiva de la comunicación de los ríos con las aguas hondas del océano, tendría un ancho de 100 metros en el fondo con una profundidad de 8 metros en aguas bajas ordinarias.

El 8 de Febrero de 1909 se llamó a licitación pública y concurso de proyectos para la ejecución de las obras y para facilitar el proyecto de ensanche del puerto se consideró conveniente indicar en un plano uno de los lineamientos posibles, a fin de que pudiera servir de base y guía a los que se presentaban al concurso pues de este modo podrían conocer gráficamente la ubicación que debería asignarse a la obra y su unión con el trazado del canal al río Paraná de Las Palmas.

El nuevo Puerto sería construído en el espacio comprendido por la defensa provisional que, cons-



truiría la Empresa del F. C. B. A. al Pacífico para ganar los terrenos al Río de la Plata en virtud de la Ley N°. 5092, y por una escollera o malecón exterior de defensa para formar un recinto de aguas tranquilas al Norte del puerto existente.

El ensanche se proyectaría de modo que podrían hacerse simultáneamente operaciones de importación y exportación y su extensión y capacidad estarían determinadas por un trabajo máximo anual por metro lineal de muelle de 1100 a 1200 toneladas en el concepto del cálculo que se acompañaba a título puramente ilustrativo.

Las vías férreas se ligarían a las del puerto existente y su extensión se fijó en la relación de 12 me-

Digitized by Google

tros de vía de trocha ancha por metro lineal de muelle, sin contar cambios y cruzamientos.

Para las operaciones correspondientes a las líneas de trocha angosta y media se proyectaría una estación de trasborde a la cual tendrían acceso.

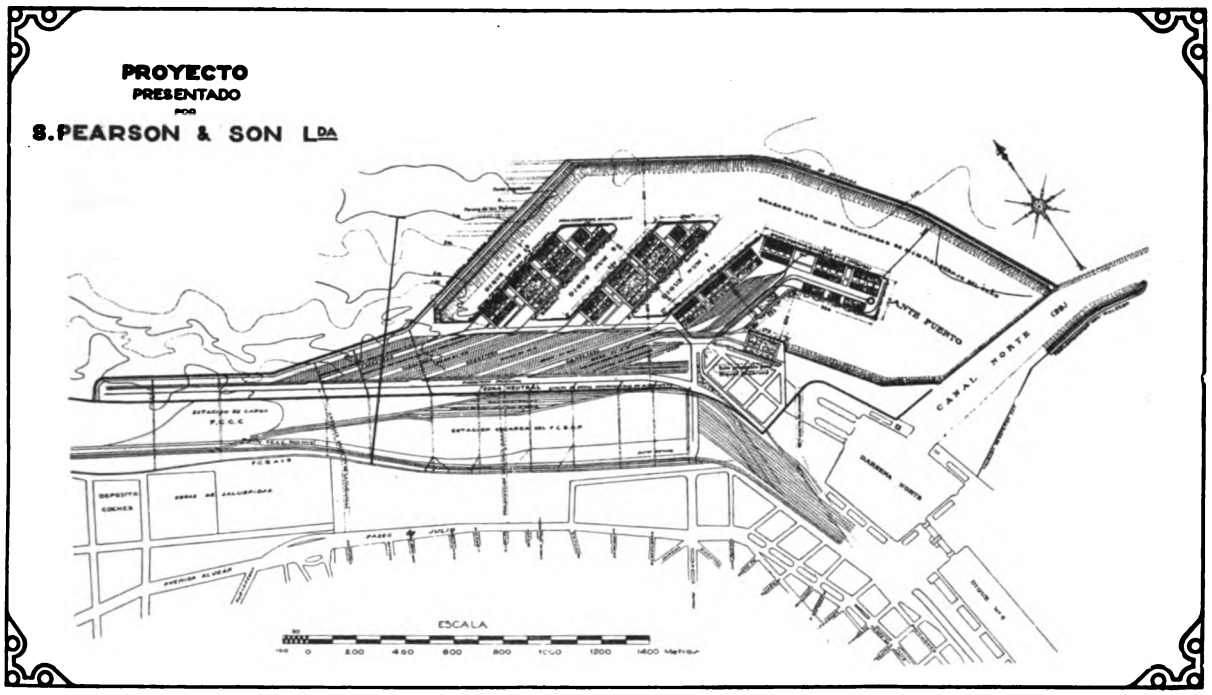
El 1°. de Septiembre, plazo fijado para la entrega de los proyectos, se procedió (en presencia del Ministro de Obras Públicas) a la apertura y lectura de las propuestas presentadas por trece empresas constructoras.

A pedido del Ministerio de Hacienda, la Dirección del Servicio de Conservación de los Puertos de la Capital y de La Plata, informó sobre los proyectos llegando finalmente a la conclusión de que ninguna de las propuestas presentadas reunía las condiciones para adjudicarles la ampliación del Puerto de Buenos Aires y que no era conveniente aceptar una cualquiera de las propuestas tal como había sido presentado por solo evitar una demora de uno a dos meses.

Mencionaba también en su informe que hubo el mayor desconcierto entre las casas concurrentes debido a la falta de datos y elementos de juicio en que fundar sus soluciones; conocimiento imperfecto del terreno de fundación; destino y relaciones entre las obras del nuevo Puerto, en que habían encarecido no solamente del pensamiento del Gobierno al respecto sino hasta de datos estadísticos razonables.

Correspondía, pues, a juicio de la Oficina informante, la confección de un nuevo proyecto a presentarse dentro de un plazo de 60 días.

La Dirección General de Obras Hidráulicas manifestó y fundamentó entonces en un nuevo informe su desacuerdo con las opiniones expresadas por la Dirección del Servicio y Conservación del Puerto, refiriéndose luego a la conclusión a que había llegado la Dirección General de Obras Hidráulicas en el examen particular de las propuestas, recomendando la aceptación del proyecto presentado por los señores C. H. Walker y Cía. Ltd. que ofrecían precios unitarios más reducidos de todos.



El Director General Ingeniero H. M. Lauge, termina su informe con las siguientes palabras:

«**Lo que no es correcto a juicio de esta Dirección General o más bien dicho, honesto para el Gobierno Argentino** es el temperamento propuesto por la Oficina del Servicio y Conservación del Puerto, porque en la preparación de un proyecto para llamar a una nueva licitación de precios, se aprovecharían necesariamente los presentados, que suministran un conjunto de estudios completos e ideas propias de las empresas concurrentes que no sería lícito emplear sin su consentimiento y que les representan ingentes gastos que han debido sufragar.

El Gobierno Argentino ha contraído un compromiso al llamar a concurso de proyectos y debe cumplirlo, porque la seriedad de sus procedimientos lo imponen y porque no debe defraudar las esperanzas de recompensa ofrecida a las empresas concurrentes tacitamente, mucho más si se tiene en cuenta el sacrificio efectivo que les representa su concurso y la bondad de los proyectos que acompañan a juicio de esta Dirección General».

Del detenido examen del asunto hecho por el P. E. resultó la conveniencia de procurar antes de dictar resolución definitiva el aporte técnico de otras personas que por la naturaleza de sus funciones

Digitized by Google

o por el fruto de sus experiencias se encontraban también en condiciones de asesorar al Gobierno en uno de los problemas más difíciles y más complejos que fué llamado a resolver en el ramo de obras públicas y por estas consideraciones se nombró con fecha 17 de Junio de 1910 una Comisión Asesora para dictaminar en el concurso de proyectos y licitación para la construcción del nuevo Puerto.

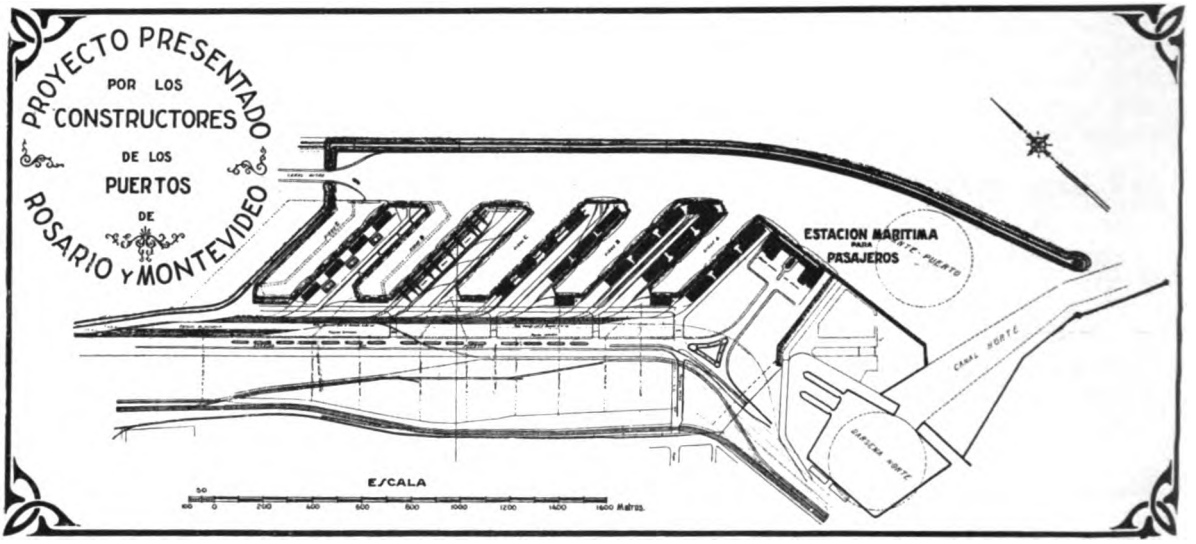
Dicha comisión quedó constituída bajo la presidencia del Dr. José Antonio Terry, profesor de Finanzas y ex-Ministro de Hacienda y por los señores Ingeniero Alberto Schneidewind, Director General de Ferrocarriles, Ingeniero Agustín González, Director Técnico de las Obras de Salubridad; Almirante Enrique Howard, Jefe de la Escuela Nacional y Nicolás Martelli, Presidente de la Cámara de Cereales.

El informe de la Comisión asesora fué entregado el 9 de Septiembre del mismo año siendo rechazados todos los proyectos presentados y anulando la licitación y concurso que tuvo lugar el día 1°. de Diciembrede 1909.

«Teniendo en cuenta», decía la Comisión en su informe, la notoria competencia e importancia de todas las firmas que presentaron propuestas y que ellas se encuentran instaladas desde hace más de un año en esta ciudad con numeroso personal técnico y administrativo, y haciendo crecidos gastos a la espera de la resolución definitiva sobre esas propuestas, la Comisión cree que sería equitativo llamar a licitación privada por un término prudencial, a esas nueve firmas, solamente, para la construcción de la primera sección del puerto por un valor que no exceda de 27.000.000 oro sellado.

El asunto pasó nuevamente a la Dirección General de Obras Hidráulicas, la cual en su tercer informe atacó hábilmente y en términos enérgicos las conclusiones a que había llegado la Comisión Asesora y censuró severamente a la Comisión por haber presentado un proyecto suyo que era inferior, bajo todo concepto, a los de los señores Topham, Jones y Railton y al de los señores Walker y Cía., exigiendo desembolsos incomparablemente mayores para un movimiento mucho menor de importación y exportación. No había, además, ni una sola de las características fundamentales de los grandes puertos modernos en la que el proyecto de la Comisión Asesora alcanzara a aventajar a las mejores propuestas del concurso, por lo que no existía ninguna razón para preferirlo y por el contrario, siendo inferior a éstas, se imponía su rechazo.

Terminaba el informe aconsejando la adopción del temperamento aconsejado en su informe de fecha 8 de Marzo de 1910 en virtud de ser lo más razonable y lo que más convenía a los intereses de la Nación.



Por medio de la planilla siguiente se obtiene una fácil comparación entre lo que cada Empresa proponía dar en capacidad de movimiento portuario y el costo total de cada proyecto.

MOVIMIENTO ANUAL

	Toneladas	Costo total pesos oro
Consorcio Franco Argentino	3.886.700	26.789.925
C. H. Walker & Cía. (Proyecto B)	3.425.700	24.162.214
S. Pearson Son y Cía. (Proyecto C)	3.044.746	23.448.907
Topham Jones y Railton Proyecto B)	2.973.186	22.073.075
Société des Grands Travaux de Marseille (Proyecto 2)	2.948.700	24.375.510
John Jackoson	2.307.379	25.323.587
Hersent Hnos. y Schneider y Cía.	1.721.715	23.655.125
Philipp, Holzmann y Cía. (Proyecto I)	1.347.388	25.322.677
Devoto, Mihanovich, Carena y Cía. (Proyecto E)	1.050.315	25.235.158

Digitized by Google

En vista de que las censuras de la Comisión Asesora y por la Administración del Puerto a las mejoras propuestas fueron refutadas victoriosamente, a juicio del Poder Ejecutivo, por la Dirección General de Obras Hidráulicas en estudios minuciosos e importantes, la que además había aducido objeciones fundamentales a los proyectos que aquélla había formulado de las que resultaban con defectos tan considerables como los que trataba de corregir. El Presidente de la Nación, en acuerdo general de Ministros decretó con fecha 28 de Abril de 1911 la aceptación de la propuesta B, presentada por la Empresa Walker & Cía., reservándose el P. E. el derecho de modificar el proyecto aprobado en los puntos que considerase conveniente hacerlo, ampliando o limitando las obras con arreglo a los precios unitarios ofrecidos por la Empresa y con aviso previo de tres meses.

El contrato fué aprobado y firmado el 2 de Septiembre del mismo año por el Director General de Obras Hidráulicas Ingeniero H. M. Lauge y por el señor Eduardo M. Simpson en representación de la Empresa C. H. Walker y Cía. Limitada.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLIV

•

OBRAS DE IRRIGACION EN RIO NEGRO

•

SUMARIO:

La antigua Patagonia. — Sus ríos. — Conveniencia de los canales de irrigación. — Posibilidad de transformar las aguas perjudiciales de los ríos, en caudales útiles. — El ingeniero César Cipolletti. — Su obra. — Promulgación de la ley de Irrigación. — El Ferrocarril del Sud y las obras de regularización del caudal del Río Negro. — Se evita el peligro de las inundaciones. — Comienzo de las obras en el valle del Río Negro. — Discurso del Ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mexía. — Gráficas de los canales de riego en el valle Superior del Río Negro (ver pág. 464 y 465). — Trabajos en los Ríos Neuquén y Limay. — Construcción de grandes diques, canales y compuertas. — Reedificación del pueblo General Roca.

• •

EL último descubrimiento importante realizado por los españoles en la América del Sud fué la navegabilidad del Río Negro.

Según la tradición, el nombre de Río Negro proviene de un cacique que los indios denominaban «Negro», que ejercía su dominación en esta región cuando la descubrieron desde la zumaca «San Antonio de Oliveyro» el primer piloto de la real armada Manuel Brunel y el teniente de infantería Pedro García en el año 1779. El nombre indígena era «Curruleubú» y el nombre que le dieron los españoles fué el de «Río de los Sauces», por el gran número de estos árboles que había y que hay en sus riberas.

Paisaje del Río Negro cerca de la estación Allen.

La primera navegación se realizó en 1782 y fué llevada a cabo con heroica tenacidad por el alférez de la Real Armada D. Basilio Villarino, el cual navegó por el interior del continente desde Carmen de Patagones, en la desembocadura de Río Negro hasta la vertiente oriental de los Andes.

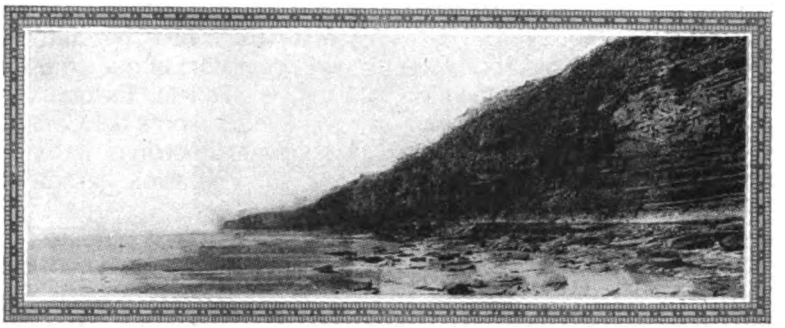
En Setiembre se dió a la vela Villarino, con cuatro naves de uno a dos palos, pesadas e inadecuadas para este viaje. Sesenta y dos hombres, al mando de su alférez iban a navegar centenares de leguas entre altas orillas cubiertas de matorrales donde les esperaba en acecho el enemigo cobrizo. Con Villarino brilló, por última vez, la gloria heroica de los conquistadores americanos.

El 23 de Enero del año siguiente llegó a la confluencia del Río Limay y el Neuquén, a los que Villarino llamó el Grande Desagüadero y el Sauquel o Diamante, pues seguía creyendo, como creían todos desde los primeros tiempos de la conquista, que el Río Diamante desembocaba en el Negro y tomaba por tal al Neuquén, palabra indígena que significa «correntoso». Inútil es decir cuán grande sería la satisfacción de Villarino al en-

Digitized by Google

contrar la anunciada confluencia, después de los muchos meses de penosa navegación para remontar el Río Negro.

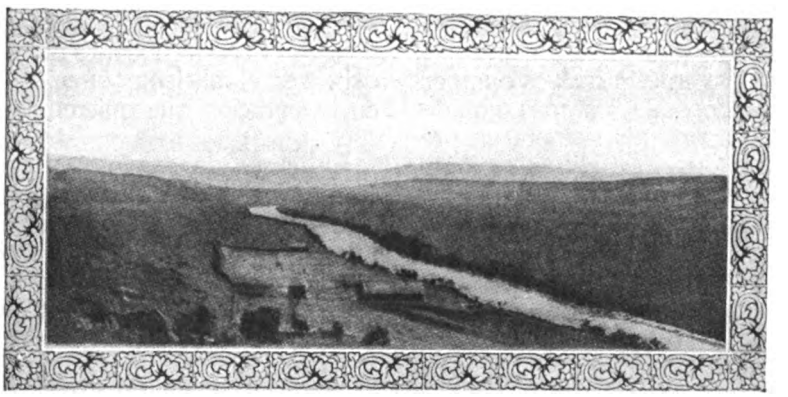
En Río Negro empieza la antigua Patagonia. Las cuatro gobernaciones actuales de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego son las que antiguamente se comprendía con el título de Tierras Patagónicas. La tradición afirma que la palabra Patagonia procede de haber llamado Magallanes a los habitantes de esta tierra *patones* o *patagones*, por las gigantescas huellas que vió estampadas en la playa del puerto de San Julián. Algunos sabios modernos aseguran que dicha palabra procede de la voz indígena **patacura**, que significa «Grada», armonizando tal explicación con el aspecto geológico de la Patagonia, cuyos levantamientos de terreno son a modos de gradas superpuestas.



La barranca Sur del Río Negro cerca de la desembocadura.

El Río Negro nace en la confluencia de los ríos Neuquén y Limay. Desde este punto hasta su desembocadura en el Atlántico tiene en línea recta una longitud de 527 kilómetros, sin contar las curvas, siendo el río bastante tortuoso se calcula que su curso no baja de 650 kilómetros.

El ingeniero G. Villanueva, ex-Director General del Departamento de Obras Públicas de la Nación, experto conocedor de hombres y cosas de su profesión, en viaje por Europa, eligió por encargo de su Gobierno al ingeniero italiano César Cipolletti para dirigir los trabajos hidráulicos y de riego en la provincia de Mendoza, y luego en San Juan y en parte de Tucumán.



Río Limay cerca de la Confluencia.

Estando sometida al Ministro de Obras Públicas por la ley N°. 3927 la construcción de canales de irrigación y habiendo conveniencia para esos objetos en proceder al estudio de los ríos Neuquén, Limay, Negro y Colorado, el Presidente de la República comisionó por decreto del 31 de Diciembre de 1898, al Ingeniero Cipolletti para que, previa una inspección personal, redactase una memoria preliminar sobre el mejor y más conveniente aprovechamiento de las aguas de los mencionados ríos, para aplicar la irrigación a los territorios que recorrían.

Los estudios debían comprender:

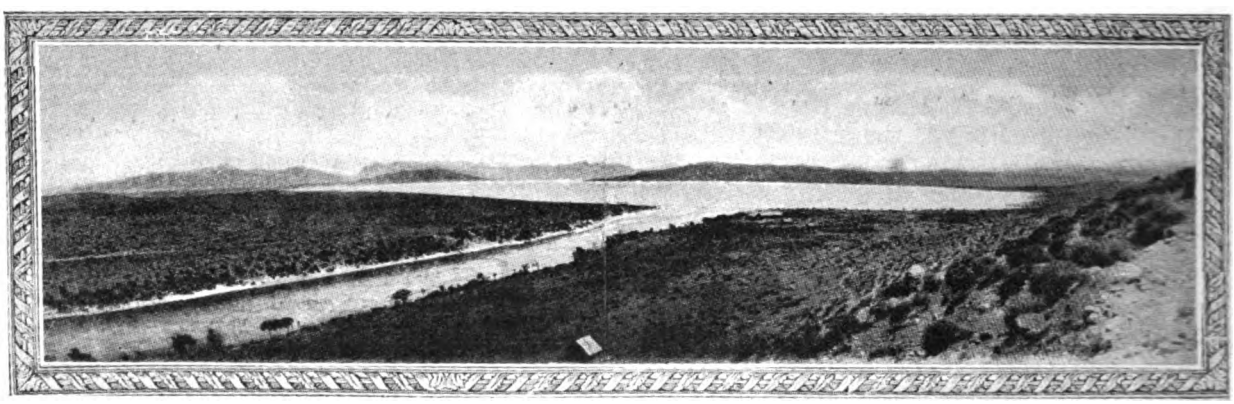
1. Una determinación aproximada del volumen del agua aprovechable de los ríos arriba mencionados.
2. Un estudio sumario referente a la posibilidad de transformar los grandes lagos y lagunas tributarias de dichos ríos que están ubicados en la cordillera, en grandes depósitos de agua, a objeto de disminuir el volumen de las crecientes y aumentar el de las bajantes, o sea, de transformar las aguas perjudiciales de los ríos en aguas útiles.
3. Posibilidad y conveniencia de sacar un canal del Río Negro hacia el puerto de San Antonio, otro hacia el de San Blas y un tercero para los terrenos comprendidos en el ejido de Viedma.
4. Estudio sobre la extensión de tierra que podía regarse con las aguas de los ríos indicados.
5. Proponer un programa de los estudios definitivos a ejecutarse sobre el terreno para luego formular un proyecto de ejecución gradual completo de todas sus partes.
6. Informar con preferencia respecto del estado del canal Foca indicando los trabajos que sería posible ejecutar inmediatamente para asegurarle una dotación de agua durante el verano de 1899, así como también sobre las obras definitivas, que convendrían realizar allí posteriormente, para mantenerlo en lo sucesivo en regular estado de servicio.

En los primeros días del mes de Febrero de 1899 estaba todo listo para empezar el trabajo y el 14 de Febrero se encontró la Comisión reunida en General Roca, donde se procedió a los últimos arreglos para los diferentes viajes, y se entregaron a los ingenieros las instrucciones para la ejecución de los estudios parciales.

Digitized by Google

Habiendo elegido cooperadores competentes como los señores Lange, Vulpiani, Bohm y Campolieti, en el breve e increíble espacio de 8 meses presentó al Gobierno Argentino y en una voluminosa, docta y completa memoria su respuesta a las cuestiones atinadas que se le habían sometido a estudio, recomendando el mejor y más conveniente aprovechamiento de las aguas de los ríos Limay, Neuquén, Negro y Colorado para aplicarlas a la irrigación de los territorios que recorren.

Las críticas circunstancias internacionales, porque atravesaba entonces el país, hicieron suspender la realización de la solución que él había dado a tan árduo problema; pero lo acertado de su concepción está demostrado tanto en la magistral memoria mencionada cuanto en el hecho de haber resistido a la crítica de casi un decenio con el resultado subsiguiente: estando él ausente por igual tiempo, de ser nuevamente requerido, en condiciones de manifiesta deferencia para llevarlo a la práctica.



Río Limay saliendo del Lago Nahuel Huapí.

En sus nueve años de ausencia de la Argentina, el ingeniero Cipolletti acogido nuevamente con simpatía en su patria, tuvo en ésta nuevos e importantes encargos, ocupándose de los más grandes problemas hidráulicos y aportando siempre un precioso tributo. Así, entre otros, estudió la regimentación del Tiber, de Roma al mar. Esto le valió el favor del Rey que de **motu propio** le honró nombrándole Comendador.

Contratado por el Gobierno argentino para dirigir la construcción de su grandioso proyecto, abandonó por segunda vez su patria, en Enero de 1908, dirigiéndose a Buenos Aires en el vapor «Tommaso di Savoia», pero, desgraciadamente, falleció a bordo después de una corta enfermedad, el 23 de Enero.

El entierro del ingeniero Cipolletti dió lugar a una elocuente manifestación de duelo por parte de sus numerosos amigos y colegas, a la que se asociaron oficialmente el Gobierno de la Nación y el de Tucumán, por el Sub-Secretario del Ministerio de Obras Públicas, Sr. Fernando D. Guerrico, y por el Diputado Van Gelderen.

Reproducimos el hermoso discurso del Sr. Fernando Guerrico, quien en términos conceptuosos y justicieros hizo resaltar las virtudes del apreciado extinto:

«En representación del Sr. Ministro de Obras Públicas me inclino respetuoso ante los restos mortales del Ingeniero Cipolletti y rindo homenaje a sus relevantes virtudes.

No es la histórica Roma que lo viera nacer, ni siquiera la noble Italia, su patria, la que solo llora en estos momentos por tan sensible pérdida; es el mundo científico el que en estos instantes viste luto y le guarda duelo. Es que Cipolletti era un exponente y si sus obras del Canal de Villeresí sirven de modelo, sus doctrinas hacen escuela.

Por su reputación basada en hechos bien conocidos, el Gobierno Argentino, mirando hacia el porvenir, buscó sus servicios, invitándolo a concluir estudios y a dirigir obras que por su naturaleza delicada y ejecución difícil están llamadas a transformar regiones que hoy se debaten en la pobreza por causa de su esterilidad, en inmensas praderas donde el riego fecundante de nuestros ríos generosos debe ser el aliciente ofrecido a nuevas corrientes de inmigración que quieren venir a poblar nuestro suelo.

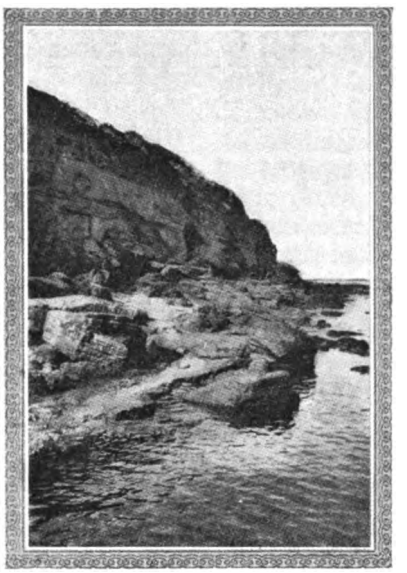
El campo de acción del Ingeniero Cipolletti entre nosotros, se encontraba perfectamente delineado y lo constituía la región que él mismo se encargara de mostrar al país, como una de aquellas que debía sufrir una transformación total por la acción inteligente del hombre. El valle del Río Negro y sus inmediaciones que en viajes anteriores estudiara con verdadero cariño, era la región que predestinara para sus operaciones futuras y era tal la fe, el cariño que tenía a la obra concebida, que en horas de expansiones le hacía exclamar, mirando hacia aquella región para él predilecta, que esperaba como compensación de sus afanes, el concluirla, para después poder reposar sus restos a la sombra de algún árbol corpulento que su obra hiciera germinar en el suelo de la Patagonia.

Tenía fe en su ciencia y esperaba que ella le permitiera aprovechar los elementos naturales, para

Digitized by Google

producir una transformación en esa región hoy casi ignorada para la riqueza nacional, y en forma que sus obras llevadas a cabo, le permitieran incorporarlo a la producción y al comercio de este país al que él tanto quería y al que se encontraba ligado por el más grande de los afectos: era la patria del menor de sus hijos queridos.

Sus estudios preliminares de irrigación en la región del Río Negro, descorrieron un velo y al mostrarnos el porvenir de esa región, buscamos quien fuera capaz de llevar a cabo la obra sin tribulaciones y flaquezas y, sin discrepancia, todas las miradas se fijaron en el nombre de ciencia que por fatalidad del destino hoy recibe el país, sin que brille en su mirada los destellos de su viva inteligencia y sin brillar en su cerebro las ideas conceptuosas del sabio consagrado.



Barranca del Río Negro a dos leguas de Carmen de Patagones, río bajo.

Llega como no esperábamos, y si no puede llevar a cabo la obra de sus pensamientos, la idea grande queda con vida; sin duda será recogida por los muchos discípulos que deja, tanto entre nosotros como en la patria de sus ensueños.

Señores: El Ingeniero Cipolletti ha caído en la demanda, pero la gran obra concebida por él, vivirá, y con ella el recuerdo de su nombre perdurará en el pueblo argentino.

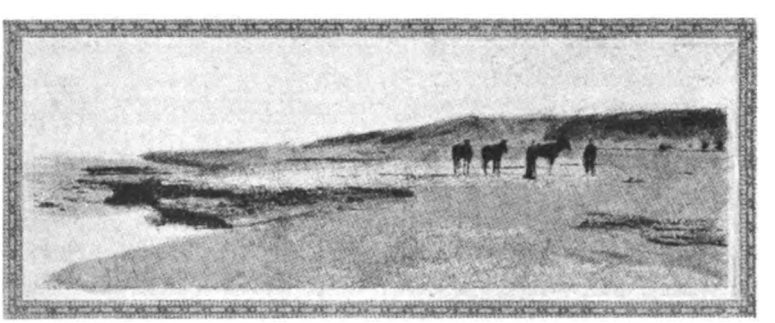
Señor Ministro de Italia: Vuestra Nación llora la pérdida de uno de sus hijos predilectos, la nuestra comparte con ella su dolor».

En Febrero de 1909 el ingeniero D. Severini, que fué traído por el ingeniero Cipolletti, elevó al Ministro de Obras Públicas un nuevo informe relacionado con las obras de irrigación del valle de Río Negro.

El reconocimiento del terreno hizo ver que, aparte del objeto que había determinado el estudio de esa obra, se obtendría también el de la creación de un lago permanente (Cuenca Vidal), al que por decreto posterior se le dió el nombre de Lago Pellegrini, y un gran embalse capaz de contener 2.000.000.000 de metros cúbicos de agua como capacidad disponible entre el nivel inferior que permite el desagüe y el máximo de admisión para retener las corrientes y devolverlas aumentando el caudal de estiaje del Río Negro, con una caída que daría fuerza motriz que permitiese distribuir el riego a la altiplanicie.

El proyecto confeccionado en tal concepto consistía en un dique de toma sobre el Río Neuquén, a unos 7 kilómetros aguas arriba de la boca de entrada por donde la Cuenca de Vidal se comunica con el valle del mismo, un canal de desviación de las crecientes y otro de alimentación permanente del futuro lago.

Esta idea no era nueva, habiendo sido indicada tiempo atrás por ingenieros al servicio de la Nación, correspondiendo la prioridad a este respecto al ingeniero Constante Fzaut, cuyos estudios fueron completados con los trabajos sobre el Río Negro, del ingeniero Don Julián Romero.



La barranca Norte del Río Negro cerca de la desembocadura.

La ley N°. 6546 de irrigación fué promulgada el 28 de Setiembre de 1909, por ella el Poder Ejecutivo invitaba a los gobiernos de las provincias o territorios en que hubieran de construirse las obras de irrigación a acogerse a los beneficios de la Ley, poniendo a la disposición del Gobierno Nacional los estudios o proyectos que tuvieren preparados y cooperando con los elementos que dispusieran a la ejecución de esos trabajos.

También se autorizó al Poder Ejecutivo a contratar directamente con cada una de las compañías de ferrocarriles las construcciones de obras de irrigación, siempre que esas compañías aceptaran las condiciones siguientes:

a) Las Compañías construirán las obras por su costo real, sin otra utilidad que la que le proporciona el aumento de tráfico para sus líneas, producido por el mayor rendimiento de las tierras que recorren.

b) El pago de las obras se hará con títulos nacionales denominados «Obligaciones de Irrigación» que devengarán un interés anual de 5 % y uno de amortización acumulativa, los que serán recibidos por las compañías por un valor nominal.

c) Las «Obligaciones de Irriga-

Digitized by Google

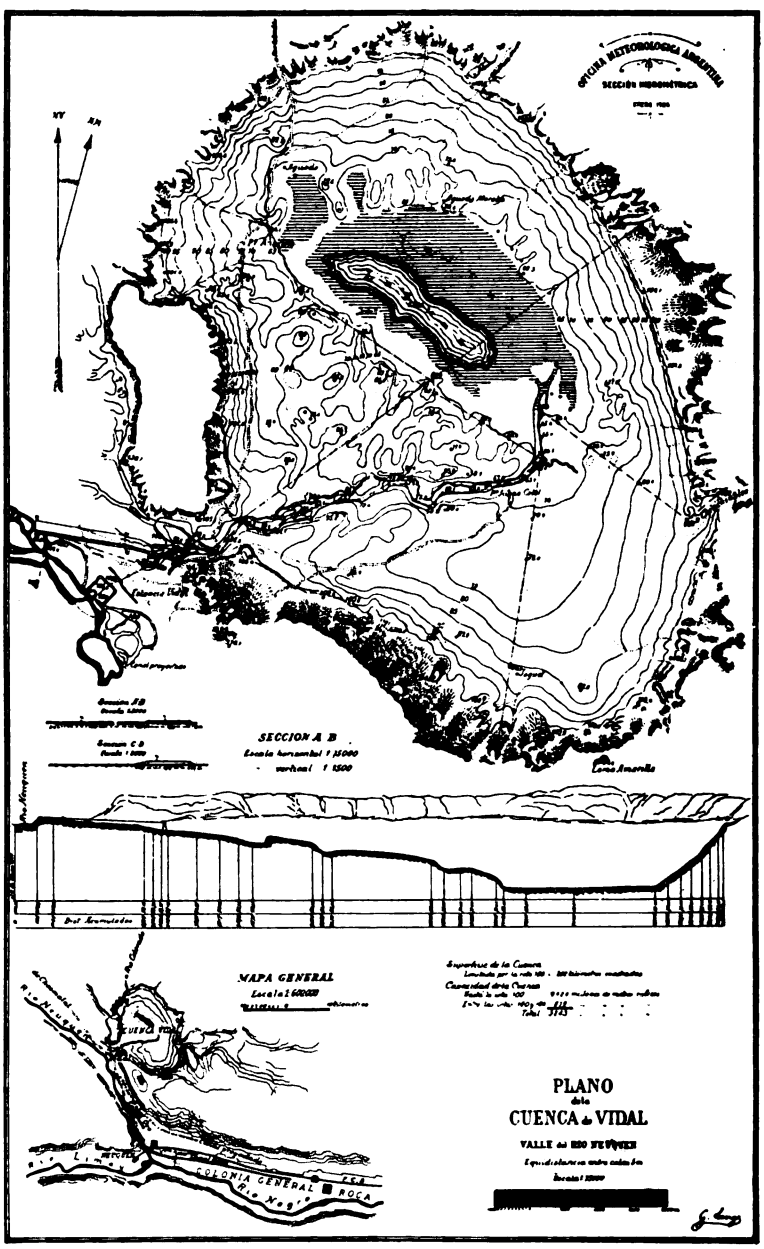
ción» serán servidas por el Gobierno de la Nación con el producto líquido del canon de agua que perciba, y en su defecto, con las rentas generales de la Nación.

Iniciadas algunas gestiones tendientes a que la empresa del Ferrocarril del Sud se hiciese cargo de la ejecución de las obras, ésta se hizo asesorar por el ingeniero R. G. Kennedy, quien en un extenso informe expuso varias objecciones al proyecto de la obra.

La comisión asesora sobre las obras de regularización del régimen del Río Negro creada por decreto de 29 de Julio de 1909, a fin de dictaminar sobre las obras proyectadas por el ingeniero don Decio Severini, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por el ingeniero don R. G. Kennedy en su informe presentado a la empresa del Ferrocarril del Sud, consideró todos los antecedentes y después de una prolija discusión se expidió favorablemente respecto al proyecto del ingeniero Severini, y declaró que la obra proyectada para crear un embalse en la Cuenca de Vidal respondía a los propósitos de la ley 3559, sin perjuicio de las demás obras que complementaban el plan general a realizarse con este fin y que la sistematización del régimen de las crecientes del Río Negro y la supresión del peligro de las inundaciones que amenazaba al valle del mismo, producirían beneficios que justificaban el gasto que motivaban las obras proyectadas.

Este informe fué firmado por los ingenieros M. Iturbe, Otto Krause, Julián Romero, E. V. Lange, I. Molina Civit y R. de Candolle, (sub-gerente del F. C. del Sud).

Las obras comenzaron el 1°. de Enero de 1910 siendo colocada la piedra fundamental por el Presidente Figueroa Alcorta el 17 de Marzo del mismo año con solemnidad digna del trascendental suceso y a ese acto concurrió el futuro Presidente Dr. Roque Sáenz Peña que asignó desde el primer momento gran importancia a tales obras en la grandeza futura del sud argentino.



Reproducimos el hermosísimo discurso que en el acto de la ceremonia pronunció el Ministro de Obras Públicas, Dr. Ezequiel Ramos Mexía, en el cual se detallaban más circunstanciadamente los antecedentes, estudios e ideas fundamentales que servían de base a estas importantes obras de irrigación:

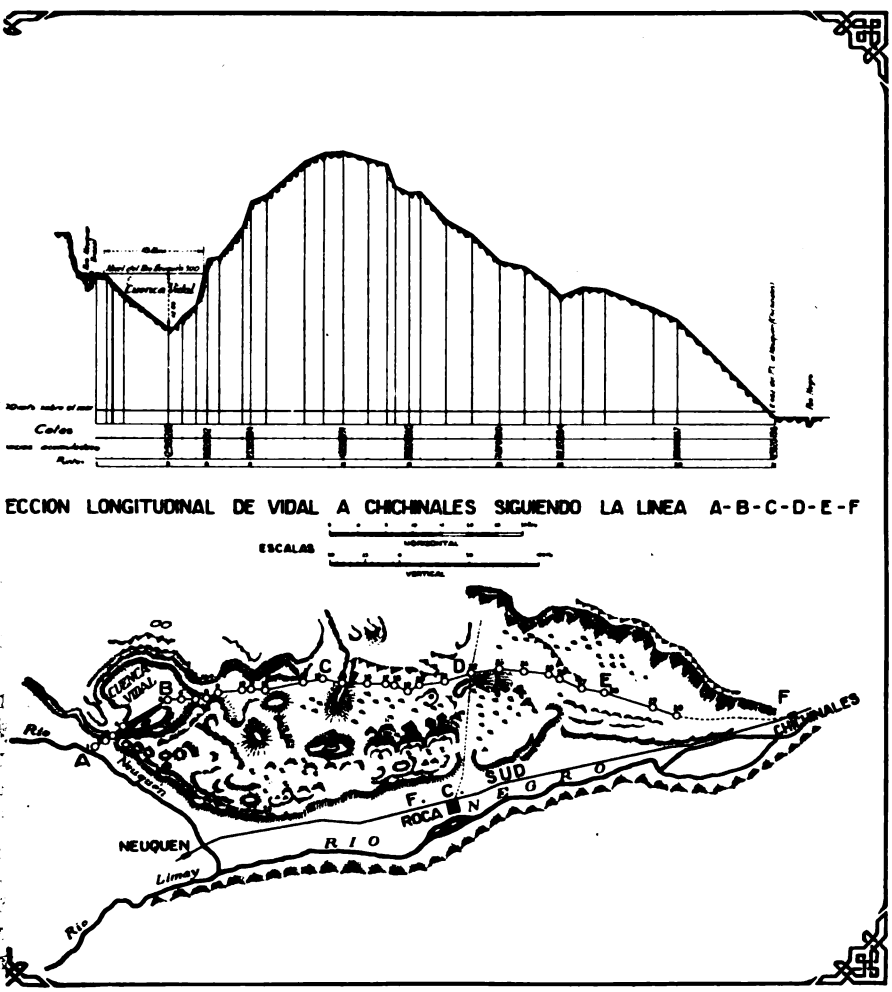
«Iremos mañana a inaugurar los servicios de la primera sección de los ferrocarriles patagónicos, y estamos hoy congregados en pleno desierto para colocar la primera piedra de la que será pronto el gran dique de Neuquén, destinado a regularizar el régimen hidráulico del Río Negro.

Vamos así cumpliendo las promesas de la ley de fomento de los territorios nacionales, que no resulta tan fantástica como la

Digitized by Google

naron sus impugnadores, levantando uno por los monumentos que celebran el centenario glo- de 1810 y colocando uno tras otro los jalo- del camino que habremos recorrido al llegar gundo ciclo secular, que mostrará mañana, por- el tiempo vuela para los pueblos, una de las ones más poderosas y uno de los más rápidos ices que registran las crónicas de los progresos anos.

oy a contaros lo que aquí nos proponemos



er, pero antes habréis de permitirme que al irlo, para dar pergaminos de abolengo a las ideas e mueven nuestro brazo, os recuerde cosas muy jas que han llegado a volverse nuevas con el lar de los tiempos.

La historia de la humanidad representa la más rante reacción del hombre sobre el hombre. Es propia obra, y se vuelve su más sabio maestro, nsmitiéndole sus enseñanzas al través de las eda- ; como repercuten sus ecos misteriosos las que- idas majestuosas, que allá en el horizonte, sirven marco a esta ceremonia sencilla y patriótica. es que la historia se repita, según se ha dicho sino que como engendro fecundo y útil, retorna lo que ha recibido, mejorando con los aportes sedimentarios de innúmeras generaciones, preñadas de experiencias y de ejemplos.

Cuentan viejas inscripciones y papiros que en los confines de la teogonía hebráica, unos 4000 años antes de la aparición mesiánica, un pueblo sabio, y mil veces ilustre, grabó en páginas inmortales, resistentes al rigor sin piedad de tiempos muy largos, una lección soberana que nosotros vamos a utilizar ahora, como para mostrar una vez más que en el orden de la naturaleza han de ser siempre los muertos quienes confirmen y gobiernen a los vivos.

Ese pueblo enseñó al mundo a corregir la acción ciega de las leyes meteóricas con trabajos de técnica humana y supo resolver con admirable acierto un problema idéntico al que hoy nos toca a los argentinos sesenta siglos después. Igual era el caso, hidrográfico y rodeado de circunstancias geológicas tan parecidas que al compararlas pudiera acaso pensarse en un plagio ciclópeo de las caóticas contracciones del planeta.

Tal día como éste, perdido en las brumas de las lejanas épocas que estoy evocando, debió de hallarse reunida como nosotros en este instante, una multitud abigarrada a orillas de un río generoso y legendario para celebrar también ella el principio de las más grandes obras de riego de que haya memoria en los tiempos antiguos y sin rival en los modernos.

Eran los egipcios quienes presenciaban el suceso, y el gran río, amenazado en sus terribles arrogancias, el Nilo famoso, que hoy aporta abundante riqueza a donde antes llevara con frecuencia asoladores desastres.

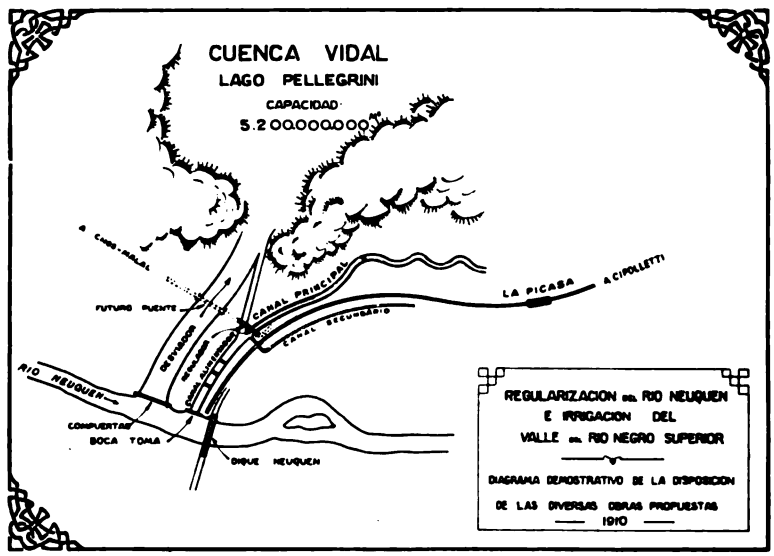
El problema del Nilo era doble:

Evitar las inundaciones de las crecidas excesivas y graduar una provisión continuada en las épocas de estiaje, para que no faltara el riego al pobre «flaek» desválido en la estación de sus doradas esperanzas. Lo resolvieron los egipcios de la duodécima dinastía bajo el reinado de Amenemhat formando el gran lago Moeris, descripto por Hero-

Digitized by Google

doto, que lo visitó 450 años antes de Jesucristo. Cuatro siglos más tarde se ocupan también de él Diodoro de Sicilia y Estrabón, quien pone el asunto en estos términos sugerentes:

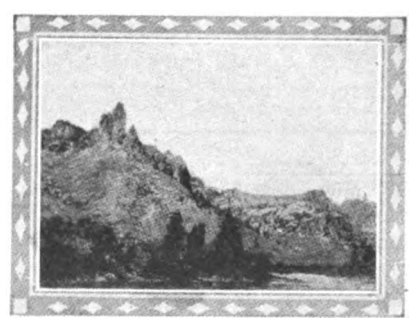
«Allí, dice, por el hecho de su extensión y de su profundidad el lago Moeris es capaz de recibir los excedentes del Nilo durante la crecida, impidiendo la inundación de las casas y jardines; cuando el río vuelve a bajar, el lago descarga sus aguas por un canal artificial destinándola a la irrigación». Tan extenso y profundo era ese lago, que hasta fué el teatro de sangrientos combates navales librados entre egipcios y tebainos y tan importante la posesión de las esclusas de Hawara, por donde volvía al Nilo su caudal, que su posesión alcanzada por los últimos, permitióles imponer a los faraones la legendaria escasez de la predicción de Joseph.



Con el correr de los años esas grandes obras han desaparecido y hoy la ciencia moderna no encuentra otro medio de aprovechar los elementos de riqueza que aún se desperdician corriendo estériles entre las márgenes del gigantesco río, que el de su captación en reserva, reconstituyendo el perdido mar interior sobre los valles del Wady Rayan, otrora cubiertos por sus ondas.

La lección del pasado se transmite así a los contemporáneos en el propio país en que actuaron los grandes maestros de la antigüedad y es tan vasta su enseñanza que rebosando el marco de sus repetidas aplicaciones, recorre el mundo moderno de la América para ofrecerla como modelo inmejorable a nuevas y no menos fecundas empresas.

El problema del Nilo era exactamente el problema del Río Negro que hoy tratamos de resolver. Aquí como allá, tenemos un coloso a dominar, para que no sean devastados los fértiles valles que recorre entre cerradas curvas, cubriéndolos con su caudal de 9000 metros cúbicos por segundo unas veces y para que no haga en otras perecer de sed a los valiosos cultivos de sus orillas con diminución que llegan a la ínfima cifra de 250 metros cúbicos por segundo.



Cuenca Vidal (Lago Pellegrini). Barrancas

Ahogados o enjutos estos campos llenos de promesas, yermos quedarían si el régimen hidráulico del río no fuera también gobernado, como el otro para reprimir sus excesos, ayudando sus temibles desfallecimientos. Aquí como allá, tenemos tierras sin valor, por falta de agua, que con ella llegarán a adquirirlo en cifras inverosímiles. Aquí como allá habrán de cambiarse por la acción del hombre áridos arenales en vergeles paradisíacos, como hoy mismo podréis verificarlo.

El lago Moeris estuvo y estará encargado de recibir por un canal desviador los excedentes del Neuquén en las épocas de crecida, exactamente como recibirá el lago Pellegrini los caudales inundantes del Neuquén para devolverlos al riego durante el verano. Ambos lagos tendrán una capacidad total de los mismos 5.000.000.000 de metros cúbicos con igual rendimiento aprovechable de 2.000.000.000 de metros cúbicos.

Ved si hasta la similitud de las cifras no sugiere la idea que insinué al principio, de que a veces tengan las montañas y aún las conmociones sísmicas, debilidades que llevan a los hombres a ingenuas e inofensivas rapsodias.

El dique del Neuquén y el futuro tunel de salida del lago, combinados con el dique del Nahuel-Huapi que en breve comenzaremos a construir, tendrán la doble misión de representar la supuesta esclusa de Hawara y el gran «reservoir» de Assuan; y cuando se hayan terminado los diques secundarios de los lagos Traful, Huechulanquen, Lolog y Aluminé, el Río Negro y sus afluentes el Neuquén y el Limay, quedarán como leones mansos, sometidos a la férula dominadora del ingenio humano, que nunca llena tanto su misión superior como cuando utiliza hasta los peligros y los males, para obtener positivos beneficios en favor de la colectividad.

Conseguido este primer resultado, cuya principal base eficiente será confiada al edificio que se asentará sobre la piedra angular que en este momento vamos a colocar, será la segunda parte de

Digitized by Google

vasto plan la excavación de los canales distribuidores que llevarán el riego al millón de hectáreas susceptibles de ser fecundadas con las aguas de este gran sistema hidráulico.

Esas obras se encuentran en plena preparación confiadas a los eminentes ingenieros señores Severini y Cantutti que han venido a realizar, perfeccionándolo, el pensamiento general del célebre y malogrado Cipolletti, cuya dolorosa pérdida lloran aún dos naciones intimamente ligadas: Italia y la República Argentina.

Canales de riego en el valle Superior del Río Negro. Construyendo un salto en el canal principal.

La irrigación del Río Nauquén deja hoy, señores, de ser una aspiración utópica, para convertirse en un hecho ya tangible e indudable que dificilmente podría interrumpirse.

El Gobierno tiene en el Banco el dinero para ejecutar las obras de regularización de los ríos, y la gran empresa del F. C. del Sud, cuyos medios financieros son bien conocidos, ha contraído el compromiso de construir sin ganancia alguna, las obras de distribución, recibiendo en pago los bonos de irrigación que emitirá el Poder Ejecutivo. Quedan, así, los trabajos comenzados que seguirán hasta su terminación, contratados todos los canales, matrices e hijuelas, con una compañía poderosa que es la primera interesada en su ejecución por los asuntos crecidos que la obra aportará en su tráfico.

Reunidos por esta circunstancia feliz, el interés pujante de la empresa del Ferrocarril del Sud y los medios financieros que le sobran, como es notorio, el riego del Río Negro debe considerarse virtualmente ejecutado, sin que pueda haber fuerza alguna que detenga la marcha del progreso en esta privilegiada región de la república. Lo único que falta es que corra el tiempo y eso, desgraciadamente, no deja nunca de suceder.

Preparada la parte de tarea que corresponde al Gobierno queda librada a los propietarios la realización del vasto pensamiento; no sea que corra el agua fecunda por campos sin surcos, volviendo estéril al río de que salió. La distribución de la tierra que en el cultivo intensivo requiere importantes capitales para desboscar, nivelar, roturar y sembrar, debe ser lo primero que les preocupe; con tanta mayor razón cuando que resultará ruinoso para los terratenientes el pago de agua en terrenos baldíos, que obligatoriamente tendrán que efectuar, la usen o no; disposición que la ley ha tomado precisamente para evitar la actitud retrógrada de algún mal inspirado que creyera conveniente especular egoístamente con el sacrificio general.

Canales de riego en el valle Superior del Río Negro. Excavación mecánica con la máquina "Ezequiel Ramos Mexia".

Antes de terminar, que ya es tiempo, debo expresaros porqué se ha dado el nombre de Pellegrini al lago que este dique habrá de formar. He pedido al Sr. Presidente ese nombre caro al corazón de los argentinos para el futuro mar interior, en recuerdo de que con su dedo profético me apuntó el gran estadista la iniciativa, que hoy comenzanos a realizar, cuando fué presentado al Congreso el proyecto primitivo de la ley de fomento. «Agrégale la irrigación del Río Negro me dijo, y dedícale todos tus esfuerzos, que no habrá nada más grande que hacer en nuestro país». Aquí está la obra ya planteada, la iniciativa agregada a la larga lista de sus fecundos y geniales pensamientos de Gobierno, y el lago Pellegrini por siempre bautizado, como un monumento imperecedero dedicado a su memoria.

Merced a los magnos trabajos que hoy inauguramos, estos parajes, hasta hace poco sujetos a las arteras depredaciones de los salvajes, pasarán en violenta transición de los aspectos ingratos de un desierto a las perspectivas de un florecimiento colosal de riqueza y de progreso. Se impone claramente ante mis ojos la visión de ese próximo porvenir, y si al contemplarlo, pudiera aislarme solitario en los dominios del ensueño, despojado del rígido ceremonial que me rodea y adelantarme al momento en que estoy viviendo, llevaríame una vez más la fantasía a imaginar en estos eriales una gran provincia, floreciente y cul-

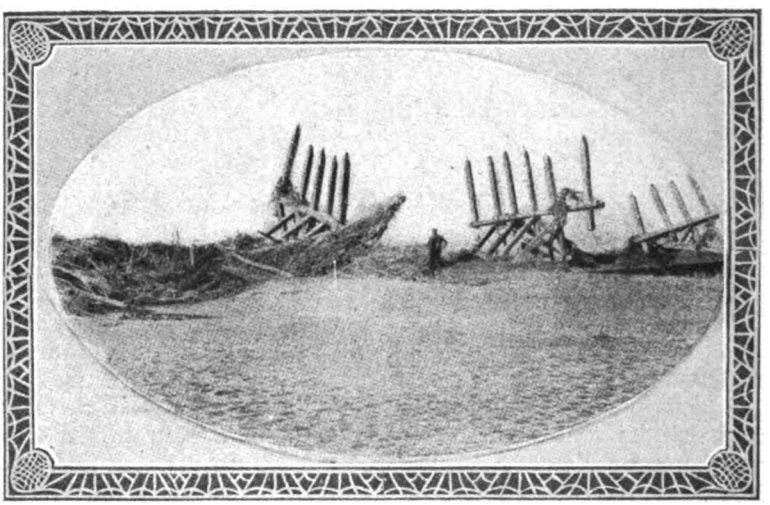
Digitized by Google

tísima; cubiertos sus campos de millones de árboles cargados de toda clase de frutas; dividida la tierra en chacras reducidas, cultivadas intensa y científicamente, apagado el rumor sordo de los silencios campestres por el murmullo de centenares de turbinas hidroeléctricas, que engendrarán las fuerzas para las máquinas, el calor para los hogares, y la luz para los cerebros.

Ha de permitir todavía la fortuna que en día no lejano vuelvan aquí los actores de esta escena precursora, a contemplar el sublime espectáculo de un cuadro lleno de belleza y de poesía, y pueda uno de ellos decirle a su compañero:

«Mi querido presidente: Hemos puesto un grano de arena para una gran obra de civilización. Sírvanos esta satisfacción de conciencia como una compensación de tantas amarguras recibidas mientras estábamos en la tarea, y démonos el abrazo de las recíprocas congratulaciones».

El Ferrocarril del Sud manifestó estar dispuesto a llevar a cabo las obras de riego proyectadas entre Lago Pellegrini y estación Chichinales en los valles de los ríos Neuquén y Negro, en un todo de acuerdo con la ley N°. 6546, y con fecha 26 de Setiembre de 1910 se celebró un contrato con el Ministro de Obras Públicas, Dr. Ezequiel Ramos Mexía asegurando así la realización de una obra que era de alta conveniencia nacional, por cuanto entregaría al cultivo una de las zonas más ricas y extensas de la República, a la sazón despoblada e inculta.



Río Neuquén. Obras de irrigación. Puente provisorio arrastrado por una creciente.

Los estudios ejecutados habían demostrado que las obras podían realizarse en buenas condiciones económicas. dado que el canon de agua que podría cobrar el Estado, alcanzaría para el servicio de los bonos de irrigación a emitirse y para los gastos de conservación de los canales.

A pesar de que los estudios no estaban completamente terminados, salvo la primera sección que era aquella en que se encontraban las obras principales, permitían, sin embargo, formular un presupuesto de máxima, que arrojaba la suma de pesos oro 3.427.200, el que se creyó prudente aumentar en un 15 % para prever eventualidades posibles, con lo cual llegaría el costo máximo a 4.032.000 pesos oro o sea £ 800.000.

El contrato arriba mencionado contenía entre otras cláusulas las siguientes:

«El P. E. de la Nación, de acuerdo con la autorización contenida en el artículo 5°. de la Ley N°. 6546, procede a su ejecución bajo la dirección e inspección de sus ingenieros y de acuerdo con los planos aprobados, siendo la Compañía del Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, la ejecutora de dichas obras, en forma tal que no obtenga ganancia ni incurra en pérdidas, y quien, además, facilitará los fondos en efectivo necesarios para los gastos en el replanteo, construcción, adquisición de material, plantel y demás elementos para la ejecución que aquellos requieran, así como la adquisición de los terrenos que ellos afecten».

«Contra la presentación de cada certificado semestral al P. E., por intermedio de la Legación Argentina en Londres, entregará a la Empresa su total equivalente con el cupón correspondiente desde la fecha del certificado, en obligaciones de irrigación creadas por la Ley N°. 6546, las que serán recibidas por la empresa a la par. Estas obligaciones serán uniformes de £ 100, y las fracciones menores que pudieran resultar se acreditarán en el certificado siguiente:

«El Gobierno Nacional nombrará el personal de la dirección técnica, quien en su representación dará a la Empresa constructora las instrucciones necesarias para su ejecución y fiscalizará su cumplimiento, debiendo permanecer al frente de las mismas uno o más representantes autorizados para expedirlas.

«La Empresa tendrá entera libertad en el cumplimiento de las órdenes recibidas de los directores técnicos, llevándolas a cabo en la manera y forma más eficaz en su opinión, y podrá pagar sin autorización, pero con previo aviso al Director técnico, los sueldos y jornales extraordinarios que a su juicio hubiera urgencia o conveniere efectuar».

El contrato fué aprobado por el Presidente de la República por decreto del 26 de Setiembre de 1910, y enseguida la Empresa hizo estudiar el proyecto por el ingeniero Kennedy, quien sometió al Directorio un informe extenso y bien estudiado.

Era pués, necesario a la Empresa del F. C.

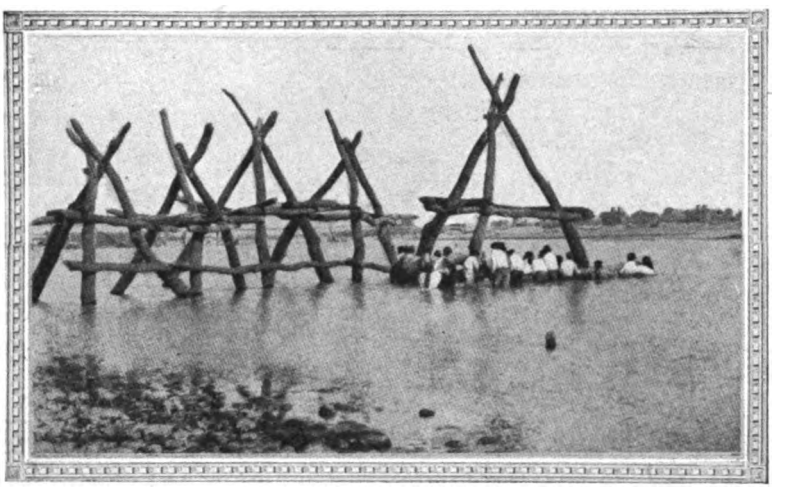
Digitized by Google

del Sud encontrar un ingeniero con amplios conocimientos en obras de irrigación, y con fecha 9 de Marzo fué contratado el Ingeniero Roberto G. Garrow M. Inst. C. E., quien había construído importantes obras de irrigación en Egipto bajo las órdenes de Sir William Garstin, asesor técnico del Ministro de Obras Públicas de aquel país.

En Marzo de 1911, el señor A. L. Webb, Subsecretario del Departamento de Irrigación en Egipto, se encontró en Aswan con el Ingeniero Agustín Mercau, inspector general de estudios y proyectos de la Dirección de Irrigación de la República Argentina, y lo presentó al Ingeniero Garrow, quien lo condujo a las obras que estaba dirigiendo, dándole las explicaciones necesarias.

Rara coincidencia, que los dos ingenieros de irrigación que en el futuro tuvieron que trabajar juntos en la Argentina, se encontraran en Egipto en la misma época.

El señor R. G. Garrow salió de Liverpool a bordo del «Oronsa» el día 20 de Abril de 1911, y se trasladó inmediatamente al lugar de las futuras obras, y el 10 de Junio del mismo año sometió a la Gerencia un amplio informe sobre las obras que la Empresa del F. C. del Sud tenía que construir.



Colocando los pilares para construir un terraplén destinado a desviar en parte la corriente del Río Neuquén.

Llamó la atención en varios detalles donde era posible introducir mejoras y variantes, los cuales fueron aprobados por la Dirección General de Irrigación.

La comisión nombrada por el Gobierno efectuó en Mayo de 1911 el replanteo del proyecto aprobado, el cual fué entregado al Ingeniero R. G. Garrow en Julio.

El trabajo de los primeros 14 kilómetros de canal, empezó el 1°. de Agosto, después de haberse construido un ramal de Cipolletti a Contraalmirante Cordero para el transporte de materiales (30 kilómetros), que fué inaugurado el 25 de Junio de 1910.

———

La ley general de irrigación y el decreto que la reglamenta, como también el decreto de 15 de Noviembre de 1909 que crea la Dirección General, etc., establecen, de manera clara y terminante, las atribuciones que a ésta corresponden.

Una resolución ministerial de Setiembre de 1911, en virtud de la cual se disponía encomendar al ingeniero Decio Severini, que a la sazón era solamente Director de las obras «Barrage del Neuquén», el estudio de una variante del canal de riego del Río Negro, disponiéndose, además, en la misma resolución que el ingeniero José Cantutti, que estaba al servicio de la Dirección, pasara a depender directamente del señor Severini mientras durase esta comisión, causó mala impresión por su inoportunidad y por violar derechos y facultades de la Dirección General.

Como consecuencia de la resolución mencionada. renunciaron en Noviembre de 1911 los ingenieros Julián Romero, Director General de Irrigación, y Agustín Mercau, Inspector general de estudios y proyectos, y el Ministro de Obras Públicas nombró para ocupar el alto cargo de Director General al Ingeniero Decio Severini, uno de los seis ingenieros que había traído Cipolletti de Italia.

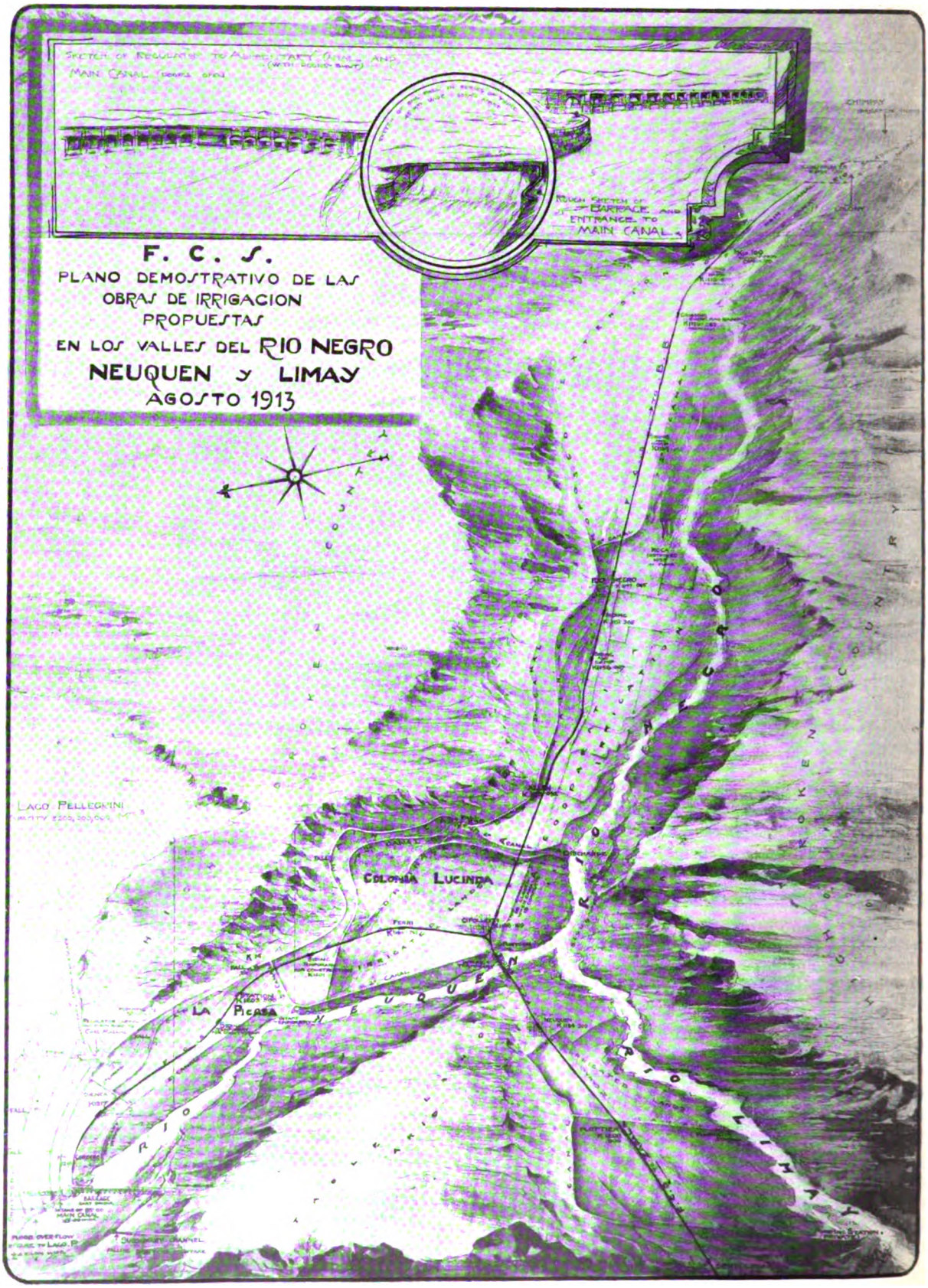
Esta designación sorprendió desagradablemente y con muchísima razón al gremio de ingenieros nacionales. La gravedad del caso, que afectaba a la vez la dignidad y los fueros de los ingenieros diplomados y revalidados en las universidades nacionales, fueran ellos argentinos o extranjeros, creó un intenso malestar que tuvo su repercusión en la prensa y dió lugar a manifestaciones de protesta de parte de los profesionales agraviados.

El Presidente del Centro Nacional de Ingenieros, Don Santiago Baralinio, mandó al Ministro del ramo una enérgica nota pidiendo la aplicación de la ley, que establece las condiciones necesarias para proveer los puestos públicos que requieran competencia profesional, haciendo observaciones al reciente nombramiento del Director General de Irrigación, por haber recaído en un técnico que carecía de diploma universitario. Decía entre otras cosas:

«La ley 4560 establece categóricamente que los cargos técnicos en el Ministerio de Obras Públicas deben recaer en ingenieros diplomados o revalidados en nuestras universidades nacionales, sin hacer diferencia entre argentinos y extranjeros.

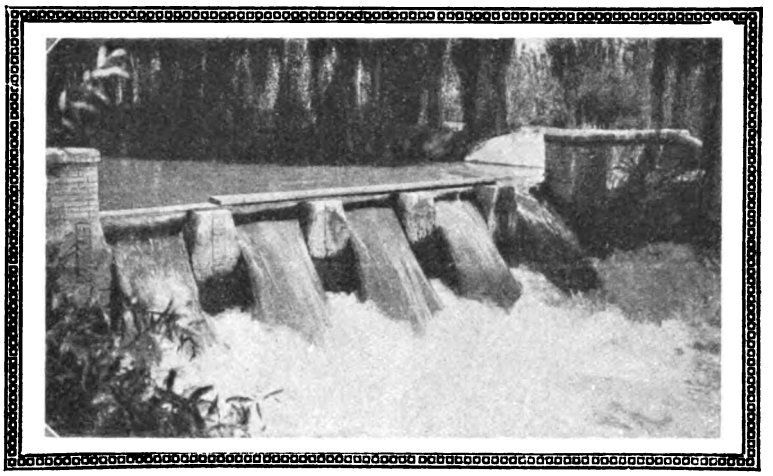
«Concede, sí, como excepción, que puedan buscarse fuera del país los elementos ESPECIALISIMOS que no pudieran encontrarse en él; pero,

Digitized by Google



Digitized by Google

además de tratarse de una excepción, la ley no autoriza a concederles la dirección de las reparticiones públicas, cuyas tareas en su casi totalidad nada tienen de extraordinario, sino confiarles la obra exclusiva para que fueron contratados en virtud precisamente de su competencia excepcional».



Canales de Río Negro. Salto en el kilóm. 4 del canal secundario III. Se nota el desarrollo de los álamos.

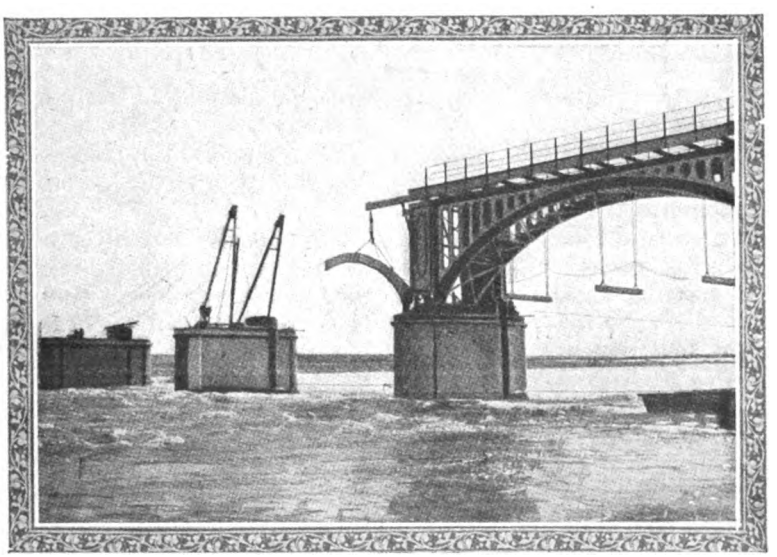
«Los ingenieros nacionales nunca han protestado contra los que, como Bateman, Luiggi, Cipolletti, etc., tenían bien demostrada su especial competencia en el género de obras que se les confiara; no han protestado cuando se ha llevado a ocupar las direcciones del Ministerio de Obras Públicas a colegas extranjeros, revalidados, asimilados a nuestro organismo nacional.

«Hoy, con móviles mezquinos, fáciles de comprender, se quiere desvirtuar nuestra acción en este incidente, dándole el carácter de una explosión xenófoba.

«Hacer de una cuestión técnica, de una cuestión legal, una cuestión de nacionalidad, capaz de herir las susceptibilidades internacionales, es sencillamente una falta imperdonable en cualquiera, y mucho más en los que, por las altas funciones que ejercen, deben proceder con mesuradísima prudencia.

«El xenofobismo no es de nuestra tierra. El amor al extranjero está fundamentalmente establecido en nuestra libérrima Constitución nacional; está en el espíritu de los habitantes de la más cosmopolita de las naciones, la Argentina; nuestras facultades de ciencias exactas son las más liberales del mundo en la revalidación de diplomas, y nuestro gremio ha sido siempre atento, generoso, con sus colegas extranjeros, cuando han demostrado ser inteligentes y bien intencionados.

«Extranjero fué nuestro primer Director de Obras Públicas, el distinguido ingeniero Moneta; extranjeros fueron los primeros profesores de nuestra Facultad de Ciencias Exactas y sus retratos figuran, hace años ya, en nuestro salón social, mientras que no lo hemos hecho aún con el fundador de nuestra Facultad de Ciencias Exactas, doctor Juan M. Gutiérrez, mientras no lo hemos hecho aún con profesores argentinos tan dignos del homenaje como aquéllos, los ingenieros Lavalle, Balbin, etc.; extranjero fué el inolvidable vice-director del antiguo Departamento de Obras Públicas de la Nación, ingeniero Cristóbal Giagnoni, a quien sus colegas, en su mayoría argentinos, le han erigido un bello mausoleo en nuestro primer cementerio monumental; extranjero es el ingeniero Pelleschi, uno de los ferroviarios de mayor criterio en el país, a quien aún ayer nombrábamos comisario general de nuestra Exposición de Ferrocarriles y no porque faltaran argentinos que pudieran llenar el honroso cargo; extranjero es el ingeniero Guido Jacobacci, uno de los elementos más apreciados del Ministerio de Obras Públicas, actualmente director de los estudios y construcción de los ferrocarriles patagónicos; extranjero es el ingeniero Alfredo Del Bono, que ha ocupado con singular competencia altos cargos en la Dirección General de Ferrocarriles; y así muchos otros».



Construcción de un tramo del gran dique del Neuquén.

El Poder Ejecutivo de la Nación contestó por medio del Ministro de Obras Públicas la nota petición del Centro Nacional de Ingenieros, refirién-

Digitized by Google

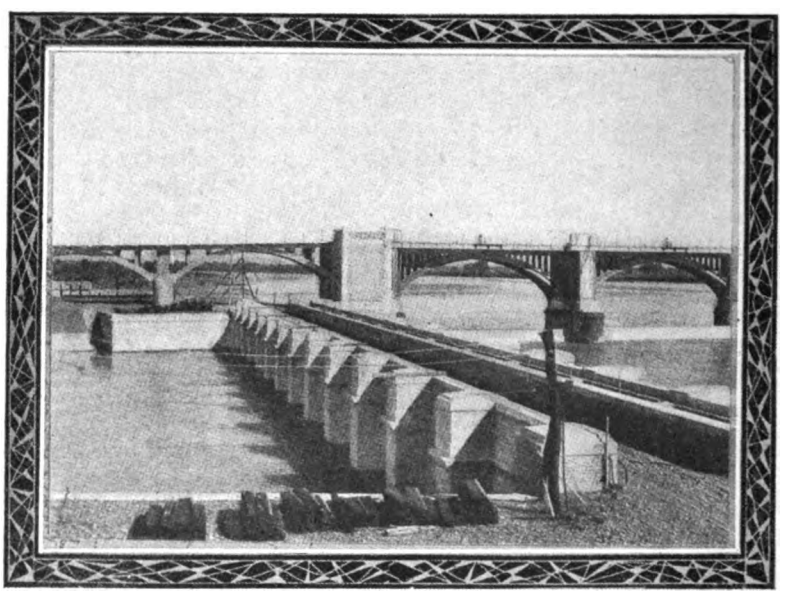
dose al artículo 2 de la ley mencionada que admite varias excepciones y a la escasez de elementos suficientes para el servicio entre los diplomados disponibles, lo que obligaba al P. E. a procurar el eficaz concurso de la considerable entidad».

Terminó con las siguientes palabras:

«Habré de observar a Vd. que el señor Presidente no admite debate sobre el uso de las facultades propias que le están discernidas por la Constitución, como tampoco sobre las condiciones personales de los funcionarios que designa, la confianza que deben merecerle y las garantías que ofrecen al país. Se trata, precisamente, de un técnico cuya reputación entre los ingenieros italianos es particularmente conocida del señor Presidente, por haberse encontrado desempeñando la Legación de Italia cuando el señor Severini entró a suceder al señor Cipolletti, acto que fué precedido de copiosas informaciones en las que intervino la legación a su cargo.

«Al recordar estos antecedentes, el señor Presidente no se propone fundar ni justificar un acto de su gobierno, desde el momento que se reputa juez único y exclusivo de todas las designaciones, excepción hecha de aquellas que requieren el acuerdo de otro poder público.

«Dejo así contestada la nota de ese honorable Centro, con especial encargo de manifestarle a nombre del señor Presidente que hace una excepción a la regla y a los precedentes que deben establecerse en la administración, con el único propósito de acreditar su consideración al gremio de los ingenieros nacionales y al buen concepto que le merecen».



Contraalmirante Cordero: Barraje y regulador del Río Neuquén.

Dos fueron los proyectos presentados por la Dirección de Irrigación para la construcción del canal destinado al riego del valle del Río Negro, desde el gran Dique del Neuquén hasta Chinchinales, preparados: el proyecto A por el Ingeniero Cantutti, y el proyecto B por el ingeniero Alexandre, de acuerdo con las instrucciones que le dió la antigua Dirección General.

La razón principal que decidió a la anterior Dirección General, a proponer el estudio de un proyecto trazado por las faldas de las barrancas que limitan el valle, hacia el Norte (Proyecto B), fué la posibilidad de regar las tierras fiscales de la altiplanicie próximas al Kilómetro 60, además de las situadas en el valle, por simple gravitación, lo que resultó impracticable, pues la diferencia de nivel obligaría a levantar el agua mecánicamente a una altura de más de 20 metros, con larga y costosa cañería.

Resultaba igualmente de los recientes estudios practicados, la posibilidad de regar esos terrenos por otros medios más fáciles y mucho menos onerosos, sin complicar el plan en ejecución, en virtud de contratos celebrados, siendo de elemental conveniencia realizar de inmediato lo más necesario y urgente, que era la irrigación del valle y dejar para una oportunidad ulterior la otra parte de la obra ya que no podría pensarse en hacerlo todo a la vez.

Comparados los perfiles transversales, resultó hasta la evidencia que eran preferibles los del trazado bajo (Proyecto A), por ser éstos en su gran mayoría y en la mayor parte de cada uno en excavación sobre el terreno natural mientras que con el trazado alto (Proyecto B), sucedía todo lo contrario, presentando casi constantemente trabajos en terraplenes muy elevados algunos y generalmente sobre terrenos en pendientes transversales, los que harían tan difícil y costosa la construcción, como improbable su estabilidad y peligroso el sistema adoptado, a menos de invertirse en su consolidación sumas de dinero desproporcionadas con su objeto.

El problema a resolver consistía en la irrigación de la mayor superficie de terrenos útiles en el menor tiempo y con la menor suma de gastos, para que el agua resultase lo más barata posible en cada hectárea regada, debiendo tenerse en cuenta, además, las condiciones indispensables de la mayor estabilidad de las obras y de los menores peligros para las poblaciones y plantíos inmediatos.

Las obras a construirse hasta el punto de convergencia de los dos trazados en los dos proyectos presentados, difirieron sensiblemente en cuanto a su costo, siendo el presupuesto del proyecto A. de $ 2.400.000 m/n, y el del proyecto B, de pesos

Digitized by Google

5.700.000 m/n, a pesar de ser idénticos los precios unitarios que en ambos sirvieron de base para los cómputos, sin que el segundo regase mayor superficie en el valle.

Por estas consideraciones, y de acuerdo con el dictamen técnico de la Dirección General de Irrigación, el Presidente de la Nación aprobó (por decreto del 14 de Febrero de 1912) el proyecto definitivo presentado por la Dirección General de Irrigación y preparado por el ingeniero D. José Cantutti, para la construcción del canal de riego del valle del Río Negro hasta el kilómetro 30, a contar desde su arranque en el canal alimentador del Lago Pellegrini.

En el valle del Río Neuquén existía ya desde el año 1882 un canal de riego llamado Roca.

Construído en forma rudimentaria en aquel año por don Hilarión Furuque, sufrió todas las alternativas y contratiempos imaginables.

En la memorable crecida del Río Neuquén en 1899 fué destruído casi totalmente; los cultivos arrasados, las poblaciones abatidas y el canal cegado casi por completo.

Las aguas llegaban hasta un metro sobre el piso de las casas y avanzaron hasta los campamentos militares arrasando al naciente pueblo General Roca. No quedaron en pie más que el colegio San Miguel y la Capilla de la Congregación Salesiana.

La obra meritoria de estos sacerdotes, que lo mismo en el Río Negro que en el Neuquén o que en la Tierra del Fuego, consagraban su existencia a

Digitized by Google

redimir de la ignorancia y de la barbarie a los hijos de los antiguos habitantes selváticos de aquellas comarcas, causaba asombro; era lógico y justo contarles entre los más avanzados «pioneers» del progreso argentino.

El canal fué reconstruído por las fuerzas militares, pero su servicio siguió siendo precario y azaroso por amenazarlo siempre en su bocatoma el indómito río.

El ingeniero constructor del puente del Neuquén proyectó una nueva bocatoma y se encargaron los materiales necesarios para la obra; cuando estaban ellos depositados en las inmediaciones de la nueva bocatoma, ocurrió, en el 1902, una creciente formidable que se llevó todo, variando además el cauce del río.

Durante muchos años el canal funcionó bastante mal dando riego irregular a una extensión de 300-1000 hectáreas.

El 27 de Setiembre de 1907 se decretó la organización de la Cooperativa de la Colonia Roca, por el cual la adquisición de chacras traería la obligación de concurrir con 50 pesos por hectárea para el sostenimiento de este canal.

Bajo la acción inteligente de don Patricio Piñeiro Sorondo, presidente de dicha sociedad cooperativa, se ensanchó el cauce un metro, hasta obtenerse un de 2500 a 3000 litros por segundo.

La reforma altimétrica que se realizó desde Enero 1910, se inauguró al año después, con un éxito que honraba mucho al joven ingeniero argentino José A. Marcet, un entusiasta estudioso de la escuela inglesa de irrigación y cuya fama en obras hidráulicas en Mendoza, Tucumán y Patagones se confirmaba aquí también.

El señor Arturo Olmos, activo administrador del canal, prestaba la más eficaz cooperación.

El nuevo canal costó a la Cooperativa 700.000 pesos y quedó terminado con todos sus servicios auxiliares en Enero de 1912 (Eduardo Talero: El Canal Roca, Agosto 1911).

El pueblo General Roca, que quedó casi totalmente destruído por la creciente de 1899, fué reedificado en un nuevo sitio que se encontró a 4 kilómetros al Oeste de la primera Colonia Roca, donde las aguas del Río Negro no pueden llegar por extraordinaria que sea la creciente.

La ubicación del actual pueblo llamado «Roca Nueva» reunía esas condiciones y no tardó en edificarse.

Pero la vida de éste fué simplemente vegetativa hasta el año 1912 en que se libró al servicio público el nuevo canal construído por la Sociedad Cooperativa de Irrigación, cuyos beneficios ha sabido el pueblo de Roca aprovechar debidamente.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLV

EVO HOTEL DE INMIGRANTES — PUENTES SOBRE EL RIACHUELO

SUMARIO:

Proyecto del Doctor José Tomás Sojo, Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires. — Sugestiones interesantes sobre este proyecto por el Ingeniero Percy Clarke. — Somera reseña de la obra del Ingeniero Guillermo Domínico. — Inauguración oficial del nuevo hotel de Inmigrantes. — Fundación de la Compañía Ferroviaria Argentina. — Construcción de puentes sobre el Riachuelo. — Puente carretero. — Proyecto del Ferrocarril del Sud. — Aprobación. — Ejecución de la obra. — Puentes «Nicolás Avellaneda» y «Justo José de Urquiza».

LOS INMIGRANTES Y LA BANDERA ARGENTINA.

«En el puerto a que arribasteis había una enseña que fué para todos una esperanza, casi una promesa de vida más noble y más cómoda. Nadie os preguntó en su nombre vuestras creencias ni vuestras ideas; ella sólo os dijo, con sus colores suaves, sin manchas de sangre o de odio: «Entrad, hermanos, y labrad a mi sombra vuestro porvenir».

AGUSTIN. P. JUSTO.

N Setiembre de 1911 fué aprobado el proyecto del Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, doctor José más Sojo, sobre la construcción de líneas subsiırias de trocha de 75 o 50 centímetros.

La idea determinante de este proyecto era de uestionable trascendencia, y sus líneas generales pondían practicamente a la amplitud de vistas e lo inspiraba.

Dadas las malas condiciones de los caminos de mpaña urgía solucionar el problema del transrte por carreteras, tan difícil, costoso y tardío. otorios eran los perjuicios que originaba a los oductores agrícolas y ganaderos la distancia a correr para llegar a las estaciones.

En ciertas épocas, el acarreo era casi imposible, rcunstancia que se agravaba en años lluviosos, pecialmente en regiones de clima seco, donde se rmaban zanjones o huellas que impedían el tránto. El propósito evidente era dotar a la Provincia e numerosos elementos de vialidad que sus recurs y adelantos reclamaban.

Pero se entendía que estas líneas económicas unca deberían impedir el libre desarrollo de las neas que ellas alimentaban y que el no crecimiento de las industrias y del comercio aconsejaban extender sustituyendo a aquéllas.

Estos ferrocarriles económicos proyectados por el ministro del ramo de la Provincia de Buenos Aires, despertaban mucho interés entre las empresas ferroviarias, como lo demostraban las numerosas notas dirigidas al mismo.

Damos a continuación una de estas comunicaciones pasada al Ministro por el Ingeniero Percy Clarke, Gerente entonces del F. C. del Sud.

«Buenos Aires, Setiembre 26 de 1911.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dr. D. José Tomás Sojo.

Ha llegado a mi conocimiento que el señor Ministro tiene a estudio un proyecto para permitir la construcción de ferrocarriles económicos de trocha pequeña — de 0.m.75, por ejemplo, — con el fin de alimentar las grandes líneas ya construídas.

Felicito al Señor Ministro por esta concepción, que estimo tendrá influencia en el progreso de la provincia.

En efecto, las grandes líneas actuales son costosas en su construcción y en su explotación, no

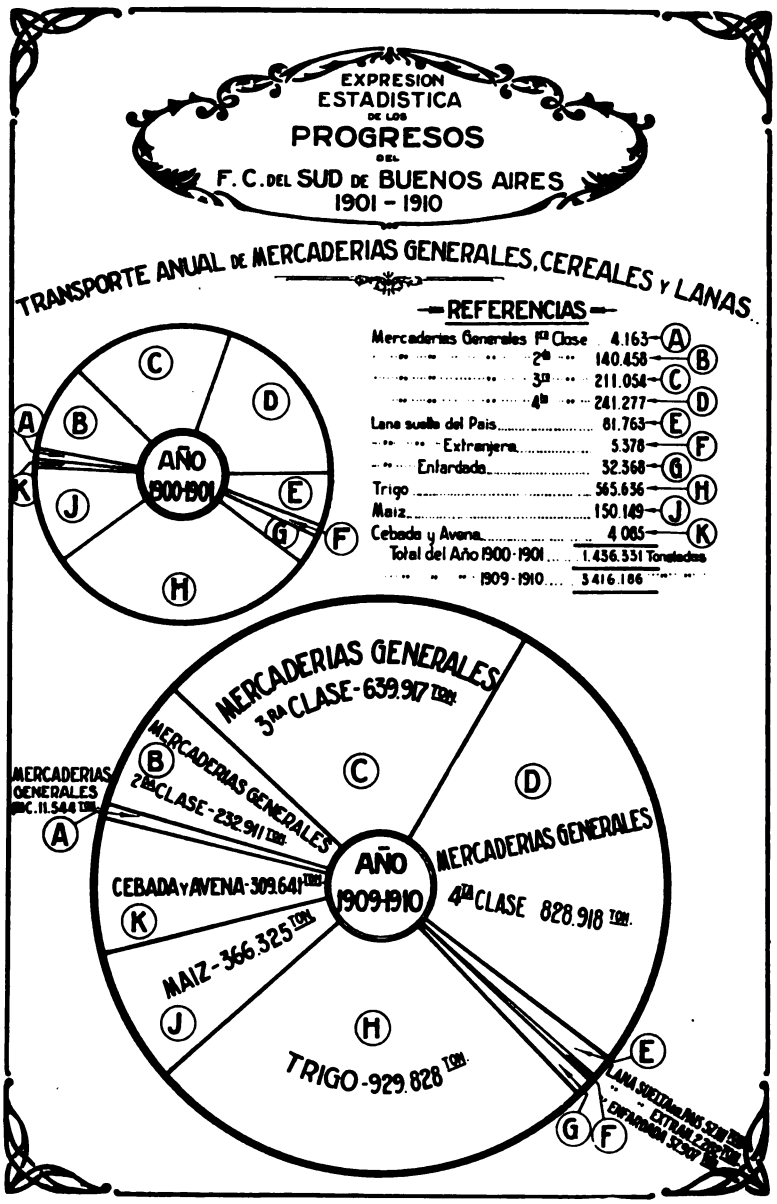
Digitized by Google

solamente por la reglamentación vigente, sino por el escaso tráfico que circula por ellas, pues esta República, con sólo 6 a 7.000.000 de habitantes tiene casi tantos kilómetros de vía como Francia con 40.000.000 de habitantes.

La única manera de reducir los gastos de explotación sería atrayendo tráfico a las actuales líneas, o sea aumentando la zona de afluencia a las líneas existentes, calculada en 20 kilómetros de cada lado de la vía en vez de construir nuevas líneas longitudinales entre las actuales, o ramales a éstas, cuya construcción es costosa, así como su explotación, por estar sujetas a la ley y reglamentos de FF. CC. vigentes.

Su proyecto, según entiendo, tiende a este fin, pues la construcción económica de ramales, cuya trocha no debiera ser mayor de 0.m.75, que partieran desde las principales estaciones de las líneas actuales y se internaran unos 50 kilómetros, duplicaría la zona de afluencia a las líneas actuales.

Naturalmente, que para que estos ramales surtan el efecto perseguido han de ser no solamente construídos lo más económicamente posible, sino también explotados de la misma manera.



Para su construcción económica podrían emplearse rieles usados o muy livianos, utilizarse las calles o caminos públicos, autorizarse la expropiación de terrenos, y rectificación de caminos, a fin de acortar distancias y evitar curvas de radio muy pequeño, y gestionar del Gobierno Nacional la libre introducción de materiales destinados a la construcción y explotación de estos ferrocarriles,

La explotación también ha de ser económica a cuyo efecto la reglamentación del tráfico se ajustaría a la mayor liberalidad.

Desde luego, no debería obligarse a transportar pasajeros, cuyo servicio es costoso; si el tráfico lo permitiera, podrían viajar, bajo su responsabilidad exclusiva, en los vagones de carga. Los trenes de carga correrían únicamente en la época de mucho tráfico.

Estos ramales tendrían que estar exentos de todo impuesto o servicio provincial, municipal o nacional, a cuyo efecto se gestionaría, si fuera necesario, del Gobierno Nacional su liberación. Si en determinada zona no se desarrolla la producción, podrían levantarse las vías.

La explotación de estos ramales, sin conexión uno con el otro, resultaría costosa efectuada por una empresa independiente de las existentes; pero considerados como ramales de éstas se reducirían los gastos de explotación, pues el mismo personal de tráfico, vía y obras, talleres, etc., se utilizarían en dichos ramales. De ahí que las empresas ya establecidas eran las indicadas a construirlos y explotarlos.

Como el objeto de estos ramales es alimentar las líneas principales, el interés de las empresas estaría en abaratar los transportes en dichos ramales, por cuya causa estimo que no debe establecerse cláusula alguna con respecto a tarifas, o bien podrían estar regidas por el mismo principio que la ley nacional número 5315.

Entiendo también que la idea del señor Ministro es proteger estos ramales alimentadores, a

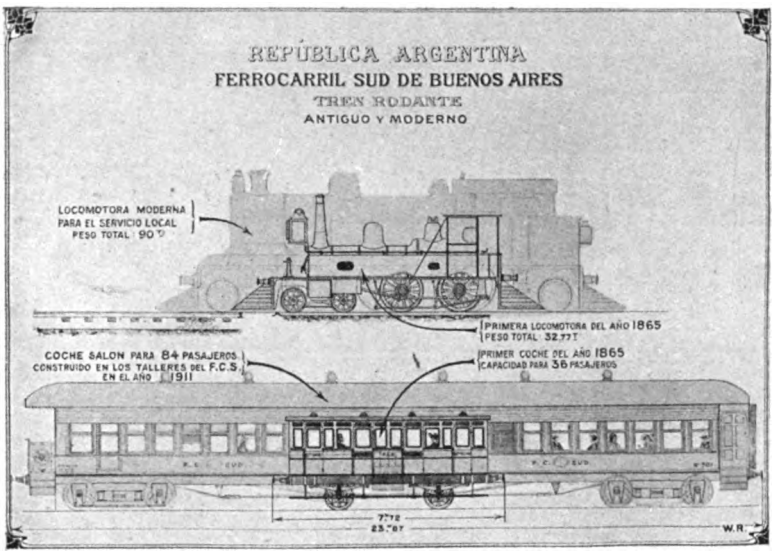
Digitized by Google

cuyo efecto la Provincia no daría nuevas concesiones de líneas férreas que afectaran la zona servida por ellos.

Para terminar esta carta, estimo que si el señor Ministro consiguiera la sanción de una ley que permitiera la construcción y explotación económica de ferrocarriles alimentadores de las líneas actuales, de acuerdo con las bases que acabo de enumerar, contribuiría a resolver el problema de la viabilidad en la provincia.

Aprovecho la oportunidad para saludar al señor Ministro con mi consideración más distinguida.

J. PERCY CLARKE.



El 15 de Febrero de 1912 falleció en Buenos Aires, después de una larga y penosa enfermedad a los 55 años de edad, el Ingeniero Guillermo Domínico, quien por muchos años ocupó el puesto de Inspector General de los Ferrocarriles argentinos.

El Ingeniero Domínico había vinculado su nombre a muchas obras ferroviarias del Estado, prestándoles el concurso de su inteligencia y los esfuerzos de su actividad.

Egresado de la real academia técnica de Agnisgran, revalidó su título en la Universidad de Buenos Aires, de cuya provincia era hijo, pues había nacido en 1857 en Barracas al Sud.

En el año 1883 entró al Departamento de Ingenieros de la Nación, ocupando sucesivamente los puestos de Jefe de la Sección Santa Fe, Director de los trabajos portuarios del Rosario, Inspector del Puerto de Buenos Aires, Director de explotación de varios ferrocarriles nacionales y finalmente Inspector General de los Ferrocarriles en el Ministerio de Obras Públicas, donde su acción fué descollante.

Sus determinaciones de orden administrativo, reglamentación de toda clase de servicios, referentes a construcción y explotación, demostraban claramente una experiencia y conocimiento a fondo de todo lo que se refería a ferrocarriles.

Estableció el perfil general máximo del tren rodante y mínimo de obras para todos los ferrocarriles de la República de las tres trochas en uso, que fué aprobado por acuerdo de ministros del 13 de Noviembre de 1893.

Los reglamentos sobre construcciones y pruebas de puentes, condiciones generales para construcción de ferrocarriles, pliego de condiciones para la recepción de materiales, eran en su mayor parte debidas a Domínico, quien reemplazó las entonces existentes por otras más modernas, creando a la vez también disposiciones nuevas. Estos trabajos constituyen para Guillermo Domínico, un monumento imperecedero. Notable fué su acción para conseguir el mejoramiento de caminos y canales de desagüe en la Provincia de Buenos Aires.

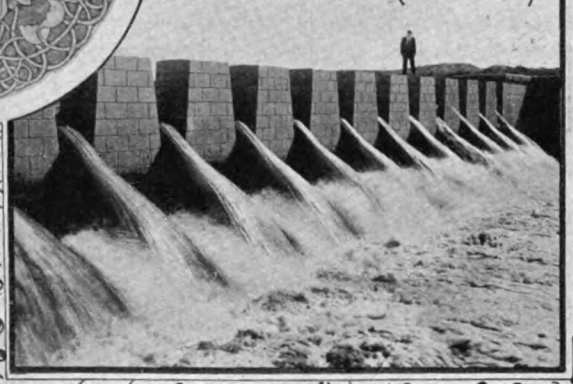
Su última, pero no menos importante obra en servicio de la patria, fué la reorganización de la Oficina de Inspección y recepción de los materiales, que adquiere el Gobierno en Europa y Norte América y fué el jefe estimado y querido de esta oficina desde el año 1909, época de su fundación hasta el día de su muerte.

Ingeniero GUILLERMO DOMÍNICO
Inspector General de Ferrocarriles y Transportes.

Su talento múltiple, su gran experiencia y conocimiento de las obras públicas y especialmente de los ferrocarriles argentinos, como también de los productos de esa industria europea y americana, su buen criterio para hacer aplicables estos productos a las necesidades del país, el tesón y laboriosidad con que siempre atendió a los intereses que se le confiaban, su vida austera y ejemplar, le aseguraron en este último puesto, nuevos derechos a la gratitud de su patria, el amor de todos sus compañeros de trabajo y la estimación de todo el mundo. Pero la labor sin tregua y la dificultades con que tropezó Domínico en este último y honroso puesto

Digitized by Google

SALTO ALMENADO (TIPO WEIR)



SALTO EN EL

CANAL SECUNDARIO.

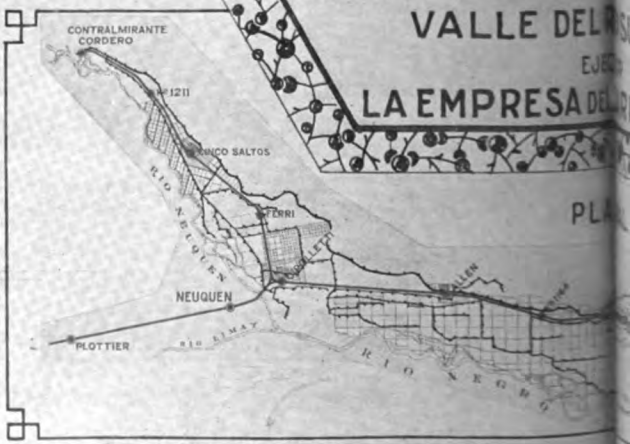
SALTOS Y ACUE

SALTOS CERCA DE GENERAL ROCA.

INGENIERO R.G.GARROW, M.I.C.E.
BAJO CUYA DIRECCION TECNICA FUE CONSTRUIDA
LA VASTA RED DE CANALES DE IRRIGACION EN
LOS VALLES DE NEUQUEN Y RIO NEGRO SUPERIOR.

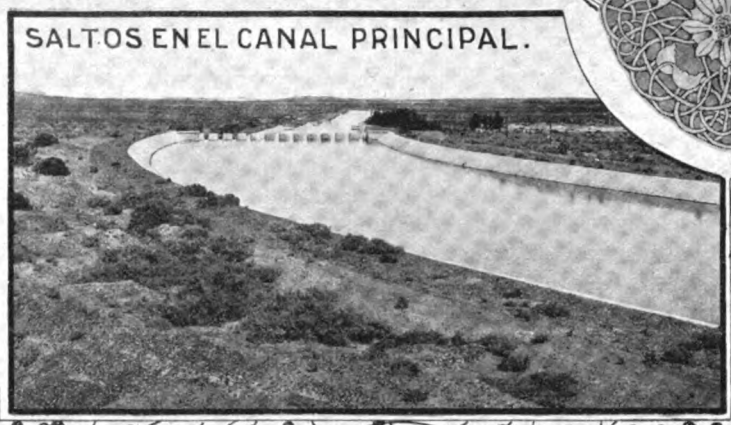
VISTAS DE LOS
VALLE DEL
EJE
LA EMPRESA DE

PL



Digitized by Google

SALTOS EN EL CANAL PRINCIPAL.



KILOM: 54.

SALTOS EN EL KILOM: 30.

CANAL CON COMPUERTA.

DE RIEGO EN EL
SUPERIOR
RRIL DEL SUD.

L

—REFERENCIAS—
F.C. SUD
CANALES

W.R.

INGENIERO CESARE CIPOLLETTI
AUTOR DEL GRANDIOSO PROYECTO DE LA REGULARIZACION DE LOS RIOS NEUQUEN, LIMAY Y NEGRO CON SUS COLABORADORES · INGS D. SEVERINI Y L. KAMBO ·

Digitized by Google

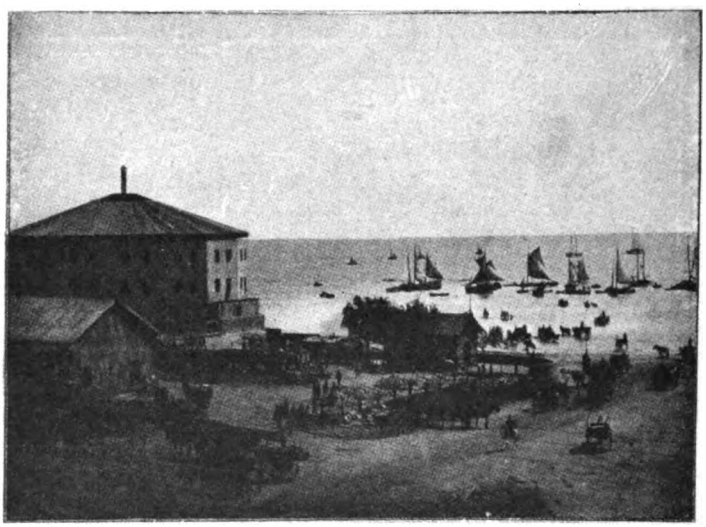
empeoraron su salud ya minada por el trabajo excesivo.

El sentimiento del deber y responsabilidad, los dos factores de su vida de trabajo, fueron también los que lo sostuvieron en pie durante el último tiempo. Una enfermedad cruenta, amargó los últimos años de su vida. Buscó reponerse viajando y cambiando de clima, pero sin resultado.

Vida enteramente dedicada al trabajo, representó dignamente a su país en el Congreso de Ferrocarriles celebrado en 1901 en Búfalo, delegación que había anteriormente llevado al certamen análogo realizado en Bruselas.

Durante la Exposición Universal de San Luis, fué premiado con medalla de oro, por su informe relativo a los durmientes de quebracho colorado, que iba acompañado con una buena colección de de trozos de durmientes de esa madera que habían estado en servicio continuo en algunas vías durante más de 25 años, sin haber sufrido deterioro apreciable, con lo cual se demostraba practicamente la superioridad de esa clase de material, uno de los productos más valiosos de la Argentina.

El 25 de Enero de 1911 fué inaugurado oficialmente el nuevo **Hotel de Inmigrantes** con una fiesta que alcanzó todos los contornos de un acontecimiento social.



Hotel de Inmigrantes y Mercado de Frutos en el año 1880.

Hagamos crónica:

El primer decreto expedido por el gobierno argentino sobre fomento de la corriente inmigratoria fué dictado el 4 de Setiembre de 1812 a inspiración de Rivadavia.

La época no era ciertamente propicia para esperar la aplicación inmediata de las ideas expresadas en el histórico decreto, pero 42 años después nacieron, en el año 1854, las comisiones de inmigración, instituciones de carácter filantrópico, constituidas para proteger a los primeros 140 inmigrantes que llegaran a nuestras playas.

En 1856 un núcleo de ciudadanos encabezados por Armstrong se dirigían al ministro Dr. Dalmacio Vélez Sársfield, pidiéndole autorización para iniciar una suscripción entre los vecinos de recursos, para allegar fondos destinados a la creación de un asilo de inmigrantes.

El 5 de Mayo de 1858 se inauguró como asilo de inmigrantes un local cedido por el Gobierno en el barrio de Palermo. En 1863 el número de inmigrantes que habían sido albergados en el asilo desde 1858, alcanzaba a 1653.

En 1876 una nueva ley creó definitivamente el departamento Nacional de inmigración y dió las normas generales a las cuales debía ajustarse la acción del gobierno en defensa de los intereses que para el país representaba el arraigo de la inmigración.

Se creó luego el hotel de inmigrantes que durante la primera época ocupó un edificio contiguo a la estación de Retiro, con instalaciones escasas y deficientes.

El nuevo edificio inaugurado en 1911 y cuyas vistas reproducimos, consta de cuatro cuerpos, entre los cuales se distribuyen las dependencias de la administración, el hotel, con amplios dormitorios con capacidad para 1000 camas y provistos de todos los servicios necesarios, el hospital y las salas de equipajes y de las diversas oficinas entre las cuales se distribuye el servicio de la repartición.

El departamento de baños está provisto de servicio de agua caliente y fría. El calor se produce económicamente, quemándose la basura en la gran hornalla.

Hay sala de lectura, mapas de la República y de las provincias y libros descriptivos de la riqueza nacional.

El aspecto que ofrecían los salones del hotel en la noche de la inauguración era hermosísimo y daba la impresión de una elegante reunión de nuestro mundo social.

Al llegar el Presidente de la República, las bandas de policía y municipal ejecutaron la marcha de Ituzaingó y después el arzobispo bendijo el edificio en cuya ceremonia le acompañó el primer magistrado, ministros de Estado y cuerpo diplomático.

Ejecutado el Himno Nacional entre los aplausos de la concurrencia, se puso de pie el Sr. J. Guerrico, director general del establecimiento y pronunció un hermoso discurso ofreciendo al jefe de la Nación, la nueva casa de inmigrantes, símbolo del cariñoso afecto con que la Nación Argentina recibe al hombre de acción que busca en lejanas tierras su prosperidad.

Decía, entre otras cosas:

«Olvidarán tal vez, al dejar el barco, vehículo de ilusiones, la dura vida de antes, dirigiendo su mirada al otro extremo de esta casa, donde está

Digitized by Google

listo el convoy que ha de llevarlos a la tierra fecunda».

«Están en la Argentina», dijo. «Han franqueado la puerta que se abre a la esperanza de todo espíritu fuerte, emprendedor, sano. Están en el país, de recursos gigantescos, de utopías realizadas, que han disminuído las leyendas árabes, haciendo efectiva la transformación del indigente en príncipe del éxito. Entran al país de la maravilla, del cual, el incrédulo no tendrá que esforzar su desconfianza para negar los hechos inverosímiles en sí, e imposibles tal vez, en otras regiones que no sean éstas, desconocidas aún en aquellas comarcas, que nos han antecedido en los siglos luchando con otro esfuerzo y con otros resultados».

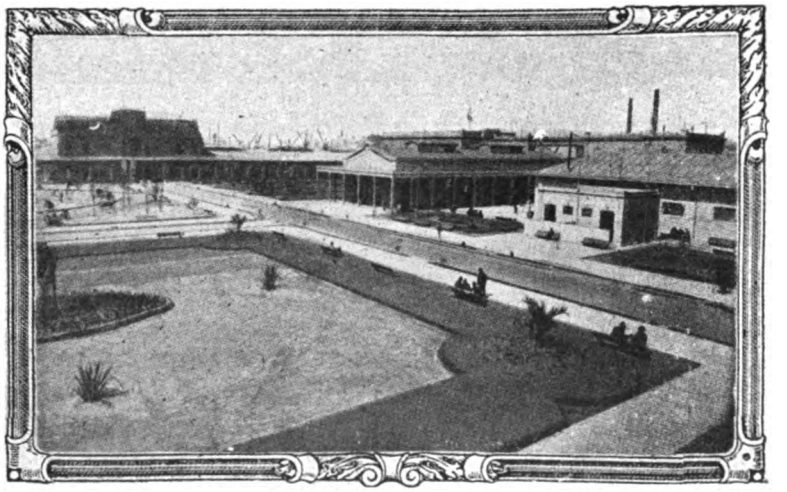
Hotel de Inmigrantes.

Terminados los discursos, el Presidente de la República y su comitiva se dirigieron al vapor «Arcona», cuya banda ejecutaba el Himno Nacional.

El barco se encontraba empavesado y su interior había sido adornado con banderas argentinas e italianas.

La oficialidad del buque hizo los honores correspondientes y se bebió allí una copa de champaña.

Después de la visita al barco la comitiva emprendió un paseo por los jardines del hotel.



Los patios interiores del Hotel de Inmigrantes.

Las empresas de ferrocarriles enviaron, espontáneamente, tres grandes «coches-restaurantes», con su correspondiente servicio, para atender en ellos a las familias que desearan concurrir.

Los tres salones estaban repletos de concurrencia.

Una máquina del ferrocarril del Puerto de Buenos Aires, aparecía enganchada a ellos, cubierta de banderas y escudos argentinos.

A las 11 de la noche se incendiaron los fuegos artificiales. Fué un exceso de pirotecnia y sobre todo de humo. No obstante estas molestias, el espectáculo fué agradable desde el punto de vista de los colores.

A las 12 de la noche, apareció entre dos vigas metálicas una leyenda formada con lamparillas eléctricas, que decía: «Buenas noches».

La multitud comenzó a desfilar y la prolongada hilera de coches inició su marcha hacia la ciudad, llevando a las familias que asistieran a la fiesta.

En el año 1912, se formó «LA COMPAÑIA FERROVIARIA ARGENTINA» una Sociedad Norteamericana registrada conforme a las leyes del Estado de Maine. El capital autorizado fué de $ 30.000.000 en acciones ordinarias y $ 15.000.000 en acciones preferidas.

La Compañía fué constituída principalmente, como su nombre lo indica para construír una importante red de Ferrocarriles en la República Argentina, especialmente en las Provincias del Norte, incluyéndose las de Entre Ríos y Corrientes.

La Empresa dependía de un conjunto de renombrados banqueros de distintas nacionalidades con grandes capitales agrupados por iniciativa de Mr. PARSIVAL FARCUHAR, el «misterioso», un hombre extraordinario desde el punto de vista de su capacidad e inteligente actividad.

Creemos oportuno dar algunas informaciones de carácter personal sobre Mr. Farcuhar.

Era por su nacimiento ciudadano de los Estados

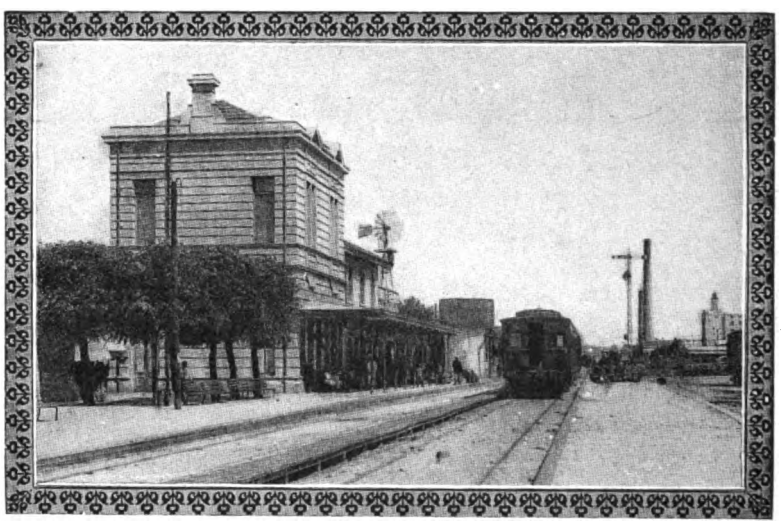
Digitized by Google

Unidos y consagró buena parte de su vida a negocios comerciales en varias Repúblicas Sudamericanas. Habiéndose puesto en relación con el doctor Pearson en la época en que empezaron a llamar la atención las compañías de fuerza hidroeléctricas de México y del Brasil, Mr. Farcuhar, tuvo activa participación en algunas de las más importantes oportunidades de esas Empresas. Intervino igualmente en varias de las grandes compañías ferroviarias de los Estados Unidos, y se decía que había hecho y perdido varias fortunas.

En el principio de 1912 formó la Compañía Ferroviaria Brasileña y bajo su dirección se elaboró un vasto programa de trabajos que tuvieron éxito máximo.

Mr. Farcuhar contaba a la sazón 50 años de edad, y junto con una salud de hierro pudo disponer de recursos financieros casi ilimitados gracias a la confianza que logró inspirar.

En el curso de una existencia sumamente activa, habría sido raro que el éxito le acompañara siempre, y si bien la mayor parte de sus empresas tuvieron satisfactorios resultados, algunas soportaron reveses muy serios. Varias eran las compañías subsidiarias de la brasileña de las cuales cuatro fueron registradas en Maine en Julio de 1912.



La antigua estación de Quilmes.

El Ferrocarril del Brasil, presidido por Mr. Farcuhar era una Empresa Norteamericana, con Directorio Inglés, Francés y Canadiense y fué organizado en el año 1906, con objeto de adquirir varias concesiones ferroviarias en el Sur del Brasil, para refundirlas en un solo sistema y unirlo en las fronteras internacionales con los ferrocarriles de la Argentina, del Uruguay y del Paraguay.

Entre las diversas empresas que fueron acaparadas por el sindicato Farcuhar en territorio Brasileño, figuraban en primer término:

Trece líneas ferroviarias; la sociedad de Navegación del Amazonas, los puertos de Río de Janeiro, Paraná y Paranaguá, las compañías de tranvías de Río de Janeiro, San Pablo y Bahía, las empresas de luz y fuerza de grandes hoteles de Río y San Pablo, el frigorífico de Matto Grosso, el sindicato de maderas de Paraná y la compañía Guaruja (Santos).

Además había resuelto Mr. Farcuhar, establecer una comunicación directa entre el Atlántico y el Pacífico, para lo cual adquirió participación en el Ferrocarril de Antofagasta a Oruro, que sería unido con algunos ramales de las líneas de la Compañía Brasileña.

En otros términos, la Compañía Brasileña, y su presidente estaban bien establecidos en el corazón del Brasil, y de ese centro proyectaban líneas que iban a alterar profundamente la situación de la América del Sur desde el punto de vista ferroviario.

En la sesión de la Cámara de Diputados de Brasil del 23 de Noviembre de 1912, el Dr. Nicanor Mascimento combatió fuertemente el sindicato Farcuhar.

«El entregar a una sola mano una gran cantidad de intereses puede constituir un peligro, fuera del Brasil para la nacionalidad, y ser dentro de él, una amenaza flagrante a la autoridad constituída».

Manifestó qué el no pretendía hostilizar al Sr. Farcuhar, y, al contrario, deseaba conciliar sus intereses con los del país. Presentaba una lista de las importantes concesiones Brasileñas que manejaba dicho grupo y declaró que en ningún país se consentiría que un solo grupo monopolizase tantos intereses y puso en duda si el Sr. Farcuhar, obtendría en los Estados Unidos confianza tan absoluta.

El sindicato adquirió 5.000.000 de hectáreas en las dos márgenes del Río Paraguay, y como poseía también derecho sobre 6.000.000 hectáreas de tierra que le fueran transferidas por el F. C. San Pablo-Río Grande, la colonización de tierras formaba una parte importante de los medios de acción del Sr. Farcuhar, que ya había establecido cierto número de estaciones agrícolas en el estado de Paraná con resultados alentadores.

Se proponía comprar grandes extensiones de campos en el Chaco Argentino y preparaba un plan vastísimo de colonización para así valorizar a las tierras adquiridas.

Pasaremos ahora a mencionar los planos que el Sr. Farcuhar pensaba realizar en la Argentina con la nueva «Compañía Ferroviaria Argentina»:

Los propósitos del sindicato o grupo Farcuhar eran en primer término la intervención predominante de los ferrocarriles Central Córdoba, Córdoba y Noroeste y Córdoba y Rosario, compra de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia

Digitized by Google

le Buenos Aires y Provincial de Santa Fe, y arrenlamiento, al Estado, del Central Norte y del Argentino del Norte y además asumir la dirección lel Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano, que nasta entonces sólo había dado pérdidas.

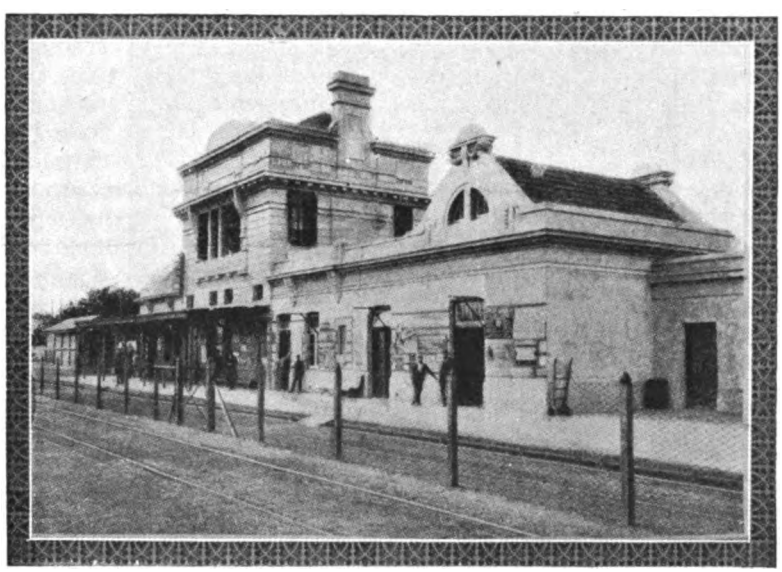
También obtuvo el contralor del Ferrocarril le Entre Ríos, pero no dominaba en absoluto en el Noreste Argentino que formaba solución de continuidad entre éste y el del Paraguay. Fracasó por completo en su propósito de adquirir el Ferrocarril Central de Buenos Aires, debido a una dificultad invencible que consistía en que en el testamento de Don Federico Lacroze se establecía que sus herederos nunca podrían enajenar dicha empresa. Como prueba de ello se recuerda que tampoco la empresa Lacroze, quiso entrar en la fusión de tranvías realizada durante los años 1907-1908.

Después de ser rudamente combatida en el seno de las respectivas asambleas, quedó aprobado el 1°. de Noviembre de 1912 en Londres, la fusión de las líneas de trocha angosta, Central de Córdoba, Córdoba y Rosario y Extensión a Buenos Aires, que estaban administradas por la primera.

Esta amalgama respondía seguramente a las inspiraciones del sindicato Farcuhar, desde que, junto con la fusión, fué aprobado el contrato de la transferencia de esas líneas a éste último: y era creencia general de que el propósito más inmediato del grupo Farcuhar, era la combinación de todas las líneas argentinas de trocha angosta en una sola compañía.

El proyecto más atrevido y de más transcendencia lo constituía la compra de los ferrocarriles del Estado y unificación de las trochas entre todas las líneas sometidas a su contralor.

El 10 de Diciembre de 1912, celebraron una conferencia con los Ministros de Hacienda, Obras Públicas y Agricultura los señores Dr. M. A. Montes de Oca y F. Barrow, en representación del sindicato Farcuhar, con el objeto de explorar la opinión del Gobierno sobre el particular.



La nueva estación dc Quilmes.

La base de la operación descansaba sobre la unificación de las trochas de dichos ferrocarriles, con la de los de la Mesopotamia, siendo los primeros de 1 metro y los segundos de 1m.435.

Manifestaron que después de un maduro estudio, que había sido hecho por los señores F. Barrow y M. A. Rodríguez (del Ferrocarril Central Paraguay), el sindicato tenía la intención de proponer la unificación sobre la base de la trocha ancha, considerando que con ella se consultaban mejor los grandes intereses de tráfico de la República, tanto en el presente como en el futuro.

Las líneas que serían materia de la transformación mencionada eran las siguientes:

Trocha....1m.435

Ferrocarriles de Entre Ríos ..	1108	kilóm.
Nordeste Argentino	1078	»
	2186	kilóm.

Trocha....1m.00

Ferrocarriles del Estado ...	4135	kilóm.
Central Córdoba y conglomerados	1935	»
Ferrocarril de Santa Fe ...	1709	»
	7779	kilóm.
Gran Total	9965	kilóm.

Calcúlase que la unificación de esas dos trochas sobre la base de 1m.676 representaría un costo aproximado de 35.000.000 de libras esterlinas o más de 175.000.000 de pesos oro. La magnitud de tal empresa, se manifiesta clara con sólo mencionar que en ella se emplearían alrededor de 15.000.000 de durmientes.

El cambio de trocha sería terminada en un plazo de 10 años.

En la conferencia no se tocó en forma concreta el precio de los ferrocarriles del Estado, ni tampoco la forma de pago. Entendemos que la valuación de dichas líneas alcanzaba a unos 25.000.000 de libras esterlinas.

Como se vé, solamente en las dos grandes partidas, consignadas, se necesitaba un capital de 300.000.000 de pesos oro, el que debería ser considerablemente ensanchado hasta llegar a la suma

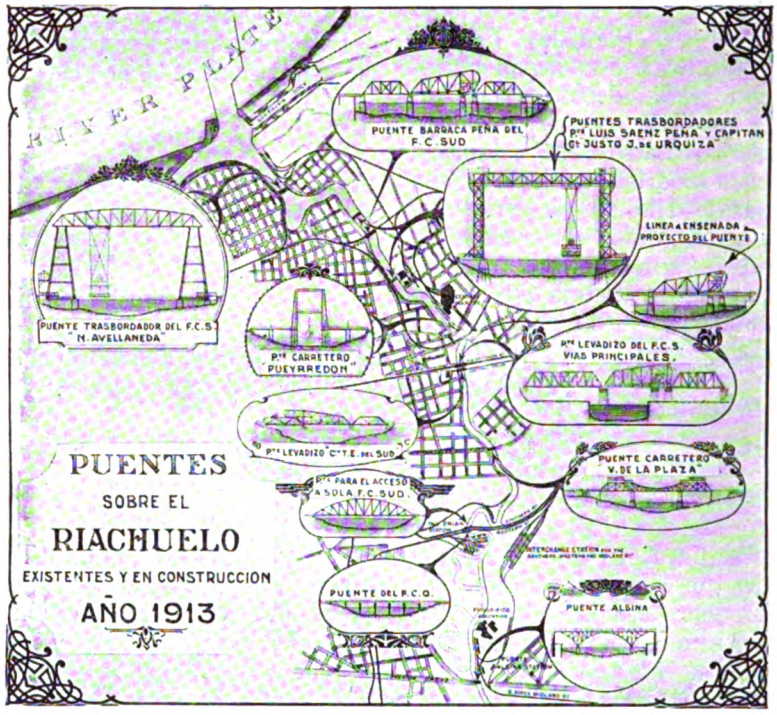
Digitized by Google

necesaria para el completo desenvolvimiento del vasto programa.

Se puede afirmar sin el menor riesgo de incurrir en exageraciones que en la historia de los ferrocarriles no figura una operación de la extraordinaria magnitud de la propuesta.

La «Compañía Ferroviaria Argentina», tenía también como propósito tan primordial como el de la explotación ferroviaria, iniciar un programa de colonización expansiva, siguiendo las modalidades usuales de la gran empresa del «Canadian Pacific».

El Ministro de Obras Públicas, manifestó luego que el asunto de la unificación de trochas etc., sería estudiado bien a fondo y de llegarse a una conformidad perfecta en todos los aspectos del negociado entre el Gobierno y la «Compañía Ferroviaria Argentina», se sometería el proyecto a la consideración del Congreso con objeto de llegar a su consagración definitiva.



Las extrañas operaciones y negocios financieros del grupo Farcuhar llegaron a ser el centro de actividad de los especuladores durante la última mitad del año 1912 y una buena parte del 1913.

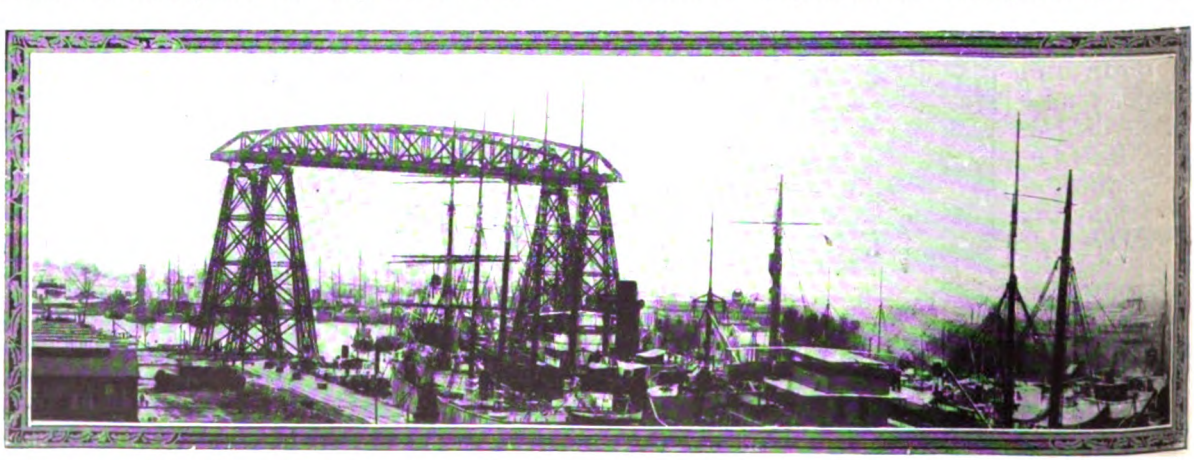
Imposible recordar aquí todos los planes que se atribuían a los «cerebros» del sindicato Farcuhar, ni formular las múltiples hipótesis, basadas en rumores y decires.

Los diarios se apoderaron del asunto y no había día sin que aparecieran artículos más o menos extensos mencionando los aventurados propósitos de los promotores del grupo llamado «latino-americano» o la Compañía Argentina o sea la indefinida combinación llamada grupo Farcuhar, cuyos proyectos parecían visionarios.

Mucho se ha escrito en todos sentidos sobre las ulteriores intenciones que pudiera abrigar el sindicato que representaba ese caracterizado hombre de negocios, ese formidable acaparador que llegó a monopolizar hasta el espacio destinado a las crónicas sociales.

Desde los grandes trust de vías férreas hasta el acaparamiento de grandes latifundios e inmensas majadas de vacunos, todo ha servido de pretexto para lucubrar artículos ditirámbicos en los que se explayan las más variadas y contradictorias opiniones.

Esta clase de producciones brotó, por decirlo así, también de un modo exuberante en nuestra vecina la República de Brasil, donde el peligro



Vista general del puente transbordador "Nicolás Avellaneda" construido por el Ferrocarril del Sud y entregado al Gobierno Nacional.

Digitized by Google

«farcuhareano» despertó el nacionalismo, un tanto aminorado por el abandono en que desde hacía años yacía en un rincón silencioso de la consideración pública.

Sacudido, golpeado y tonificado por la solícita asistencia de algunos espíritus brillantes y prestigiosos, el nativismo recobró después gran parte de su tradición gloriosa y dió su esencia al movimiento y al proselitismo. Ganó jornadas, llamó la atención del público y penetró en el recinto de la Cámara, donde, después de mucho decir a que venía, exigió que se atendiese una comisión especial, ante la cual produciría las pruebas de sus alarmas y de sus agravios.

Prueba de un cilindro del puente transbordador "Nicolás Avellaneda".

El señor Farcuhar que teniendo ya comprada la mitad de Brasil, se preparaba a adquirir el resto, optó por hablar y dió voluntariamente explicaciones. La defensa consistía en una detallada enumeración de todos los negocios que realizó o encaminó en el Brasil. Decía el señor Farcuhar que para este país hizo correr hasta el año 1912 más de 45.000.000 de libras esterlinas, y todavía estaba negociando unos 8.000.000 adicionales.

Durante los primeros meses de 1913 el Sr. F. Barrow, vicepresidente del directorio de la «Compañía Ferroviaria Argentina», hizo un viaje a Europa adonde fuera por asuntos relacionados con la empresa mencionada.

A su regreso llegó a Buenos Aires en compañía del Sr. Farcuhar el 28 de Junio e interrogado al respecto del resultado de su viaje se mostró bastante pesimista.

Hizo mención de la crisis financiera y de la situación angustiosa que reinaba en Europa.

Los capitales estaban completamente retraídos. El oro guardado por los Gobiernos y Bancos, permanecía quieto en sus cajas. Por estas circunstancias el ambiente no era propicio para las operaciones en gran escala y la cordura indicaba que era conveniente esperar una mejor ocasión.

Pero esta ocasión no llegó nunca. Vino la gran guerra mundial con las conocidas consecuencias fatales y nunca más se habló del sindicato fantasma que con gesto arrogante y baladrón anunció en 1912 «que se compraría medio Sud-América».

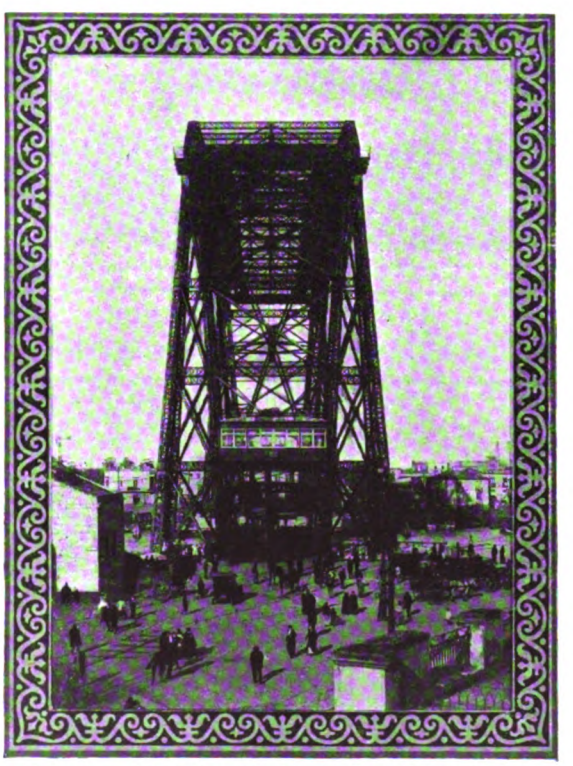
El sindicato Farcuhar nunca habló claro aquí en la República Argentina, dando así lugar a rumores alarmantes, al grado de que hubo quien pensaba que no debiéramos escuchar proposiciones ninguna, ni considerar proyectos sobre ferrocarriles, permaneciendo sordos a todo hasta que hablara con franqueza el señor Parcival Farcuhar.

Por ley N°. 4821 de Octubre 10 de 1905, se autorizó al Ferrocarril del Sud, para construir por su cuenta un puente carretero sobre el Riachuelo, en la prolongación de la avenida Almirante Brown, a unos 500 metros, más o menos, arriba de la unión del Riachuelo y la Dársena Sud. Según las disposiciones legislativas, ese puente sería de igual amplitud de calzada que el actual de Barracas y para facilitar el tránsito de los barcos, debería tener un tramo central movible a báscula, sistema «Scherzer».

La ley establecía en uno de sus artículos que el puente sería entregado al Gobierno Nacional, para luego formar parte integrante del Puerto de la Capital.

El Ferrocarril sometió a la aprobación, un anteproyecto de puente de tres tramos; los laterales fijos y el central a báscula rodante, sistema «Scherzer», que dejaría un pasaje libre de 20 metros a la navegación.

La Dirección General de Obras Hidráulicas, consideró inaceptable el puente propuesto, porque hubiese sido altamente perjudicial a la navegación, y aconsejó la construcción de un

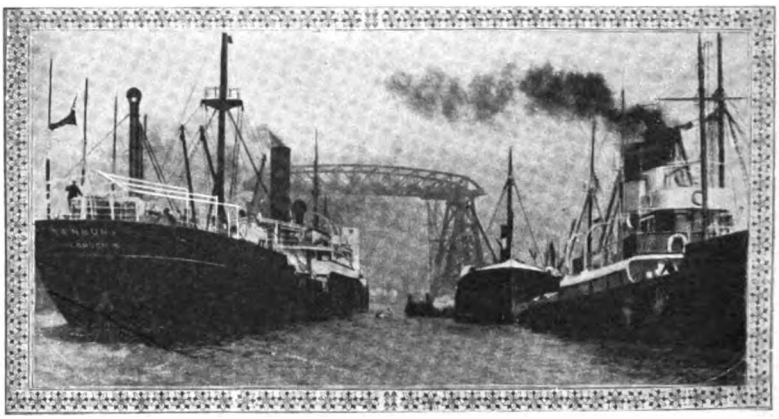


Puente transbordador "Nicolás Avellaneda" visto desde la avenida Almirante Brown.

Digitized by Google

transbordador, que eliminaría los inconvenientes apuntados.

Con fecha 25 de Septiembre de 1908, el P. E. dispuso el cambio de la forma del puente y la Empresa no tardó en preparar el nuevo proyecto.



Vista del puerto de Riachuelo en las cercanías del puente transbordador "Nicolás Avellaneda".

Una vez aprobados por el gobierno los planos definitivos, la Empresa del ferrocarril empezó la ejecución de las obras, encargando la construcción de la parte metálica a una fábrica de Inglaterra, que cumplió fielmente sus obligaciones enviando en oportunidad las diversas secciones del puente, listas para armarse. Mientras la casa inglesa cumplía su cometido, aquí los contratistas construían los cimientos de las torres laterales, los cuales se componen para cada una, de ocho cilindros de mampostería y hormigón, que van hasta una profundidad de 24 metros bajo cero, descansando sobre arena gruesa.

Los cilindros tienen un diámetro de 4 metros y son en su parte exterior de mampostería de ladrillos de 90 centímetros de espesor. Su parte interior está rellenada con hormigón de proporciones variables.

La carga máxima que puede transmitir un pilar, es de 978 toneladas, correspondiendo 586 toneladas, al peso propio del mismo y 392 toneladas a la que recibe de la pila del puente.

Después de haber penetrado el azuche en el lecho del Riachuelo, se encontraba a la cota de 6 metros, con la capa de tosca de un metro de espesor que ofrecía un serio obstáculo al descenso. A fin de obviar este inconveniente fué necesario desagregar por percusión dicha capa, valiéndose a tal efecto de un trépano de 1500 kilogramos de peso, formado por un hierro doble T. P. N. 40. con su extremidad cortada a bisel y dos rieles remachados a su alma. Este trépano era levantad con la ayuda de un guinche a vapor y luego se le dejaba caer en el interior del cilindro, guiándolo en su descenso. Después de una serie de golpes era posible extraer la tosca.

Pasada esta capa, la resistencia del frotamiento del flujo del terreno y la de su penetración, así como la resistencia de frotamiento de la pared del cilindro, eran vencidas por el peso propio de la mampostería, por lo que el cilindro bajaba solo, a medida que se iba ejecutando. Más adelante y cuando el peso propio no vencía estas resistencias, por intermedio de guinches dotados de «PRIETSMANN» se excavaba el terreno al pie del azuche, lo que anulaba las dos primeras resistencias, obteniéndose así el avance del cilindro.

Más adelante, cuando la resistencia de frotamiento era mayor que el peso propio del cilindro hasta entonces ejecutado, es decir, cuando ya no bastaba la excavación al pie del azuche, se obtenía el hundimiento cargando el cilindro con rieles. Esta parte de la operación resultaba necesariamente larga, dado que después de excavado el terreno, debía cargarse el cilindro, a veces con algunos centenares de toneladas; después de producido el descenso debía procederse a retirar el peso, para volver a ejecutar un nuevo trozo de mampostería.

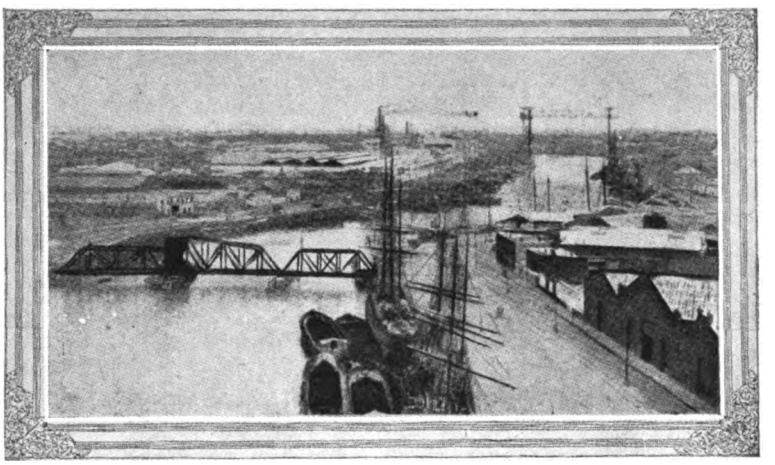
Desde la cota 15 metros a 18 metros, se extiende la capa de arena mezclada con arcilla, bastante compacta. Los cilindros al llegar a ella, a pesar de las exca-

Digitized by Google

vaciones que se llevaron para algunos de ellos a más de 2.50 metros debajo del azuche y de las fuertes cargas a que estaban sometidos, no bajaban. No habiendo sido posible romper la capa con picos o barretas por las dificultades de mantener por mucho tiempo en seco el cilindro, dada la abundante infiltración de agua y al mismo tiempo por las malas condiciones en que trabajarían los operarios, la Empresa propuso y fué autorizada a hacer uso de la dinamita. Esta última fué colocada en 5 o 6 cartuchos de 60 gramos, en la parte excavada debajo del azuche, y se le hacía explotar eléctricamente. La explosión agrietaba el terreno y el cilindro podía bajar.

Ningún inconveniente resultó del empleo de la dinamita; no fué nunca notada ninguna trepidación sensible del terreno circundante que pudiese perjudicar los edificios cercanos o alarmar a la población.

El Ferrocarril del Sud propuso asentar los 8 cilindros situados junto a la ribera sobre esa capa que comienza a 15 m. Pero después de probarse, por los mismos datos suministrados por el hundimiento de los cilindros de la ribera Norte, que el terreno además de no presentar una resistencia uniforme, no soportaba un esfuerzo que diera un coeficiente de seguridad aceptable, fué desestimado el pedido de la Empresa.



Vista general del puente "Barracas Peña", el frigorífico "La Blanca" y el puente transbordador "Capitán General Justo José de Urquiza".

Una vez pasada la capa en cuestión, los cilindros llegaron sin ningún otro inconveniente a la cota 24 metros fijada en el proyecto.

A medida que los cilindros llegaban a su posición definitiva eran rellenados en su interior con hormigón. Cuando éste alcanzaba el suficiente fragüe, se probaban sometiéndolos a cargas superiores a 600 toneladas, que representan una vez y media a dos veces las cargas que les puede transmitir el puente. Durante las pruebas no fué notado ningún movimiento.

El transbordador o plataforma cuelga de un armazón reticulado rígido que a su vez se halla articulado al carro superior. Las dimensiones son: 8 metros de ancho por 12 m. 70 de largo. Además de los peatones, carros, etc., podrán transbordar tranvías.

El transbordador es manejado desde la casilla que el mismo lleva, pero puede también ser puesto en movimiento desde la casilla de máquinas.

Al aproximarse el transbordador a los muelles, unos interruptores situados en el carro superior y que son automáticamente accionados por topes fijos en el puente, cortan el circuito, parándose en consecuencia la plataforma. Desde la casilla y por intermedio de unas llaves situadas en el tablero, puede cerrarse el circuito, con lo que entra nuevamente en funcionamiento el transbordador. Esta disposición tiene por objeto, evitar que por cualquier descuido del conductor choque violentamente el transbordador con el muelle.

Los frenos son automáticos y funcionan al cortarse el circuito. Marchando la barquilla con la máxima velocidad se para en 4 metros.

Si bien la instalación eléctrica es algo complicada, dadas las ingeniosas combinaciones que para evitar todo peligro han sido indispensables, el manejo del transbordador es muy sencillo y puede estar a cargo de un muchacho.

Como suplemento y para los casos en que la plataforma, por cualquier circunstancia, como ser una interrupción de la corriente eléctrica, etc., quedase parada en el medio del río, puede ser llevada a su lugar por medio de guinches a mano.

El puente transbordador **«Nicolás Avellaneda»**, que costó alrededor de 100.000 libras esterlinas, fué inaugurado oficialmente el Domingo 8 de Marzo de 1914, pasando luego conforme a la ley, al dominio absoluto de la Nación sin erogación de ninguna especie.

Esta generosa donación del Ferrocarril del Sud, era una compensación al fisco por varias franquicias que aquella ley del 1905 le otorgaba, tales como la de construír un nuevo puente para trenes de carga frente a la estación Barracas Peña. También es justo considerar los inmensos beneficios que le reportaría a sus propios intereses, la construcción del puente transbordador, que permitiría una comunicación fácil con el Dock Sud y las extensas tierras del lado de Avellaneda, que también se hallaba privada de acceso directo con la ciudad, con que se facilitaría la explotación de los muelles e instalaciones que posee la Compañía concesionaria, cuyos intereses están intimamente ligados a los del Ferrocarril del Sud.

El puente «Nicolás Avellaneda», conjuntamente con otros dos transbordadores, que más abajo se

Digitized by Google

detallarán, han contribuido con eficacia a aumentar las operaciones portuarias en la ribera Sud del Riachuelo, de la que no había sido posible obtener todo el rendimiento que era susceptible de dar, por carecer de medios directos de comunicaciones con la Capital.

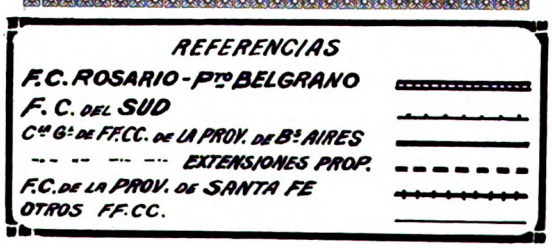
Por la ley N°. 7036 del 16 de Julio de 1910, se otorgó a los señores Carlos Paquet y Cía., la concesión para construir dos **puentes transbordadores** en el Riachuelo frente a las calles Garibaldi y Patricios respectivamente y explotarlos durante 50 años, según tarifas establecidas de común acuerdo entre ellos y el P. E. debiendo las obras pasar a propiedad del Estado al finalizar dicho plazo.

Los planos de construcción fueron presentados para la aprobación con fecha 15 de Diciembre de 1911, comenzándose los trabajos del primero de los puentes nombrados: «Presidente Dr. Luis Sáenz Peña» en el mes de Julio de 1912 y el otro en Abril de 1913.

Por decreto del P. E. del 24 de Abril de 1911 las tarifas fueron fijadas como sigue:

Pasajeros: Tarifa normal durante el día: 2 centavos, Tarifa especial para obreros en días hábiles durante una hora y media por la mañana y tarde: 1 centavo.

Vehículos: Coches y automóviles de pasajeros por eje: 5 centavos. Camiones, carros y carritos cargados con menos de 3.000 kilogramos con conductor y caballos de lanza o varas, por eje: 10 centavos.



La plataforma móvil de los dos puentes, que son absolutamente idénticas, tiene una capacidad para transportar una sobrecarga de 45 toneladas constituída por peatones, vehículos diversos y tranvías, para los cuales se había provisto una vía especial.

Cada una de las cuatro torres de los puentes descansa sobre una fundación independiente constituída por pilotes de hormigón armado, dispuestos con inclinaciones convenientes y cuyas cabezas están reunidas por macizos de hormigón moldeado en cajones, previamente descendidos a su sitio definitivo.

Las obras quedaron terminadas y libradas al servicio público el 20 de Marzo de 1913 y el 2 de Marzo de 1915 respectivamente. Este último puente fué bautizado con el nombre de **«Capitán General Justo José de Urquiza».**

Los puentes transbordadores han sido objeto de interesantes y detalladas descripciones publicadas en «La Ingeniería» por el Ingeniero Santiago Podestá (Transbordador del F. C. Sud, 16 de Enero de 1915) y por el Ingeniero Enrique Butty (Transbordadores Paquet y Cía., 1°. de Enero de 1917).

El puente levadizo construído por el F. C. del Sud sobre el Riachuelo para dar acceso a los trenes desde la estación de clasificación hasta el puerto y la estación Casa Amarilla, fué librado al servicio público en 1913.

Anteriormente la vía que unía la estación Casa Amarilla con las demás líneas del F. C. del Sud, fué por muchos años el camino preferido por los viajeros entre La Plata y Buenos Aires. Vía simple, recorriendo direcciones tortuosas por algunas calles y por la margen del Riachuelo resultaba completamente insuficiente para el movimiento de los trenes de Casa Amarilla y era por esto que la empresa del F. C. del Sud solicitó en 1905 del Congreso, cuando propuso la construcción del puente transbordador a que nos hemos referido, le permitiera tender una nueva línea para cargas solamente, sobre el Riachuelo que, partiendo de las cercanías de Barraca Peña tomase la dirección sur hasta empalmar con la línea de Kilómetro 5 a Ribera Sud, en la otra margen del río.

El puente es para una vía y descansa sobre profundos y sólidos cimientos que van hasta 24 metros de profundidad.

Deja un espacio libre para la navegación, de 25 metros con dos tramos fijos a cada lado, de 23 metros cada uno.

Digitized by Google

Teniendo en cuenta el crecido movimiento de uques en esta parte del Riachuelo, el Ministro e Obras Públicas, en la reglamentación de la ley spectiva, incorporó un artículo estableciendo que el uente de Barraca Peña permanecería levantado urante el día y solamente aría acceso a los trenes urante la noche.

La inauguración del **Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano** tuvo lugar el 15 e Diciembre de 1910.

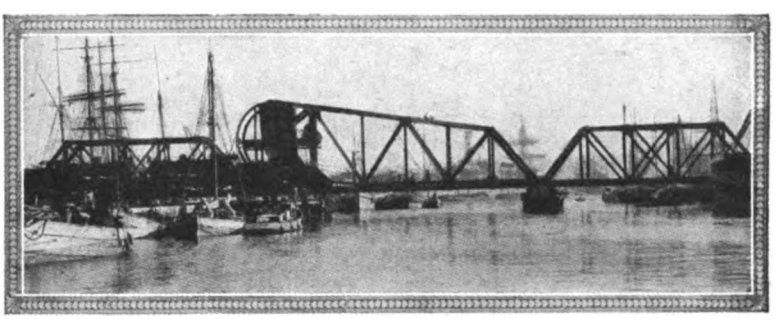
Se formó esta Compañía l 4 de Diciembre de 1906 on el objeto de construir na línea de 800 kilómetros e largo entre Rosario y 'uerto Belgrano, cerca de Bahía Blanca.

La concesión original fué concedida al Sr. Diego le Alvear. La línea que se indica en el mapa (pág. 74) ha sido construída de tal manera que cada unto está más cerca de Rosario o de Puerto Belrano que de Buenos Aires, con el objeto de desviar l tráfico a esos puertos.

Es una línea de trocha ancha. En 1907 transfiióse también a la Compañía la concesión otorgada l Sr. Diego de Alvear para la construcción de un nuelle al término de la línea en Puerto Militar.

El capital de la empresa alcanzó en el año 1911 a suma de 31.073.000 pesos oro sellado.

El 28 de Marzo de 1911 se llevó a cabo en el cementerio de la Recoleta la ceremonia dispuesta por los empleados de la Dirección de ferrocarriles para honrar la memoria del que fué su jefe ingeniero don Carlos Maschwitz. Ante una numerosa y distinguida concurrencia, se realizó la colocación de una placa en el sepulcro que guarda sus restos mortales.



Puente "Barraca Peña"
(Línea de acceso de Kilóm. 5 a Casa Amarilla.

Al ser descubierta la plaza, el entonces director de ferrocarriles, ingeniero Emilio Schikendants, pronunció un hermoso elogio del malogrado funcionario.

He aquí unos párrafos del discurso;

«Toda la vida del ingeniero Maschwitz ha reflejado sus eximias condiciones de triunfador; de claro talento, de extraordinaria energía, altivo, caballeresco y emprendedor. Maschwitz, que había bebido en un hogar sano y moral los principios de orden, de honestidad y trabajo, emprende valerosamente la lucha por la vida.

«Aun estudiante de la Facultad, se le ve tomar parte en estudios de ferrocarriles y hacer nivelaciones en la Provincia de Buenos Aires; Ingeniero ya, su actividad profesional le lleva a todas las ramas: se distingue en la construcción del Puerto de La Plata, en la del Ferrocarril al Pacífico, donde asciende rápidamente a ingeniero residente; en las obras de salubridad de Buenos Aires, donde introduce considerables mejoras.

«Durante tres años permanece al frente del departamento de ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, donde sus iniciativas son numerosas: organiza servicios, propone leyes de ferrocarriles económicos, y prepara y publica el único mapa entonces existente en la Provincia de Buenos Aires.

«En 1895 es nombrado presidente de la dirección de ferrocarriles nacionales. Llegamos así al período de la vida de Maschwitz más ligado a nuestro recuerdo y a nuestro afecto. Los que hemos tenido entonces la suerte de estar a sus órdenes y que hemos continuado siendo sus admiradores, sabemos a que alto grado hizo rayar la acción de la vieja dirección de ferrocarriles, multiplicando sus iniciativas prácticas, ordenando, organizando y siendo a la vez justo, enérgico, sin contemplaciones, bondadoso para el buen empleado y severo con el que no lo era.

«Cambiada la forma de la extinguida dirección, Maschwitz vuelve al trabajo profesional y a la vida de los negocios, donde, naturalmente, descuella por su actividad y clarividencia. Funda la sociedad La Negra, La Nacional de calefacción y acomete muchas otras obras de progreso para el país en general.

«No olvida por eso los grandes intereses científicos y profesionales; es especial su distinguida participación en el congreso de ferrocarriles de

Digitized by Google

París de 1900, y su publicación de un estudio sobre los durmientes de quebracho y su probable aplicación en los ferrocarriles europeos, lo muestra un técnico de valía y un argentino amante de la patria y deseoso de contribuir con todas sus fuerzas a su engrandecimiento.

«Las grandes empresas ferroviarias del país, ávidas de poner a su frente a hombres de la capacidad de Maschwitz, se lo disputan con ahinco, y primero el Sud y más tarde el Central Argentino, aprovechan de sus consejos, de sus iniciativas, de su empuje y laboriosidad. Aun ellas hoy ejecutan muchas de las obras proyectadas por Maschwitz, en las cuales no sólo tuvo en cuenta el interés de las empresas que representaba, sino los del país en general que defendía con patriótico e

«Carrera tan brillante debía forzosamente minar bien alto y esa culminación, sin duda deciendo a las mismas leyes que rigen al as ilumina los mundos siderales, fué breve por mo que la altura fué grande.

«Nombrado en 1907 ministro de Obras P cas de la Nación, queda sólo tres meses frente de ese departamento, pero en sól esos tres meses propone y consigue, con el apoyo del ingeniero Mitre, se dicte la ley sobre concesiones de ferrocarriles, la más importante de cuantas se dictaron en esta materia, desde la primitiva ley de ferrocarriles, sin contar muchas otras mejoras en la organización de todas las obras públicas».

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLVI

●

DATOS REFERENTES A LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES - PROYECTO DE FUSION DE LAS EMPRESAS DEL FERROCARRIL SUD Y DEL OESTE EN 1912

●

SUMARIO:

Situación económica de la Provincia de Buenos Aires en 1912. — Exportación de productos agrícolas. — Valor de la producción. — Explotación ganadera. — Ferrocarriles en la provincia capitales invertidos, longitud de sus líneas, intereses producidos. — Otras industrias. — Los frigoríficos. — Comercio provincial. — Huelga de maquinistas y foguistas en 1912. — Medidas adoptadas. — Intervención directa y personal del Excelentísimo Señor Presidente, Dr. Roque Sáenz Peña. — Bases del convenio entre el Gobierno de la Provincia y la Empresa del Ferrocarril del Sud. — Proyecto de fusión de las empresas ferroviarias del Sud y del Oeste. — Solicitud presentada al H. Congreso de la Nación. — Informe de la Dirección General de Ferrocarriles firmado por el Dr. Pablo Nogués. — Sesión pública en la Cámara de Senadores. — Opinión pública. — Resumen de las negociaciones. — El Directorio en Londres del Ferrocarril del Sud desiste de su propósito de fusión con la Empresa del F. C. Oeste.—Fracaso de este proyecto.

● ●

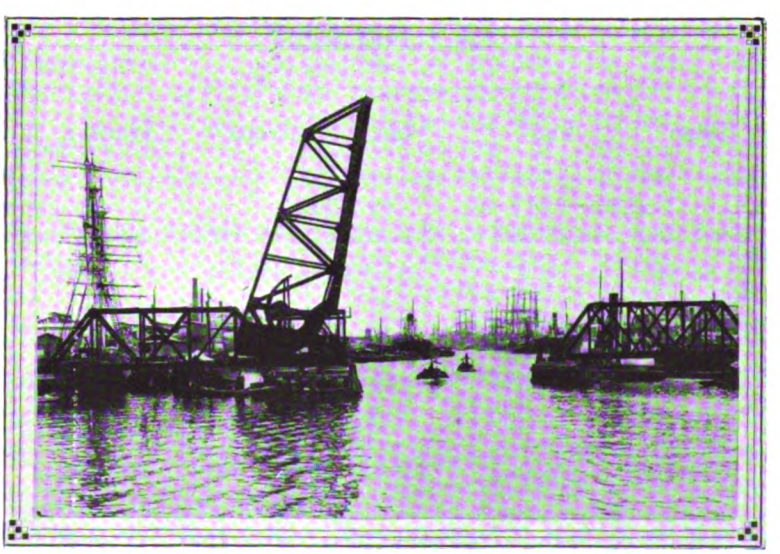
SITUACION ECONOMICA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES A MEDIADOS DEL AÑO 1912.

LA Provincia de Buenos Aires progresaba rápidamente en todos los órdenes de su actividad económica.

Su producción agropecuaria representaba en cierto modo el índice de su potencialidad, en virtud del extraordinario desenvolvimiento de su riqueza, aumentada en los últimos años por el desarrollo de la industria manufacturera, cuyos capítulos principales correspondían todavía a la tranformación de los productos derivados de la agricultura y la ganadería.

La riqueza inmobiliaria y mobiliaria era importante, anotándose entre los principales rubros el valor de los capitales empleados en la explotación ferroviaria.

Al referirse al estado económico en general de la Provincia no pueden tomarse como punto exclusivo de mira, los resultados de un solo año, pues eso inducirá a apreciaciones aisladas, parciales y erróneas, debidas en muchos casos a la versatilidad; pero, aun así, debe reconocerse que los quebrantos sufridos en la producción de ciertas zonas en los últimos años, por la sequía unas veces y el exceso de agua otras, o por la devastación de algunas plagas agrícolas, no habían repercutido hondamente en el organismo provincial, que se repuso con rapidez merced a un vigoroso y admirable impulso de progreso.



Puente "Barracas Peña" en su posición levantada.

Digitized by Google

Los siguientes datos estadísticos han sido tomados del libro «Situación Económica de la Provincia de Buenos Aires», publicado por el Dr. Arturo Condomí Alcorta, en Mayo de 1913.

La población calculada al 31 de Agosto de 1912, era de 2.040.090 habitantes, los que distribuidos sobre los 305.121 kilómetros cuadrados de superficie de la Provincia, arrojaban un tanto por ciento de densidad por kilómetro cuadrado de 6,6 habitantes.

El **área cultivada** en general, marca los siguientes adelantos:

Censo de 1881	354.198	hectáreas
» » 1890	1.077.933	»
» » 1895	1.395.129	»
» » 1908	7.191.224	»
Estadística 1909-10	7.620.948	»
» 1910-11	8.440.300	»
» 1911-12	8.852.000	»

Los resultados generales de la cosecha 1911-12, arrojaron un valor total a la producción de todo el país equivalente a 1.123.830.712 pesos oro sellado, figurando en primer término la explotación agrícola y forestal, después la ganadera, en tercer término los valores de minería y por último los productos de la caza y pesca.

De esa suma correspondía a la Provincia de Buenos Aires el 36 por ciento o sean 413.639.758 pesos oro sellado o su equivalente en moneda nacional 933.009.078 pesos.

El valor de la producción agrícola y forestal en la Provincia era de 230.320.367 pesos oro sellado, suma que representaba 523.449.098 pesos moneda nacional.

Esta cantidad equivalía al 55,69 por ciento de la producción total y repartida por el área cultivada en 1911-12, arrojaba un coeficiente medio en pesos oro de 26 pesos por hectárea o sean 59 pesos m/n.

DISTRIBUCION DEL VALOR DE LA PRODUCCION AGRICOLA Y FORESTAL EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES EN EL AÑO 1912.

Productos	Toneladas	Valor en $ o/s
Trigo	1.903.000	66.711.000
Lino	109.400	7.987.000
Maíz	3.496.000	80.508.000
Avena	922.000	22.170.000
Cebada	32.500	780.000
Centeno	4.333	104.000
Alpiste	18.700	935.000
Alfalfa	1.328.000	16.698.277
Vino (hectólitros)	23.919	239.190
Otros productos de la agricultura y forestal	.....	34.197.900
Total	.....	230.320.367

EXPORTACION DE PRODUCTOS AGRICOLAS CORRESPONDIENTES A LA PROVINCIA EN 1910.

EN TONELADAS

Aduanas	Trigo	Lino	Maíz	Avena	Harina	Afrecho	Pasto Seco.
Buenos Aires	601.760	224.393	419.402	194.446	114.395	169.976	17.057
La Plata	56.964	4.213	26.393	45.131	86	2.077	723
Bahía Blanca	641.307	154	—	130.363	—	3.775	—
San Nicolás	9.048	72.749	530.301	10	—	—	—
Campana	—	234	307	245	—	—	—
Zárate	80	1.289	3.063	—	—	—	—
	1.309.159	303.032	979.466	370.195	114.481	175.828	17.780
Por todas las aduanas de la Nación	1.883.592	604.877	2.660.225	370.948	115.408	250.777	31.210

Digitized by Google

GANADERIA:

No menos importante era la riqueza ganadera de la Provincia. Acaso sus progresos no hayan sido tan notorios, como los de la agricultura, pues la economía bonaerense estaba ya en su segundo período de evolución; pero las cifras del último censo nacional de 1908 expresaban en general un notable adelanto respecto del número, la mestización y el valor de las haciendas.

La enorme disminución del ganado lanar era una de las consecuencias del avance de la industria frigorífica la que en el período de 1907-1911 había sacrificado más de 17 millones de ovinos. Según los datos del último censo del año 1908 la riqueza pecuaria de la Provincia comparada con la del año 1881 fué como sigue:

Censo	Vacuno	Caballar	Lanar	Porcino	Cabrío	Mulas y Burros	Valor total de todos los ganados
1881.....	4.754.810	2.397.787	57.838.073	155.134	7.612	8.084	210.462.295 $
1908.....	10.351.235	2.519.963	34.604.972	711.241	11.335	18.813	747.766.076 $
1912 (calculado)	7.500.000	2.800.000	29.626.000	1.300.000	14.000	20.100	812.000.000 $

El número de establecimientos ganaderos ascendió de 28.069 en el año 1881 a 55.587 en 1908, con una extensión de 256.739 kilómetros cuadrados.

El valor de los ganados era ese año de 747.760.076 pesos moneda nacional.

La producción ganadera de 1911-12 fué de pesos 394.917.922 oro sellado en todo el país, correspondiendo a la Provincia un valor de 183.319.391 pesos oro sellado o sean 416.629.980 moneda nacional.

Merece una enunciación especial la Industria Ferroviaria que tuvo un desarrollo asombroso en los últimos lustros. Bastaría la sola enunciación de sus progresos, para deducir de ellos la importancia de la economía provincial, desde que su productividad debe servir a la existencia de los cuantiosos capitales ferroviarios invertidos en el territorio de Buenos Aires.

Las doce líneas en explotación tenían invertido un capital de $ oro sellado 472.465.357, cuyo promedio de interés era de 364.

Dada la importancia de esta industria, se transcribe a continuación el cuadro formulado con los datos más fidedignos que facilita la estadística oficial.

FERROCARRILES EN LA PROVINCIA: CAPITALES, EXPLOTACION FERROVIARIA

NOMBRE	Longitud en Kilómetros	CAPITALES EN $ ORO			Interés producido en 1910
		TOTAL	Por Kilómetro	Empleados en la Provincia	
Sur	4.952.840	208.851.779	41.056	203.343.799	4.69 %
Oeste	1.972.169	97.152.990	38.069	75.078.501	5.91 %
Compañía General de Ferrocarriles	1.034.956	34.990.064	30.720	31.793.848	2.13 %
Buenos Aires al Pacífico	816.213	100.202.120	46.283	37.776.706	5.75 %
Central Argentino	781.541	186.052.967	40.685	31.796.995	5.72 %
Bs. al Pacífico (secc. B. Blanca y N.O.)	586.635	44.579.435	38.364	22.505.665	2.53 %
Rosario a Puerto Belgrano	571.160	30.957.147	38.989	22.268.957	1.31 %
Central de Buenos Aires	262.318	7.684.719	28.567	7.493.638	3.44 %
Compañía Córdoba (extensión a Bs. Aires)	216.221	13.949.328	46.037	9.954.166	1.27 %
Provincial al Meridiano V	552	17.000.000	30.800	17.800.000	—
Midland	517	12.925.000	25.000	12.925.000	—
La Plata	20	528.000	26.400	528.000	—
Total y término medio	11.195.142	754.873.559	35.914	472.465.355	3.64 %

OTRAS INDUSTRIAS:

No había llegado aún la Provincia a obtener un desenvolvimiento industrial en relación con su estado general de progreso. La palabra industria representa una de las últimas etapas de la evolución económica de un pueblo y no puede exigirse de una región esencialmente agrícola y ganadera que reúna también condiciones de un estado manufacturero próspero y estable.

Digitized by Google

La elaboración de los productos derivados de sus dos industrias madres ocupaban el principal rango, señalándose como principales la industria lechera, la industria harinera y la frigorífica. Son las que marcan un mayor estado de adelanto, no obstante la indiferencia de la acción oficial, cuya política comercial desde muchos años atrás se caracterizaba o por su ausencia o por un exceso del celo reglamentario.

Las industrias peletera y textil, llamadas a un gran porvenir en la Provincia, tropezaban entonces con los inconvenientes de la política aduanera, que gravaba a la materia prima importada con destino a la elaboración nacional, y libre de derechos a los artículos extranjeros de manufactura similar a la Argentina.

La falta de población consumidora, las restricciones del crédito y la deficiente educación industrial eran, entre otras causas, las principales dificultades con que tropezaba el desenvolvimiento industrial en el ochenta por ciento de los pueblos bonaerenses.

Se exponen a continuación algunos datos comparativos que han podido entresacarse de la estadística o de los registros censales, cuya deficiencia era notoria a este respecto.

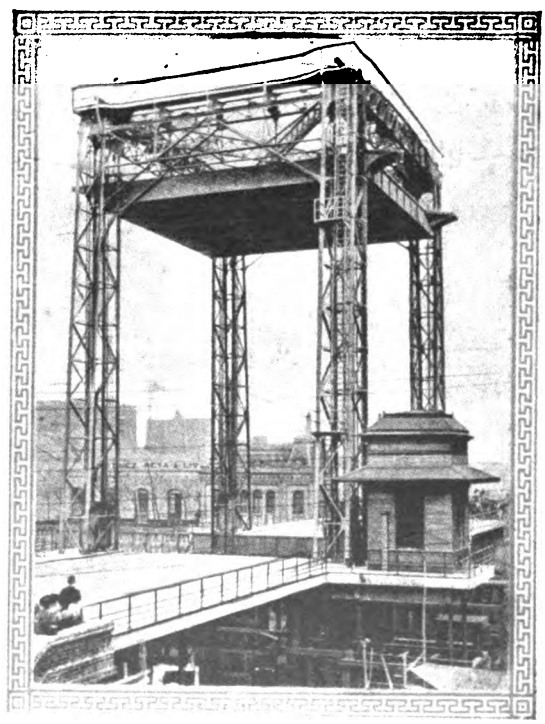
LA INDUSTRIA EN LA PROVINCIA

CENSO		Número de Establecimientos	Capital en giro	Personal empleado	OBSERVACIONES
Generales.....	1881.....	2.581	18.597.370	11.056	Censo provincial
	1890.....	5.417	161.815.416	33.162	» »
	1895.....	5.576	59.185.283	26.804	» »
Especial de industrias	1908.....	8.647	139.166.829	46.642	Levantado por el Ministerio de Agricultura
	1911.....	13.677	200.000.000	75.000	

Una de las industrias que tenía personería propia en la Provincia era la harinera, cuyo rendimiento representaba el 20.70 por ciento sobre la producción nacional, pudiendo aseverarse que más del 60 por ciento de la cosecha anual se exportaba al exterior, pues el resto satisfacía con exceso a las exigencias del consumo interno, las cuales no acrecen en la medida que se desarrollan los cultivos.

Otra de las industrias con vida próspera era la lechera. En 1910 funcionaron 824 establecimientos principales, sin contar los tambos auxiliares, con una producción de 181.066.776 litros de leche, de los cuales solamente 12.827.811 se destinaron al consumo y el resto se elaboró con los siguientes resultados:

	$ %/s
Producción de crema en kgs. 10.499.544 por un valor de....	3.149.863
Producción de manteca en kgs. 1.711.632 por un valor de.....	684.652
Producción de quesos en kgs. 1.824.548 por un valor de.....	364.909
Total....	4.199.424



Puente carretero "Pueyrredón"

La industria frigorífica era sin duda, la más importante entre todas las de la Provincia, por la magnitud de sus capitales y el desenvolvimiento prodigioso que iba adquiriendo año a año.

Frigoríficos en 1911:

Número de establecimientos.....	8
Capitales (en $ oro sellado)...	15.038.005
Potencia (en caballos de vapor)	16.130
Número de obreros.....	9.299
Capitales girados para la compra de hacienda $ m/nacional...	153.831.840

Animales Beneficiados:

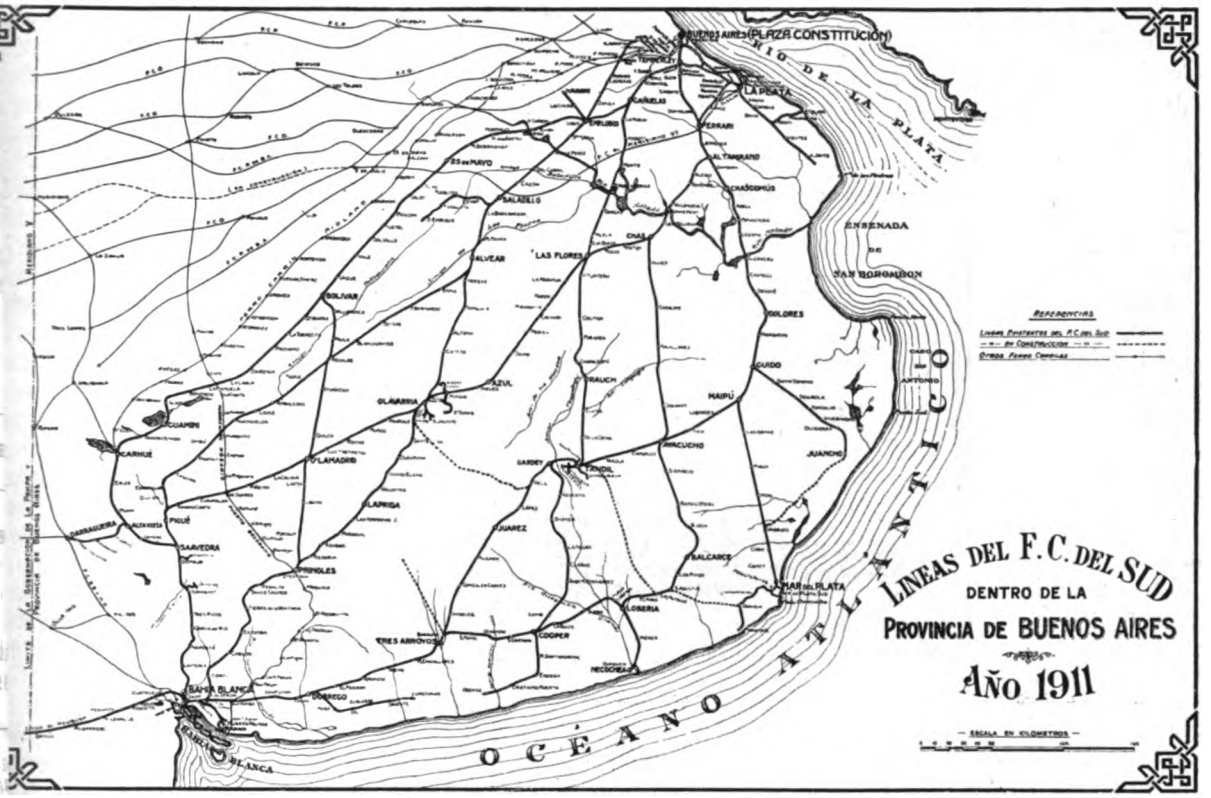
Bovinos.....	1.276.456
Ovinos.....	4.092.670
Porcinos.....	15.258

Comercio:

El número de casas comerciales ascendía, en 1911 a 27.105 con un capital en giro no inferior a pesos 550.000.000 %/n.

El padrón de capitales en giro arrojaba en con-

Digitized by Google



) para los establecimientos comerciales e in-
iales, 755.696.610 pesos m/n.

situación económica no había sido del todo
en los últimos cuatro años de mala cosecha,
ialmente en el norte y en el sur de la Provincia
e la sequía castigó esas regiones con una in-
dad devastadora. La característica de habili-
que tiene el comercio en ciertas zonas pro-
ales, fomentada por las facilidades del crédito
ario, había contribuido a agravar la situación,
por repercusión había recaído sobre él un gran
ero de obligaciones que se descontaron sobre
orvenir de cosechas en expectativa.

principio del año 1912 el momento fué real-
e lleno de zozobras; y acaso hubiera resultado
nsecuencias desastrosas, si los bancos, dándose
a de que sus propias liberalidades tenían parte
ste estado de cosas, no hubieran adoptado un
eramento amplio y liberal para solventar el
lo de la plaza comercial.

r lo demás, el giro de los negocios continuó,
esta emergencia, con un impulso perseve-
, como puede observarse con la siguiente
ística retrospectiva de los descuentos comer-
s de cinco años:

	$ m/n
.....	31.485.298
.....	60.812.288
.....	66.025.945
.....	95.313.979
.....	116.547.055

Conviene anotar en este capítulo, como un síntoma revelador del mejoramiento de la plaza, la estadística de las quiebras, cuyo activo en 1911 sólo arrojaba un deficit reducido sobre el pasivo.

En Enero de 1912 comenzó la huelga de maquinistas y foguistas que duró hasta el 27 de Febrero, y se debió en gran parte a la firme actitud de los Gerentes, que las empresas ferroviarias consiguieran dominar lo que fué, sin duda alguna, la huelga ferroviaria mejor organizada que hasta entonces había tenido lugar en la República Argentina.

Con fecha 15 de Noviembre de 1911 fué presentado el pliego de condiciones de la sociedad de resistencia de los maquinistas, y después de casi dos meses de trámites y conferencias entre ministros, administradores y maquinistas, llegó el día 6 de Enero con la solución más grave e imprevista que se podía esperar: la huelga general en todas las líneas férreas del país, justamente en el momento en que el activo tráfico de las empresas de transporte era más indispensable.

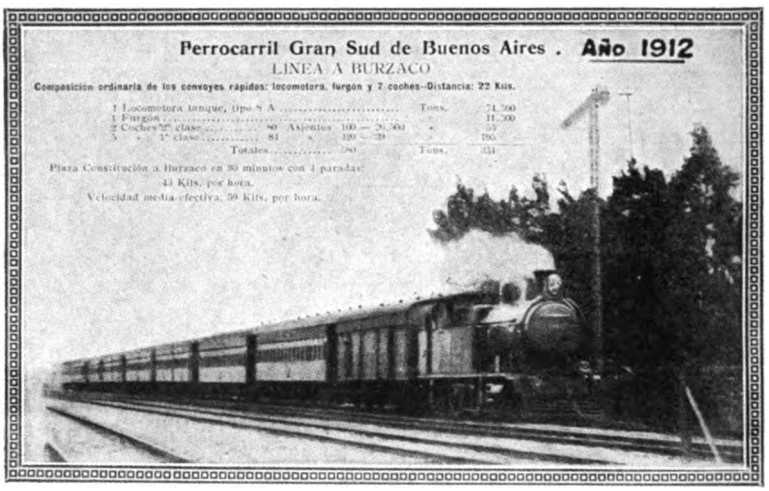
El Ministro del Interior trató de disuadir a los maquinistas de sus propósitos de huelga, haciéndoles notar que una vez producida aquélla, el conflicto se mantendría en un determinado número de tiempo para al final volver a tramitar un arreglo, siendo preferible tratarlo ahora.

A las veinticuatro horas de iniciada la huelga el Poder Ejecutivo dictó el 8 de Enero el decreto siguiente:

«En vista de la comunicación de la Dirección General de Ferrocarriles, en la que se hace saber

Digitized by Google

que los maquinistas y fogoneros han abandonado colectivamente el trabajo, no obstante haber extremado sus gestiones el Poder Ejecutivo para arribar a un arreglo conciliatorio entre aquéllos y las compañías ferroviarias, y teniendo en cuenta que en las tramitaciones de la mediación oficial se ha comprobado la imposibilidad de un advenimiento habiéndose, por último, rehusado los maquinistas a aceptar el arbitraje, que sería el medio legal de zanjar las dificultades surgidas; que el hecho producido podría asumir proporciones peligrosas, si el Poder Ejecutivo no tomara las medidas necesarias para evitarlas, por cuanto el cese de la circulación ferroviaria importa la suspensión de las funciones vitales de la economía nacional, afectando principalmente a las clases proletarias, que deben inspirar en primer término la solícita preocupación del gobierno; que las compañías de ferrocarriles han manifestado estar en situación de mantener bajo su responsabilidad un servicio condicional limitado con mecánicos no consagrados, mientras persista el abandono del trabajo por los huelguistas, y encuentren en el país, o afuera de él elementos suficientes para reemplazarlos, siempre que el Poder Ejecutivo permita la suspensión de las disposiciones reglamentarias respecto al examen y pruebas periciales de los conductores de máquinas; y que en la situación creada es deber del gobierno acordar a las compañías los medios conducentes a mantener en todo tiempo el servicio que están obligados a prestar, a cuyo efecto resulta indispensable la derogación de la parte de los reglamentos que obstaculizan la admisión de maquinistas sin ventaja para la seguridad pública, que sería la única razón de sus limitaciones a la libertad de acción de las empresas en materia de tracción, el Poder Ejecutivo resuelve lo siguiente:



Declarar suspendidas hasta nueva resolución las obligaciones del servicio ordinario en todos los ferrocarriles nacionales, quedando autorizadas las compañías a hacer, entretanto, un servicio condicional con los elementos de que dispongan, las que cuidarán especialmente de atender el transporte de artículos de consumo de primera necesidad, de encomiendas con repuestos para máquinas agrícolas, bolsas, o hilos, de la correspondencia y de pasajeros».

«Derogar las disposiciones reglamentarias en vigor sobre admisión de maquinistas, pudiendo las compañías contratarlo libremente siempre que vengan provistos de certificados suficientes de práctica y rindan examen de competencia ante la Dirección General de Ferrocarriles».

Hotel "Las Delicias", en Adrogué

«Además, durante la presente huelga, el Ministerio de Obras Públicas autorizará a las compañías a prescindir de examen y pruebas de idoneidad de los maquinistas aludidos y preparará un reglamento de trabajo para ese personal a los efectos de la seguridad pública, que consulte la equidad en el servicio sobre la base del descanso hebdomedario, la jornada normal del trabajo en las máquinas de acuerdo con el esfuerzo requerido y los descansos necesarios según la índole de la tarea de cada uno».

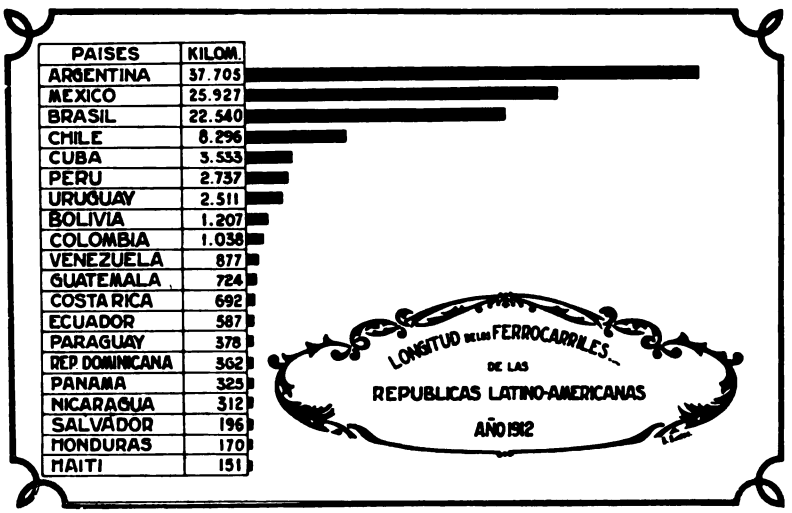
Los ministerios de Guerra y Marina, termina

Digitized by Google

el decreto, confirmarán las órdenes impartidas preventivamente para que los Jefes de fuerzas armadas presten auxilio a las policías locales, siempre que los gobiernos de las provincias lo soliciten, para asegurar la vigilancia de los ferrocarriles y reprimir todo conato de violencia.

Los representantes de las empresas enviaron al Ministro del Interior, Dr. Gómez, una nota en la que, declarando hallarse animadas de propósitos conciliatorios y no deseando incitar la intransigencia del personal de máquinas, propusieron, como fórmula de arreglo, el establecimiento de una escala de sueldos proporcionadas a las horas de trabajo y reglamentada por el P. E.

Esta solución no fué aceptada por el personal, y la huelga continuó en su planteo primitivo. Los ferroviarios confiando en su solidaridad, dispuestos a no iniciar más propuestas de transacción, mientras que las empresas, por su parte, se limitaban a recibir órdenes de Londres, sin ahorrar esfuerzo para aumentar el número de trenes y aseguraban que disponían de suplentes de competencia abonada y que los horarios provisionales iban a cumplirse con toda regularidad.



Mientras tanto el país siguió desangrándose en sus energías y la paralización afectó grandemente todas las actividades.

Llegó el día 18 de Enero y tuvo lugar una entrevista entre el Dr. Gómez y una delegación de «La Fraternidad» y luego otra con los representantes de las empresas. El Ministro del Interior se manifestó satisfecho de las conferencias, entendiendo que era necesario remediar la angustiosa situación creada, y proceder con rapidez y tino para evitar mayores trastornos al país, que pidió y reclamaba ardorosamente la intervención inmediata del Presidente de la Nación en ésta, la más grave de las incidencias porque había pasado el país desde que lo gobernaba.

Las empresas se mostraban dispuestas a tratar con los huelguistas y acceder a algunas de sus demandas, pero en el momento que más segura parecía la solución, fracasaron todas las tentativas de arreglo, y la huelga continuó y el país siguió asistiendo con legítima zozobra al espectáculo de su riqueza detenida y perjudicada, en el momento preciso en que más necesaria resultaba su energía ferroviaria, que es, al organismo colectivo, lo que la sangre al cuerpo humano.

Los huelguistas no dejaron por un momento de observar el orden más perfecto en el conflicto, siendo innecesarias la presencia de fuerzas del ejército, subsistiendo en ellos, felizmente, una cultura y serenidad encomiables.

El día 26 de Febrero el Presidente de la República, recibió la visita del Doctor Norberto Quirno Costa, Presidente de la Defensa Rural de la Provincia de Buenos Aires, quien había estado el día anterior en la residencia presidencial de Martínez acompañado de una delegación de «La Fraternidad».

Consecuente con lo que se había convenido, el Doctor Quirno Costa, llevó al Presidente una nueva fórmula de arreglo que el primer magistrado encontró aceptable y la elevó a conocimiento del Ministro de Obras Públicas, para que éste, a su vez, la trasmitiera a los representantes de las empresas.

Como las tramitaciones se habían hecho desde temprano, los gerentes estaban reunidos a las 4 p.m. en el despacho del Ministro de Obras Públicas, quien dió cuenta de la proposición de «La Fraternidad», que fué aceptada de plano y decía así:

«Readmisión «gradual del personal de huelga en su situación «anterior al conflicto, bajo la garantía de equidad «y justicia que resulta de la intervención personal «del Presidente de la Nación, para llegar así a la «normalización del servicio a base del personal «competente e idóneo.

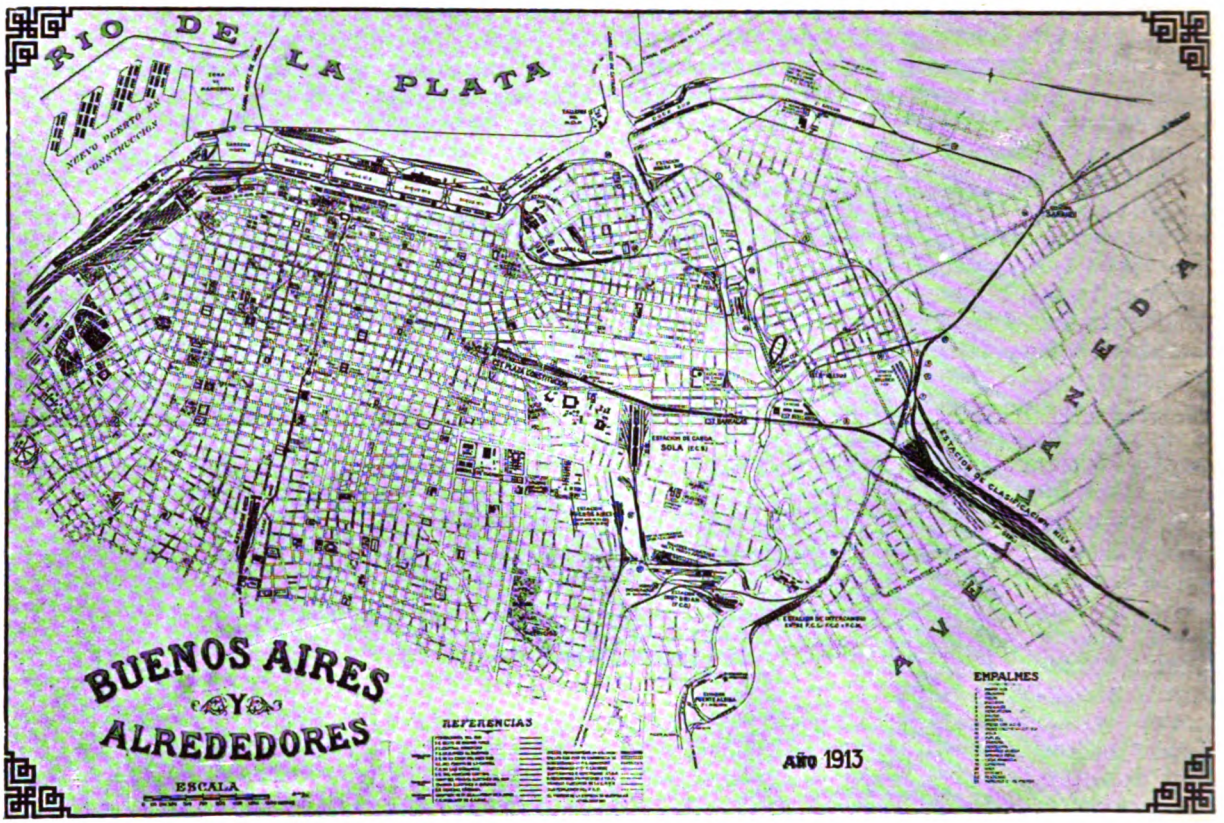
«Para establecer la idoneidad del personal se «constituirá un tribunal especial, a cuyo cargo «estará la fiscalización de los maquinistas y fogo-«neros actuales, como así también el ingreso de «los huelguistas que tienen acreditadas sus apti-«tudes para el trabajo».

El Presidente de la República dirigió una carta al doctor Quirno Costa en la cual le comunicaba la conformidad expresada por las compañías en las gestiones iniciadas por él, para resolver el conflicto ferroviario.

Le manifestó el Doctor Sáenz Peña que al poner el hecho en su conocimiento, le agradecía en nombre del país y del Gobierno su eficacísima colaboración en este asunto.

Así terminó la huelga ferroviaria, el día 27 de

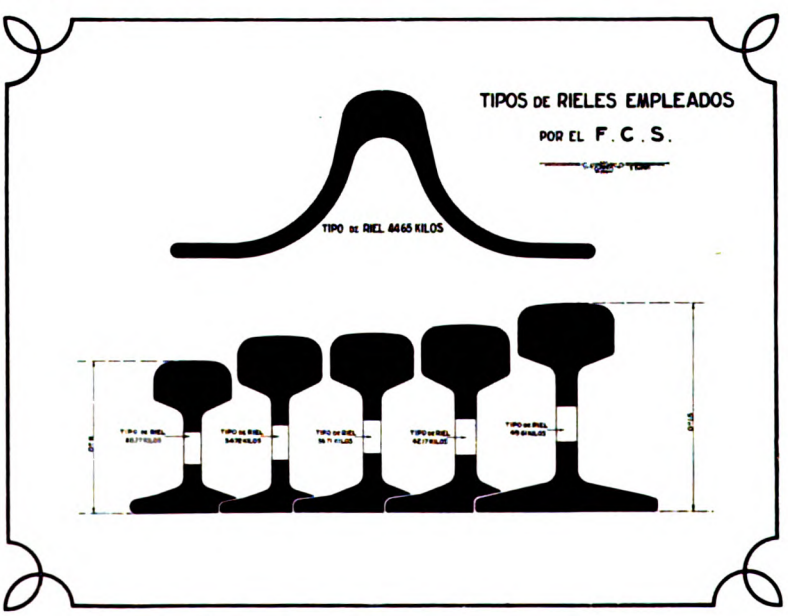
Digitized by Google



Febrero, con la intervención directa y personal del Presidente de la República, Dr. Roque Sáenz Peña, que impuso la solución perentoria y justa a empresas y maquinistas.

Con fecha 5 de Diciembre de 1909 el Dr. Norberto R. Fresco, Representante Legal del Ferrocarril Costa Sud, envió una nota al Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires ofreciendo construir varias obras a condición de que se le exonere de las multas impuestas por los decretos del 2 de Enero de 1895 y del 17 de Julio de 1897 debiendo quedar subsistente la cancelación de la concesión Wilkinson.

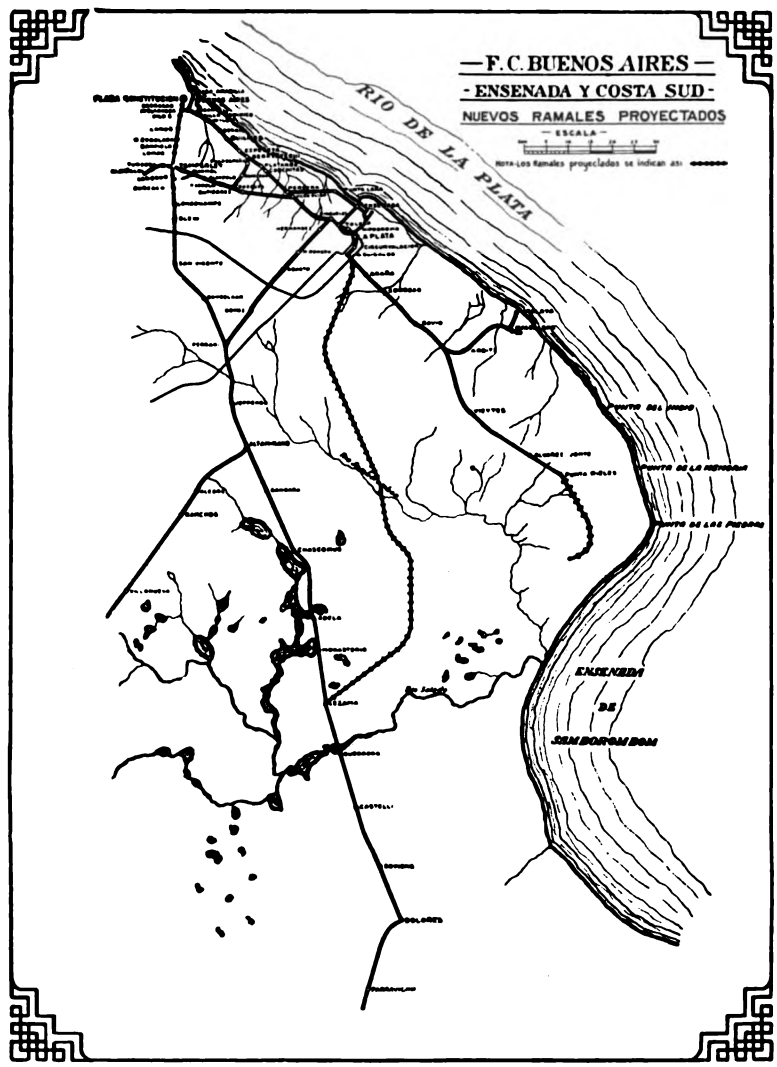
Además de la declaración de caducidad de la concesión, se impuso a la Empresa la enorme multa de $ 4.000 mensuales, establecida por el Art. 5°. de la Ley de 25 de Febrero de 1888, multa que debía liquidarse desde el 1°. de Agosto de 1890. La justicia con que se impuso esa doble penalidad, única hasta entonces y hasta ahora en la historia ferrocarrilera de este país, fué impugnada ante la Suprema Corte, de cuya decisión se hallaba pendiente el recurso que oportunamente se dedujo contra el último de los Decretos citados.



«En efecto, «manifestó el Dr. «Fresco, una zo-«na riquísima y «central ha per-«manecido aleja-«da, durante 19 «años, del adelan-«to de que ha «participado el «país entero con «los ferrocarri-«les que se han «construído, y «la Empresa que «represento —

Digitized by Google

«que debió prosperar y desenvolver su acción civilizadora como las demás — ha debido permanecer «estacionaria e improductiva sin poder ni siquiera «explotar sus líneas ya construídas, habiendo te«nido que cederlas en arrendamiento al Ferrocarril «de la Ensenada, primero, y al Ferrocarril del Sud, «después, por no haber sido posible levantar ma«yores capitales ni aún ofrecerse en venta a otras «empresas. Las multas impuestas que penden sobre «ella han alejado del rico territorio de la Costa «Sud de esta Provincia hasta la «posibilidad de «una expansión «ferroviaria».



Ante semejante estado de cosas, que no debía continuar por más tiempo, los hombres dirigentes de la Compañía del F. C. Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, resolvieron hacer un último y supremo esfuerzo proponiendo al P. E. de la Provincia las bases de un convenio que en caso de ser aceptadas por el Gobierno, iban a despejar la situación insostenible de las multas, permitiendo a la Compañía encontrar en el mercado de Londres los capitales necesarios para extender su acción o por lo menos venderse a cualquiera otra de las Empresas poderosas ya arraigadas.

Bases del convenio sancionadas el 13 de Diciembre de 1911 con fuerza de Ley

«Artículo 1°. Exonérase a la Compañía del F. C. Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud de las multas que le han sido impuestas por el P. E. en los Decretos de 1895 y 1897, dejándose subsistente la caducidad de la concesión que fué acordada a sus antecesores los señores R. A. Wilkinson y Compañía por la Ley de 25 de Febrero de 1888 y que fué también declarada caduca por el segundo de dichos decretos.

Artículo 2°. La Compañía del F. C. Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, se obliga en cambio:

a) A continuar hacia el Sud el ramal de Alvarez Jonte, en una extensión no menor de 25 kilómetros, contados desde la actual punta de rieles.

b) A transportar la actual estación de la Magdalena hasta un punto que enfrente el centro urbano de la Ciudad.

c) A construir una línea que, partiendo de un punto cualquiera del actual sistema del Ferrocarril Costa Sud, empalme con el F. C. del Sud en su línea principal a Chascomús, sea al Norte o al Sud del Río Salado.

d) A reconstruir todas las líneas del Ferrocarril Costa Sud hasta dejarlas en las mismas condiciones que las demás del Ferrocarril del Sud.

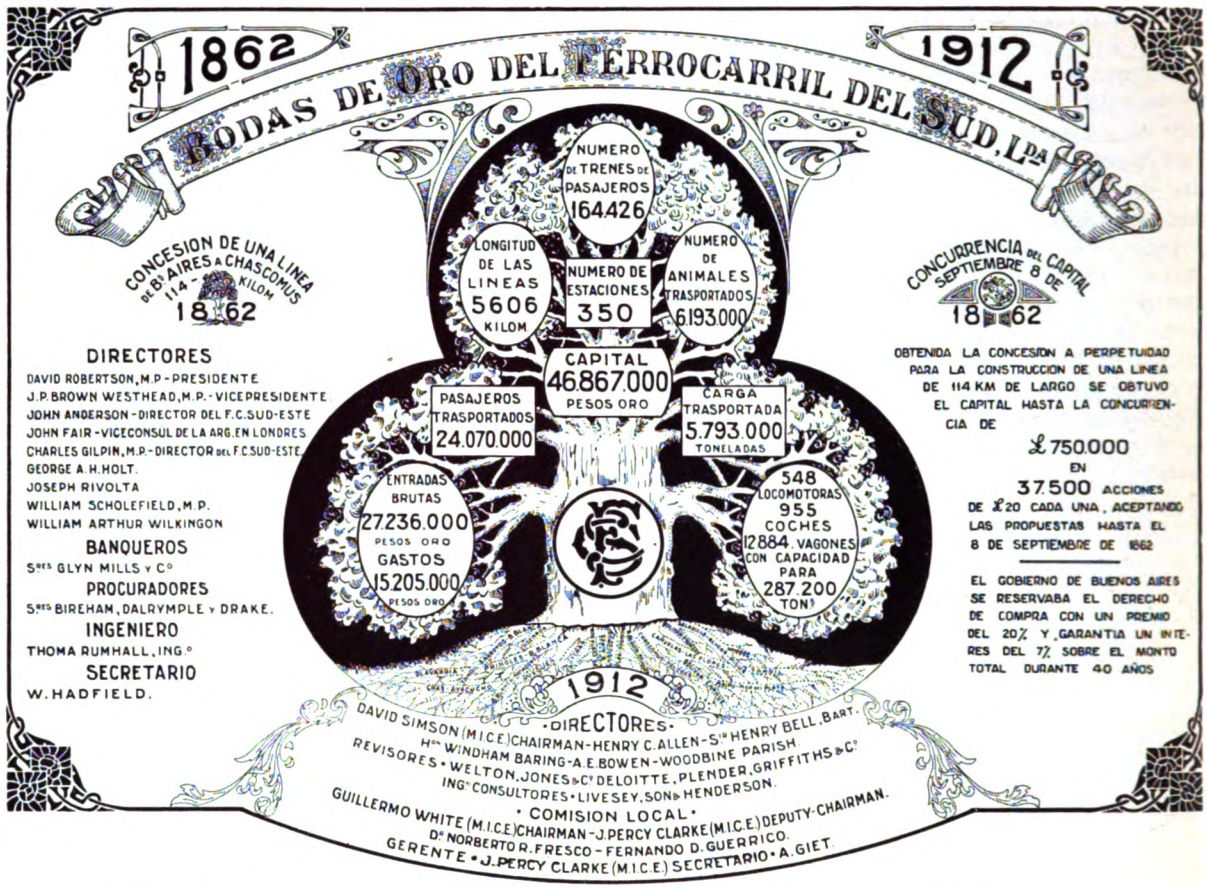
Artículo 3°. Autorízase a la misma Compañía a extender sus rieles desde la futura estación Magdalena hasta la costa del Río de la Plata, en el caso de que en ella se construyera un balneario o puerto y conviniera a sus intereses el hacerlo.

Artículo 4°. Las obligaciones enumeradas en los incisos a), b) y d), serán cumplidas por la Compañía, salvo caso de fuerza mayor, dentro del plazo de dos años, a contar desde la promulgación de esta ley.

Lo enunciado en el inciso c), dentro de los 3 años contados de igual manera.

Artículo 5°. La falta de cumplimiento a cualquiera de las obligaciones estipuladas, hará revivir **ipso facto** las multas establecidas por el decreto de fecha 17 de Julio de 1897.

Digitized by Google



Es de advertir que las obligaciones enumeradas en los incisos c) y d), del artículo 2º., no fueron propuestas por la Empresa sino por iniciativa de los Legisladores durante la discusión en las Cámaras.

Por resolución del 13 de Julio de 1912 el P. E. aprobó el trazado general proyectado por el F. C. Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud para la construcción de las líneas que le fué concedida por la Ley del 13 de Diciembre de 1911.

Proyecto de fusión

En Junio de 1912 los Representantes Legales de los ferrocarriles del Sud y del Oeste, recibieron de los Directorios de Londres el encargo de iniciar los trabajos necesarios ante los poderes públicos argentinos para solicitar la fusión de las dos empresas en una sola entidad jurídica.

Temperley. Calle 9 de Julio. Año 1910.

La solicitud que fué entregada al Congreso de la Nación el 26 de Julio de 1912, era un documento sumamente corto, que en términos sobrios fijaba claramente las ventajas que entrañaba la operación, limitándose los representantes pura y simplemente a pedir la autorización para efectuar la fusión.

He aquí el tenor de la nota a que nos referimos:

Digitized by Google

«Al honorable Congreso de la Nación.

Guillermo White, en representación de la compañía del Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, Limitada, y Santiago Brián, representando a la Compañía del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, Limitada, ante V. H. respetuosamente se presentan y exponen:

Que ante la situación de hecho en que las dos compañías se hallan colocadas, por pertenecer varios de sus directores y la mayoría de sus accionistas a ambas empresas, sus respectivos directorios han creído que no habiendo ventajas en mantener separadas sus existencias legales, hay, por el contrario, razones de orden particular y general para el país y para ellas, que aconsejan su fusión en una sola entidad jurídica.

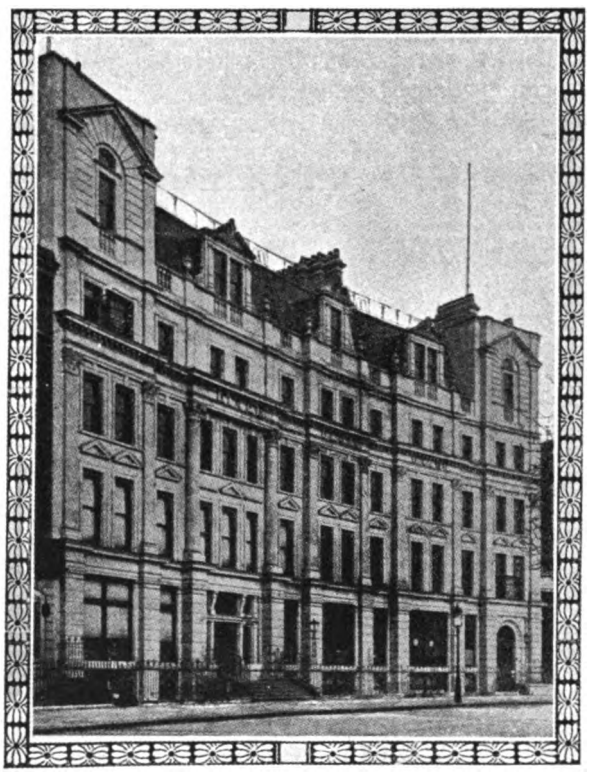
Tratando de poner en práctica la idea enunciada, ocurrimos ante V. H. en demanda de la correspondiente autorización, pues hallándose ambas compañías acogidas a las disposiciones de la ley 5315, de acuerdo con su Art. 19, es a ese alto poder de Estado a quien corresponde autorizar la proyectada fusión.

Limitamos esta presentación al simple pedido de la autorización expresada, dejando así librado al recto e ilustrado criterio de ese honorable Congreso, la solución de tan importante cuestión.

Dios guarde a V. H.

GUILLERMO WHITE
Representante del F. C. del Sud

SANTIAGO BRIAN
Representante legal del F.C.O. de Bs. As.



"River Plate House" "Finsbury Circus" London. Sede del Directorio del F. C. Gran Sud de Buenos Aires. Ensanche del edificio inaugurado en Enero de 1914.

En la asamblea general de accionistas de la empresa del F. C. Oeste de Buenos Aires, el Presidente del Directorio, Sir Henry Bell, refiriéndose a la proyectada fusión, decía entre otras cosas:

«El proyecto no es nuevo. Se ha hablado de él desde que se formó la Compañía del F. C. Oeste hace 22 años y puedo asegurar, sin temor de que se me contradiga, que los fundadores de nuestra empresa anticiparon que esta unión se produciría. Por muchos años, sin embargo, no ha existido una comunidad de intereses entre las dos líneas como ahora. El Oeste tenía un considerable territorio que desarrollar y tenía que hacer mucho para consolidar su posición y colocarse sobre una poderosa base financiera. Al mismo tiempo el Sur estaba ocupado en su zona, llenando los vacíos de su sistema, mejorando sus estaciones, construyendo sus puertos. Todo lo que se necesitaba era que las dos compañías vivieran en buenas relaciones».

Más adelante expuso:

«Hoy la mayoría de los accionistas del Oeste poseen acciones de la Compañía del Sur, y de los cinco directores del Oeste cuatro son directores del Sur. Esto, sin embargo, no puede continuar, porque la naturaleza no lo quiere. Muchos de nosotros estamos haciéndonos viejos y debemos pronto o morir o dejar el campo a hombres más jóvenes y más aptos.

Creo que una unión de las dos empresas ha llegado ahora a ser una alianza natural, no solamente por interés nuestro sino por interés del país en que trabajamos y cuya prosperidad está tan ligada a la nuestra.

«Nosotros no queremos monopolios; pero deseamos una oportunidad para desarrollar nuestras respectivas zonas y ayudar al pueblo que cultiva esas zonas en una forma que ahora nos es imposible practicar, pues mientras seamos entidades diferentes tenemos que vacilar en ciertos momentos por temor de perjudicar a nuestros vecinos».

El pedido de la fusión fué presentado a la honorable Cámara en Julio 27 de 1912.

Pocos días después, la comisión de Obras Públicas del Senado requirió del Poder Ejecutivo su opinión e informe respecto a ese asunto. Apenas un mes después, el día 31 de Agosto del mismo año, el P. E. devolvió el asunto al Senado con un amplio y detenido informe de la Dirección General de Ferrocarriles firmado por el Director General Ing. Pablo Nogués.

La extensión del informe respondía a la magnitud del asunto y el estudio realizado magistralmente comprendía todas las fases de la cuestión, que era de máxima importancia en aquellos momentos

Digitized by Google

dado que había de servir de precedente para la fusión definitiva de otras empresas, en gestión entonces.

En mérito de esos estudios, la Dirección General era de opinión de que podría acordarse la autorización solicitada admitiendo que la operación proyectada, si bien podría ser beneficiosa para las dos empresas peticionantes, tendría sus indiscutibles ventajas para las zonas que servían; pero a fin de que el país pudiera sacar de la fusión proyectada todos los beneficios que resultasen de la formación de un sistema único, creía que sería conveniente al acordar la autorización, exigir la construcción de diferentes líneas de enlace que pondrían en directa comunicación los centros más importantes de ambos sistemas, con lo cual se harían aún más sensibles las ventajas que ella reportaría, asegurando así una distribución más equitativa de los fletes y contribuyendo a que los puertos de La Plata y los nuevos sobre el Atlántico tuvieran influencia real sobre las zonas productoras para las cuales estarían destinados.

La nueva estación Mar del Plata Sud (Arquitecto Julio Dormal).

La Comisión de Obras Públicas despachó el asunto el día 3 de Diciembre.

La sesión pública que celebró la Cámara de Senadores, el 7 de Diciembre, fué totalmente absorbida por la consideración de la fusión solicitada y en nombre de la comisión informó el señor Maciá, quien comenzó diciendo que solicitudes como la presentada por las empresas provocaban, instintivamente, un ambiente de resistencia, pues detrás de una fusión se creía descubrir siempre un monopolio.

Añadió el senador Maciá:

«Estudiado el asunto bien, la fusión resulta lógica, y hasta cierto punto, necesaria.

«Estudiado en general el fenómeno ferrocarrilero, es evidente, como ya lo anunció la Dirección General de Ferrocarriles en su informe, que todo ferrocarril es un monopolio de hecho; nadie puede penetrar en su sistema que rige él sólo; y ésto constituye, evidentemente, un monopolio de hecho.

«De manera, pues, que aquí se trata de la fusión de dos monopolios ya existentes. Si de esta fusión pudieran resultar daños, sería si con ella lograran las empresas más franquicias; pero en este caso se disminuyen las que actualmente gozan estas compañías y por consiguiente, la situación en ese sentido mejora.

«Desde luego, la competencia entre los ferrocarriles sólo se establece por el paralelismo de concurrencia y en este caso no existe: cada uno de estos ferrocarriles es dueño de su región y la sirve tal vez en la forma en que hasta hoy mejor están servidas las regiones de la República.

«Este caso es enteramente distinto al de la fusión de las líneas del B. A. y Rosario con el Central Argentino, líneas competitivas en casi toda su extensión, en que, a pesar de la desaparición de esa competencia real y efectiva, se consideró útil la fusión».

. . . . . .

«En esas condiciones la Comisión no ha titubeado en aceptar que se haga legal una situación que, de hecho, como es, tiene todas las desventajas de una fusión, sin ninguna de las ventajas; y, al aconsejar la sanción del proyecto que está en discusión, la Comisión no puede menos que hacer justicia a las empresas que con ella han estudiado el asunto, para reconocer que han tenido la más buena voluntad y que han puesto de su parte todo lo que han podido para hacer esta fusión beneficiosa para la República en el sentido que querían el P. E. y la Comisión».

Aprobado en general el proyecto de la Comisión en virtud de las observaciones del miembro informante, tocó el turno a la discusión en particular.

El proyecto de ley quedó sancionado en la siguiente forma:

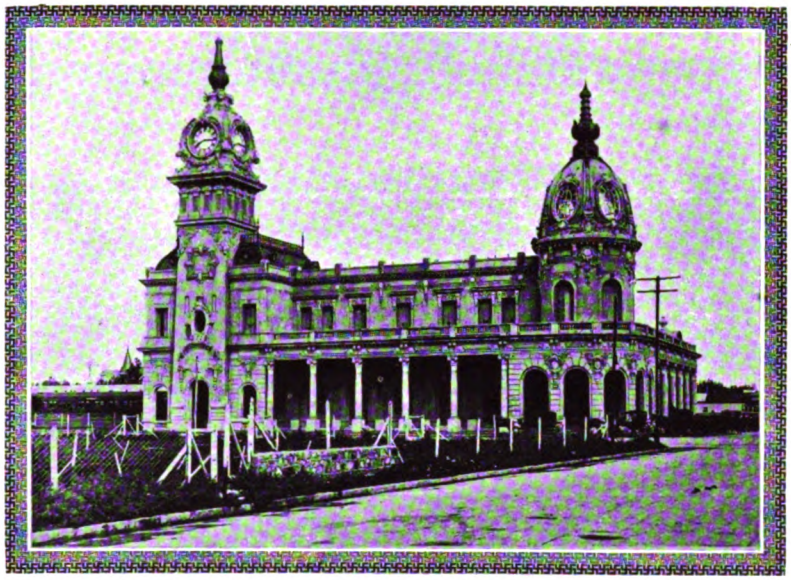
Artículo 1º. Autorízase a las compañías de ferrocarriles Gran Sud de Buenos Aires Ltd., y Oeste de Buenos Aires Ltd., para fusionar sus respectivas administraciones y sistemas de vías férreas constituyendo una nueva compañía bajo la denominación de **Ferrocarril del Sud y Oeste Argentino Ltda.**

Art. 2º. Quedan subsistentes y en toda su fuerza y vigor los derechos y obligaciones que actualmente tienen las mencionadas empresas en lo que no fueran expresamente modificados por la presente ley.

Digitized by Google

Art. 3°. La Compañía del Ferrocarril del Sud y Oeste Argentino Limitada, como sucesora de las empresas cuya fusión se autoriza, continuará acogida a los artículos 8 y 9 de la ley N°. 5315 y sujeta a las prescripciones del artículo 11 y de los incisos 1°., 3°. y 4° del artículo 12 de la misma ley. El capital de la nueva compañía será el total de los capitales actualmente reconocidos para cada una de las compañías a fusionarse, más el que deberá reconocerse por obras ejecutadas desde la fecha del último reconocimiento, y por las que se ejecutarán en el futuro.

Art. 4°. La nueva compañía se obliga a construir, de común acuerdo con el Poder Ejecutivo, y de conformidad con la ley N°. 5315, mil quinientos kilómetros de vías, que deberán tener como condiciones principales, favorecer el intercambio, disminuir recorridos y ligar las líneas de los dos sistemas para facilitar el tráfico hacia los puertos situados en la zona que sirven. En todo caso, deberán construir un ramal que una la ciudad de Dolores con Puerto Ajó. En los trazados y cruces sobre otras líneas que son inevitables para llenar estas condiciones, el Poder Ejecutivo dejará a salvo, en lo posible, la zona esencial de influencia de las otras líneas.



Otra vista del edificio de pasajeros de la estación Mar del Plata Sud
Diciembre de 1910.

Art. 5°. Los estudios de estas líneas deberán presentarse, la primera mitad dentro de los diez y ocho meses de promulgada esta ley, y, los setecientos cincuenta kilómetros restantes dentro de los treinta meses, contados desde la misma fecha.

Art. 6°. Los trabajos de construcción deberán empezar a los seis meses de aprobados los estudios, y ser terminados dentro de los tres años de comenzados.

Art. 7°. La Compañía del Ferrocarril del Sud y Oeste Argentino Limitada, depositará en garantía del fiel cumplimiento de esta disposición, la cantidad de trescientos mil pesos moneda nacional en efectivo o en títulos de deuda pública de la Nación, la que perderá en la parte proporcional de línea no concluida al terminar los plazos acordados, salvo casos de fuerza mayor reconocidos por el Poder Ejecutivo; la parte correspondiente a las líneas terminadas le será devuelta a la compañía conforme se libren éstas al servicio público.

Art. 8°. Toda clase de transportes que se efectúen por cuenta del Gobierno de la Nación o de la Provincia, serán conducidos a medio precio del establecido para el público, incluso las órdenes de pasajes expedidas por las universidades de la Nación para viajes de estudio.

Art. 9°. Las tarifas unificadas de la nueva compañía serán en base a oro sellado, subordinándolas a los artículos 44 de la ley N°. 2875 y 9°. de la ley N°. 5315, y establecidas de acuerdo a lo dictaminado por la Dirección General de Ferrocarriles el 29 de Agosto de 1912 y remitidas por el Poder Ejecutivo Nacional al Honorable Congreso, de acuerdo con sus conclusiones.

La impresión general producida por la iniciativa de los directorios era favorable al proyecto y los argumentos en favor de la fusión hicieron mirarla con buenos ojos.

Los intereses de ambas empresas, aunque no eran idénticos, resultaban practicamente análogos y nunca habían estado contrapuestos; desde muchos años atrás sus relaciones habían sido estrechamente cordiales y sus sistemas operaban en un ancho cuadrante del sudoeste de la Provincia de Buenos Aires.

Ambas compañías estaban interesadas en el Ferrocarril Midland de Buenos Aires, cuyos empalmes se hallaban bajo su influencia; se habían asociado para la construcción de una gran usina que sería la generadora de la fuerza eléctrica en el propuesto cambio de tracción de los servicios suburbanos; y más que todo esto, en opinión de los técnicos de ambas empresas así como de los representantes locales, los intereses de las regiones explotadas, como los de los tenedores de acciones, requerían un mayor estrechamiento de relaciones por medio de una fusión completa de capitales y trabajos.

Las bases financieras de la fusión se simplificaban considerablemente por el conocido hecho de que ambas empresas pagaban desde varios años atrás un dividendo del 7 por ciento sobre sus capitales ordinarios. La única desviación de esta agradable

Digitized by Google

uniformidad, fué la del Oeste en el ejercicio económico 1910-11, en que dió además del dividendo de 7 por ciento una bonificación del ½%. Había, pues, una igualdad de condiciones y una gran similitud de propósitos, que el mayor capital del Sud no desequilibraba. Esto se ve más claro en la comparación del desarrollo de los capitales:

Años	Sud	Oeste
	Libras esterlinas	
1883.	4.000.000	—
1884.	5.000.000	—
1886.	6.000.000	—
1887.	6.500.000	—
1888.	9.500.000	—
1889.	12.000.000	—
1898.	16.000.000	—
1901.	19.000.000	—
1905.	22.000.000	13.000.000
1906.	27.000.000	16.000.000
1908.	32.000.000	—
1909.	—	18.000.000
1910.	—	20.000.000
1911.	35.000.000	22.000.000
1912.	—	24.000.000

Arquitecto JULIO DORMAL
Autor del proyecto de la nueva estación Mar del Plata Sud.

Despreciando las fracciones la proporción de los capitales era pues de 3 a 2. La relación de los capitales ordinarios favorecían aún más al Sud, pues sus montos eran 21.000.000 (excluídas las series de extensión) y 9.747.660 respectivamente, lo que daba una proporción de 2 a 1. El Sud tenía por otra parte, cerca de 14.000.000 de debentures y el Oeste sólo 6.000.000.

Un punto de comparación que influyó poderosamente en el estudio financiero era el de las entradas netas o beneficios de explotación, que era el siguiente:

Ejercicios	Sud	Oeste
1907-08	1.968.286	990.668
1908-09	2.118.306	1.027.247
1909-10	2.085.172	1.000.193
1910-11	2.294.353	1.241.864
1911-12	2.387.228	1.086.165

El Ferrocarril del Sud tenía un total de líneas, incluídas las en construcción, de 5.440 kilómetros y el del Oeste, sumaba 2.670 kilómetros.

Eran, pues, dos extensos sistemas ferroviarios que operaban en un gran territorio agrícola, en pleno desarrollo, que pagaban el mismo dividendo desde hacía años, que perseguían los mismos fines, que explotaban el mismo género de tráfico, animados de los mismos propósitos y diferentes tan sólo en el monto de capitales y de entradas. Eran estas circunstancias las que hacían posible el acuerdo en cualquier proyecto de fusión.

Lanús. Inundación producida por las lluvias fuertes del 23 y 24 de Abril de 1911. Vista tomada desde el puente de señales en Kilóm. 7 mirando al Norte.

RESUMEN DE LAS NEGOCIACIONES

27 de Julio de 1912. — Presentación del pedido de fusión a la honorable Cámara.

31 de Agosto de 1912. — El P. E. devolvió el asunto al Senado con un amplio y detenido informe de las oficinas técnicas del Ministerio.

3 de Diciembre de 1912. — Despacho del asunto por la Comisión de Obras Públicas del Senado.

7 de Diciembre de 1912. — El Senado sancionó la fusión.

11 de Diciembre de 1912. — El asunto pasó a la Cámara de Diputados.

21 de Febrero de 1913. — La Comisión de Obras Públicas elevó a la Cámara su dictamen.

31 de Marzo de 1913. — Terminó el período legislativo.

1°. de Mayo de 1913. — Vuélvese a abrir el período del Congreso.

2 de Julio de 1913. — Se presentaron las empresas solicitando una modificación en el despacho.

3 de Junio de 1913. — El asunto vuelve nuevamente a comisión.

23 de Julio de 1913. — La Comisión de Obras Públicas presenta su dictamen con amplio asentimiento y con plena conformidad de las empresas relacionadas con él.

22 de Agosto de 1913. — La Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires apoyó sobre tablas el proyecto de ley modificando el artículo 1° de la ley del 18 de Octubre de 1907 sobre construcción del Ferrocarril al Meridiano V°., autorizando al P. E. para construir 4.000 kilómetros de líneas y ramales en la Provincia de Buenos Aires com-

Digitized by Google

amplificación de la línea troncal de La Plata al Meridiano V°.

16 de Septiembre de 1913. — Las empresas del Sud y Oeste retiran su solicitud de fusión, absteniéndose de esta manera de completar sus redes con los 1.500 kilómetros de ramales.

La nota elevada al H. Congreso por los representantes de los Ferrocarriles Gran Sud y Oeste de Buenos Aires fué redactada en los siguientes términos:

«A la H. Cámara de Diputados de la Nación.

«Cuando en Julio del año pasado tuvimos el honor de presentarnos al honorable Congreso sometiendo a su recto e ilustrado criterio la fusión de las dos compañías que representamos, lo hicimos con el convencimiento de que razones de orden general y particular para el país y para ellas, aconsejaban tal operación.

Lanús. — Inundación causada por las lluvias fuertes durante los días 23 y 24 de Abril de 1911.

Pronunciado a su favor, el Poder Ejecutivo aconsejó la manera como ella podía ser llevada a cabo, y el honorable Senado — previo un detenido y prolijo estudio — votó el proyecto de ley, el que, sometido a la decisión de vuestra honorabilidad mereció el despacho favorable de la Comisión de Obras Públicas, a cuyo estudio le fué sometido.

No habiendo podido tratar este importante asunto en el pasado período ordinario ni extraordinario, ni en lo que va del actual, las empresas que representamos creen que el presente momento no es ya propicio para la realización de la proyectada fusión. Los acontecimientos que se han producido en estos últimos meses, y que demuestran un cambio absoluto de orientación en la política ferroviaria adoptada por los poderes públicos durante más de cincuenta años, han afectado el porvenir financiero de las compañías, produciendo la alarma y el retraimiento consiguiente en los centros capitalistas. Consecuencia inmediata de la nueva tendencia puede considerarse la promulgación por la Provincia de Buenos Aires de la ley de ampliación de sus líneas, que hace manifiesta una política competiva hacia los ferrocarriles particulares, que jamás podrán éstos sostener.

Estos hechos han convencido a los directorios de nuestras compañías, de que no les será posible encontrar en el mercado europeo capitales necesarios para el cumplimiento de las obligaciones que les crearía la fusión, por lo que, en cumplimiento de órdenes recibidas, ocurrimos ante vuestra honorabilidad manifestando que las empresas del Sud y del Oeste, que representamos, desisten de su propósito de fusionarse, retirando a ese efecto la solicitud de 26 de Julio de 1912. (Expediente número 703, folio 86, año 1912).

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Guillermo White, Representante del F. C. del Sud.

S. Brian, Representante legal del F. C. Oeste de Buenos Aires».

Esta nota motivó una interpelación al Poder Ejecutivo de parte de la H. Cámara de Diputados. El Gobierno al responder a ese llamado, lo hizo por intermedio de sus Ministros de Obras Públicas y de Hacienda los que informaron ampliamente dejando satisfecha la expectativa que había provocado la referida nota.

Las explicaciones dadas por los dos secretarios de Estado confirmaron en su esencia la política ferroviaria seguida por los últimos Gobiernos, y hechos posteriores a ese acto han ratificado la absoluta seguridad de que los capitales invertidos en líneas férreas u obras de provecho público contarán siempre con el apoyo de la Nación entera.

Decía el Ministro de Obras Públicas Dr. Meyer Pellegrini, entre otras cosas:

«En las palabras pronunciadas por el señor diputado por Catamarca al presentar esta interpelación hay un concepto que traduce bien el espíritu dominante tanto en las cámaras legislativas como en los demás poderes del país; y conceptos análogos he tenido ocasión de vertir en el Senado de la Nación con motivo de la jubilación de los empleados ferroviarios.

«Decía el señor diputado por Catamarca, que alguna vez había expresado que encontraba tan íntima conexión entre el interés de la Nación y el de las empresas, que la prosperidad o ruina de las mismas sería la prosperidad o ruina de la Nación.

«No hay que tomar por cierto los términos en

Digitized by Google

su valor literal; pero es evidente que en la suerte de las empresas tiene un grave y vivo interés la Nación. Somos un país joven que necesita desarrollar su riqueza por medio de capitales extranjeros que afluyen a trabajar en él; y el capital no es filántropo ni tiene tendencias al martirio y sólo emigra hacia donde sabe que va a encontrar una inversión útil.

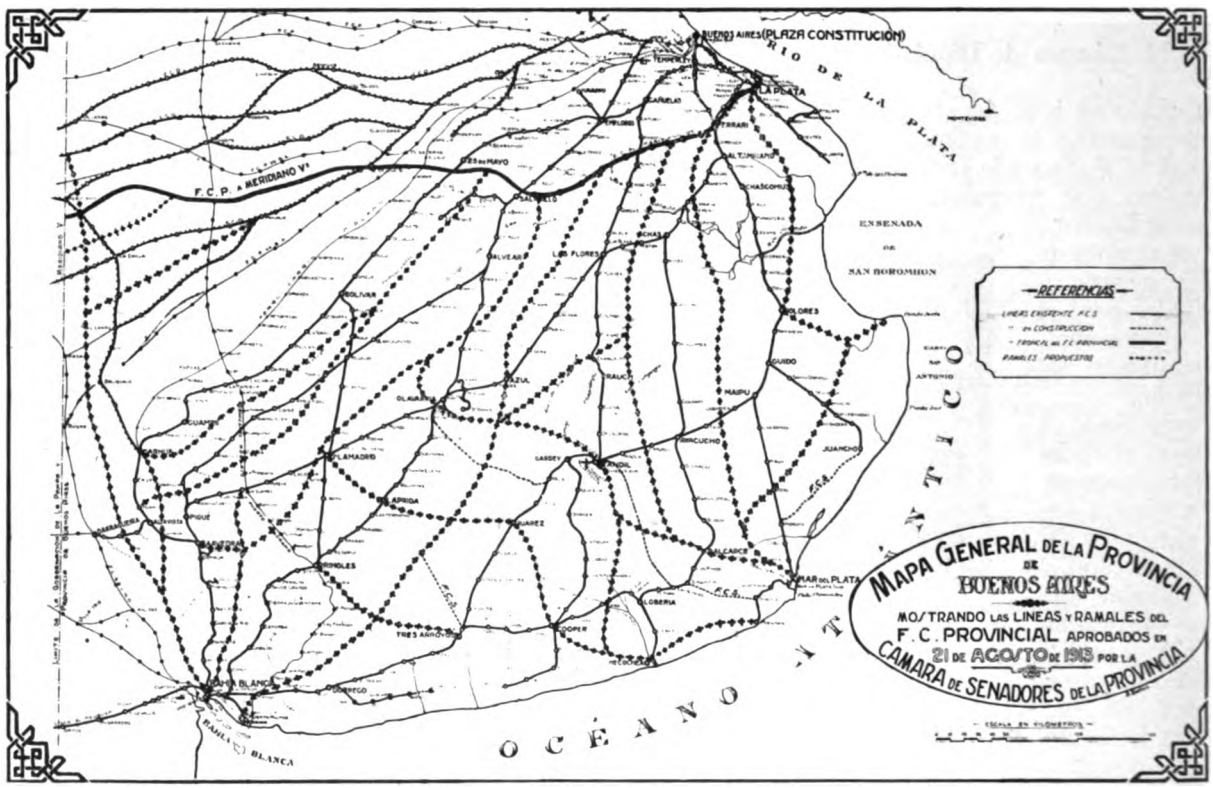
«Es por eso que en materia ferroviaria uno de los peligros del que siempre se han preocupado los poderes públicos es el de evitar que por una competencia impremeditada pueda causarse la ruina o el desastre en una de las empresas ferroviarias, con la seguridad de que las consecuencias habrán de ser soportadas inmediatamente por el país mismo.

«No es tampoco éste el momento, señor Presidente, para entrar a estudiar el problema de la jurisdicción ferroviaria y de las facultades concurrentes de las provincias y de la Nación, para conceder líneas férreas. Pero sin duda alguna no es posible negar que las empresas del Sud y Oeste no han podido ver con sumo agrado el programa ferroviario desarrollado por la Provincia de Buenos Aires, que, sin entrar a discutir sus facultades para hacerlo, significa sin embargo la limitación de un porvenir para las actuales empresas existentes.

«Es sensible que las empresas, en un momento de ofuscación, se hayan dejado arrastrar a presentar la nota que no puedo menos que calificar de inconveniente, y es necesario dejar establecido que la Nación Argentina no ha dejado un solo momento de seguir manteniendo su franco y decidido apoyo a todos los capitales que han querido y han venido a implantarse en el país».

Fué objeto de vivos comentarios en los centros comerciales la resolución del Directorio de Londres del Ferrocarril del Sud al renunciar a su fusión con la Empresa del Ferrocarril del Oeste.

Al Gobierno causó también ingrata impresión esa noticia, según manifestaciones que hizo publicamente el Ministro de Obras Públicas.



Consideró el Dr. Meyer Pellegrini, que tan lamentable resultado era consecuencia fatal del criterio que vino imperando respecto de la interpretación de la ley Mitre, discordante a su modo de ver con el espíritu que deseó imprimirle su autor.

Pero no hay duda de que la causa que originó aquella decisión era a juicio de la opinión pública el proyecto monstruoso propiciado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, para construir 4.000 kilómetros de vías férreas en abierta competencia con los ferrocarriles particulares que habían llevado al territorio de la misma, la riqueza y el progreso de que disfrutaba.

Como se verá en el plano que se publica, los 4.000 kilómetros de nuevos ramales como amplificación de la línea troncal de La Plata al Meridiano V°., fueron introducidos en todas partes entre las líneas de los Ferrocarriles del Sud y Oeste, violando las zonas de influencia.

Digitized by Google

En Agosto de 1912 el Poder Ejecutivo de la Provincia se dirigió al Congreso con motivo de la fusión ferroviaria, manifestando que no se proponía impedir la fusión de las dos empresas, por considerar que se trataba de la legalización de una situación de hecho.

Al autorizar la operación debía establecerse que quedarían subsistentes todas las obligaciones y gravámenes existentes a cargo de las dos compañías y que constan en los contratos de concesión, leyes y decretos nacionales y provinciales.

Sería conveniente, manifestó el Poder Ejecutivo de la Provincia, que con motivo de la fusión se produjera la unificación de tarifas, como también una rebaja de las mismas.

Al revisar las tarifas debía imponerse una simplificación, adoptando directamente la moneda nacional todas, o el oro sellado, señalando en cada caso el premio.

El Gobierno de la Provincia mantenía su derecho al transporte de sus efectos con el 50 % de rebaja.

Era también conveniente ampliar las facultades de los directores locales en forma que éstos no tuvieran que recurrir para todo al Directorio en Londres.

Se impuso la electrificación de las líneas en unos 60 kilómetros alrededor de la Capital Federal.

Estación Plaza Constitución. Año 1913.

Era necesario reglamentar la construcción de ramales industriales en forma que las empresas estuvieran obligadas a construirlos siempre que los interesados llenaran ciertos requisitos, iguales para todos. Debían desaparecer los recargos llamados terminales en los empalmes de las dos líneas y convendría asegurar la ampliación de los galpones de las estaciones de mayor tráfico y establecer como obligatorio el empleo de vagones especiales y rebaja de flete para el transporte de leche y derivados, frutas y pescados, aves vivas y muertas, etc.

Los antecedentes del proyecto de la construcción de los 4000 kilómetros de línea de trocha angosta son los que siguen:

El 19 de Agosto de 1913 se empezó a discutir en el Senado de la Provincia de Buenos Aires el proyecto de ampliación de la línea a Meridiano V°. y construcción de una red de ramales hasta un total de 4000 kilómetros.

El autor del proyecto, Dr. Rodolfo Moreno (hijo), dió a la prensa las siguientes explicaciones referentes a la ampliación de la red provincial sancionada por la Legislatura Provincial:

Cuando se hizo cargo del P. E. de la Provincia el señor Ortiz de Rozas, con el Dr. Rodolfo Moreno como Ministro de Obras Públicas, encontraron ya planteado el problema ferroviario. Las empresas del Sud y del Oeste habían solicitado del Congreso la fusión y pretendían no sólo esa concentración de Compañías, sino la concesión para construir dentro del territorio provincial 1500 kilómetros de vías.

El recorrido de esas líneas no se determinaba.

La determinación vendría después, pero el derecho de prioridad para construir se había obtenido con la sanción de la ley.

En nuestra política ferroviaria, para conciliar el derecho que tienen las provincias a conceder líneas férreas con el que tiene la Nación para hacer lo propio, se ha establecido, a fin de no incurrir en conflictos, que tiene preferencia y valor la primera concesión que se otorga. De manera que si la Nación concedía a los ferrocarriles fusionados antes que la Provincia, era la concesión nacional la que primaba, ocurriendo lo contrario si la Provincia la otorgaba primero.

Si la Provincia se hubiera cruzado de brazos ante la fusión en marcha, sancionada ésta, los transportes ferroviarios, dentro de su territorio, hubieran quedado monopolizados por los felices concesionarios, pues a causa de la doctrina de la prioridad, sostenida e impuesta por el Gobierno Nacional, no habría sido posible a la Provincia quebrar el «trust» con concesiones regularizadoras.

Las empresas de ferrocarriles actuales sostienen también una doctrina que, aun cuando no se encuentra en ninguna ley ni ha sido motivo de ningún fallo judicial, ha contado con el apoyo del Gobierno Nacional en los últimos tiempos. Me refiero a la zona de influencia, que consiste en un privilegio que tendrían los actuales ferrocarriles y, de acuerdo con el cual, ninguna línea nueva podría ser cons-

Digitized by Google

truida dentro de un cierto radio con relación de las actuales, es decir, que estas últimas estarían amparadas por un privilegio que les representa la exclusividad dentro de su zona respectiva.

La provincia, como empresaria de ferrocarriles, no podía ver con indiferencia el avance de esas pretensiones, porque si hubieran tenido éxito, tomados como estaban todos los ramales de expansión con los 1.500 kilómetros, que completaban las franquicias de la ley Mitre, el Estado no hubiera podido extender sus ferrocarriles, porque cualquiera de sus ampliaciones habría invadido la zona de influencia de las concesiones nuevas y de las construcciones antiguas.

En esa situación el Gobierno de Buenos Aires, con la previsión del porvenir, y a fin de que no se coartara su expansión futura, proyectó el plan completo de su desenvolvimiento ferroviario y requirió la sanción legislativa.

Estación Mar del Plata Sud. Año 1910.

Como la ley nacional no estaba dictada aún, la provincia, amparada en la propia doctrina nacional de la prioridad, procedió a dictar la ley, salvando, para evitar discusiones, la zona de influencia de los otros ferrocarriles. Y ésto lo hizo por espíritu de tolerancia, pues siendo la zona de influencia un privilegio, y representando una exclusividad, contraria a la constitución nacional, como se ha establecido en diversos fallos referentes a otros radios, pudo haber planteado una discusión al respecto.

La Provincia hizo lo que quería hacer en materia de ferrocarriles, esto es, completar su plan para desarrollarlo paulatinamente, y como lo consumó primero, consolidar su derecho en forma inatacable.

El proyecto fué aprobado sobre tablas el 22 de Agosto, sin haberse discutido seriamente y para demostrar la ligereza con que obró la Cámara, reproducimos unos episodios de la sesión a que aludimos:

Sr. Bello: «Un Diputado solicitó que sea tratado el asunto en la sesión próxima. Esa pequeña demora no creo que redunde en perjuicio del proyecto y tendremos la ventaja de poder tratarlo con absoluto y total conocimiento».

Sr. Jofre: «Hay una circunstancia que, contra mi costumbre, me impide acceder a la solicitación del Sr. Diputado. Es la siguiente: si nosotros no le prestamos una rápida sanción a este proyecto, corremos el peligro de hacer completamente ineficaz la construcción de las vías férreas que proyecta la Provincia por la sanción de un proyecto que pende en estos momentos del Congreso Nacional.

En estas cuestiones de facultades concurrentes entre el Gobierno de la Provincia y el Gobierno Nacional como son las relativas a la construcción de líneas ferroviarias en el territorio argentino, prima la concesión que primero se ha otorgado. Entonces, si nosotros por estudiar este asunto, por dedicarle toda la meditación que el caso requiere, demoramos la sanción, nos encontraremos expuestos a quedarnos con la pérdida y los perjuicios que representa en estos momentos para la Provincia el actual Ferrocarril al Meridiano V°.

El estudio de la cuestión puede hacerse ampliamente en particular. Y le adelanto al Sr. Diputado que haremos la moción — y creo que la Honorable Cámara la aceptará complacida — para que en particular tenga el asunto una discusión que pueda equivaler a la que se hace en general».

Sr. Rodríguez: «Tengo de labios del señor presidente del F. C. al Meridiano V°., la versión de que es el caso más apurado para esta empresa la solución de esta ley, porque en las próximas sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación se sancionará una ley que, como acaba de manifestarlo el Señor Diputado Jofré, vendría a entorpecer la marcha ascendente que tiene ese farrocarril del que fuí opositor cuando su iniciación».

Sr. Barros: «Este es un proyecto que ha tenido una tramitación sumamente rápida, a tal punto que no tenemos ni siquiera la versión taquigráfica de los informes suministrados en el Senado por el Sr. Ministro de Obras Públicas, ni por el miembro informante de la Comisión. No conocemos, pues, el proyecto, ni en general ni en detalle.

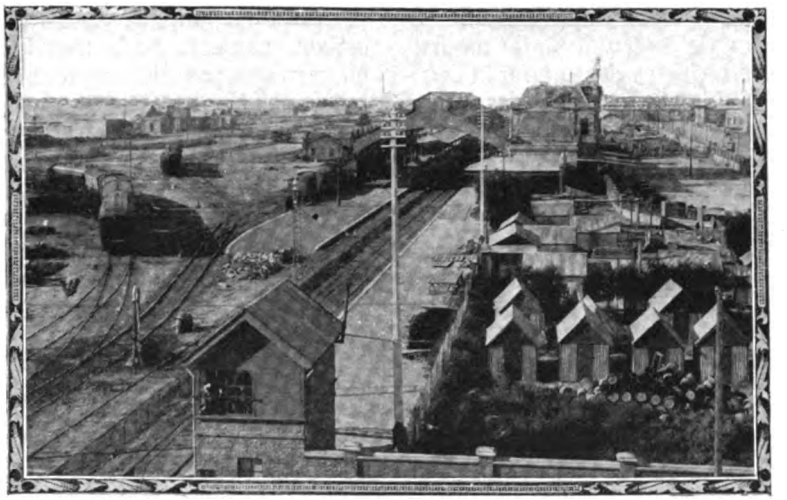
Además, según versiones de última hora, parece que en la sesión extraordinaria celebrada por el Senado ayer, se han agregado nuevos ramales que vienen a alterar, completa y fundamentalmente la economía de esta obra.

Es cierto que hay un proyecto de ley en el Congreso Nacional, que puede tener vinculación con este proyecto, y que afecta los intereses de la Provincia; pero también es cierto que en el Congreso de la Nación hay hombres que representan a esta

Digitized by Google

Provincia y que sabrán defenderla dignamente.

Sería más conveniente, entonces, que el proyecto pasara a Comisión, y que, dada la vinculación de esta ley que se pretende votar a la ligera con aquel proyecto que está en el Congreso Nacional, la Comisión de esta Cámara se apersone a la Comisión de la Cámara de Diputados de la Nación y trate de deslindar perfectamente las posiciones de ambas líneas, para hacer así una obra armónica y evitar los choques que nos ha anunciado el Sr. Diputado Jofré con motivo de jurisdicciones. Ya vé la Honorable Cámara que hay una infinidad de circunstancias que nos inducen a tratar este proyecto con toda meditación, previo un estudio detenido, como lo exige la importancia de este asunto.



La nueva estación de Bahía Blanca. Año 1909.

Por otra parte, si la ley es buena — como ha de ser, dado que la prestigian en esta forma los señores diputados, — se desprestigiaría tratándola con tanta precipitación».

Sr. Amadeo: «Es precisamente cuando se trata de estos asuntos grandiosos, cuando se nos exige el despacho más rápido, a tal punto que los proyectos más importantes que han pasado por esta Legislatura, han tenido, casi todos ellos, una sanción hecha a vapor. Lo que deseamos es reaccionar contra este sistema y tener tiempo para estudiar bien este proyecto trascendental.

Este es uno de los proyectos más grandiosos que se han sometido a la consideración de la Legislatura de Buenos Aires en los últimos años, según tengo entendido, pues no lo conozco, porque recién ha llegado el asunto.

Se trata de construir una red ferroviaria que tendrá alrededor de 4 a 5000 kilómetros y que costará unos 30.000 pesos oro por kilómetro, es decir, la bonita suma total de 120 millones de pesos oro, que, traducidos a papel equivalen a 250.000.000 de pesos; y si calculamos que estas obras se proyectan con un precio que la realidad supera generalmente en un 10, 15 o 20 por ciento, podríamos redondear facilmente la suma de 300.000.000, es decir, que vendría, si se lleva a cabo el proyecto en su totalidad, — como es de creer que se realizará con el tiempo — a duplicarse la deuda externa de la Provincia.

Oficina de Ajustes de los Ferrocarriles Argentinos. Año 1913.

Como se vé, no se puede tratar así, sobre el tambor este asunto».

Sr. Presidente: «Se va a dar lectura del proyecto».

Sr. Jofré: «Podría omitirse la lectura».

Sr. Barros: «¡Es lo único que faltaba! ¡Ni siquiera se ha de leer, y no conocemos el proyecto!».

Sr. Jofré: «¿No lee los diarios el Sr. Diputado? Entonces no es un hombre público». (Risas).

Sr. Barros: «¿Acaso para ser hombre público se necesita leer los diarios?».

Sr. Jofré: «Es uno de los conceptos fundamentales. El periodismo es la vida».

Sr. Barros: «¿La vida de quién?»

Sr. Jofré: «De la Nación. El periodismo es el cuarto poder del Estado.

Hago indicación para que no se lea.

Sr. Barros: «Y yo para que siquiera se lea».

Sr. Presidente: «La Cámara resolverá por una votación».

Sr. Barros: «Eso no se puede votar porque es elemental. No conocemos el proyecto».

Sr. Jofré: «Que se lea. Retiro mi indicación».

Sr. Presidente: «Se va a leer».

—Se lee.

«Ampliarse en la suma de 17.000.000 las autorizaciones conferidas al P. E. por las leyes de 18 de Octubre 1907 y 6 de Marzo 1912 para emitir fondos públicos a un tipo de

Digitized by Google

emisión no menor de 90 % neto, sin comisiones, y con un interés no menor de 5 % y 1 % de amortización anual acumulativa que se destinan a la construcción hasta de 650 kilómetros de vías, cuya construcción se considere más urgente por el P. E., a la adquisición de tren rodante y a la ejecución de los estudios de todas las líneas que deberán estar terminadas en todo el año 1914 y la construcción a los 10 años de terminados los estudios.

Sr. Ballesteros: «La Provincia tiene una línea de ferrocarril que no presta todos los servicios que puedan esperarse de ella; se trata de mejorar esa línea y ésto basta para que le dé mi voto favorable». —Se vota y resulta afirmativa.

De esta manera fracasó el proyecto de la fusión en el momento que estaba casi asegurado el éxito de las negociaciones de las empresas con el Poder Ejecutivo.

La actitud del Gobierno Provincial, tan inesperada y tan difícil de explicar, se prestaba a ser juzgada como una reacción en pro de sistemas prohibitivos, — algo como un repudio de las amplias vistas de nuestros hombres de estado, respecto de la movilidad y de sus órganos, en términos que los representantes de los Ferrocarriles del Sud y Oeste se vieron obligados a retirar enseguida su solicitud de fusión.

Era también creencia general que el ambiente observado en los últimos debates parlamentarios, marcadamente hostil a los intereses de las empresas ferroviarias, debió pesar en forma decisiva en el ánimo de los directorios centrales de las Compañías del Sud y Oeste para hacerles desistir de sus propósitos.

Todas estas circunstancias originaron una situación de alarma muy justificada, que tuvo como consecuencia el retraimiento de aquellas entidades para proseguir las gestiones encaminadas a realizar un plan de obras ferroviarias del que resultaría beneficiado el país.

Aseguró sin embargo el Ministro de Obras Públicas, Dr. Meyer Pellegrini, que estaba autorizado para declarar que el Poder Ejecutivo no modificaría en un ápice su criterio de leal y decidida protección a los bien entendidos intereses de los ferrocarriles particulares, que han sido uno de los principales factores del progreso admirable de la República.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLVII

●

OBRAS DE DESAGÜE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES PROGRESOS NOTABLES EN LA ZONA URBANA DEL FERRO CARRIL DEL SUD.

●

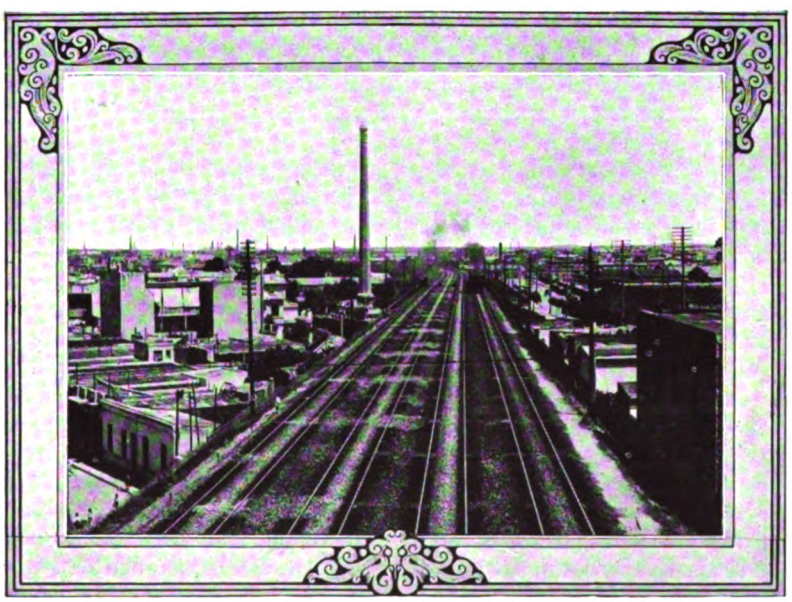
SUMARIO:

Intercambio de cargas entre el sud y el norte. — Proyecto de construcción de una estación de cargas en la calle Brasil. — La comisión de obras públicas del H. Senado formula un proyecto de ley. — Concesión de una línea de Neuquén a la frontera de Chile, otorgada a la empresa del F. C. del Sud. — Fallecimiento de Henry Herbert Loveday. — Progreso de los pueblos del Sud vecinos a la Capital. — Aumento notable de pasajeros. — La extensa red tranviaria de Buenos Aires. — La empresa de tranvías Anglo Argentina construye el primer subterráneo. — Acuerdo entre los Directores del Anglo - Argentina y del F. C. Oeste. — Estación Once, del subterráneo, utilizada para trasborde de pasajeros del tranvía al ferrocarril del Oeste. — Obras de desagües en la provincia de Buenos Aires. — Inundaciones causadas por lluvias excepcionales en el invierno de 1913. — El ingeniero Carlos A. B. Myströmer autor del proyecto de las obras de desagües. El gobierno provincial le designa Director de las Obras.

● ●

N Agosto de 1912 el Ferro Ca- l Buenos Aires Pacífico, soli- ó autorización ıra construír ıa estación de rga en el te- ɛno de su pro- ɛdad cerca de Dársena Sud, bre la calle ·asil.

El objeto de ta estación era ɔilitar el inter- mbio de cargas tre el Sud y el orte de la ciu- ıd que se efec- aba en forma ·ficiente y cara. Con ella no lo se obviarían s inconvenientes que se experimentaban para ansportar una enorme cantidad de cargas en carros, sino que se crearía una nueva fuente de recursos para el fisco, pues se proponía correr los trenes con las locomotoras del Pacífico hasta la nueva estación por los desvíos del puerto, mediante un peaje a pagar de 24 centavos por tonelada sin gasto alguno para el Gobierno. Si este tráfico se descarrilara suficientemente, como era dable esperar, entonces habría llegado la oportunidad de construir una línea independiente, por cuenta del Gobierno, que se costearía facilmente con el producto de la



CUADRUPLE VIA ENTRE PLAZA Y LANUS AÑO 1913

Digitized by Google

misma, porque el movimiento de cargas era grande.

El F. C. del Pacífico tenía una playa de maniobras en Alianza, pero resultaba estrecha para las necesidades de su tráfico; la nueva estación tendía a remediar esa necesidad en el presente y en el futuro.

Por otra parte, uno de los principales tráficos del Pacífico era el vino de Cuyo, y con la nueva estación de la calle Brasil, se colocaría a esa empresa en las mejores condiciones para competir con otras en ese tráfico, por la facilidad de acceso para el retiro de las cargas.

Este proyecto del Pacífico provocó serias protestas, primeramente la del Sr. M. Munro, Administrador del F. C. Central Córdoba, que también solicitó la concesión necesaria para instalar una estación de cargas en las inmediaciones de la Dársena Sud, con acceso a ella en la misma forma y condiciones a la solicitadas por el F. C. del Pacífico.

La importante zona servida por los ferrocarriles de trocha angosta quedaría en condiciones inferiores si las líneas de éstos no llegasen también al Sud de la Capital.

Luego vino el Dr. José A. Frías, representante legal del F. C. C. Argentino, que en una nota mandada al Congreso decía, entre otras cosas, que el Ferrocarril que representaba había ya con anterioridad propuesto la construcción de esa misma estación en condiciones análogas a las del F. C. al Pacífico.

Estación del Ferrocarril al Meridiano V, en La Plata.

La idea, pues, pertenecía por razón de tiempo a la Compañía del F. C. C. Argentino, y correspondería entonces que si el Honorable Congreso aconseja el otorgamiento de esa concesión, sea ésta dada a nombre de las dos compañías, tanto más cuanto que los terrenos en que se ha de ubicar la estación pertenecían en condominio a las dos empresas.

Finalmente el Sr. Robert Stuart, Administrador General del F. C. Central de Córdoba, extensión a Buenos Aires, en una nota al Congreso, pide el rechazo del proyecto formulado por el F. C. C. Argentino.

Durante la discusión del proyecto de la «Estación Sud» en la Cámara de Senadores, uno de estos Señores, puso de manifiesto el pésimo servicio que prestaban las vías del puerto y el tiempo excesivo que se necesitaba para transportar la carga desde una cabecera del puerto a la otra y narró con gracia la siguiente experiencia de un conocido estanciero:

«Un Ministro de Hacienda de la Nación, el dueño y soberano del puerto, con una estancia, en el Norte de la República, resolvió hacer una compra de hacienda en el Sur. Trajo su tren de animales que eran terneros, por desgracia, a la cabecera Sur del puerto, y los hizo pasar por las vías neutrales a la cabecera Norte. Siendo, como era, Ministro de Hacienda, supongo que los empleados habían de tener cierto respeto por ese tren, no solamente porque corría por cuenta de una personalidad, sino porque se trataba de pobres animales, que no teniendo donde tomar agua ni qué comer, se habían de apresurar a hacer pasar ese tren al Norte. Estuvieron tres días en las vías neutrales del puerto señor Presidente... Y los terneros que se murieron los sabrá el propietario. Yo no lo sé».

La Estación Sud era considerada como uno de los asuntos importantes que el H. Congreso tuvo a su estudio y deliberación. Ese mismo asunto estaba estrechamente vinculado a la reforma de la ley 5.092 relativa a la estación Central del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, que debía ser a alto nivel.

La comisión de obras públicas del H. Senado, formuló el proyecto de ley que publicamos a continuación y con él se proponía salvar los inconvenientes señalados por diversas empresas. Entre las medidas propuestas al efecto se nota la facultad de la Nación para expropiar e incorporar al puerto la futura estación, la igualdad de condiciones para todas las compañías que hicieran operaciones en la estación y la facultad del P. E. para agregar un tercer riel para las trochas menores.

He aquí el documento citado:

«Enero 14 de 1913.

«**Honorable Senado:**

«Vuestra comisión de obras públicas ha tomado en consideración la solicitud presentada por la Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires al

Digitized by Google

Pacífico relativa a la modificación de la ley número 5.092; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja prestéis vuestra sanción al siguiente,

Proyecto de Ley:

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder Ejecutivo para construir dos líneas férreas que liguen los empalmes Norte y Sud del Puerto de la Capital, destinadas a dar paso a los trenes de carga en tránsito, y que se incorporarán a las vías neutrales existentes. Queda igualmente autorizado para contratar su construcción, por su cuenta, con la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, y su costo, sin intereses, será reembolsado a ésta con el impuesto de tracción que corresponda a los trenes de dicha empresa que corran sobre ellas.

Si el Poder Ejecutivo lo creyera conveniente podrá autorizar la colocación en estas vías del tercer riel, o de una vía interior para el tránsito de trenes de trocha angosta.

Art. 2°. Autorízase a la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico para construir una estación de cargas en las inmediaciones de la Dársena Sud, en los terrenos que posee en condominio con la empresa del Ferrocarril Central Argentino, bajo las siguientes condiciones:

1ª. Se denominará «Estación Sud» y será de uso común para todos los ferrocarriles que no tengan estación de cargas al Sud del Puerto.

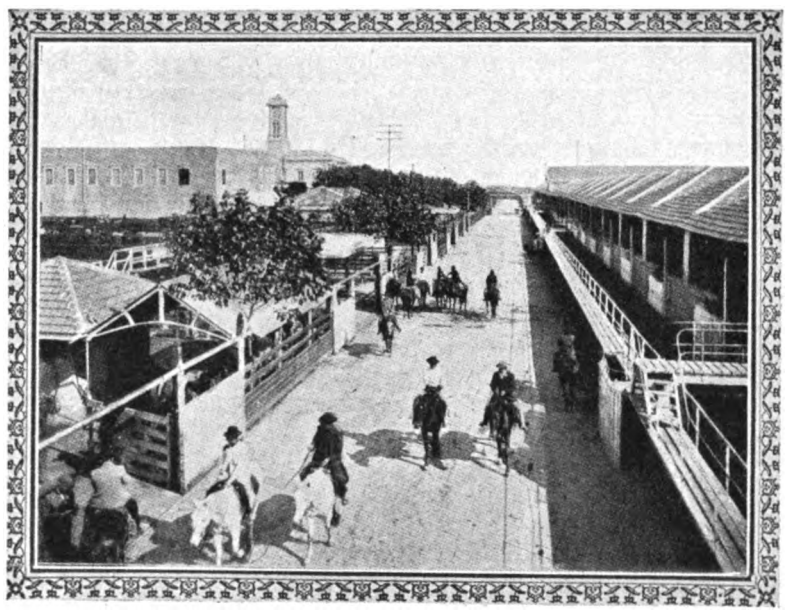
2ª. La Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico celebrará con la del Ferrocarril Central Argentino los convenios necesarios para ocupar la parte del terreno que a ésta corresponda en condominio.

3ª. Cuando llenadas las condiciones del artículo 2°. el Ferrocarril Central Argentino pueda tener acceso a las vías de tránsito y Estación Sud, esta empresa podrá ser copropietaria de la estación previo pago de la parte que adquiera en propiedad.

4ª. El Poder Ejecutivo podrá expropiar la Estación Sud por su precio de costo y sin indemnización, cuando lo considere conveniente y ésta será incorporada al Puerto.

5ª. Mientras esta expropiación no se verifique, la Administración de la Estación se hará en todos los casos por la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, y bajo su responsabilidad.

6ª. El uso de la estación por las empresas a que se refiere el inciso 1°. de este artículo, se asegurará mediante la obligación por parte de la empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, como única administradora de la estación, de recibir y despachar sin preferencia alguna, ni para ella, ni para otra empresa, toda carga que se le entregue o consigne, con obligación por parte de las empresas que quieran acogerse a estos beneficios, de efectuar el transporte y tracción con su propio material rodante o con el que según convenios tengan derechos a usar y del pago de una tarifa que el Poder Ejecutivo fijará, oídas las empresas, teniendo en cuenta la importancia de las obras efectuadas por ese servicio.



Los nuevos Mataderos Municipales en Liniers. Año 1909.

Referente a la concesión de una línea de Neuquén a la frontera de Chile, otorgada a la empresa del Ferrocarril del Sud por la Ley N°. 5535 del 3 de Julio de 1908, el Dr. Anadón, Ministro Argentino en la República de Chile, dirigió en Octubre del mismo año al Ministro de Relaciones Exteriores de esta República una nota en que le comunicaba que había llegado a su conocimiento, que la Empresa del F. C. Sud no estaba interesada en obtener una concesión férrea del Gobierno de Chile, manifestando además que vería con agrado una declaración referente a la política que pensaba seguir el Directorio de la empresa en cuanto

Digitized by Google

a la ejecución de un empalme con los FF. CC. Chilenos.

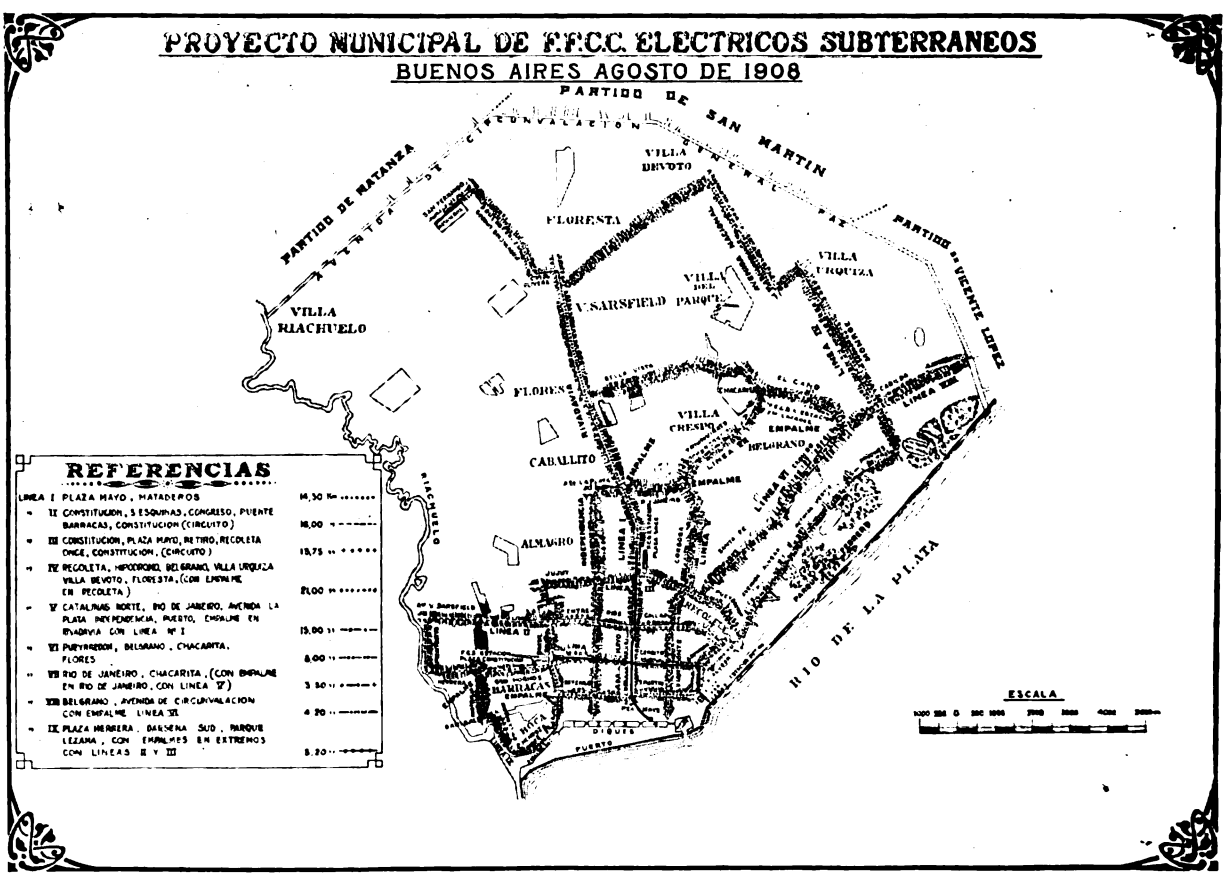
Para poder dar una contestación definitiva la Comisión Local se puso en comunicación con el Directorio Londinense, el cual con fecha 18 de Noviembre mandó un telegrama del siguiente tenor:

«Con referencia a su carta del 23 de Octubre. Sírvase comunicar al Superior Gobierno que ahora que se ha obtenido la concesión de la línea desde el Neuquén hasta el Paso Pino Hachado, estamos sumamente interesados en que se construya con toda prontitud una línea de conexión con la red de FF. CC. existentes en Chile, pero preferiríamos que cualquiera línea en territorio chileno fuera construída por y de propiedad del Gobierno Chileno, en las mismas condiciones de la red existente, empalmando con el gran Ferrocarril del Sud en la frontera, la que podría ser explotada por nosotros o en combinación con nuestra línea de Neuquén a Pino Hachado.

Durante todo el verano 1908-1909 dos comisiones de Ingenieros trabajaron en los estudios de la proyectada prolongación desde Neuquén hasta la frontera de Chile, una replanteando el arranque de la línea según el rumbo que fijaba la ley de concesión, y la otra recorriendo la Cordillera y sus faldas del lado de Chile con objeto de asegurarse de que el paso fijado por la citada ley se prestara también para el acceso de una futura línea de empalme desde la red general del Estado de Chile. Esta segunda comisión nos informó a principios de verano que dicho paso — el de Pino Hachado — no convenía por varias razones y además informó que las dos rutas que se habían propuesto para la conexión entre él y la red Chilena, es decir la de Cuenca del Río Bio-Bio, y la otra de Curacautin, eran a todas luces impracticables.

Sr. HENRY HERBERT LOVEDAY.

En consecuencia, la segunda comisión pasó lo restante del verano reconociendo pasos en la Cordillera, desde el de Yancay hasta el del Lago Lacar inclusive, pero sin resultado definitivo.



Digitized by Google

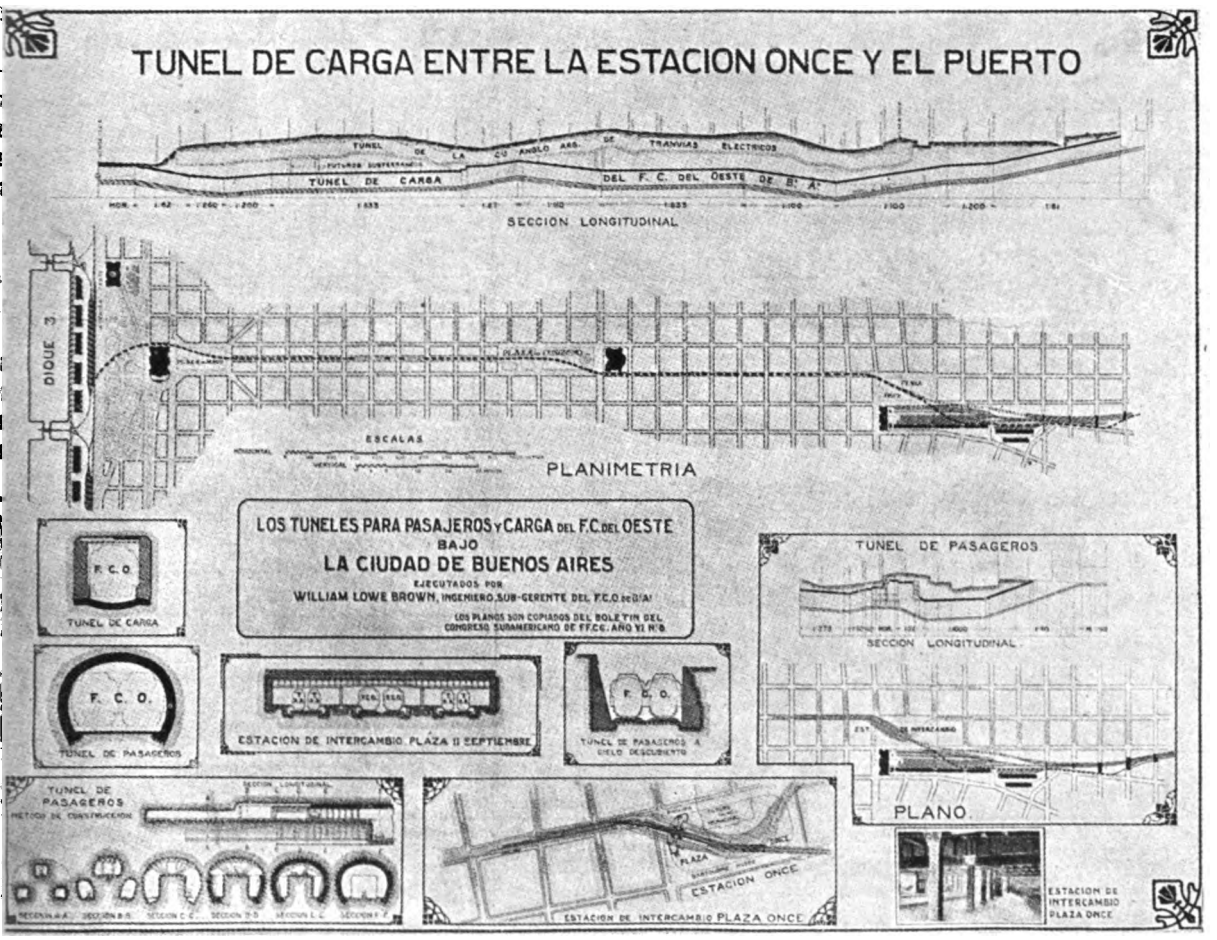
estas circunstancias el F. C. del Sud, creyó sario presentarse al H. Congreso de la Repú- pidiendo, con fecha 31 de Agosto de 1909, una oga del plazo en que tenía que someter los os definitivos de la prolongación desde el Neu- hasta la Frontera.

r su parte, Chile estudió varias veces azado de su parte en este trasandino, demos- do en general una marcada preferencia por el del Arco como cruce de la Frontera, y por dos trucciones sucesivas, arrancando de la estación del F. C. Longitudinal, y llegando a Cura-

para su aprobación los planos correspondientes a los primeros 198 kilómetros de la extensión hacia Chile, o sea hasta 20 kilómetros al Oeste del Arroyo Santo Domingo.

Estos planos fueron aprobados por decretos del 23 de Febrero de 1910, y la Empresa dió comienzo a la construcción el día 22 de Agosto del mismo año.

Como es sabido la Ley Mitre de Octubre 1°. de 1907, al fijar la manera de acordar las concesiones ferroviarias, estableció en su artículo 21, que los durmientes a emplearse en adelante debieran ser de madera dura.



ıtin desde donde sólo hay 126 kilómetros hasta frontera Argentina.

Como resultado de esos estudios el F. C. del Sud, paró un proyecto definitivo, que lleva fecha 24 Diciembre de 1913.

Según él, la línea, con origen en Neuquén pasaría Zapala, cruzaría el Río Covuncó, frente a la rtada de Covuncó y seguiría sucesivamente Corral de Piedra, paso Ancho (cruce del Arroyo s Lapas) Pampa del Lin-Cullin, confluencia de ı-Cullin y el Sanquilco, Pampa del Haichel, a tomar luego el cajón de este río, y por él llegar sta el paso de Mallin Chileno y la frontera.

El 29 de Diciembre de 1909, la Empresa presentó

La Empresa del F. C. del Sud, en previsión de las extensiones que proyectaba construir había celebrado con diversas casas europeas la contratación de 1.500.000 durmientes de acero. Esos contratos se celebraron en Diciembre de 1905 por 500.000, en Septiembre de 1900 por 460.000, y en Octubre del mismo año por 540.000.

Las concesiones que el F. C. del Sud gestionaba, recién le fueron acordadas por el H. Congreso en Junio 25 de 1908 por Ley 5535, la que fué ampliada más tarde, modificándola en lo que a la línea a Chile se refería, en 17 de Septiembre de 1909 por Ley 6378, concesiones que se acordaron, como era natural, bajo las condiciones fijadas por

Digitized by Google

la primera de las citadas, o sea la 5315, que obliga a construir las líneas con durmientes de madera dura del país.

Una existencia tan grande de durmientes de acero causaba a la empresa perjuicios considerables, no habiendo sido posible venderlos al extranjero en condiciones ni siquiera razonables.

En consecuencia la Empresa solicitó la autorización para emplear dichos durmientes de acero en la construcción de la línea a Chile; se le acordó por decreto del P. E., fecha 21 de Noviembre de 1910.

El Ministro de Obras Públicas por resolución del 18 de Diciembre de 1913, autorizó a la Empresa del F. C. Sud, para librar al servicio público toda la sección de 187 kilómetros de largo entre Neuquén y Zapala, y como consecuencia se formó la población de igual nombre.

El 20 de Enero de 1913 falleció en Londres el Señor Henry Herbert Loveday que fué por mucho tiempo primeramente Jefe de Almacenes y luego Jefe de Tráfico del Ferrocarril del Sud, puesto que dejó en el año 1895 para entrar como administrador general del F. C. Central Argentino.

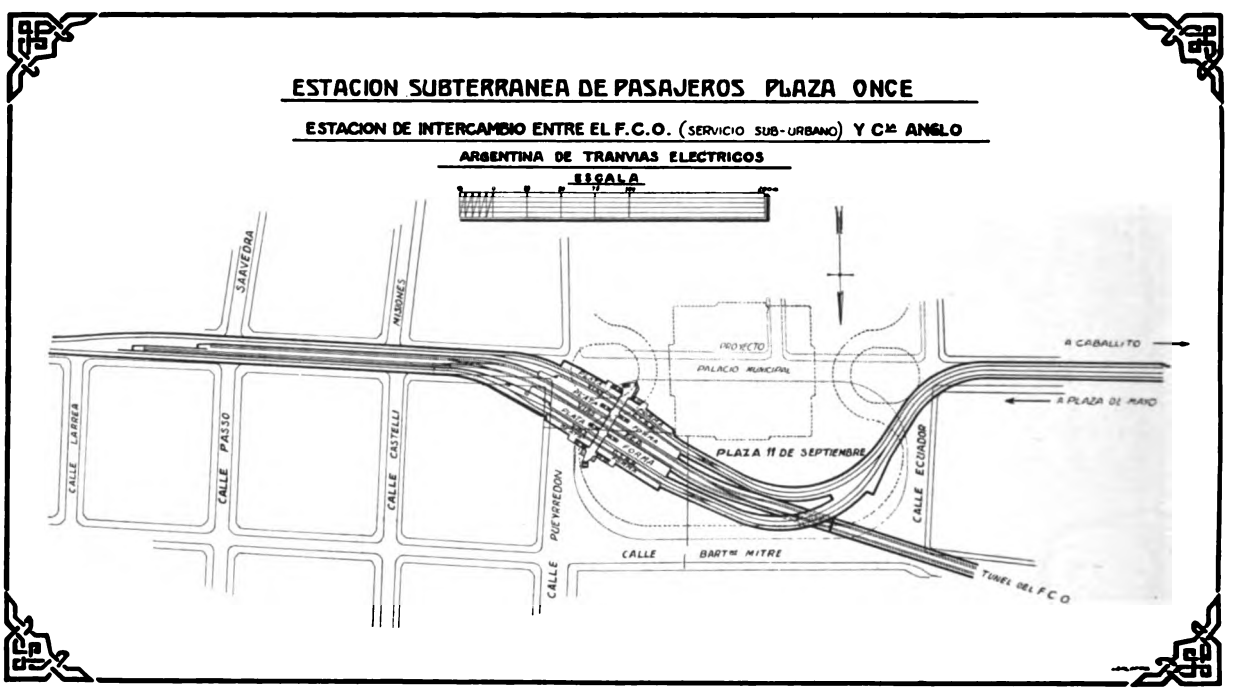
En 1910 renunció este cargo y se trasladó a Inglaterra.

El Sr. Loveday actuó también, con el entusiasmo que ponía en todas sus gestiones, en la exposición internacional de transportes del Centenario — de la que fué uno de los vicepresidentes — y en la erección de la torre-reloj que la colectividad británica ofrecía a la Argentina con motivo de su primer siglo de nación libre.

En 1887, a la edad de 23 años vino de Inglaterra, su patria, contratado como subdirector del Ferrocarril del Norte de Buenos Aires, y desde entonces dedicó toda su labor y su atención al adelanto de las líneas férreas nacionales.

Importancia que adquirían los pueblos vecinos a la capital, servidos por el Ferrocarril del Sud

Para darse cuenta de la importancia que cada día adquirían los pueblos vecinos a la capital, donde se radicaban las clases menos pudientes de la sociedad, buscando la baratura de los alquileres, bastaba visitar y recorrer la estación Plaza Constitución en las horas primeras de la mañana y últimas del día para ver cómo llegaban y salían atestados de viajeros los trenes destinados a aquellos puntos.



Millares y millares de empleados y obreros se habían radicado en las proximidades de la urbe por razones de economía y aspiraciones de amplitud.

Esto es lo que dió lugar al gran incremento que se notaba en el tráfico ferroviario suburbano y que permitió exhibir cifras como las del balance anual del F. C. del Sud que marcó 20.061.413 pasajeros recibidos y despachados en la estación Plaza Constitución durante el año de 1913 contra 18.134.579 en el año anterior.

Damos a continuación otros datos de importancia para puntualizar la evolución que se operaba en la capital en cuanto a la vivienda y ellos se refie-

Digitized by Google

ren a la estadística de los pasajeros que circulaban entre Buenos Aires y Banfield en los años 1900-1913.

He aquí las cifras:

NUMERO DE PASAJEROS RECIBIDOS Y DESPACHADOS ANUALMENTE

	1900	1904	1907	1910	1913
Plaza Constitución	2.869.745	3.695.322	9.814.266	11.815.697	20.061.413
Casa Amarilla	790.145	966.643	2.222.056	2.013.589	Clausurada
Lanús	267.852	471.710	1.103.036	2.629.575	3.997.150
Talleres			431.572	967.928	1.794.002
Banfield	451.390	548.203	823.457	1.818.809	2.647.448

AUMENTO DE 1913 SOBRE 1910

Plaza Constitución	50 %
Lanús	50 %
Talleres	47 %
Banfield	46 %

En el año 1900 se importaron en la República los primeros 9 automóviles; en 1901 entraron 16, en 1902 fueron 28, en 1903 alcanzaron a 62 y en 1904 llegaron a 129.

De 1900-1904 se importaron 244 automóviles.
De 1905-1909 se importaron 3.025 automóviles.
De 1910-1914 se importaron 15.623 automóviles.
De 1915-1919 se importaron 29.627 automóviles.

El asombroso crecimiento de la Ciudad de Buenos Aires, fué la característica saliente de la década 1903-1913, y entre los problemas a solucionar, apareció en primer plano el de acelerar los servicios de transporte de pasajeros en las principales arterias y entre el centro y la periferia de la populosa Ciudad.

La verdadera evolución del tráfico urbano en las grandes urbes empezó recién cuando la ingeniería moderna encontró en la electrificación del tranvía, el medio ideal de substituir el anacrónico servicio de tracción a sangre por el más rápido e higiénico de la tracción eléctrica.

Fueron colocadas muchas líneas de tranvía en esta década; y son los tranvías de la Capital los que han contribuído en mayor grado al engrandecimiento y extensión de la ciudad, pues doquiera se colocara una línea para abrir nuevas comunicaciones o se extendiera una existente por parajes despoblados, era suficiente para que en el breve transcurso de unos meses, fuera desconocido por las innumerables viviendas construidas.

Donde se ha llevado el riel de tranvía, lo ha acompañado siempre la edificación, la pavimentación y la luz.

El número de pasajeros transportado desde el año 1903 hasta 1913 es sencillamente enorme:

Año 1903	133.000.000	pasajeros
Año 1907	225.000.000	»
Año 1910	323.650.000	»
Año 1913	407.252.000	»

El largo total de la red tranviaria de la ciudad de Buenos Aires en el año 1910 era de 647 kilómetros.

La ciudad aumentó su tráfico en esos diez años en una forma tan asombrosa, que sólo puede apreciarse recurriendo al elocuente laconismo de las cifras que más abajo se insertan, y cuya fuerza de evocación evita mayores comentarios:

Año	Número de habitantes	Número de automóviles	Número total de coches y automóviles	Número de pasajeros de tranvias por año
1903	895.380	60	4.851	133.719.298
1908	1.189.180	897	6.586	255.073.896
1913	1.457.880	7438	13.649	407.252.540

La Empresa de tranvías Anglo Argentina, con profundo conocimiento de las condiciones que gobiernan el tráfico de esta ciudad, llegó a la conclusión de que sólo con la construcciones de ferrocarriles eléctricos subterráneos se conseguiría una mejora radical en los medios de transporte, por cuya perfección se trabajaba. Corresponde sin embargo a la empresa del F. C. Oeste de Buenos Aires el haber iniciado las primeras gestiones para obtener la concesión de una línea subterránea.

En el año 1905 esta empresa se presentó ante

Digitized by Google

las autoridades nacionales solicitando construir y explotar una línea férrea subterránea de doble vía, para unir su red, que terminaba en la estación Once de Septiembre con el puerto de la capital. Se perseguía el doble propósito de conseguir un acceso directo al puerto y ofrecer el medio de traer los pasajeros radicados en las localidades suburbanas servidas por el ferrocarril, hasta el centro de la ciudad. El proyecto comprendía, además, la electrización de la sección local.

Una buena conexión con el puerto era de importancia vital para el F. C. del Oeste, cuyo tráfico principal consistía en granos para la exportación. Sin embargo la Empresa no contaba con ella sino por intermedio de las líneas de otros ferrocarriles.

No era por tanto extraño que la compañía considerara de suma estabilidad invertir una importante suma de dinero en la construcción de un acceso propio a la línea del puerto.

La estación terminal de pasajeros del F. C. del Oeste, que estaba situada en Plaza Once de Septiembre, no resultaba conveniente para los pasajeros de los suburbios, debido a que el destino de la mayoría de ellos era hacia la vecindad de la Plaza de Mayo, a unos 4 kilómetros de distancia, sin otro medio de transporte entres estos dos puntos que el tranvía; pero un viaje a través de un tráfico congestionado significa, en las horas de mucho movimiento, más o menos, una pérdida de media hora. Era por tanto lógico que, al considerar el acceso para cargas al puerto, también se estudiara necesariamente el tráfico suburbano de pasajeros, tanto más cuanto que la capacidad de la estación terminal entonces, que no pudo ser ampliada sino a todo costo, resultaba año tras año más severamente recargada de movimiento.

Varias veces y en diferentes oportunidades se discutieron propuestas de túnel entre la estación Once y el puerto, pasando por debajo de la calle Rivadavia y la Avenida de Mayo, hasta que en 1906, el finado Ingeniero David Simson, miembro del Instituto de Ingenieros Civiles, que a la sazón, era Administrador General del F. C. del Oeste, preparó un ante-proyecto, y la Empresa del Ferrocarril, solicitó del Congreso una concesión para la construcción de un túnel que desde un punto a un kilómetro hacia afuera de la estación Once, seguía hasta el puerto pasando por debajo de la Plaza Once, calle Rivadavia y Avenida de Mayo; con estaciones para pasajeros en Plaza Once, Plaza de Mayo, y otros tres puntos intermedios.

El túnel debía por consiguiente servir para ambos servicios, pasajeros y carga.

El 28 de Mayo de 1907, fué sancionado por la H. Comisión Municipal, el gran proyecto de ferrocarriles metropolitanos subterráneos a tracción eléctrica, (véase el plano de la página 500).

Trabajando en el túnel para carga del F. C. del Oeste a la profundidad de 18 metros debajo de la calle.

Luego se llamó a licitación por el término de 6 meses, para la construcción de dos de las líneas (las marcadas en el plano con líneas llenas), y para el arrendamiento de la explotación de esas líneas una vez terminada su construcción.

El aviso se publicó al mismo tiempo en Londres, París, Berlín, Bruselas, Roma y Nueva York.

El acto de la licitación se fijó para el 10 de Mayo de 1908.

La operación fué un fracaso.

Se presentó solamente una propuesta, perteneciente a los señores Supervielle y Cía., en representación de la firma «Consortium» o «Entrepreneure du Metropolitain de París».

En 1909, el Congreso acordó al F. C. del Oeste una concesión que, aunque coincidía en general con el proyecto originario, difería con éste en dos puntos: dos de las estaciones intermedias fueron eliminadas, y, debido al posible acuerdo de otras concesiones, la ocupación por el ferrocarril fué restringida a la mitad del ancho de la calle, con la obligación de construir sus líneas a un nivel que permitiera la construcción de otra línea paralela a nivel superior, y en ciertos puntos a una profundidad que hiciera posible también el cruce rectangular de otras líneas; además, toda la sección local del servicio de pasajeros debía ser electrificada hasta una distancia de 37 kilómetros, en lugar de

Digitized by Google

20 kilómetros, que había propuesto la Empresa.

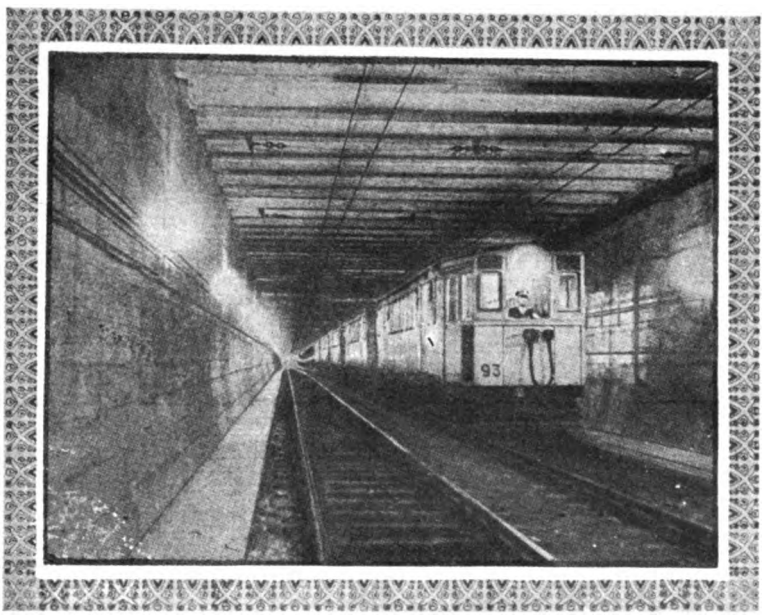
La Compañía de Tranvía Anglo Argentina, hizo entonces oir su protesta, haciendo notar que el transporte de pasajeros dentro del municipio correspondía a los tranvías y que el proyecto del F. C. del Oeste, implicaba un menoscabo a los derechos adquiridos por las compañías de ese género.

Terminaba solicitando una concesión para construir varias líneas subterráneas, entre ellas la que ahora existe entre Plaza de Mayo y Caballito.

Esta protesta dió lugar a una larga discusión doctrinaria sobre jurisdicción.

Fué en estas circunstancias que el señor Williams Lowe Brown, fué nombrado por el F. C. del Oeste, como Ingeniero especialista en la materia para preparar, bajo la dirección del Ingeniero Principal Sr. Frank Foster, un proyecto nuevo en concordancia con los términos de la concesión.

La primera proposición fué la de una estructura para cuatro vías, construida en unión con la Compañía de Tranvía, las dos vías medias para el F. C. del Oeste, y las dos exteriores para el tranvía; este arreglo, aunque no estaba estrictamente de conformidad con el texto de la concesión, satisfacía su espíritu y no fué objetado por las autoridades.



Túnel de la Cía. Anglo Argentina de Tranvías eléctricos.

En esta situación parecía que todo quedaba arreglado, pero no resultó así.

La Municipalidad sosteniendo que a ella le competía otorgar las concesiones que afectaran el subsuelo de la ciudad, concedió a la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, una concesión para una línea análoga y esta superposición tenía que crear las dificultades consiguientes.

Mientras tanto, entre una cuestión y otra, nada se adelantaba, y la obra tan reclamada por tantos conceptos, quedaba pendiente. Pero no tardó en sobreponerse el espíritu práctico de los Directores ferroviarios, los cuales al considerar el asunto nuevamente decidieron que en lugar de construir una línea en competencia con la Compañía de Tranvías, era preferible hacer una obra en unión con ésta.

Convencidas las dos empresas, así la del ferrocarril como la del tranvía, de que ningún provecho podría resultar de la construcción de ambas líneas, cuando por el contrario sólo se malgastaría una crecida suma de capital que podría invertirse en otras iniciativas más ventajosas para el país y las mismas compañías, resolvieron zanjar las dificultades en forma satisfactoria para ambos intereses en juego.

Se llegó a un acuerdo entre los Directores de las dos compañías para la construcción de una estación de intercambio en la línea subterránea con la línea principal del ferrocarril, de modo que los trenes de la sección local pudieran seguir hasta la estación de intercambio, donde, aunque no era posible un empalme debido a la diferencia de trenes, era viable proveer facilidades para un transborde cómodo de pasajeros.

Para el tráfico de cargas se decidió, construir un túnel separado de vía sencilla en un plano inferior, pero siguiendo el mismo trayecto.

Para ello fué necesario que el Ferrocarril Oeste, obtuviera una nueva concesión y así se hizo, mediante la ley 7846, de fecha 30 de Septiembre de 1910.

Imponente resultó el acto de la inauguración de las obras del subterráneo del Anglo-Argentino.

Una concurrencia selecta y numerosa congregóse el día 14 de Septiembre de 1911, en el terreno cercado de la Plaza del Congreso, donde se iniciarían los trabajos de construcción del subterráneo, y entre ella verificóse la ceremonia de la inauguración.

El Ministro del Interior, el Intendente Municipal, el Ministro de la Guerra, y otras personalidades que habían sido invitados, sacaron su paletada de tierra, en medio del entusiasmo del público, que apreciaba en su debido alcance la trascendencia del acto.

El miembro del Directorio en Londres, Mr. Concannon, pronunció un breve discurso siendo sus palabras acogidas con visible muestras de aprobación.

En seguida hizo uso de la palabra el ingeniero José Pedriali, Gerente del tranvía Anglo-Argentino, cuyo discurso fué muy aplaudido.

Al referirse a la obra que se iniciaba, dijo:

«En la seguridad de que aportaremos un nuevo coeficiente para la grandeza de este país, que por

Digitized by Google

sí sólo es tan grande, sentimos el profundo orgullo, señores, de iniciar en vuestra presencia la ejecución de esta obra lo que además, importa para nosotros un compromiso solemne de llevarla a su fin en el más breve plazo.

Es posible que haya quien califique de temeraria nuestra empresa pero quien lo haga, seguramente no habrá aún salido del asombro que le ha ocasionado el progreso maravilloso de esta gran capital. Nosotros tenemos una confianza inquebrantable en su porvenir, y es esta confianza la que nos ha impulsado a asumir tanta responsabilidad ante nuestros administrados».

El Intendente Municipal pronunció también un brillante discurso elogiando la obra a realizarse.

Después fué servido un lunch espléndido, y se repartió entre los concurrentes miles de folletos explicativos del trazado y condiciones en que se haría el subterráneo.

Tres años y meses se tardó en la construcción del primer subterráneo Argentino. Sin interrupción, se trabajó día y noche habiendo costado el tramo entre Plaza Once de Septiembre y Plaza de Mayo la suma de 17.000.000 de pesos moneda nacional.

Siendo el largo del túnel de 3.970 metros, el costo por metro lineal del mismo resulta en cifras redondas $ 4.300 m/n.

El costo del total de la línea se elevó a unos pesos 50.000.000 m/n.

Cuando el 2 de Diciembre de 1913, quedó librado al servicio público el trayecto entre Once y Plaza de Mayo, del primer subterráneo Argentino, el público se volcó en él hasta hacerlo resultar estrecho.

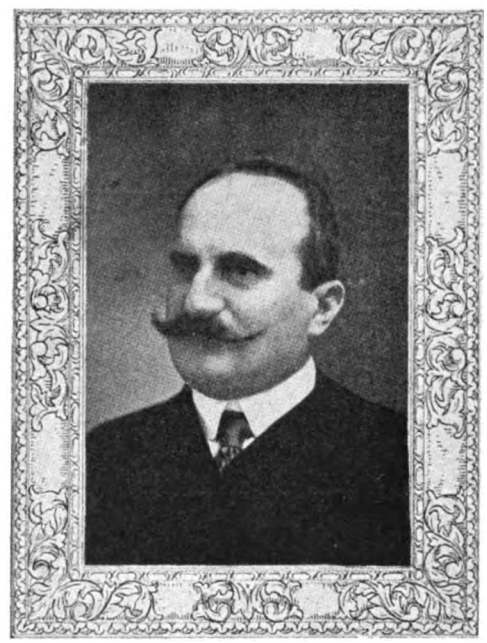
Ese día fueron transportados 147.457 pasajeros.

Cuatro meses más tarde, el 1°. de Abril de 1914, quedó librado al tráfico otro nuevo tramo, entre Once y calle Río Janeiro, y finalmente tres meses después o sea el 1°. de Julio de 1914, se entregó al tráfico general el subterráneo en su totalidad; Plaza Mayo-Plaza Primera Junta.

El servicio se realizó durante muchos años con un total de 50 coches de procedencia belga, siendo el peso de cada uno de 30 toneladas y el costo 50.000 pesos m/n.

Los trenes pueden sucederse unos a otros a cortos intervalos aumentándose el número de los coches de acuerdo con las necesidades del tráfico y hasta un máximum de 6 coches por convoy. El convoy así formado alcanza a un largo de 96 metros. La frecuencia de los trenes puede llegar hasta 1-½ minutos, lo que con trenes de 6 coches dará una capacidad de transporte de 16.800 personas por hora en cada dirección.

Referente a la cuestión, sumamente actual del servicio de ómnibus en esta capital, es interesante recordar que en el mes de Abril de 1913 en la asamblea general de accionistas en Londres de la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías Eléctricos bajo la presidencia del señor J. B. Concannon, (el Director que inauguró los trabajos del subterráneo en Buenos Aires) se refirió a varios artículos aparecidos en los diarios londinenses acerca del establecimiento de una compañía decmnibus en Buenos Aires.



Ingeniero JOSÉ PEDRIALI
Director General de la Compañía de Tranvias Anglo Argentino desde Febrero de 1908. Durante su administración el Anglo Argentino adquirió las siguientes Compañías de Tranvias:
1908 { Buenos Aires y Belgrano, Eléctricos de Buenos Aires, Belga Argentina.
1909 { La Capital, La Gran Nacional, La Nueva, Metropolitano.

Afirmó el Presidente del Directorio, que no había que temer la competencia del ómnibus, pues, dada la congestión del tráfico en las calles bonaerenses, la municipalidad no permitiría esta clase de transporte, y aunque lo permitiera, el ómnibus no podría competir con éxito con el tranvía a nivel y el subterráneo combinados.

Sería tal vez oportuno recordar aquí otro ejemplo de la falta de clarividencia que ciertamente es perdonable en un país como la República Argentina, que en corto tiempo ha realizado progresos que asombran.

«Sarmiento, siendo Ministro, patrocinaba la construcción del ferrocarril al Tigre. En una sesión de la Cámara de Diputados exponía las bases fundamentales de aquélla, cuando un diputado, creyendo irrealizable lo que el ministro proponía largó una sonora carcajada.

Sin turbarse en lo más mínimo el gran hombre se volvió y dijo al secretario:

«Señor secretario, tome nota de la carcajada del señor diputado para que en los tiempos venideros se sepa con qué hombres tuvo que luchar Sarmiento en su obra de progreso».

Con fecha 14 de Marzo de 1913 el Presidente Sáenz Peña aprobó el contrato de concesión acor-

Digitized by Google

dada a los señores Lacroze Hnos. y Cía., el 10 de Febrero de 1912.

«Artículo 1°. Los concesionarios, se comprometen a construir y explotar una doble línea subterránea de tracción eléctrica, para el tráfico de pasajeros, encomiendas y cargas, que arrancando de las inmediaciones de la estación Federico Lacroze, del Ferrocarril Central de Buenos Aires, continúe por la calle Corrientes, hasta las inmediaciones del Paseo de Julio. La Empresa queda facultada para utilizar las calles laterales de Corrientes, si se hiciere necesario, para la rectificación del túnel por la orientación de la calle Corrientes, instalación de obras de salubridad u otros motivos que lo justifiquen, así como también para ocupar el subsuelo de calles paralelas para la salida a la superficie en el Paseo de Julio si así resultara conveniente, previo acuerdo del P. E.

Estación "Plaza Once" del Subterráneo. Intercambio de pasajeros entre el F. C. del Oeste y la Compañía de Tranvías Eléctricos Anglo Argentina.

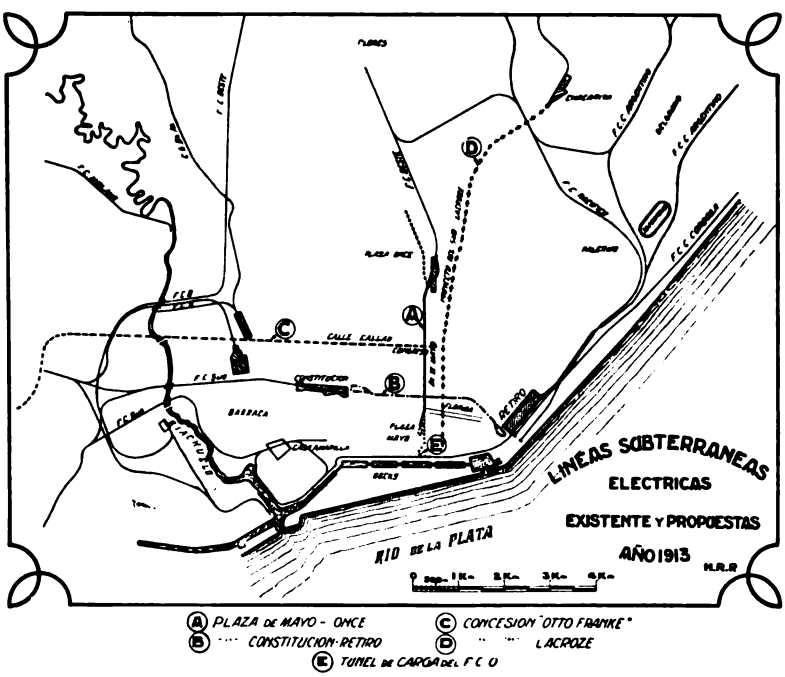
Art. 9°. Declárase de utilidad pública, a los efectos de expropiación, la ocupación del subsuelo, terrenos y edificios de propiedad particular, cuya ocupación fuere necesaria para llevar a cabo las obras autorizadas por la Ley. La empresa tendrá el derecho de expropiar las propiedades afectadas directamente por el subterráneo y responderá de los daños materiales ocasionados a las propiedades inmediatas.

De acuerdo con el programa preparado por la dirección de desagües de la provincia, se efectuó el día 24 de Mayo de 1913 la inauguración de los canales y obras destinadas a servir a la vasta zona inundable situada al Sur de Río Salado, que benefician a quince partidos, a salvo en razón de ellas, de las inundaciones tan frecuentes como perjudiciales, una sola de las cuales, la del año 1900, hizo perder a los propietarios de la región, alrededor de cuarenta millones de pesos.

El tren especial conduciendo al gobernador de la provincia, ministros, comisión de desagües e invitados, partió de la estación Constitución, a la 7.15 de la mañana.

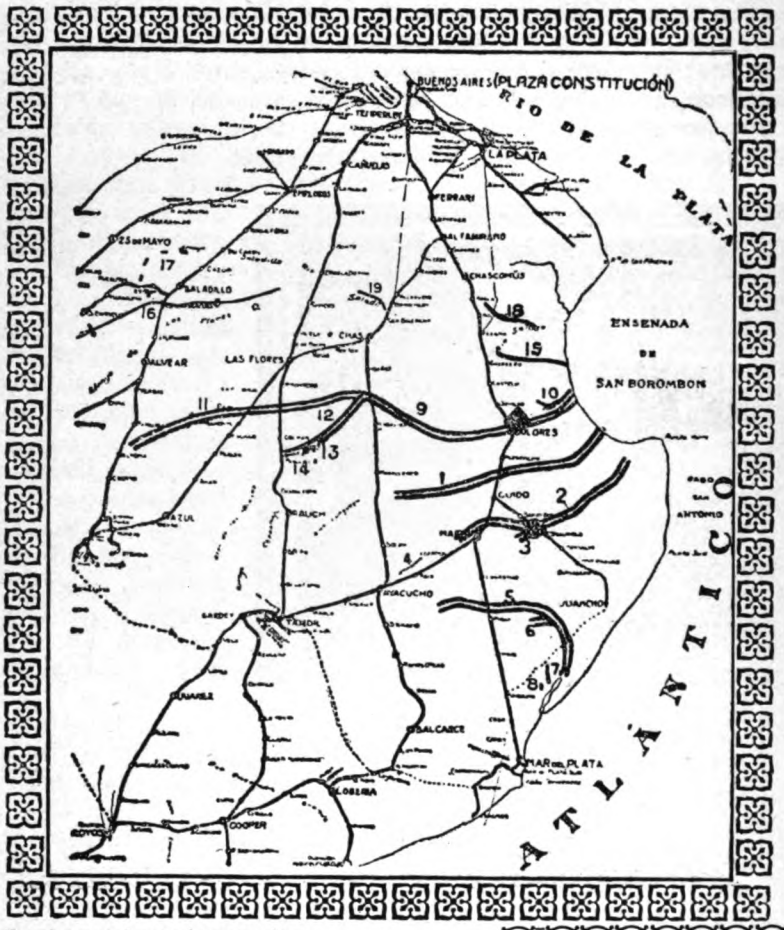
Además del Gobernador señor Arana, y sus ministros de Obras Públicas, Doctor Tomás Sojo, y de Hacienda Dr. Alfredo Echagüe el tren especial condujo al Presidente y miembros de la Comisión de desagües y una selecta concurrencia de Ingenieros y Técnicos.

Después de almorzar en el tren, llegóse a las 12 del día al Kilómetro 260, en cuyo paraje se ha construido sobre el canal número 2 una hermosa exclusa y vertedero que permite regular la marcha de las aguas de dicho canal, vertiendo, sus excedentes en la laguna Kakel. Hízose funcionar dicha exclusa con todo éxito y se inauguró el sólido puente carretero de hierro, con piso de granito y asfalto, tendido sobre el mismo canal, a diez cuadras más o menos de la exclusa.



De regreso en dirección a Dolores se observó el funcionamiento del canal N°. 1, entre Parravicini y Guido, continuando el tren en marcha hasta pasar Dolores, en cuyo punto se detuvo para visitar el gran canal N°. 9, el más largo, profundo y correntoso de los inaugurados en el día, y el hermoso

Digitized by Google



Canales que fueron inaugurados el día 24 de Mayo de 1913.

puente «La Picaza», grandiosa obra de ingeniería en hierro y cemento armado, tendido sobre una extensión de 150 metros entre los estribos.

En dicho puente se efectuó la ceremonia inaugural ante una numerosísima concurrencia.

El Presidente de la Comisión de Desagües, Don Miguel A. De Uribelarrea, la inició con un discurso en el que puso de relieve la importancia y trascendencia de las obras inauguradas. Recordó la acción de los presidentes de la Comisión señores Ramos Mejía y Enrique S. Pérez, en términos encomiásticos, tributando justicieras palabras de aplauso a la obra del director técnico Ingeniero Myströmer, sus auxiliares, y las masas de obreros que en paciente labor de años han llevado a cabo la grandiosa empresa.

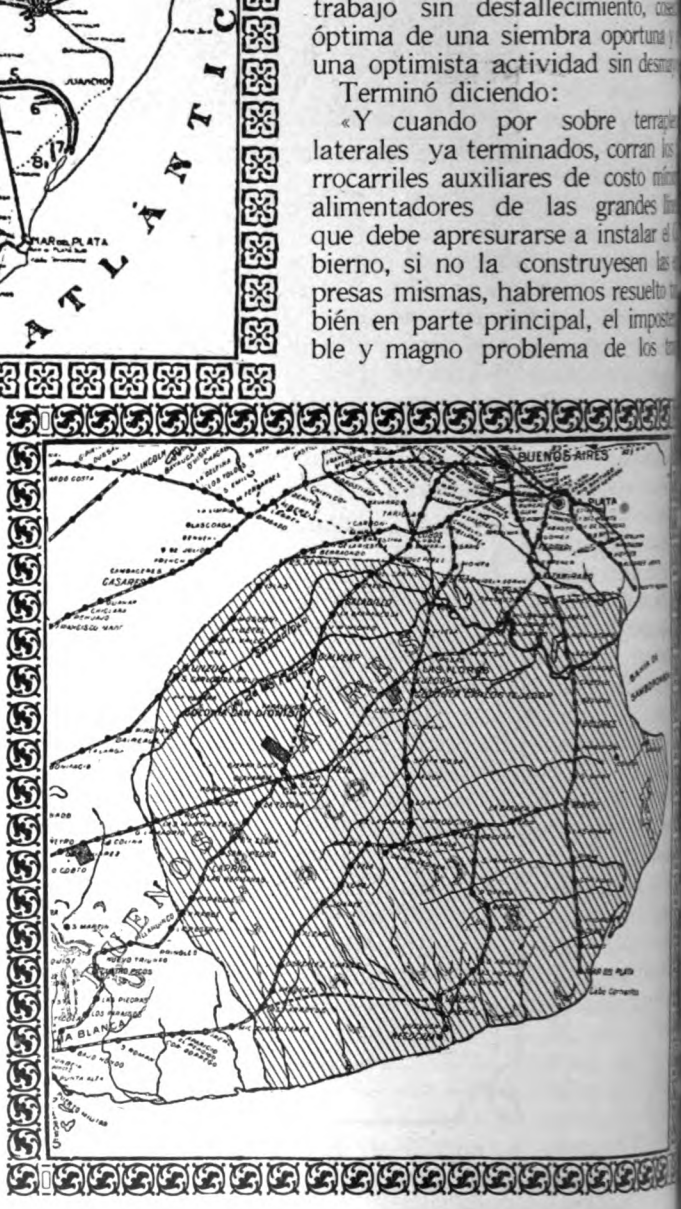
A nombre del Gobernador contestó el Minsitro de Obras Públicas Do José Tomás Sojo, en un brillante curso frecuentemente interrumpido calurosos aplausos.

Dijo que más sabe de la monta quien la asciende penosamente pa paso hasta su cumbre, que el que limita sólo a la admiración estética su mole granítica desde la llanura.

Así, frente a la obra colosal inaug rada, los que como él han estado contacto perenne con su construcc deben sentir con más intensidad el público, su grandeza y el prodig de su presencia majestuosa, consec cia asombrosa y sin embargo, senci mente lógica de la conjunción del fuerzo y la constancia, maravilla trabajo sin desfallecimiento, cons óptima de una siembra oportuna y una optimista actividad sin desma

Terminó diciendo:

«Y cuando por sobre terrapl laterales ya terminados, corran los rrocarriles auxiliares de costo mín alimentadores de las grandes líne que debe apresurarse a instalar el bierno, si no la construyesen las presas mismas, habremos resuelto bién en parte principal, el imposte ble y magno problema de los tr



Zona inundada por causa de las lluvias excepcionales caidas del 15 al 21 de Agosto de 1913.

Digitized by Google

tes que más que otro alguno reclama la aten- n de los poderes públicos».

Terminada la ceremonia entre grandes aplausos dianas ejecutadas por la banda de policía, el bernador Dr. Arana, y su comitiva se trasladó coches preparados al efecto, a la vecina escuela fruticultura que fué inaugurada.

El establecimiento ocupa una superficie de 60 táreas en las que se inician las labores, plantíos culturas propias de su destino.

La escuela que estaba a cargo del ingeniero agró- no señor Nicolás Falabella, contaba en la actua- ad con 17 alumnos, 5 de la Capital y los restantes la región.

nvitados por las autoridades locales, trasladóse Gobernador y su comitiva a Dolores, siendo ob- o de una entu- sta recepción la población en masa acu- a su paso.

La sucesión de os de sequía fué errumpida en la ovincia de Bue- Aires por las ndaciones del s de Abril de 11. Desde en- ces las lluvias das excedieron nsiderablemente cantidad el pro- dio normal. Por a causa la tierra los campos se hallaba saturada al sobrevenir el l tiempo de Agosto de 1913.

Las lluvias empezadas el 15 de este mes duraron interrupción hasta el 21 con un máximum muy able al 18. Estas lluvias muy violentas y dentro un período de 7 días descargaron sobre la zona icada en el plano 5300 millones de metros bicos.

El máximum de la lluvia se encontraba en la parte d entre Tandil, Vidal y Ayacucho recorriendo la la parte alta de donde se precipitó en torrentes cia la llanura causando en la parte baja los de- tres que durante más de un mes nos refirieron diarios. El período álgido de la inundación en neral y especialmente de la crecida del Río Salado 1913, era emocionante para los ingenieros del rrocarril del Sud que tenían la responsabilidad de continuidad y seguridad del servicio de los nes.

Muchos eran los desperfectos en las líneas férreas sados por la avalancha de las aguas, y los terra- nes dentro de la zona inundada fueron cortados 154 lugares.

Los ingenieros, con numerosas cuadrillas, traba- jaban día y noche para efectuar las reparaciones en las vías, pero con todo eso no se pudo evitar demoras considerables en el tráfico y en muchos casos hubo necesidad de suspender por cierto tiempo algunos de los trenes.

La inundación se hizo imponente y grave para los vecindarios afectados. Escasearon los víveres en forma alarmante.

No era posible precisar cuál de los pueblos era el más agotado por la inundación pues de todos llegaban noticias desconsoladoras.

Las aguas en su avance incontenible llevaban la miseria a un sinnúmero de hogares, que si no tenían que lamentar pérdidas de vidas humanas, era debido a la actividad desplegada en su favor por las autoridades y comisiones vecinales que rivalizaron en celo para poner en salvo y conceder asilo a tanto perjudicado por la inundación cuya magnitud no tenía precedentes.

Línea Gral. Guido - Maipú. Rotura del terraplen 21 de Agosto de 1913.

Desde el momento que llegaron los primeros pedidos de socorro el Gobierno de la Provincia, se interesó vivamente por los damnificados y despacharon sin pérdida de tiempo trenes de auxilio con ropas y alimentos a los pueblos inundados.

Para el salvataje de las personas que pudieran encontrarse en peligro el Gobierno alistó todos los botes que fué posible encontrar en La Plata.

Se sacaron los del Lago, los del Jardín Zoológico y se pidieron otros al Apostadero de La Plata, el cual ofreció su cooperación más decidida.

Un decreto muy oportuno del Gobierno autorizaba a la Policía para proveer de ropas y alimentos a las familias que se encontraban sin hogar y se votó en la Cámara una suma de 500.000 pesos m/n. para repartir entre las diferentes Comisarías y Comisiones populares de socorro.

El 24 de Agosto el Intendente de Dolores Dr. Vilgré Lamadrid mandó al Gobernador un telegrama solicitando el apoyo del Gobierno para el vecindario de aquella ciudad que estaba sufriendo, decía, «la más colosal inundación de que se tenga memoria». Anuncia su intención de abrir los medanos que impedían la salida de las aguas al mar por cuanto la Dirección de Desagües, a pesar de las indicaciones del Gobierno nada había hecho en ese sentido.

Manifestó que la apertura se haría en los mismos

Digitized by Google

lugares y en la misma forma que se hizo en el año 1900.

El Gobierno reunió enseguida en su despacho al fiscal de Estado Dr. Gneco, al asesor del Gobierno Dr. Reyna Almandos, al jefe de policía Sr. Chaumeil, al Ingeniero consultor del Ministerio de Obras Públicas Julián Romero y al director de hidráulica Ingeniero Andrés Claps.

En el curso de la conferencia recibió otro telegrama del Intendente de Dolores anunciando que las aguas comenzaban a inundar la ciudad.

Puente sobre Río Salado entre Salvador María y Roque Perez. - 24 de Agosto de 1913.

Después de un breve cambio de ideas, el Gobierno dispuso que el fiscal Dr. Gneco acompañado del Director de Hidráulica Ing. Claps se trasladaran inmediatamente a Dolores, para que el primero en representación del Gobierno y asesorado por el segundo, tomara sobre el terreno todas las medidas que creyera necesaria para remediar la situación. Estos señores salieron en el acto y se dedicaron en los días siguientes a una detenida inspección de las obras de desagüe y como resultado aconsejaron se efectuaran 5 cortes en los médanos (tres de los cuales se habían hecho en el año 1900). En el arroyo Ramírez se abrió un terraplen dando una salida de 400 metros hacia el mar.

El 30 de Agosto llegaron noticias más tranquilizadoras y el período álgido de las inundaciones en el Sur de la Provincia y los esfuerzos de las autoridades se concretaron entonces a acelerar la evacuación de las aguas hacia el mar, en tanto que las comisiones de auxilio comenzaban su obra humanitaria para mitigar los efectos de la catástrofe en las poblaciones flageladas.

Era cierto, se decía, que las aguas habían cubierto una enorme extensión, pero no era menos cierto también que casi toda la zona comprendida por los partidos en los cuales las inundaciones debían haber causado mayores perjuicios, se encontraba completamente anegada en las partes bajas, desde más de 2 meses atrás y por consiguiente las últimas avalanchas no ocasionaron los perjuicios que se temían, ya que la mayoría de los propietarios retiraron oportunamente grandes cantidades de hacienda hacia los partidos limítrofes, en forma tal, que las existencias realmente amenazadas fueron insignificantes y pudieron ser guarecidos en los parajes altos.

Los partidos de Dolores, General Guido, Maipú, Rauch, Conesa, Gral. Lavalle y Gral. Belgrano, los más duramente azotados por la inundación solamente poseían la industria ganadera, porque la agricultura sólo se practicaba en proporciones insignificantes.

Los informes de los técnicos y de la mayoría de los funcionarios que habían intervenido cuando se adoptaron medidas extremas en salvaguardia de la vida e intereses de la región inundada, expresaban su creencia de que el desastre no era tal, puesto que las pérdidas resultaban insignificantes.

Cuando ocurrió la gran inundación el Director General de las obras Sr. Mystromer se hallaba en Europa, en uso de licencia.

La playa para coches en el Kilom. 5, y en el ramal a Sola 14 de Setiembre de 1913.

Después de haber sido informado de todos los detalles del desastre, se preparó para volver a la República, pero antes de partir de Suecia cayó seriamente enfermo y falleció poco después.

Era ahora preciso nombrar un nuevo Director

Digitized by Google

técnico y el ingeniero Julián Romero fué al efecto invitado a una conferencia en la Dirección de Desagües, donde se le hizo una invitación indirecta para solicitar el puesto vacante.

Durante la conferencia se le significó que la Dirección reconocía su gran competencia en el ramo como también su íntimo conocimiento del problema considerándolo el más habilitado para aconsejarla en la emergencia.

El señor Romero, no tuvo inconveniente en expedir la consulta, lo que hizo inmediatamente en los términos más amables de que fué capaz, pero se abstuvo de ofrecerse para el cargo de Director Técnico.

Calle Pavón, Avellaneda; 14 de Setiembre de 1913.

Poco tiempo después fué nombrado para ocupar el puesto vacante el Sr. Enrique Diez Ocampo, que durante muchos años había sido Jefe de los estudios de los desagües en el terreno y considerado muy competente.

Con motivo de reclamos interpuestos por vecinos de la zona inundable ante el Superior Gobierno de la Provincia, el Ministro de Obras Públicas, Dr. Rodolfo Moreno (h.), encomendó en Julio de 1913 al jefe de la sección de Hidráulica del Ministerio, ingeniero Andrés Claps una visita de inspección a las obras de Desagües del Sud.

El informe que contenía cargos gravísimos contra la Oficina Técnica de la Dirección de Desagües importaba una condenación absoluta del plan propuesto por la oficina de la Dirección, después de largos estudios y aprobado por el Poder Legislativo de la Provincia, previa información amplia y concienzuda, realizada por las Comisiones de Obras Públicas, de la Legislatura Provincial.

Estación Las Flores; 24 de Agosto de 1913.

El informe del ingeniero Claps fué contestado por la Dirección de Desagües en una extensa nota, en la cual lamentaba que el Jefe Técnico Ingeniero Carlos Myströmer estuviera ausente del país en uso de licencia que se le acordaba para atenderse de una grave enfermedad, pues él como autor del plan, hubiera levantado con toda su autoridad científica los cargos que se hicieron a la obra.

La Oficina Técnica tachó de poco meditado y negó que la inspección realizada hubiera sido «**detallada y completa**» como la calificaba su autor y por ende insuficiente para ilustrarle sobre la eficacia de las obras. En el informe trató punto por punto la exposición del señor Claps levantando uno a uno los cargos formulados contra las obras.

Una vez estos dos documentos en poder del Ministro, se dió vista al Ingeniero Consultor don Julián Romero, y expedido éste, se mandaron publicar los tres informes en un folleto que fué puesto en circulación.

La Dirección de Desagües entendió que debía contestar el informe del Ingeniero Romero, en que se atacaba en forma tal la exposición de la Oficina Técnica de la Dirección, que el señor Ocampo se vió obligado a dirigirse al Presidente Don Manuel A. de Uribelarrea para levantar los cargos que formulaba dicho Ingeniero Consultor y contestar de paso sus observaciones sobre el contenido del informe de la Oficina Técnica.

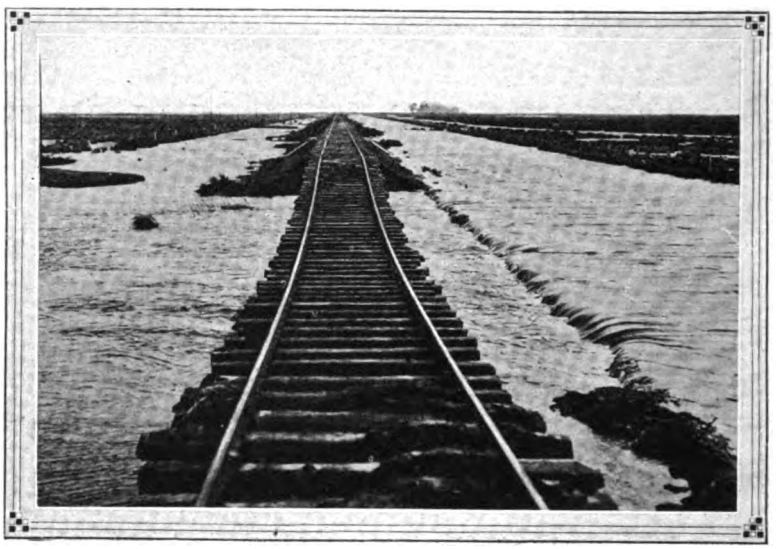
La defensa de la Comisión de Desagües fué publicada el 15 de Octubre de 1913.

Con todos estos informes y documentos el Poder Ejecutivo de la Provincia, poseía los elementos de juicio necesarios para fijar los términos de la controversia, ya que era indudable que existía una

Digitized by Google

divergencia entre la opinión de los técnicos del Ministerio de Obras Públicas, y los de la Dirección y Administración de Desagües.

Como no sería prudente lanzarse a la continuación de las obras con el plan de la Dirección, lo que impondría, según ésta, un gasto aproximado de pesos 9.000.000 m/n., sin tener la seguridad de que haciendo esa nueva erogación, quedaría solucionado el problema y considerando, por otra parte, que sería poco oportuno dejar de lado ese trabajo en que se había ya gastado cerca de 50.000.000 de pesos m/n., para variar ahora el plan y precipitarse a uno nuevo que impondría otras obras y gastos considerables sin hacer estudios que permitirían abrigar las seguridades expresadas anteriormente, el Gobierno nombró con fecha 26 de Agosto de 1913 una comisión compuesta de los ingenieros Carlos Wauters, Juan Waldorp, y Agustín Mercau, todos técnicos de conocida preparación para que informaran al Poder Ejecutivo sobre los siguientes puntos:



Rotura del terraplen entre las estaciones de Solanet y Ayacucho. 23 de Agosto de 1913.

a) Si el plan general de desagües, llevado a cabo en su mayor parte por la Dirección y Administración de Desagües, es suficiente para llenar los fines que motivaron la Ley de 24 de Setiembre de 1900.

b) Si las inundaciones actuales han sido aminoradas por las obras construídas y en servicio, o si éstas han contribuido en alguna parte a perjudicar determinadas localidades.

c) Para el caso de que el plan de ejecución no resultase eficiente, cuál sería el sistema que debería adoptarse para las obras definitivas.

d) Cuáles serían los medios más rápidos y eficaces para la evacuación de las aguas que invaden las zonas bajas de la región poblada inundable.

A raíz de las inundaciones que sobrevinieron en Agosto de 1913, la Dirección de Desagües, consideró oportuno poner sus puestos a disposición del Gobierno y con fecha 29 de Agosto dirigió al P. E. su renuncia colectiva, que no fué aceptada y que se retiró con fecha 19 de Setiembre según la nota dirigida por don Manuel A. de Uriburu, que en parte se transcribe a continuación:

«Al contestar la nota del Señor Ministro, tengo encargo de manifestar con mi adhesión personal que dado los términos del mencionado decreto, que agradecemos, y los momentos difíciles por que pasa la Provincia a causa de las lluvias excepcionales y consiguientes inundaciones, los miembros de la Dirección consideran de su deber no insistir en la dimisión presentada, y continuar cooperando a la acción eficiente del P. E. en el propósito de mejorar los desagües.

«Asimismo, y dentro de la esfera puramente administrativa que la ley atribuye a la Dirección, debo dejar constancia en esta nota de que, en ningún momento, han podido sus miembros sentirse molestados por la designación de una comisión técnica especial que asesorase al P. E.; muy al contrario; creen que dada la importancia y magnitud de las obras ejecutadas y a ejecutarse, y el gravísimo problema que con ellos se trata de solucionar, es indispensable requerir el consejo imparcial de la ciencia y hasta el patriotismo de los ingenieros más competentes del país».

Ing. D. CARLOS A. B. MYSTRÖMER autor del proyecto de las obras de desagües de la Provincia de Buenos Aires.

INGENIERO D. CARLOS A. B. MYSTRÖMER

De nacionalidad sueco, Myströmer recibió su título profesional en el Real Instituto Politécnico de Estocolmo, habiendo practicado como ingeniero ayudante, durante dos años en los ferrocarriles nacionales de Suecia. De allí pasó a Inglaterra, donde estuvo cinco años con los ingenieros hidráulicos T. y C. Hawksley, en las obras de Scheffield, Leeds, Rochdale, Nottingham y otras. Tomó parte en la construcción de iguales obras en

Digitized by Google

Manchestery Batley y vino más tarde a Buenos Aires, para ocuparse en las Obras de Salubridad de la Capital, contratado por nuestro Gobierno, habiendo sido director de estas últimas obras como representante del ingeniero Bateman de 1881 al 88, y de sus sucesores, Bateman, Parsons y Bateman, hasta mediados del año 89, en que se dedicó a tareas particulares.

De 1891 al 93, contratado por el Gobierno Nacional, desempeñó el puesto de ingeniero, Jefe director, de las mencionadas obras en construcción, que habían sido restituídas por la compañía arrendataria.

En 1884, practicó estudios y proyectó las obras para dotar a la ciudad de Mendoza, de aguas corrientes y cloacas, trabajos que había realizado posteriormente en otras capitales de provincia, como ser en el puerto de Santa Fe.

En 1898, a iniciativa del Departamento Nacional de Higiene, proyectó las obras de salubridad de la ciudad de Salta, formando parte también de otras comisiones organizadas por el referido Departamento con fines de higiene pública. En 1895, fué nombrado vocal de la comisión del Congreso de Higiene y de la del Congreso Internacional, a celebrarse en Berlín. En 1892 fué nombrado miembro de la comisión del Hospital de Niños; en 1894 de la comisión encargada de la construcción del Hospital Nacional de Alienados, cuyas obras se llevaron a cabo bajo su dirección y de acuerdo con el proyecto por él presentado.

El gobierno de la provincia de Buenos Aires designóle en 1906 director de las obras de desagües.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLVIII

●

REPERCUSION DE LA GUERRA EUROPEA EN LA MARCHA DE LA EMPRESA DEL FERROCARRIL DEL SUD

●

SUMARIO:

Fundación del balneario Ostende. — Inauguración de nuevos ramales del Ferro Carril del Sud. — Resultado de la explotación de dicho ferrocarril durante los años 1912-1915. — Aumentos habidos en los capitales de las Empresas del F. C. del Sud y Pacífico en la década 1904-1913. — Acontecimientos de Agosto de 1914. — La guerra Europea. — Medidas tomadas por el Gobierno. — El Gobierno inglés prohibe la cotización de nuestros títulos en el exterior. — El P. E. Nacional declara caducas algunas concesiones. — Líneas afectadas por el decreto. — Inauguración de la estación terminal Retiro del F. C. Central Argentino. — La tradición del Retiro. — Regreso a Inglaterra del Administrador General del F. C. del Sud, ingeniero Percy J. Clark. — Marcelino Ugarte es elegido por segunda vez Gobernador de la provincia de Buenos Aires. — Empleados del F. C. del Sud muertos en la gran guerra europea.

● ●

ENTRE los hermosos pueblos suburbanos que forman la provincia de Buenos Aires, después de minuciosas investigaciones, se logró encontrar en la costa del Atlántico una playa magnífica sólo comparable a la del Oeste de Flandes de la vieja Europa.

A sólo 300 kilómetros al Sudeste de la Capital Federal y a más de 140 kilómetros al Norte de Mar del Plata en pleno océano, sin la más mínima influencia de las aguas dulces del Río de la Plata, se fundaba el día **6 de Abril de 1913** el balneario **Ostende** festejándose el gran acontecimiento por centenares de concurrentes que inauguraban los trabajos contemporáneamente al pabellón y escudo heráldico que simbolizaban el nuevo Balneario.

Vista exterior del Hotel Termas Ostende.

En pocos meses, merced a los esfuerzos de sus fundadores y al indiscutible favor que le concedió el público, llegó **Ostende** a ser una incipiente ciudad de placer y de recreo, bajo cuyo cielo sereno y en cuyo hospitalario recinto se hallaban, la salud del cuerpo y el grato esparcimiento del espíritu.

El trazado completo de la naciente Ciudad Balneario tenía su plano oficial aprobado por el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires y sus bien combinadas disposiciones de grandes avenidas, parques, jardines, plazas y calles convergentes en forma de abanico, llamaban la atención, pues se separaban del sistema habitual del monótono «damero» que caracteriza casi todas las ciudades de Sud América.

Referente a nivelaciones, rambla, plantaciones, muelle, etc., etc., la empresa del Balneario Ostende realizó en breve tiempo lo que humanamente era posible.

Auxiliados por la Sección Fomento Agrícola del Ministerio de Agricultura se efectuaron en el

Digitized by Google

o 1913 planta-
ones de grandes
ntidades de ála-
os, sauces, pi-
s, tamariscos,
c., consiguiendo
n tal medio
operar a la es-
bilidad de los
andes médanos
e las costas
eánicas que tan
rjudiciales son
progreso de las
ismas.

Con respecto a
s vías de comu-
cación entre
uenos Aires y
stende, se consi-
nió de la Empre-
del F. C. del
ud un servicio
e trenes rápidos
ntre la Capital
ederal y la esta-
ón Juancho con
orarios cómodos
tarifas limita-
as.

Estos trenes, en
n corto recorrido
e menos de 5
oras, diurno y
octurno llega-
an a Juancho
onde se encon-
raban con un
ervicio de trenes
Decauville que conducía los pasajeros en poco más
e una hora de camino pintoresco, entre bosques
sembrados, hasta la estación Tokio, terminal de
a vía Decauville de propiedad de la empresa del
Balneario; pero
urante el año
914 se iniciaron
egociaciones con
F. C. del Sud
ara obtener la
onstrucción de
na línea de tro-
ha ancha de 15
ilómetros de lar-
o, que empal-
ando en Juan-
ho llegara al
entro del Bal-
eario sin tras-
ordo alguno.

El éxito sin pre-

Hermoso pergamino con el escudo del Balneario ofrecido a los fundadores de Ostende, el día de la inauguración: 6 de Abril de 1913.

cedentes conseguido por la empresa del Balneario Ostende debía atribuirse más que a todo a la belleza incomparable de su playa de arena fina, limpia, con una pendiente suave que se extendía por más de tres kilómetros y permitía internarse en el mar hasta 200 metros con absoluta seguridad pues no habiendo corrientes molestas no existía peligro.

La iniciativa de una Sociedad Católica proporcionó a Ostende una Capilla elegante y cómoda que elevaba su techo puntiagudo y su cruz, emblema de paz y fe, en medio de otras artísticas construcciones destinadas a la Escuela y la residencia de los sacerdotes.

Siguiendo el desarrollo de la edificación y para satisfacer a las exigencias del aumento paulatino del público, una empresa particular llevó a fin la construcción del grandioso **Hotel Termas Ostende** con más de 80 piezas dormitorios dispuestas con todo esmero en los diferentes pisos.

Vista interior del Hotel Termas, Ostende.

Otro de los coeficientes del adelanto de Ostende era la Sociedad Anónima **Palace Hotel y Hemiciclo de Ostende** que compró con el fin de explotar la fracción de terreno de forma aproxi-

Digitized by Google

madamente semicircular que constituía el corazón de Ostende en el mismo centro de la Rambla.

Esta superficie de más de 300.000 varas cuadradas era un Hemiciclo destinado a edificar en él el **Palace Hotel** rodeado de un cortejo de lujosas villas, cuyo conjunto había de constituir el barrio ultra-elegante y aristocrático de la ciudad.

NUEVOS RAMALES DEL F. C. S.

Al finalizar el año 1912 las líneas del F. del Sud tenían un largo total de 5.749 [illegible] metros.

En los años siguientes fueron inauguradas [illegible] extensiones y ramales, a saber:

AÑO 1913

Líneas existentes	5.749.0 kil[illegible]
Línea de conexión entre Tolosa y la Compañía de Muelles y Depósitos: 1°. de Febrero	7.6 »
Línea de Mar del Plata al Puerto. 1°. de Mayo	5.2 »
Línea de acceso a la estación Casa Amarilla. 30 de Diciembre	0.8 »
Total al fin del año 1913:	5.762.6 kil[illegible]

AÑO 1914

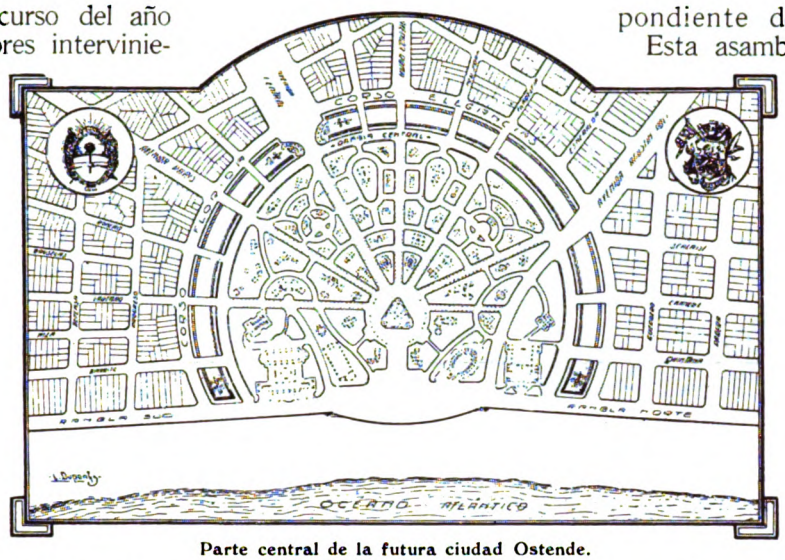
Neuquén-Zapala. 1°. de Enero	187.5 kilóm.	
Alvarez Jonte al Sud. 1°. de Enero	25.0 »	
Acceso a la nueva estación Magdalena. 1°. de Enero	1.6 »	319.4 kil[illegible]
Nuevas concesiones a la estación Las Flores. 1°. de Julio	1.2 »	
Tandil-Las Nutrias. 16 de Diciembre	51.1 »	
Elizalde-Lezama (1ª. sección). 16 de Diciembre	53.0 »	
Total al fin del año 1914		6.082.0 kil[illegible]

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1912-19[illegible]

	1911–12	1912-13	1913–14	1914–15
Longitud de la línea (al final del año financiero) kilómetros	5.606	5.789	5.978	6.0[illegible]
Número de pasajeros transportados	24.069.970	27.454.700	27.592.000	23.323.7[illegible]
Toneladas de cargas transportadas	5.793.300	7.977.700	5.490.850	4.990.[illegible]
Entradas brutas (pesos oro)	27.236.643	33.109.498	27.541.533	24.905.[illegible]
Gastos de explotación (pesos oro)	15.205.014	18.642.939	16.128.468	14.953.[illegible]
Gastos de explotación (porcentaje)	55.83 %	56.31 %	58.56 %	60.44 [illegible]
Capital en libras esterlinas	48.981.530	49.051.882	53.771.327	53.838.[illegible]
Dividendo pagado	7 %	7 %	5 %	4 %
ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA. TONELADAS				
Lana	96.308	87.358	87.744	77.[illegible]
Trigo	1.498.686	1.744.572	788.914	1.259.[illegible]
Maíz	108.278	997.182	404.297	338.[illegible]
Avena	820.734	836.856	454.135	546.[illegible]
Cebada	15.513	41.674	27.590	44.[illegible]
Pasto	76.032	81.696	72.806	68.[illegible]
Piedra	438.305	810.174	799.507	465.[illegible]
Patatas	158.076	226.417	224.933	152.[illegible]
Lino	32.654	44.665	43.005	32.[illegible]
Mercaderías generales	2.086.507	2.531.595	1.362.734	1.059.[illegible]
NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS				
Equinos	50.450	47.056	42.136	61.[illegible]
Vacunos	1.061.382	1.252.251	1.526.123	1.552.[illegible]
Ovinos	5.033.371	5.207.795	4.542.572	3.650.[illegible]
Porcinos	47.820	55.849	80.731	97.[illegible]
TOTAL	6.193.023	6.562.951	6.191.562	5.361.[illegible]

Digitized by Google

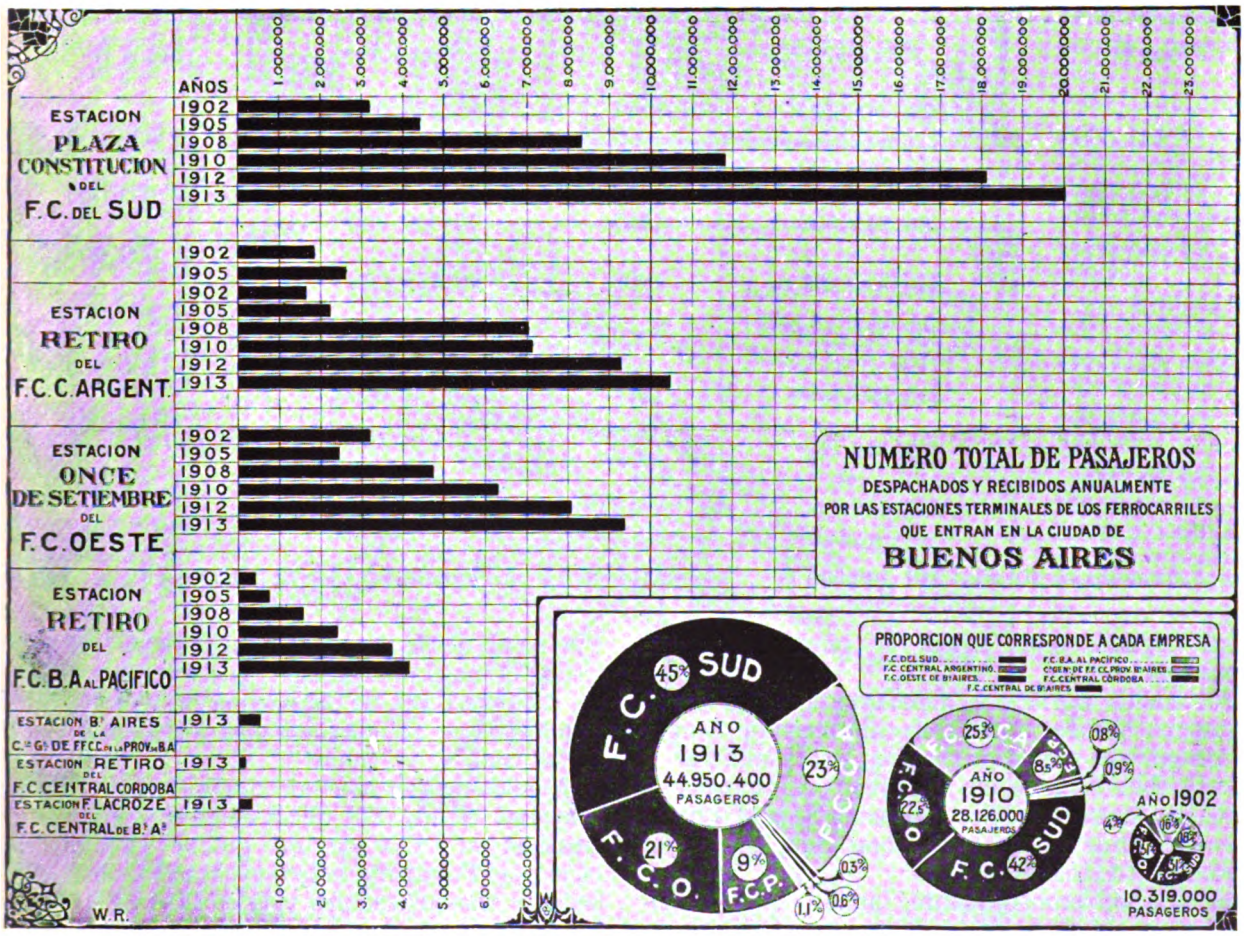
Durante el transcurso del año 1913 distintos factores intervinieron para contrariar el desenvolvimiento comercial del país, pues cuando no fueron las restricciones del crédito exterior, motivadas por los temores de complicaciones que pudo traer aparejada la cuestión balcánica, fueron las dificultades internas de orden bancario que restringieron notablemente las operaciones mercantiles de todo género y naturaleza.



Parte central de la futura ciudad Ostende.

A pesar del momento poco favorable, el Directorio del F. C. del Sud resolvió aumentar el capital de la Compañía con 5.000.000 de libras esterlinas y por ese motivo llamó a una asamblea general extraordinaria para obtener la autorización correspondiente de los accionistas. Esta asamblea se efectuó el 16 de Julio de 1913 y fué notable por el gran número de interesados que concurrieron.

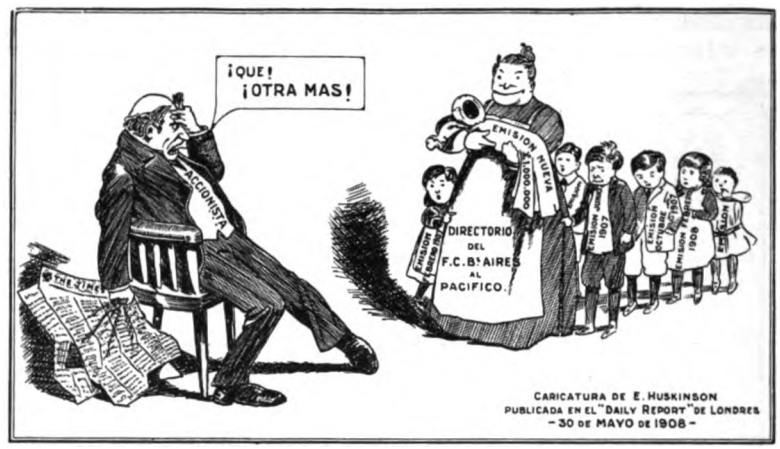
El Presidente del Directorio Ingeniero David Simson, explicó las razones que tuvieron los directores para convocar la asamblea en ese momento en vez de esperar hasta la asamblea ordinaria en Octubre del mismo año; mencionó la esperanza que abrigaba de obtener una pronta sanción de la proyectada fusión con el F. C. del Oeste, confesó que ya se había agotado el capital autorizado para obras nuevas y que era absolutamente necesario conseguir capital adicional para hacer frente a los gastos correspondientes a los nuevos ramales que



Digitized by Google

la Empresa pensaba construir y para la adquisición del tren rodante necesario.

De los 5.000.000 de libras esterlinas solicitadas, el Directorio no tenía intención de emitir por el momento más de 2.650.000 dejando el resto para el futuro.



Terminó su discurso manifestando que contestaría con mucho gusto todas las cuestiones que tuvieran a bien plantear los accionistas presentes.

Varios de los accionistas de la asamblea protestaron en términos enérgicos y entre ellos los señores Hobson, Drake, Shipman, Retallick y Curry que manifestaron que, a juicio de ellos, había llegado el momento de terminar con las extensiones y dejar pasar algunos años antes de proponer nuevas emisiones.

No era de extrañarse, añadieron, que los accionistas en general mostraran síntomas de temor; el peligro de sobrecapitalización era inminente y no era el caso de seguir el camino indicado por el F. C. B. Aires al Pacífico que había llegado a hacer 7 emisiones de 1.000.000 de libras cada una en un período de 15 meses.

El orador, probablemente, aludía a una caricatura publicada en «The Daily Report» que demostraba el asombro y terror de un accionista del F. C. B. Aires al Pacífico, al enterarse de las repetidas emisiones hechas por dicha empresa.

La caricatura en cuestión se reproduce aquí.

Otro accionista aventuró la posibilidad de que la Compañía del F. C. del Sud se viera imposibilitada de pagar un dividendo regular a un capital tan grande en un país amenazado continuamente con huelgas, malas cosechas, inundaciones, etc.

En el cuadro siguiente indicamos los aumentos habidos de los capitales de las Empresas del F. C. del Sud y Pacífico en la década 1904-1913:

Aumento	Capital	Años	Capital	Aumento
F. C. del Sud			F. C. B. A. al Pacífico	
Pesos oro	Pesos oro		Pesos oro	Pesos oro
	136.245.000	1904	47.259.000	
17.500.000				10.000.000
	153.745.000	1905	57.259.000	
33.000.000				22.500.000
	186.745.000	1907	79.759.000	
14.000.000				11.000.000
	200.745.000	1908	90.759.000	
3.500.000				17.500.000
	204.245.000	1910	108.259.000	
11.500.000				4.500.000
	215.745.000	1911	112.759.000	
9.500.000				3.000.000
	225.245.000	1912	115.759.000	
12.500.000				4.500.000
	237.745.000	1913	120.259.000	

Total aumento en 10 años **101.500.000 $ %** = 74 % Total aumento en 10 años **73.000.000 $ %** = **155** %

A pesar de las protestas de algunos de los accionistas, la mayoría expresaba su ilimitada confianza en los Directores de la Compañía y elogiaban la forma en que se administraban los asuntos del F. C. del Sud.

Después de una animada discusión entre los que apoyaban el proyecto de la emisión y los que expresaban su temor de una posible sobre-capitalización, el Presidente reiteró explicaciones más detalladas y tranquilizadoras y la emisión de 5.000.00

Digitized by Google

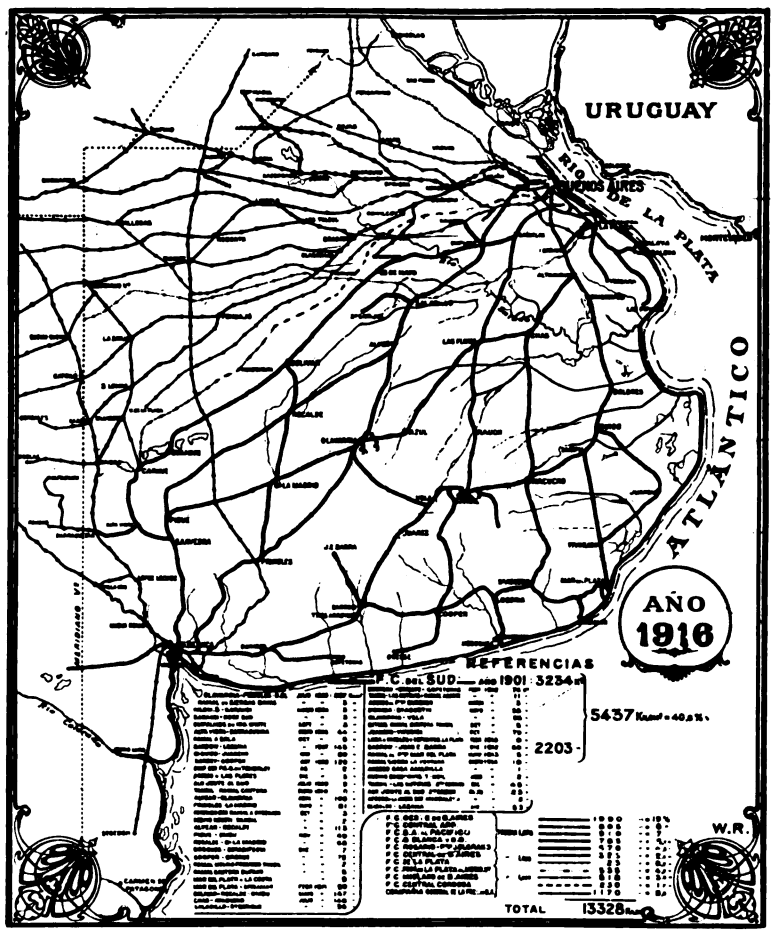
fué debidamente sancionada por la asamblea.

Como se ha mencionado antes, durante el año 1913 empezaron a presentarse con caracteres alarmantes las primeras manifestaciones de una depresión económica en el mercado de los negocios, que se particularizaba principalmente por la restricción en los descuentos bancarios y las dificultades consiguientes en el uso del crédito.

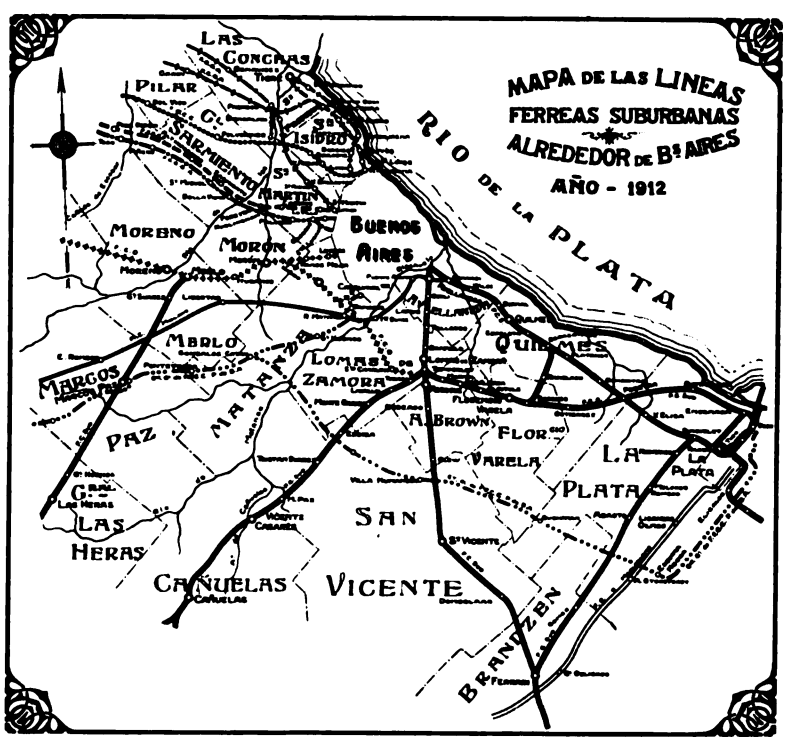
Casi simultáneamente con los entorpecimientos para conseguir los capitales requeribles, produjóse la baja en los cambios sobre el exterior y empezó la extracción de oro de la Caja de Conversión en cantidades abundantes y continuas, lo que empeoraban cada vez más la situación.

Los hombres de negocios se preguntaban con ansiedad, cuál era la causa real de semejante perturbación, en un mercado que ostensiblemente era favorable.

Mediaba además, la circunstancia de anunciarse una próxima e importante cosecha.



Mapa de la Provincia de Buenos Aires con los ferrocarriles existentes en el año 1916.



La guerra en los Estados Balcánicos creó una situación delicada. La política europea parecía rodeada de incertidumbres y los capitalistas permanecian en una situación de expectativa que dió como resultado que se detuvieran las remesas de dinero que se invertían aquí constantemente en inmuebles.

Esa abundancia de numerario mantenía la demanda de casas, terrenos y campos, y fué la base de la especulación que llevó el valor de la propiedad a límites desconocidos.

Se encontró pues, el país avocado a una situación anormal, cuyas causas ajenas escapaban a su contralor.

La conflagración europea vino, al fin, a agravar la situación económica y financiera.

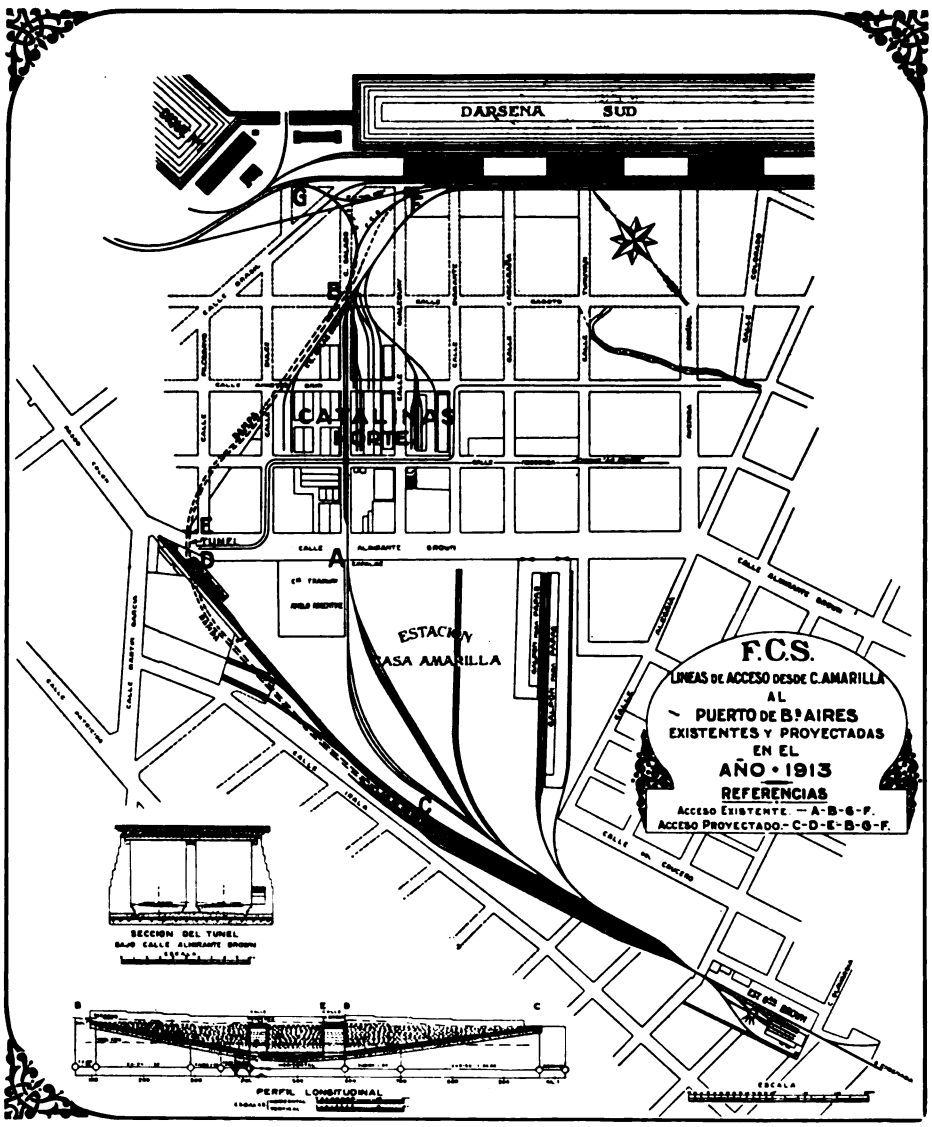
Las rentas, sobre todo las de aduana, disminuyeron notablemente y ocurría qué por primera vez en la vida de la Nación se consideraba difícil obtener recursos en el exterior. El país debía atenerse a sus propios medios.

Felizmente las medidas de prudencia y de limi-

Digitized by Google

tación de los gastos públicos, que se venían tomando desde principio del año 1914, debían influir considerablemente para aminorar la grave situación financiera del Gobierno.

El Dr. Carlos F. Soares, en su notable obra «Economía y Finanzas de la Nación Argentina 1903-1916» ofrece detalles preciosos de la obra enérgica y serena realizada por el Gobierno.



Durante mucho tiempo se recordarán los acontecimientos de los primeros días de Agosto de 1914, originados por la guerra europea.

El servicio telegráfico nos anunciaba lo que sucedía en el exterior; paralización de la vida industrial y mercantil, cierre de las Bolsas y de los Bancos, estado gravísimo económico de las plazas comerciales, encarecimiento de los artículos de consumo, alza del interés, moratorias, corridas a los bancos, quiebra de instituciones financieras, grandes extracciones de oro, reserva del mismo, emisiones de billetes, inconversiones, curso forzoso, suspensión de pagos, falta de giros internacionales, crisis y pánico general.

La Argentina no podía ser una excepción en el desconcierto universal. Tenía que sufrir el malestar general.

La vida comercial, tan estrechamente vinculada con las de las naciones en guerra, sintióse desde el primer momento afectada.

El Gobierno, de inmediato, adoptó medidas precaucionales.

El 2 de Agosto decretóse una semana de feria, a los efectos de la conversión monetaria y de las obligaciones bancarias y comerciales, término por demás angustioso para poder estudiar, proyectar y obtener las leyes que las circunstancias exigían.

El día 8 se sancionó la ley acordando la prórroga de 40 días para el cumplimiento de todas las obligaciones por dinero, que hubieran vencido o vencieran en el mes de Agosto.

Hasta el 17 del mismo mes los Bancos sólo quedaban obligados a pagar el 20 % de los depósitos exigibles.

Se prohibió la exportación de oro y de carbón de piedra.

Una investigación practicada a mediados de Agosto sobre la existencia de trigo de la República con el objeto de evitar que en cualquier momento pudiera llegar a escasear tan primordial elemento para la alimentación, dio como resultado que las existencia de ese cereal serían necesarias al consumo interior hasta la próxima cosecha. El P. E. presentó al Congreso un proyecto, que fué convertido en ley, autorizando a prohibir total o parcialmente y hasta la próxima cosecha la exportación de trigo y harina del mismo cereal.

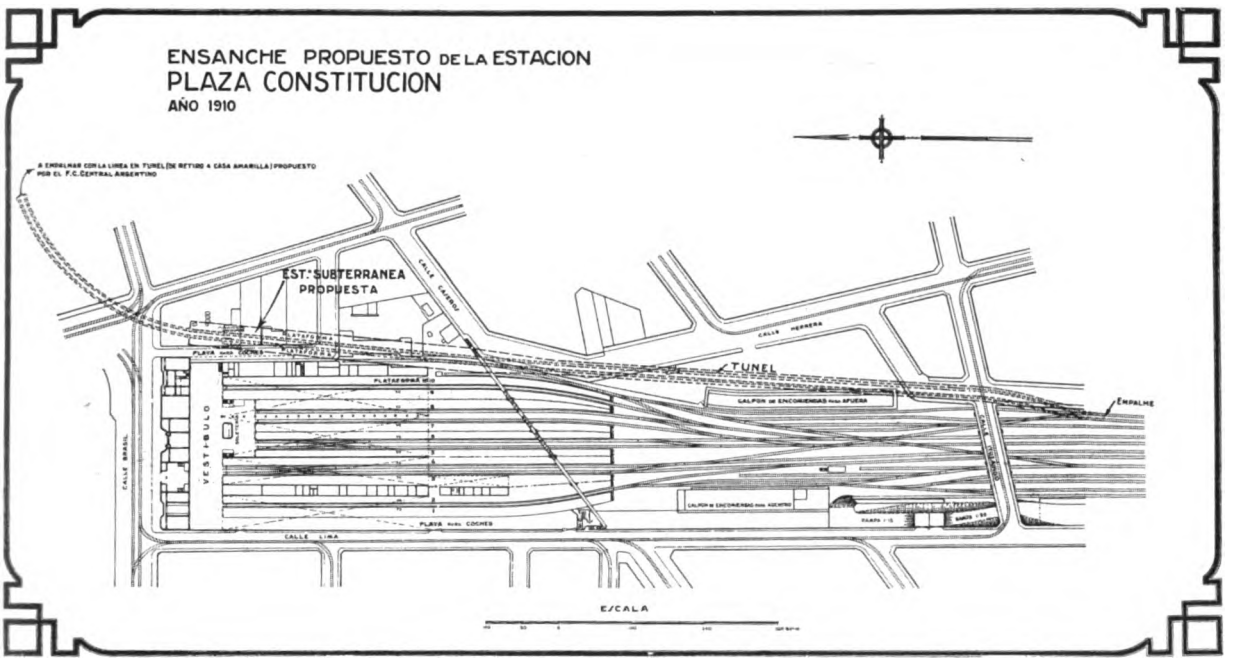
En efecto, todas las leyes y disposiciones financieras y económicas dictadas a raíz de la guerra europea fueron oportunas y eficaces. Debido a ellas no corrieron peligro las instituciones de crédito; se diminuyeron los apremios comerciales de orden

Digitized by Google

nterno y externo; se evitó la salida de oro del país; de precavió la escasez de carbón y el encarecimiento del trigo y de la harina y finalmente, se aseguró a la riqueza nacional los medios de obtener un valor.

Con excepción de un banco que no abrió sus puertas por causas extrañas a la situación del momento, todos los demás pudieron satisfacer sus compromisos sin ninguna restricción.

En esas condiciones no era de extrañar que la Empresa del F. C. del Sud se viera imposibilitada de terminar las obras que tenía en construcción. La clausura de los mercados monetarios a consecuencia de las guerra balcánica y otras causas de origen nacional primero, y la guerra europea después, impidieron desde fines de 1912 contar con capitales



europeos para ser aplicados a obras ferroviarias de la República Argentina.

Antes de aquel año, la facilidad para conseguir créditos para nuestro país en las principales plazas financieras de Europa era muy grande, se podían hacer facilmente emisiones de títulos de Gobierno, de títulos y acciones de Compañías y por consiguiente, hubo muchas solicitudes, ya sea de las Empresas existentes o de otras Empresas; las primeras para construir ramales o ampliaciones, y las segundas para construir líneas.

Es bien sabido que, desde que se inició la guerra, el Gobierno inglés fué el primero que prohibió expresamente la cotización de nuevo título de gobierno o empresas para inversión de capitales en el exterior. Todas las fábricas de rieles o materiales de ferrocarriles fueron controladas por el estado o bien destinadas, de acuerdo con sus propietarios, a construir armamentos o artículos de ferrocarril pero destinados a la defensa de los países comprometidos en la guerra. La navegación mundial se tornó muy difícil, los fletes subieron enormemente igual que los seguros de guerra, al extremo de no ser posible transportar en los buques sino artículos de primera necesidad, soldados y armamentos.

De las concesiones que se acordaron por el Congreso, algunas estaban ya iniciadas.

Una vez declarada la guerra las condiciones en que estas concesiones se otorgaron sufrieron substanciales modificaciones. La mayor parte de las Empresas paralizaron sus obras

Las que creyeron que la guerra duraría poco tiempo recurrieron al P. E. solicitando prórrogas; otras recurrieron al Honorable Congreso.

Entonces el P. E. dictó el decreto del 2 de Mayo de 1917 declarando caducas muchas concesiones por no haberse cumplido con las obligaciones respectivas de sus leyes, manifestando, además, que a partir del 1°. de Julio del mismo año cesarían los efectos de los decretos de prórroga y suspensiones de plazos para cumplir las leyes otorgadas a varias empresas y entre ellas a la del F. C. del Sud con las siguientes líneas afectadas por el decreto.

(1) **San Jacinto a la Providencia,** un pequeño ramal de 6 ½ kilómetros, que no fué construído por haberse autorizado por Decreto del 15 de Abril de 1915 la suspensión de esa obra hasta que el P. E. lo juzgara necesario.

(2) **San Vicente al Sud** cuya construcción también fué suspendida por el mismo decreto.

(3) **Río Colorado a Conesa, Conesa a Darwin y Conesa al Puerto San Antonio.** (Estas líneas se encontraban aún en estudio.)

(4) **Acceso por túnel al Puerto de la Capital,** desde la estación Casa Amarilla, línea que no fué

Digitized by Google

construída, a pesar de estar ya hechas las valiosas adquisiciones de terrenos que ella requería.

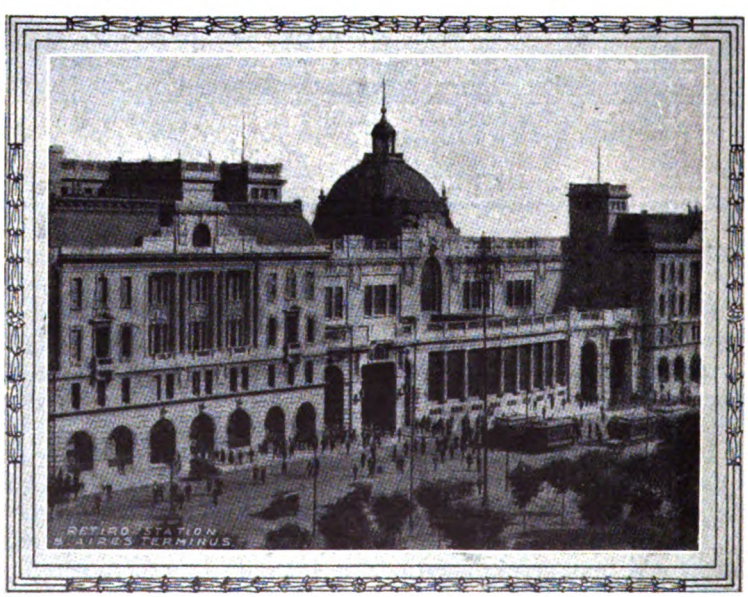
(5) **Elizalde al Sud,** solicitada de acuerdo con el F. C. B. Aires Ensenada y Costa Sud, fué construída y librada al servicio público hasta la estación Vergara en una extensión de 53 kilómetros quedando inconclusos 17 kilómetros.

(6) **Alvear a Pigüé y Carhué.** Esta línea fué construída y librada al servicio público entre Alvear y Pigüé, faltando solamente la pequeña sección comprendida entre la estación Espartillar y Carhué que la Empresa consideraba innecesaria.

Uno de los proyectos para la nueva estación terminal "Plaza Constitución" del Ferrocarril Sud de Buenos Aires. Año 1912.

(7) La línea **Neuquén a la Frontera de Chile** fué construída hasta la estación Zapala. La continuación hasta la Frontera fué suspendida.

La Empresa del Sud adelantándose a lo que consideraba un hecho cumplido, y aceptando desde ya la caducidad absoluta para todas las concesiones en la parte y proporción en que no hubieran sido cumplidas, solicitó con fecha 5 de Julio de 1917 del H. Congreso de la Nación la devolución de las sumas que, en virtud de prescripciones legales tuvo que depositar en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas, así como la liberación de multas en que pudiera haberse incurrido.



La estación terminal "Retiro" del F. C. Central Argentino. Año 1915.

Exceptuóse esta determinación y pedido el acceso al Puerto de la Capital, en atención a las importantes obras preparatorias ya efectuadas, cuyo abandono reportaría a la Empresa irreparables perjucios sin ventaja alguna para el Estado y el público, por lo que solicitó sean suspendidos los efectos de la ley 7839 hasta el plazo que, una vez celebrada la paz europea, el H. Congreso se dignara fijar.

Con fecha 29 de Julio de 1918 el Senado y la Cámara de Diputados reunidos en Congreso sancionaron la ley N°. 10389 con el siguiente tenor:

«Art. 1°. Los concesionarios de todas las líneas férreas, declaradas caducas por decretos del Poder Ejecutivo de Mayo 2 y 26 próximo pasado que no hayan tenido principio de ejecución o para las cuales no se haya acopiado materiales en el país para construírlas, tendrán derecho a la devolución de los depósitos de la garantía que hubieran efectuado en virtud de las leyes de concesión. Igualmente tendrán derecho a la devolución de los depósitos de garantía los concesionarios que hubiesen desistido, o que dentro de los noventa días de promulgada la presente ley, desistan de sus concesiones.

Art. 2°. El Poder Ejecutivo podrá establecer convenciones «ad referendum» del Honorable Congreso, con los concesionarios de las líneas férreas que, habiendo tenido principio de ejecución o acopiado materiales del país, no desistan de llevar a cabo las mismas en todo o en parte, ya sea para suspender o continuar las obras, estipulando nuevas condiciones de explotación y nuevos plazos para la terminación, teniendo en cuenta las obras construídas, las circunstancias económicas mundiales del momento y la nueva política ferroviaria que convenga adoptar.

Formulado el desistimiento de la Empresa res-

Digitized by Google

pecto a sus concesiones en la parte y proporción en que no han podido ser cumplidas, la Dirección General de Ferrocarriles declaró que no existía inconveniente en presencia de las disposiciones de la ley arriba citada para que su solicitud sea preveída de conformidad y por consiguiente resuelve el Ministro de Obras Públicas con fecha 3 de Octubre de 1918 la devolución de los depósitos de garantía correspondientes a las líneas y concesiones que ya hemos detallados.

La progresión ascendente de pasajeros durante los años 1908-1912 obligó a la Empresa del F. C. del Sud a considerar seriamente la completa reconstrucción de su estación terminal Plaza Constitución.

Varios fueron los ensanches y mejoras introducidas en ellas el año 1865.

El tráfico principal durante los primeros años fué de lana y cueros, y toda el área de la estación terminal fué gradualmente ocupada por galpones y depósitos para estas mercaderías, siendo, en consecuencia, el movimiento de pasajeros considerado como secundario.

Ing. CHARLES JOHN DULLEY.
Ingeniero Constructor de la nueva estación Retiro, bajo la dirección del Ingeniero en Jefe Sr. Reginald Reynolds.

Con los años, y con la construcción de múltiples ramales extendidos sobre toda la parte Sud del territorio de la Provincia, el tráfico de pasajeros se impuso paulatinamente, y la estación fué modificada para dar comodidades, en iguales proporciones, para pasajeros y cargas.

El edificio existente, en tamaño más reducido, fué construído durante los años 1885-1887, cuando el F. C. del Sud contaba con 1160 kilómetros de vía, transportándose durante el año 1885 unos 850.000 pasajeros y 500.000 toneladas de carga.

Las plataformas para pasajeros eran solamente tres, número más que suficiente para los 14.000 pasajeros que pasaban diariamente por la estación.

Durante los años 1901-1902, el edificio principal fué extendido hacia el Este y en 1903, fué habilitada otra plataforma; (N°. 4).

En 1903 el F. C. del Sud, contaba ya con casi 4.000 kilómetros de vía, y los pasajeros transportados alcanzaban a 7.000.000 de los cuales 3.300.000 pasaban por la estación terminal.

En 1907 fueron construídas dos plataformas adicionales (Nos. 5 y 6), y se agregó otro piso en la parte central del edificio de pasajeros.

El hecho más notable producido en la década 1901-1910, fué la eliminación completa de vías y galpones para carga de la estación terminal de Plaza Constitución, que desde el año 1906 se destinó entera y exclusivamente al tráfico de pasajeros y encomiendas.

En el año 1910, se clausuraron las estaciones de Casa Amarilla, Barracas Iglesia, Tres Esquinas y Barraca Peña, para el tráfico de pasajeros, conduciendo todo el movimiento de viajeros de las líneas de Ensenada a Plaza Constitución.

Para ese fin construyóse un pequeño ramal con doble vía desde la estación Sarandí hasta empalmar con las vías principales cerca de la estación Avellaneda. Este ramal fué inaugurado el 1°. de Octubre de 1910, y para poder acomodar el tráfico adicional, se habilitó una plataforma nueva (N°. 7).

El número de pasajeros que pasaron por la estación terminal, fué en 1905: 4.422.000, en 1907 se llegó a más del doble, o sea 9.815.000; en 1910 a 11.820.000; en 1912, se alcanzó al extraordinario total de 18.135.000 y en 1913 a más de 20.000.000.

En 1912 se terminó la cuadruplicación de las vías principales desde Plaza Constitución hasta Kilómetro 12,600 cerca de Banfield, y se habilitaron dos nuevas plataformas (Nos. 8 y 9).

Con este último ensanche se había llegado a la máxima expansión que era posible efectuar dentro del marco estrecho de la estación terminal y se impuso la solución inmediata del problema del tráfico de pasajeros que aumentaba continuamente.

Todos estos ensanches llevados a cabo en varias ocasiones, si bien importaban un alivio momentáneo, no se ajustaban ni formaban parte de un plan general de ensanche, y había ya llegado el momento de pensar en una completa reconstrucción de la estación terminal y a ese fin, la Compañía confeccionó los planos correspondientes a una estación nueva.

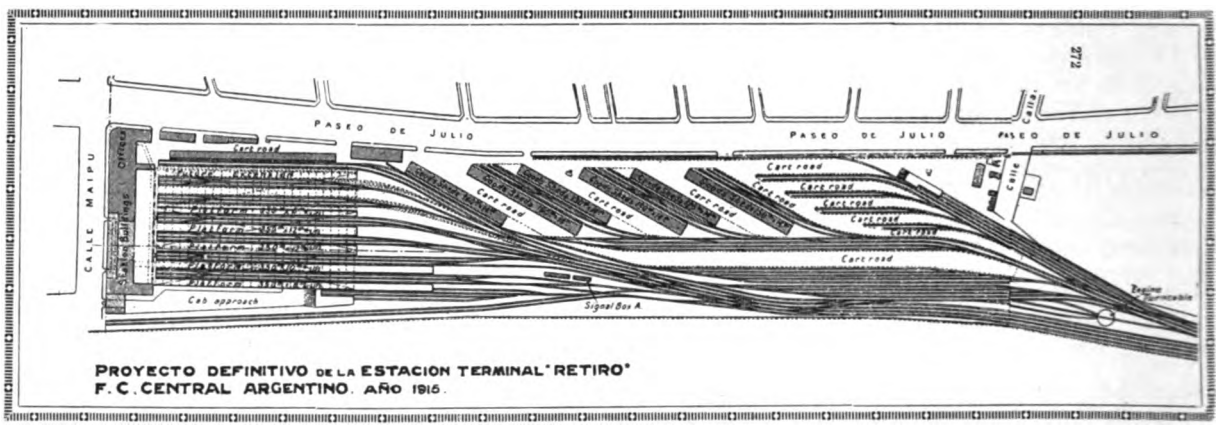
Varios fueron los proyectos, aumentando el número de plataformas hasta 14, construyendo oficinas adicionales frente a la calle Gral. Hornos e incorporando el edificio existente en el conjunto.

Pensóse también incluir en el proyecto de la estación terminal un gran hotel que tendría una ubicación ideal en la esquina de las calles Brasil y General Hornos.

Digitized by Google

Pero sobrevino la guerra europea con las dificultades financieras correspondientes y la obra quedó en proyecto.

Mientras tanto el F. C. Central Argentino inauguraba su hermosa estación terminal Retiro el día



PROYECTO DEFINITIVO DE LA ESTACION TERMINAL "RETIRO"
F.C.CENTRAL ARGENTINO. AÑO 1915.

2 de Agosto de 1915, con asistencia de las autoridades nacionales.

Construída sobre la Avenida Maipú, con frente a los nuevos jardines de la plaza Británica, se alza imponente dentro de la sencillez de su estilo arquitectónico.

Combinadas habilmente las líneas Renacimiento con el estilo moderno, el edificio integra un conjunto digno de atención.

La parte que se inauguró comprende solamente 160 metros de largo sobre la Avenida Maipú mientras que el edificio totalmente terminado tendrá 232 metros de largo sobre la Avenida Leandro N. Alem.

Las 8 plataformas están cubiertas por dos grandes techos, cada uno de 250 metros de largo por 50 de ancho, con vidrios de cristal sostenidos por enormes arcos de acero que arrancan desde el nivel del piso.

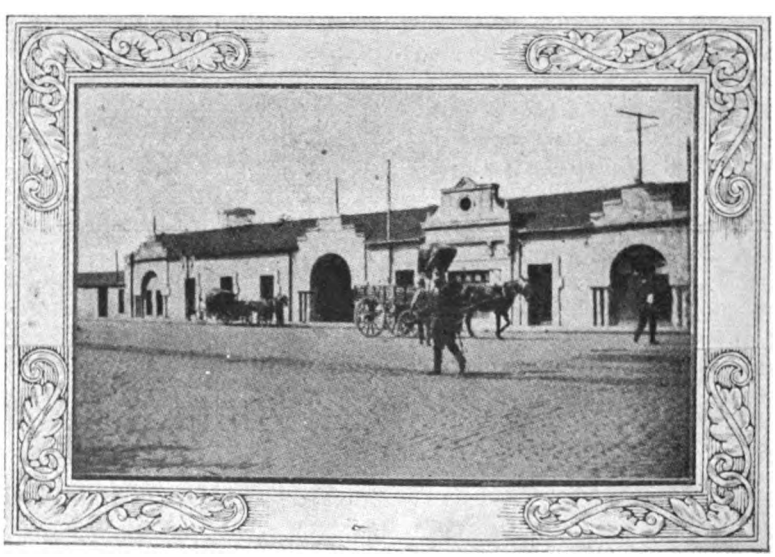
El sistema de señalamiento es eléctrico-neumático, hasta entonces único en la América del Sud.

La antigua estación de Retiro fué clausurada el día 27 de Octubre de 1915 y «La Nación» del 25 del mismo mes dedica las siguientes palabras a su memoria:

«Va a desaparecer la vieja estación de Retiro, y ello impone la despedida a un retazo más del viejo Buenos Aires.

El tren urbano que poco antes de medianoche saldrá hoy de allí será el último que haga resonar con su estrépito aquellas construcciones, condenadas a desaparecer en breve.

Y ésto es en la vida de la ciudad un hecho que la crónica tiene que recoger con solicitud afectiva, correspondiendo al sentimiento de melancolía cariñoso que es de suponer en el espíritu de la población ante la clausura de un lugar consagrado desde hoy a la añoranza por tantas «cosas chicas para el mundo, pero grandes para mí», como bien puede decirse con el trovador de lo genuino tradicional.

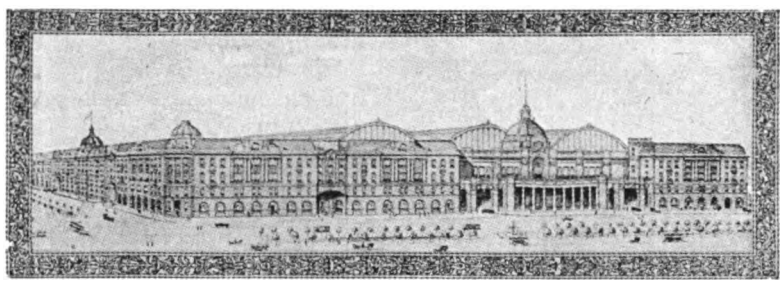


Antigua estación de Retiro, clausurada el 27 de Octubre de 1915, a la 1,25 a. m. hora en que saliera el último tren, destino a Tigre.

En efecto; ningún grande acontecimiento de esos que el mármol rememorativo reclama, ha asociado su recuerdo a la historia de la vieja estación del Retiro. Pero en cambio bullen entre nosotros los mil pequeños recuerdos que el funcionamiento común de esa instalación ferroviaria ha ido acumulando desde que el incendio de la antigua estación central la convirtió en estación terminal. Allí arribaban y de allí partían los trenes de servicio entre la ciudad y los más antiguos y frecuentados sitios de veraneo, excursión y residencia fuera de

Digitized by Google

Buenos Aires. El Tigre, San Isidro, San Fernando, focos de convergencia de peregrinaciones estivales, han dejado año tras año, el recuerdo de sus regatas y sus bailes de máscaras; visiones y ecos de muchedumbres regocijadas que ahora serán clamor febril de recuerdos al llegarse al momento del silencio definitivode los andenes tan animados siempre durante tanto tiempo. Y el hábito creado y consolidado por el viaje diario a las residencias de las afueras, cada vez más en uso, determinó una identificación afectiva del público con aquel sitio, que sin duda ha de sentirse herida ante la noticia de su clausura.



Proyecto definitivo de la estación terminal "Retiro" del Ferrocarril Central Argentino.

Pero aún para los que no la frecuentaban metodicamente, era la estación de Retiro una de esas cosas de la ciudad a las cuales se les tiene cariño; cosa conocida, familiar, típica. De ella se podía decir como de algunas muchachas, «fea, pero simpática» diciendo con ésto que la cualidad era superior a la forma ausente; decía mucho más al espíritu con su expresión que otras con su ingente estética; y desde otro punto de vista, atraía con la insustituible excelencia de los zapatos viejos; era cómoda con la comodidad que el largo uso atribuye a las cosas. Y además, era antigua y casi doméstica en su llaneza popular. Desaparece, y con su desaparición cambiará pronto el aspecto del lugar que ella caracterizaba, y el viejo Buenos Aires habrá perdido otro de sus últimos rasgos de familia. Justo es, pues, despedir con alguna melancolía a ese antiguo lugar de despedidas».

Primer proyecto para la estación terminal "Retiro" del F. C. Central Argentino Año 1908.

LA TRADICION DEL RETIRO

Se remonta a la primera fundación de Buenos Aires, a los tiempos del Primer Adelantado.

Cuentan que con la expedición de don Pedro de Mendoza vino en 1535 a estas playas un extraño y siniestro personaje llamado Sebastián Gómez, que había andado en guerras y andanzas por el viejo mundo con Mendoza.

Fundada la primera ciudad, cuatro años más tarde, su fundador, acompañado de gran número de pobladores, se embarcó para la Asunción y dejó en la aldea, como jefe, a un cierto capitán Galán, del cual era teniente el mencionado Sebastián Gómez.

Después de la partida de su fundador, toda suerte de calamidades y de desgracias empezaron a caer sobre la población.

Los indios declararon la guerra a los españoles, y los aislaron dentro del égido de la ciudad.

El hambre comenzó a hacer estragos entre ellos.

La cólera del cielo parecía cebarse en aquella primera Buenos Aires que debía desaparecer en 1541.

Sebastián Gómez, según la tradición, fué el autor del primer crimen que se cometió en estas orillas.

Bebedor, jugador y pendenciero, arrastró una existencia violenta y disipada en la ciudad hambrienta y moribunda.

Pero un día, debido a un accidente, se arrepintió de sus errores y de sus crímenes y convirtiéndose de la noche a la mañana en ermitaño, se fué a vivir solitario y arrepentido a las barrancas del norte de la población, sólo habitadas por animales salvajes y barridas por el viento.

Allí parece que murió en olor de santidad, dice la tradición... De ahí el nombte de Retiro.

La cruz que coronaba la ermita del antiguo soldado de don Pedro de Mendoza, existía aún al final de la actual calle San Martín, cuando don Juan de Garay llegó en 1580.

A lo largo de su historia, el Retiro cambió varias veces su nombre.

Cuando las invasiones inglesas se llamó campo

Digitized by Google

de la Gloria y después plaza de Marte. Retiro fué desde 1702, mercado de esclavos.

La primera plaza de toros estuvo en la plaza Monserrat, trasladándose después al Retiro, donde se construyó un edificio de ladrillos, cuya parte superior estaba coronada de palcos que ocupaban los días de función las familias distinguidas de la época.

En 1822, el general Rondeau, mandó demolerlo ordenando la construcción de cuarteles con sus materiales.

También llamóse el Retiro campo de Justicia, cuartel de Granaderos y barranca de San Sebastián.

———

El 2 de Septiembre de 1913 falleció Don Juan Manuel Ortiz de Rosas, que desempeñaba el alto cargo de Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

Este ciudadano prestó durante su vida grandes y meritorios servicios a la Provincia de su nacimiento y a la República, como militar en los primeros años de su vida, y más tarde en los diversos e importantes cargos públicos que desempeñó.

La desaparición del señor Ortiz de Rosas que privaba a la Provincia de uno de sus grandes gobernadores, constituyó un duelo nacional.

En el acto del sepelio el Dr. Ibarguren pronunció un tocante discurso que finalizó con las siguientes palabras:

«He aquí una existencia larga que fué una larga brega y que a pesar de los azares de la lucha nos deja una sensación serena y confortante».

Esta vida se inició en un lugar histórico y borrascoso, y el nieto que alegraría el sombrío ostracismo del desterrado, aprendió durante su infancia lejana, en Southampton, la lección terrible de la tragedia política y de las ciegas pasiones. Y él fué justo, trabajó con ahinco, hizo el bien y expiró venerado por sus descendientes y respetado por el pueblo que gobernaba. Su muerte tranquila «como la tarde de un bello día, ha sido digna de su vida».

Acompañamos este recuerdo con una reproducción del monumento que cubre la tumba de Juan Manuel de Rosas, abuelo de Juan Manuel Ortiz de Rosas.

Es sabido que el 3 de Febrero de 1852, Rosas vió que perdía la batalla de Caseros y resuelve abandonar su patria.

A bordo de la nave inglesa «Conflict», llega él y su hija Manuela a Devonport el 23 de Abril, para luego trasladarse a Southampton, donde compró una propiedad rural, una típica granja inglesa que Rosas transformó en una pequeña estancia argentina, llenándola de todo aquello que tan caro era a su corazón, de todo lo que hablaba a su alma de la patria lejana y ya perdida para siempre.

Allí vivió Rosas 25 años.

Su figura hermosa y poco común, apesar de su edad, se hizo familiar en la gran ciudad británica.

Su nombre, envuelto en el prestigio de una celebridad misteriosa y distante, se murmuraba con respeto al verle pasar por las calles, al verle paseándose por los muelles de Southampton, silencioso y solitario, contemplando los barcos que partían para Buenos Aires, a la remota tierra natal, que no había de ver más, como si quisiera enviarles con ellos el callado mensaje de sus nostalgias.

No faltaron amigos y relaciones del pasado que le fueron a visitar, y a endulzar las horas largas y solitarias del destierro.

Cuéntase que en cierta ocasión un argentino que llegara a Southampton se llegó a su pequeña «estancia» de Swathling, y lo encontró pescando en un riacho que cruzaba cerca de su propiedad.

Viendo que Rosas tenía a su lado otra caña de pescar a más de la que estaba usando, preguntóle el visitante para quien la reservaba.

—Es para Urquiza, que no ha de tardar mucho

Digitized by Google

en venir a hacerme compañía — respondió el general con su sonrisa socarrona.

La muerte vino a buscar a Rosas en su granja el 14 de marzo de 1877.

Murió al amanecer, en los brazos de Manuelita, apaciblemente, sólo con su hja y sus recuerdos.

Contaba al morir 84 años.

En el camposanto solitario de Southampton, a la melancólica sombra de los árboles, se levanta sobre aquel pueblo de cruces una gran cruz de piedra.

En el túmulo hay dos inscripciones en inglés.

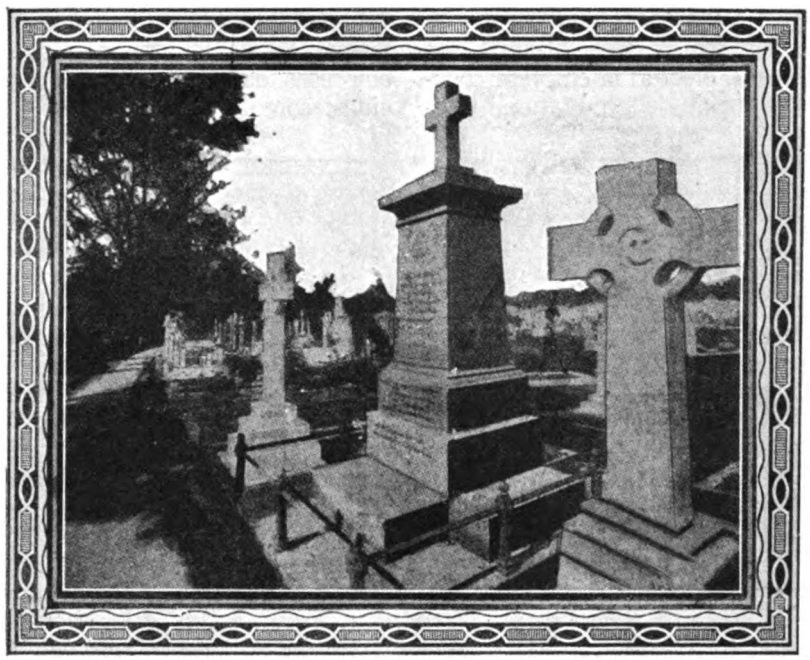
La primera dice: «General Rosas, nacido en Buenos Aires el 30 de Marzo de 1793.

Llegó a Inglaterra en 1852. Murió el 14 de Marzo de 1877. R. I. P.

La segunda inscripción, más abajo dice: «Manuela de Rosas de Terrero, la hija bienamada del General Rosas, y esposa de Máximo Terrero. Nacida en Buenos Aires el 24 de Marzo de 1817.

Murió en Londres el 17 de Septiembre de 1888. R. I. P.».

Unidos en la vida y en la muerte junto a sus cenizas reposan las de Manuelita, la dulce y bondadosa Manuelita, el rayo de luz que iluminó hasta la hora de su muerte la atormentada vida del dictador.



La tumba de Juan Manuel de Rosas y de su hija Manuela de Rosas de Terrero en el cementerio de Southampton.

REGRESA A INGLATERRA EL ING. PERCY J. CLARK

El 31 de Diciembre de 1913 el Administrador General del F. C. del Sud, Ingeniero Percy J. Clark, dejó este puesto que había ocupado desde el año 1907 para regresar a Inglaterra con el propósito de radicarse definitivamente en su patria.

Ingeniero PERCY J. CLARK
que dejó la administración del F. C. del Sud el 31 de Diciembre de 1913 para ocupar el puesto de Director de la Empresa en Londres.

En Londres fué nombrado Director del os Ferrocarriles del Sud, Central Córdoba y Entre Ríos.

La resolución del Sr. Clark de retirarse de Buenos Aires fué muy lamentada tanto por los empleados como por el público en general. Persona de trato fino y de competencia indiscutible supo armonizar las exigencias de su difícil cargo como gerente, con las normas de la más estricta cortesía.

En sus relaciones con las autoridades, el público y el numeroso personal a sus órdenes sólo encontró amigos y admiradores.

En sustitución del In. Clark fué designado para ocupar la gerencia del F. C. del Sud el Ingeniero R. de Candolle, sub-gerente de la misma empresa en los años 1908 a 1910.

El señor de Candolle se hizo cargo de la administración del Sud el 1°. de Enero de 1914, en circunstancias un tanto difíciles a juzgar por las mermas en las entradasde la Compañía y su pericia en materia de administración ferroviaria fué en los años siguientes sometidas a dura prueba.

A la muerte del señor Juan Ortiz de Rosas, el vice-gobernador Sr. Luis García, asumió el mando de la Provincia, por el tiempo que faltaba para la terminación del período 1910-14.

Llamado al ejercicio del Gobierno en el momento más difícil de su evolución y restringido por la brevedad del término y por la exigencia imperativa de los hechos a una tarea tran sitoria, precisa y determinada por ellos mismos, trató de orientarse en el cumplimiento de su deber para responder en lo posible a esos fines concretos y esenciales.

Digitized by Google

En el orden administrativo tuvo que nivelar el presupuesto cuyo déficit aumentado por la crisis económica, conducía a la administración de la provincia a una situación grave.

En esa tarea fué acompañado, alentado y estimulado por la acción de la legislatura y logró economizar en el presupuesto general más de 8.000.000 de pesos.

El 1°. de Mayo de 1913, efectuó la empresa constructora de F. C. Provincial de La Plata al Meridiano V°. la entrega de la sección comprendida entre Kilómetro 308 (9 de Julio) y el Kilómetro 440 (cruce con el F. C. Rosario a Puerto Belgrano).

Posteriormente, el 1°. de Enero de 1914, se terminó la última sección desde Kilómetro 440 al 552, en el límite con la Pampa, entregándose así la línea en toda su extensión al servicio público.

Por el mandato expreso que entrañaba la ley del 10 de Septiembre de 1913 el Gobierno atendió los presupuestos que se le presentaron para la construcción de los ramales, los que parecían ventajosos para la Provincia.

Como se ha mencionado anteriormente, el plan ferroviario de la Provincia fué observado por las empresas del Sud y Oeste, anteriormente establecidas, como contrario a sus intereses, invocando principalmente el hecho de que los ramales proyectados invadían su zona de explotación.

El Gobierno de la Provincia, sin reconocer la justicia de tales reclamaciones, resolvió, empero, postergar la realización inmediata del vasto plan que constituyó la ley de Septiembre.

El 5 de Diciembre de 1913 el Poder Ejecutivo, adquirió el Ferrocarril La Plata, formando así el circuito de Circunvalación-Abasto y Etcheverry a la línea del Ferrocarril Provincial.

Hermoso Pergamino ofrecido al Ingeniero Percy J. Clarke por el personal de la Empresa del F. C. del Sud en ocasión de su partida para Europa en Enero de 1914.

GOBERNACION DEL Dr. MARCELINO UGARTE

Por segunda vez los votos del Partido Conservador llevaron al Dr. Marcelino Ugarte a ocupar la primera magistratura de la Provincia de Buenos Aires en el período constitucional 1914-1918.

Sólo una mente bien organizada, y una mano experta podía afrontar serenamente y con la seguridad del triunfo, la inmensa responsabilidad que entonces tal elección llevaba aparejada, pues la Provincia que en 1906, fué dejada próspera y floreciente por Ugarte, se encontraba, a la sazón, un poco abatida.

El 1°. de Mayo de 1914, la hermosa ciudad de La Plata, desde temprano, presentó el aspecto peculiar de los días de grandes fiestas.

Digitized by Google

A una hora inesperada, a las 11 y 10 de la mañana, llegó el Gobernador electo, acompañado del Vice-Gobernador señor Peralta Alvear, y del futuro Ministro de Gobierno doctor Rodolfo Moreno (hijo).

A las 2 de la tarde se declaró abierta la asamblea legislativa con la asistencia de 90 senadores y diputados.

El aspecto del recinto era imponente. Los palcos, galerías, y pasillos, estaban rebosantes de concurrencia selecta, notándose en varios palcos, la presencia de distinguidas familias.

A los pocos momentos entraron el Gobernador electo y el vice Gobernador, quienes fueron objeto de una imponente demostración de simpatía, prolongación de las que se le había tributado en la calle al dirigirse a la Legislatura.

Desde las bancas, palcos y galerías, todos, damas y caballeros prorrumpieron en atronadores aplausos y aclamaciones, ovación que duró largo rato y que conmovía al espíritu más fuerte.

El doctor Ugarte, y luego el señor Peralta Alvear, prestaron el juramento constitucional ante el presidente de la Asamblea doctor Gambier y sobre los santos Evangelios.

Apagados los aplausos, el doctor Ugarte, leyó con voz clara y sonora el discurso inaugural, que fué en diversas ocasiones muy aplaudido.

«Mi acción de Gobierno, declaró, habrá de someterse a las presiones directivas del ambiente, que exigen orden en la administración, economía en «los gastos, justicia en la forma, e intensidad del impuesto, es decir, resultados positivos. La ausencia del régimen en la vida individual y colectiva ha determinado, en gran parte, la perturbación existente. He de propender pues, a que la ordenación del sistema, sea norma y característica en las funciones del Gobierno».

Terminó diciendo:

«Conciudadanos del Senado, y de la Cámara de Diputados: Juro cumplir estrictamente mi programa de candidato y os pido vuestro concurso para realizarlo. Si así no lo hiciere, Dios y la Patria me lo demanden».

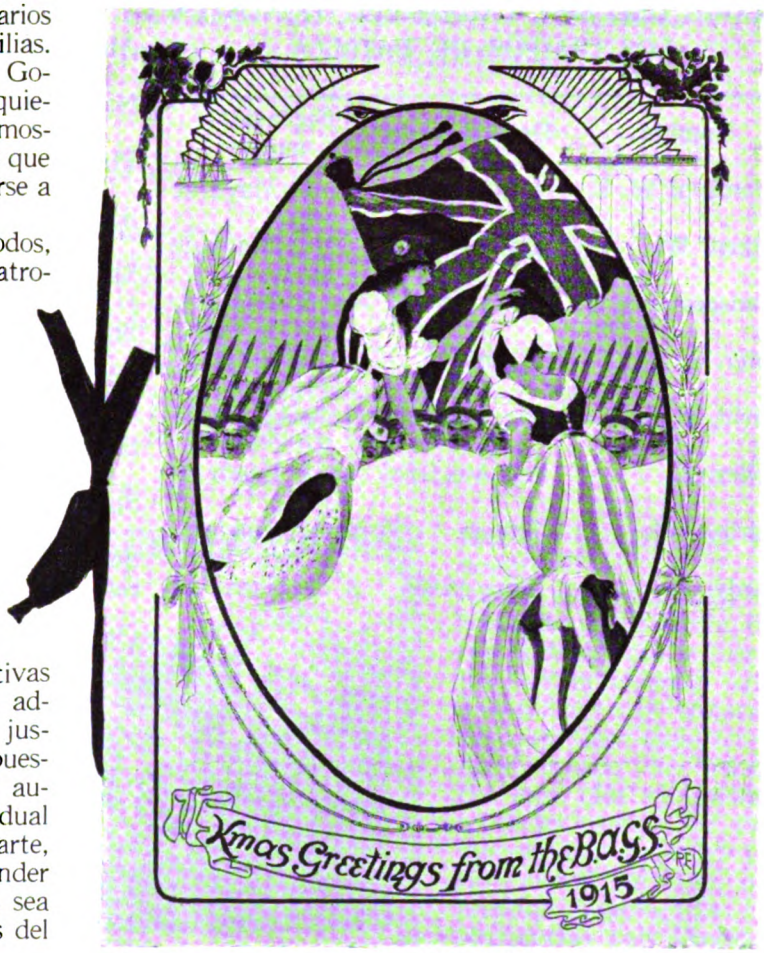
En la trasmisión del mando, el señor Ugarte, hizo presente toda la simpatía, con que la opinión y el partido gobernante, habían presenciado la encomiable labor del Gobernador saliente, Señor García, en el breve período de su actuación.

El día 9 de Agosto de 1914 falleció el Presidente de la República Dr. Roque Sáenz Peña, terminando su período constitucional el vicepresidente, Dr. Victorino de la Plaza.

El mandato del Dr. Roque Sáenz Peña se iluminó por la ley del voto secreto, que aseguró el valor del sufragio.

LOS EMPLEADOS DE LA EMPRESA EN LA GUERRA EUROPEA.

Fué en realidad tocante el ejemplo que ofrecieron los empleados británicos del F. C. S. al estallar la guerra europea. Y es justo que en esta Historia de la Empresa le tributemos la ofrenda de nuestro recuerdo más sincero y devoto. Sus nombres deben ser evocados como expresión de valor y de patriotismo.



Tarjeta enviada por la Gerencia del F. C. del Sud a sus empleados voluntarios al servicio activo en la gran guerra. Navidad 1915.

Es así como en el año 1915 se incorporaron a los ejércitos ingleses, franceses e italianos, del continente europeo, 138 empleados o sean 127 de la República y 11 de las oficinas del F. C. Sud en Londres. En 1916 estas cifras se elevaron a 140 y 24 respectivamente o sea un total de 164. En 1917, era ya 181 el número total de los alistados y en 1918 se encontraron en Europa un total de 192 empleados, hijos de las naciones aliadas en

Digitized by Google

guerra contra los imperios centrales. Desgraciadamente no todos estos jóvenes abnegados volvieron a sus puestos después del 11 de Noviembre de 1918, día del Armisticio.

23 empleados murieron en los campos de batalla, tributando a la patria el sacrificio de sus vidas.

NOMBRES DE LOS EMPLEADOS DEL FERROCARRIL DEL SUD, CAIDOS CON HONOR EN LOS CAMPOS DE BATALLA.

Nombre	Departamento	Fecha de la muerte
Adamson, W. L.	Locomotoras	1° de Mayo de 1916.
Aitken, W.	Locomotoras	1°. de Mayo de 1918.
Bransgrove, S. J.	Locomotoras	15 de Septiembre de 1916.
Cator, S. F.	Ingenieros	19 de Julio de 1917.
David, J. S.	Ing. Mecánico	3 de Agosto de 1915.
Dolley, J.	Ing. Mecánico	12 de Enero de 1916.
Eldrip, J. L.	Tráfico	14 de Noviembre de 1916.
Hardy, A.	Almacenes	8 de Enero de 1916.
Hayman, W. M.	Ingenieros	13 de Julio de 1917.
Hilliard, G. W.	Ingenieros	8 de Septiembre de 191[illegible].
Hunter, F. C.	Almacenes	20 de Septiembre de 1916
Kelly, W.	Locomotoras	26 de Julio de 1916.
Munro, R.	Ingenieros	10 de Julio de 1916.
Naylor, J.	Tráfico	11 de Abril de 1918.
Phillips, W. M.	Of. de Londres	13 de Mayo de 1915.
Saroyer, F. C.	Ingenieros	4 de Abril de 1917.
Shrewsbury, A.	Locomotoras	1°. de Julio de 1916.
Smethurst C. V.	Of. de Londres	1°. de Abril de 1917.
Smith, C. F.	Ingenieros	9 de Mayo de 1915.
Smith E. Thompson	Ingenieros	1°. de Noviembre de 191[illegible]
Spooner, R. A.	Tráfico	23 de Septiembre de 1916.
Stewart, Augus.	Ingenieros	191[illegible]
Sutherlanc, P.	Ing. Mecánico	13 de Junio de 1915.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO XLIX

●

INUNDACION DEL VALLE DEL RIO COLORADO — CAMINO AFIRMADO DE LA PLATA A AVELLANEDA

●

SUMARIO:

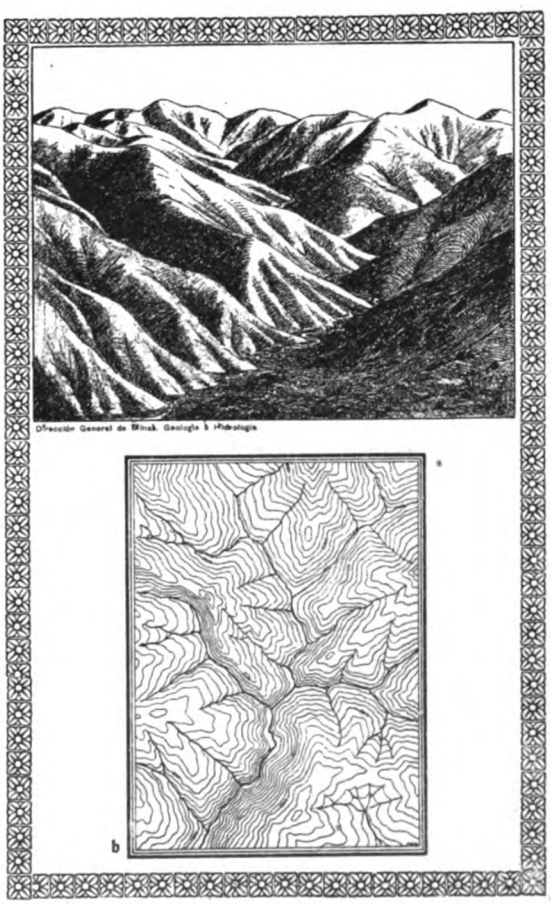
La gran inundación del valle del Río Colorado en 1915. — Rotura del dique natural de la laguna Carri-Lauquen. — Razones de la catástrofe. — La Empresa del Ferrocarril del Sud organiza una expedición de estudios. — Situación de los habitantes de esa región. — Perjuicios que sufrió la Empresa. — Camino afirmado de La Plata a Avellaneda. — Contrato de la Compañía Otto Franke. — Transferencia a la Sociedad Franco Argentina de Caminos. — Propuesta del Superior Gobierno de la Nación para cambio de materiales. — Cruce de las vías férreas. — Actividad del gobierno de la Provincia en lo referente a la construcción de caminos. — Materiales enviados desde el presidio de Sierra Chica. — Producción anual de la fábrica de adoquines y pedregullo de Sierra Chica. — El pueblo de Quilmes. — Datos interesantes. — El vecindario solicita que el pueblo sea declarado ciudad. — Levantamiento del Censo Ganadero.

● ●

N Enero de 1915 se produjo una inundación de carácter de- ɔso en el valle del Río ·rado, debido a la a del dique natural a Laguna Carri-Lau- (verde-laguna) que se entra en la Alta Cor- a interrumpiendo el natural del Río Ba- as que, junto con el de, forman el río ·ado.

lago se vació casi por leto en una sola no- y la cantidad de agua se precipitó por el río ancas y el río Colo- fué enorme. De kilómetros de largo tenía el lago, quedó cido á 5 ½ kilómetros superficie bajó 95 ɔs aproximadamen-

calcula en 2.000 millo- de metros cúbicos, la dad de agua que causó undación del valle de Colorado, cifra que nite formarse una



Valle formado por el desagüe natural.

idea de la magnitud del desastre.

Para comprender las razones de la catástrofe, debemos saber cuáles fueron los acontecimientos que dieron lugar a la formación del Lago Carri-Lauquen, es decir, conocer la historia del lago. En el informe sobre las causas que produjeron las crecientes del río Colorado en 1915, que presentó el geólogo Dr. Pablo Grocher a la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología en el año 1916 se encuentran datos sumamente interesantes referentes al asunto, de los cuales extractamos algunos.

En el transcurso de una larga serie de años, cuyo principio se remonta a la época terciaria, el río Barrancas excavó un cajón estrecho y hondo. El fondo del valle era solamente un poco más ancho que el mismo río y sus flancos formaron todavía, **bardas** de pendientes muy pronun-

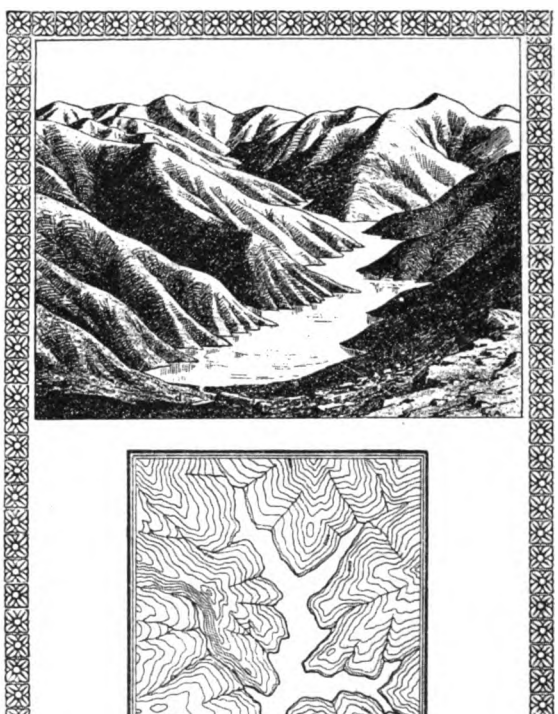
Digitized by Google

ciadas de 1000 a 2000 metros de altura relativa.

En ese cajón debe haber caído un escorial de lava o sucedido un desmoronamiento, obstruyéndose así el curso del río Barrancas. Como el dique alcanzaba a 1500 metros más o menos, sobre el nivel del mar, la superficie del agua subió hasta esta altura llenando el valle en poco tiempo.

Una vez llegada el agua a esa altura, pasó por el punto más bajo del dique y saltando por los bloques del mismo se precipitó al fondo de la parte inferior del cajón. La fuerte pendiente del dique le daba gran velocidad, habilitándole de la energía suficiente para poder llevar piedras y bloques al pie del dique. Alcanzando el fondo del cajón, el río perdió la fuerza de su corriente, así que luego le faltó fuerza para llevar consigo tanta cantidad de rodados depositándolos en un vasto cono de deyección fluviatil que alcanzó más o menos hasta enfrente de la desembocadura del arroyo Quili-Malal, en el Barrancas.

En la primavera de 1914 (la primavera llega tarde a la Alta Cordillera, en Noviembre a Diciembre) se derritieron las masas de nieve que habían caído en extraordinaria cantidad en el invierno anterior. El enorme volumen de agua que afluyó al lago aumentó e hizo subir considerablemente su superficie; la presión que entonces se ejerció sobre los obstáculos, en la salida del río fué demasiado grande y en un momento dado quebrantó su resistencia.



El mismo valle obstruido por un desmoronamiento, A.

La avalancha del agua ocasionó serios perjuicios. Los cultivos que los moradores habían hecho en pequeña escala, fueron destruídos en todo el curso del Barrancas. Frente a la junta del arroyo Guara-Có con el río, los cultivos tenían cierta extensión, pero desaparecieron todos. También sufrieron mucho las comisarías de ambos lados del Río Barrancas.

En el rincón de la comisaría Mendocina había antes como una legua de campo regable, unas cuantas hectáreas alfalfadas, alrededor de 10 casas, maizales, árboles, etc. de todo ésto no quedaron rastros.

La comisaría desapareció y donde había un campo fértil hoy se extiende el pedregullo. Lo mismo pasó con la comisaría del lado de Neuquén; la mayor parte de los potreros, alamedas y casas desaparecieron. En ambos lados del Colorado había caminos; quedaron inutilizados.

En el paso de Las Bardas había una estancia «La Margarita», que era la vanguardia del progreso en aquella región y que fué arrasada. También se lo llevó el agua en la misma forma que las comisarías mencionadas.

Igual suerte tocó a los recodos que tenían en esta parte del Colorado una tierra preciosa. Los rincones cultivables eran lo único que daban algún valor a aquella región. En que fuera del lecho del río se extiende el desierto. El pedregullo estéril ocupaba el único suelo que daba esperanzas para el desarrollo económico ulterior de aquella región.

La Empresa del F. C. del Sud, organizó inmediatamente, después del desastre, una expedición a la región del lago Carri-Lauquen con el objeto de estudiar los afluentes superiores del río Colorado y hallar las causas y circunstancias especiales que motivaron la terrible inundación del valle,

La expedición bajo las órdenes del Ingeniero Sr. Blencowe cumplió su misión en forma notable y los resultados fueron recopilados en un extenso informe fechado el 6 de Julio de 1915.

Según el señor Blencowe el lago Carri-Lauquen debe haberse desbordado a las 16 horas el 29 de Diciembre de 1914. La ola pasó por Barrancas a las 20 horas del mismo día y llegó a la estancia «25 de Mayo» a las 14 del día 30.

De los datos recogidos se desprende que, en las colonias Peña Blanca y 25 de Mayo, que forman parte de los territorios del Río Negro y Pampa Central, respectivamente, se perdieron 110 vidas y entre la laguna Carri-Lauquen y Meridiano V se ahogaron 25 personas y 50 en el territorio de la Provincia de Mendoza.

Digitized by Google

De Chosmalal llegó el día 31 de Diciembre de 1914, la noticia lacónica de una catástrofe que se había producido en las localidades de Barrancas y Colorado. La información que constituyó una sombría nota de fin de año, y una triste realidad en el nuevo, no consignaba mayores detalles, pero sí los suficientes para hacer pensar que, efectivamente, algo muy grave acababa de ocurrir en aquellas apartadas regiones.

La crecida del río Colorado asumió proporciones extraordinarias que superaron todas las conocidas.

En los comienzos de la inundación el señor Elardi, Gobernador del Neuquén, hizo un telegrama al Superintendente de Tráfico, en el distrito de Bahía Blanca, señor Coleman, avisándole que las aguas avanzaban por Chosmalal, en forma que hacía presumir un desastre. En consecuencia le pedía que mandara un tren de auxilio para recoger las numerosas familias, y prestar además los socorros que fueran necesarios. Inmediatamente el señor Coleman, preparó un tren dentro del cual ordenó colocar 4 botes para utilizarlos en la conducción de los vecinos a los lugares seguros. Iban también los Ingenieros del F.C. del Sud, Nelson y Field, y el Inspector de Tráfico señor J. G. White.

Plano del Lago Carri-Lauquen. La línea punteada indica la extensión anterior al desastre. La línea llena indica el estado del lago después de la evacuación de las aguas.

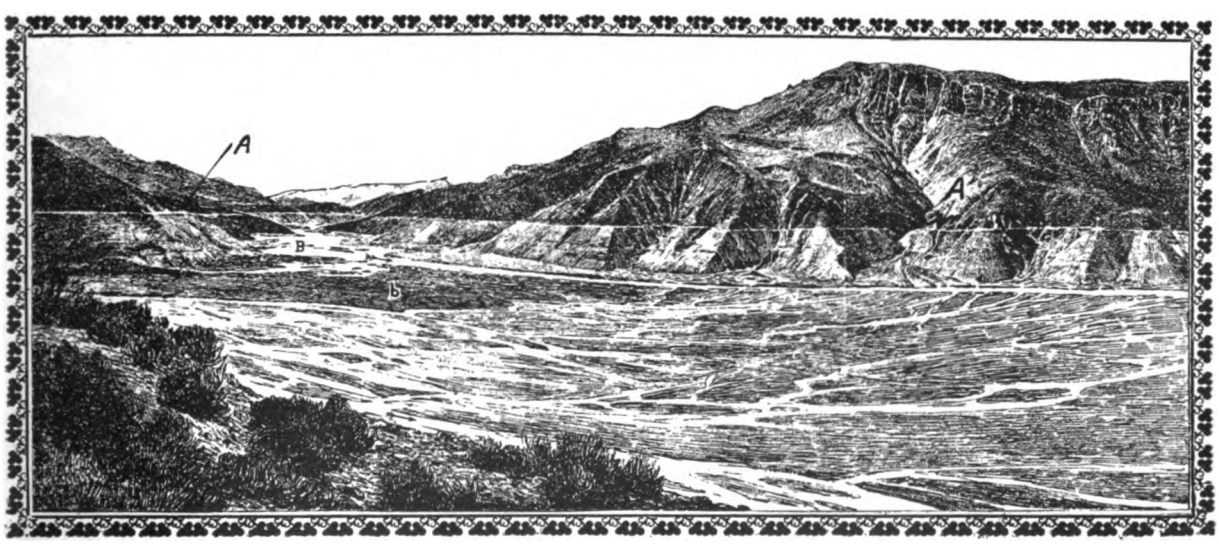
El propósito era avanzar con el convoy hasta donde fuera posible, de manera de hacer eficaz el auxilio reclamado.

El corresponsal de «La Nación», narraba los pormenores de esta expedición de auxilio en la siguiente forma:

«Al llegar al Buena Parada, se encontraron con la estación llena de gente que pedía salir a sitio sin peligro, y el cuadro de las pobres familias era ciertamente impresionante porque al dolor sufrido le esperaban todavía percances lastimosos. El tren que dirigía el señor Coleman, recogió las familias y las trasladó a la estación Río Colorado, donde, dada la altitud del terreno, resultaba menos peligroso que Buena Parada.

Como el pensamiento era seguir para responder al llamamiento del gobernador, a fin de atender las solicitudes de auxilio que empezaban a llegar de las zonas inmediatas, el señor Coleman ordenó seguir al convoy, pero a 15 kilómetros el tren fué detenido por las aguas.

La inundación había continuado en su avance



El lecho del lago Carri-Lauquen, después de la evacuación de las aguas. La línea A es la terraza que indica el nivel del agua antes del desastre. b: resto de la barrera que interrumpió el curso del Río Barrancas. (B) inmediatamente después del desastre.

Digitized by Google

desenfrenado, derribando postes, alambrados, ranchos, carros, sorprendidos en el camino, y poniendo en dispersión a los pobres moradores que pudieron huir a tiempo.

Las aguas se habían lanzado como un turbión sobre las pacíficas poblaciones. Pueblos destruídos, vías férreas cortadas, viviendas arrasadas cruelmente por los ímpetus ciegos de la naturaleza y por encima de todo esto, para remate de tanto estrago, muchas vidas perdidas. El cuadro tenía relieves de tragedia.

Fué necesario resignarse y aceptar la situación desesperada que se les presentaba a los que, yendo a prestar auxilio, necesitaban ellos ser socorridos a su vez. La vía comenzó a hundirse en un largo espacio.

El agua siempre en avance tapó al principio los rieles, luego subió otro poco, y ascendiendo paulatinamente se volcó dentro de los coches metiéndose por las ventanillas.

Felizmente el señor Coleman había tenido la precaución de retener dos de los cuatro botes que llevaba el tren que le fué necesario utilizar a él y sus compañeros, pues de otra manera hubieran fatalmente perecido.

Sacóse del tren todo lo que se pudo, y los viajeros ocuparon los dos botes dirigiéndose a una altura junto a una majadita en peligro de ser barrida por las aguas. Allí, con los remos y una frazada se improvisó una carpa.

Inundación del valle de Río Colorado. Calle principal de Río Colorado.

Por pronta providencia se carnearon algunos animales como único recurso de tener provisiones seguras y proporcionarlas, al mismo tiempo, a los vecinos que estuvieran en situación de recibirlas; cinco días pasaron los viajeros desafiando los peligros de que se veían cercados en el campamento; cinco días en que no se sacaron las ropas y las noches parecían eternas frente al drama despiadado de la naturaleza, hasta que pudieron regresar en botes a la estación Río Colorado».

En esta estación, como también en Pichi Mahuida, las aguas llegaron a una gran altura sobre el nivel de los rieles, alcanzando en esta última hasta 3 m. 60, depositando cantidades enormes de arena arrastradas por la corriente.

La creciente tuvo su máximo en los días 6 y 8 de Enero. Los pueblos de Buena Parada y Río Colorado, se hallaban bajo las aguas, completamente aislados de toda comunicación. La corriente en aquellos puntos llevaba gran velocidad y el río presentaba una anchura de casi 2 leguas.

El día 9 comenzaron a bajar las aguas en la estación Río Colorado, circunstancia que permitió la entrada de varias lanchas, las que pudieron salvar a las numerosas familias que se hallaban sobre el techo de la estación y a las que se habían refugiado en los vagones.

Las aguas arrasaban los terraplenes del F. C. Sud en muchas partes y fué necesario suspender el tráfico desde el 4 de Enero hasta el día 26 del mismo mes.

Interesantísima era la descripción del desastre contado en forma impresionante por el enviado especial de «La Nación» el día 20 de Enero de 1915.

Reproducimos algunos párrafos del relato:

«Las poblaciones de Buena Parada y Río Colorado están totalmente destruídas. Desde las principales casas de comercio hasta la humilde vivienda donde la pobre familia vivía del producto o de los precarios animalitos, todo ha sido atacado por la catástrofe, viéndose algunos que hasta ayer contaban con recursos, en el caso de aceptar el óbolo del Gobierno y el concurso del Ferrocarril del Sud, al cual es justo tributar un aplauso por el interés con que concurrió desde los primeros momentos a auxiliar a las poblaciones de su línea.

Los perjuicios de la compañía son considerables, no solamente porque el tráfico al Neuquén ha quedado interrumpido, paralizando la conducción de pasajeros, y productos de toda la enorme zona que cae bajo su red y más allá de las vías, sino porque los rieles en una extensión de 100 kilómetros están destruídos y su reparación será cosa de algún tiempo. El tren en que llegamos a Río Colorado era el primero que entraba en la estación después de una quincena de interrupción ferroviaria, pues anteriormente se detenían antes de aproximarse al puente inmediato a la población de Buena Parada. En la estación de Bahía Blanca encontramos al director general de territorios, Dr. Ruiz Moreno, y al Gobernador de Río Negro, señor Serrano, que hablaban con el Superintendente de Tráfico.

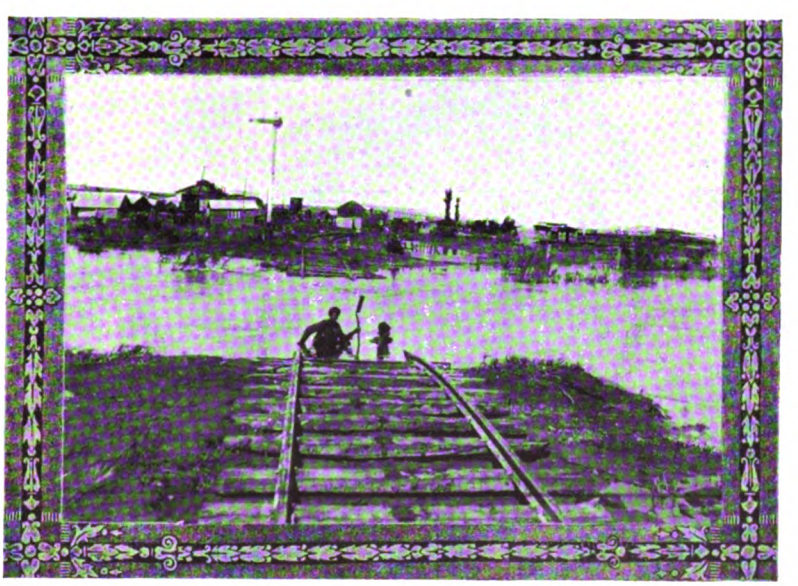
Digitized by Google

señor Coleman, el Comisionado del P. E. Sr. del Gaje, y el secretario Sr. Infante, de la manera cómo se haría práctico el hermoso proyecto de los «boy-scout» de dicha ciudad de encargarse de la distribución de las ropas reunidas entre las familias para socorrer a los damnificados menesterosos.

El primer tren que llegaba pues, al Río Colorado, bajo la dirección del inspector de tráfico, Sr. J. G. White, llevó a la estación a un nutrido público que se agitaba, deseoso de saber qué había pasado en el mundo después de tantos días de aislamiento, frente al cuadro intensamente impresionante del desastre que estaba allí, a la vista, en medio de escombros ruinosos, caídos sobre las calles convertidas todavía en un mar de agua mal oliente por la descomposición de los animales muertos, y que todavía no había sido posible extraer por la altura de las aguas.

Buena Parada. Edificio de la escuela, derrumbado por las aguas. Enero de 1915.

Al entrar en Buena Parada comienza a verse los efectos de la inundación, que se agravan hacia el lado del Colorado. Las quintas, cuya verdura proporcionaba medios de vida a sus cultivadores, los pequeños viñedos, los jardines, las chacras, todo ha sido totalmente aniquilado por las aguas y el ímpetu de la corriente embravecida por la gravitación de la avenida desplanada desde las eminencias cordilleranas. Y por junto al caserío puesto patas arriba, en caídas caprichosas, tumbadas brutalmente en derrumbamientos extraños, flotando en las aguas de las calles, todos los chismes domésticos imaginables en una revuelta confusión de cosas extrañas, entre boyantes aves muertas, gatos hinchados por el agua, bateas, ropas, muebles, etc.



Paso a nivel Sud de la estación Río Colorado.

Los comienzos del desastre fueron terribles. Las mujeres lo recuerdan llorando y los hombres con emoción.

—Me felicito, señor, de que «La Nación» haya tenido al acierto de mandar un reporter,—nos dijo uno de los principales vecinos del Colorado. Cuando se inundan en Bs. Aires, los barrios siempre inundables por las grandes lluvias, los diarios publican columnas y columnas para hablarnos de la Boca, Nueva Pompeya, el bajo de Belgrano, en fin, toda la zona invadida por las aguas. En esta ocasión hemos estado abandonados, pero bien lo comprendemos que ha sido por desconocimiento del desastre y quizá también por la falta de comunicaciones.

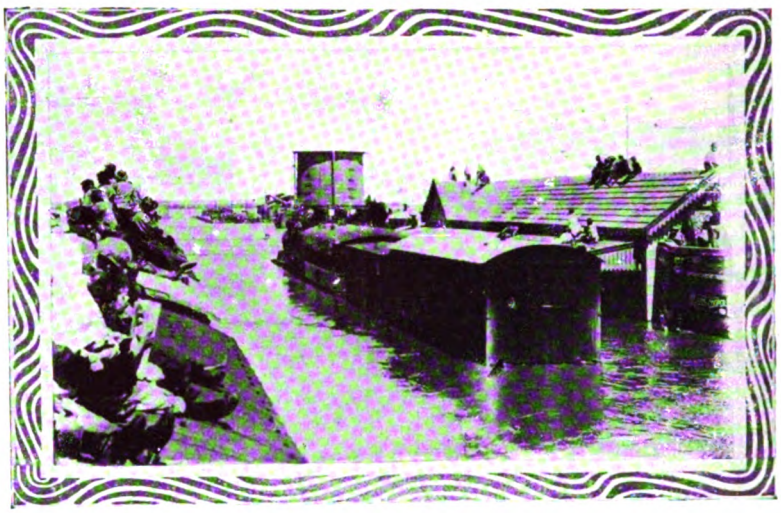
Estamos todavía bajo la penosa impresión de la dura mañana del 3 de este mes, cuando el desbordamiento del Colorado, con su estrépito espantoso, nos puso frente a las angustias de este desastre nunca visto entre nosotros, pues las crecidas anteriores, si bien perjudiciales, no fueron tan crueles por su violencia y el caudal de las aguas.

Teníamos vagas noticias de que el río había empezado a desbordarse, pero de cualquier manera, el conocimiento más o menos calculado de la ve-

Digitized by Google

cindad de la catástrofe, lo único que nos hubiera permitido era salvar cómodamente nuestras familias, sin atropellarnos en la dispersión.

A eso de las 7 de la mañana de ese día nefasto, sentimos los vecinos algo así como el rumor de un lejano cañoneo o un volcán agitado, sordo, feroz, amenazante. El rumor se hizo más fuerte, indicando la aproximación de la fuerza que lo producía. La alarma empezó entonces a cundir, y el presentimiento de un desastre que empezaba a traducir sus realidades, nos hizo temblar pensando en la vida de los niños y de los enfermos. De pronto el río saltó hacia arriba, empezando su desbordamiento terrible. Fué saliendo de madre por sus flancos e invadiendo el campo y la población como una rápida segadora. La tierra empezó a desaparecer bajo la capa líquida y las calles y las casas a llenarse de agua. La invasión continuaba movida por el vértigo de su fuerza impulsora. Ya no estábamos metidos en el agua hasta las rodillas sino que en las viviendas las gentes que habían ganado altura pensando que aquéllo pasaría, tuvo que abandonarlas y lanzarse decididamente al agua, llevándose los niños, que habían sido colocados sobre las mesas. Un grito de angustia se alzaba por todas partes. Las familias se llamaban entre sí para reunirse y morir juntas o bien huir de la misma manera, pero el tumulto de las voces apagaba los llamamientos. Cuando acordamos, los muebles empezaban a flotar, y las casas de madera descuajadas por los impulsos de la correntada se tumbaban sin poder resistir sus violencias y las furiosas sacudidas del viento, tan común en esta zona, pero entonces soplando como enloquecido.



Estación Río Colorado. Vecinos buscando refugio sobre los vagones y en el techo del edificio para pasajeros.

¡Qué cuadro! Los gritos de pánico de los niños, las quejas de las madres que alzaban a sus enfermitos, apretados contra sus pechos como una presa que se disputa a la muerte, el clamor de los ancianos que no podían moverse sin ayuda, el tumulto de las pobres bestias aleladas, apretadas por las aguas, en fin, todas las sacudidas del peligro, todos los alertas del instinto de conservación acicateado por la presencia del peligro envolvía a la población en una amarga ansiedad.

Y todavía subía más el agua. ¿Qué pasaba, gran Dios? La población había sido ya puesta en salvo sin registrarse felizmente sino pocas desgracias personales. La estación del ferrocarril, situada a más alto nivel fué al principio el lugar de concentración, pero luego hubo también que abandonarla para buscar refugio en las lomas. Como le digo, el agua ascendía acentuando sus rugidos embravecidos. En las casas de negocios lamía la parte superior de las estanterías llegando a una altura increíble, pero que puede comprobarse todavía por la línea de humedad perfectamente marcada.

Inundación del valle de Río Colorado. Enero de 1915. Situación en que quedó el tren de inspección.

La población huyó con lo que tenía puesto y los menos pudieron sacar algunos trastos en los manotones desesperados de la fuga.

A todo esto, las autoridades del lugar y el personal de la empresa del ferrocarril cooperaban al salvamento, en el cual trabajó también sin descanso el Juez de Paz señor Pérez, mientras llegaban recursos solicitados al gobierno nacional y las primeras provisiones pedidas a Bahía Blanca, consistentes en una fuerte remesa de galleta, que hubo que reunir tomándolas de todas las panaderías de la ciudad».

CAMINO AFIRMADO DE LA PLATA A AVELLANEDA

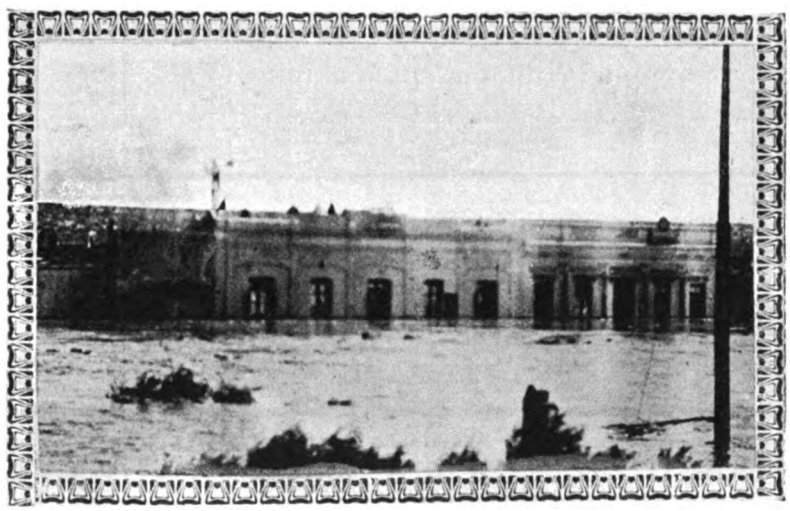
El camino afirmado de La Plata a Avellaneda, se llevó a cabo por disposición de la Ley de fecha

Digitized by Google

30 de Diciembre de 1907, y su construcción, de acuerdo con la misma ley, fué contratada en Marzo 15 de 1910 con los señores Otto Franke y Compañía, quienes transfirieron el contrato a la Sociedad Franco-Argentina de Caminos, que llevó a cabo la ejecución de las obras. El trazado del camino debía ser el mismo que el del ferrocarril eléctrico, cuya construcción había sido concedida a los señores Otto Franke y Compañía, debiendo constar de dos fajas afirmadas que correrían a los costados del ferrocarril.

El primitivo contrato con los señores Otto Franke y Compañía, comprendía la faja izquierda, cuyo afirmado debía ser hecho con adoquines comunes especiales, con base de hormigón de cemento y pedregullo de granito.

Cuando la Sociedad Franco-Argentina de Caminos obtuvo la transferencia del contrato, propuso al Superior Gobierno la substitución del sistema de adoquinado contratado, por el llamado «granitullo» consistente en una calzada con adoquines de granito de forma cúbica y de ocho a diez centímetros de lado, asentados sobre un contrapiso de hormigón de cemento, por intermedio de una pequeña capa de arena (2 a 3 centímetros).



Río Colorado. Inundaciones en Enero de 1915. Una calle del pueblo.

Esta propuesta fué aceptada, estableciéndose un precio a forfait por metro cuadrado de camino afirmado, en el que estaban comprendidos todos los trabajos inherentes al afirmado mismo, como movimientos de tierra, cordones de vereda, hormigón, adoquinado, etc., y además las alcantarillas de menos de diez metros de luz y la mitad de los puentes de igual carácter.

Más tarde se contrató con la misma Sociedad las obras que no estaban comprendidas en el contrato de Julio 27 de 1911, como son los puentes de 15.30 y 45 metros de luz, alambrados, tranqueras caños de cemento armado, etc.

El trazado que figura en el primitivo contrato con los señores Otto Franke y Compañía, sufrió posteriormente algunas modificaciones que respondieron, principalmente, a razones económicas.

Los adoquines con que se ha construído la mayor parte del afirmado provienen de Suecia y Noruega, como los cordones; en general han dejado mucho que desear en cuanto a su forma; de tal suerte que ha tenido que rechazarse de 10 a 15 por ciento en término medio, llegando en algunas partidas hasta un 20 a 25 por ciento.

El granito de estos adoquines, es de inferior calidad que el del Tandil, desgastándose por efecto del tráfico mucho más fácilmente que aquél.

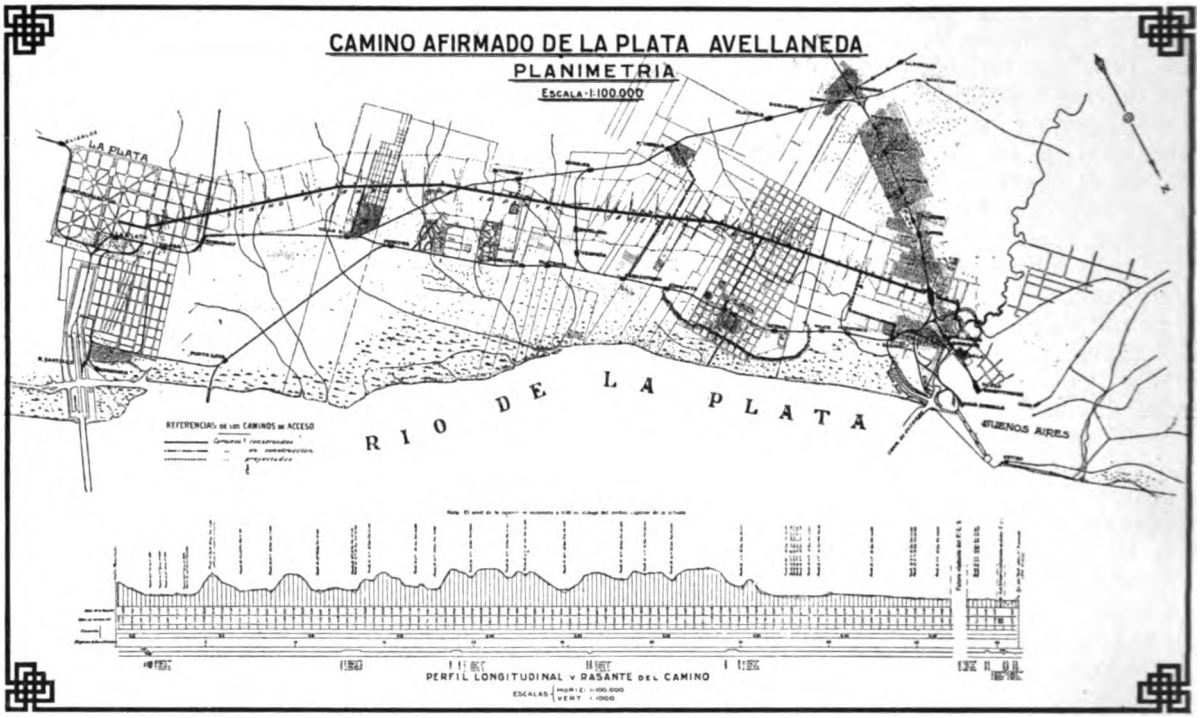
Para cruzar las vías del Ferrocarril del Sud, en Avellaneda, a alto nivel, se había hecho un anteproyecto de un puente de seis tramos metálicos, dando una luz total de 229 m. 90 centímetros, y dos accesos de cemento armado de una longitud total de 350 metros, que ocupaban terrenos que se cotizan a un precio relativamente elevado.

La Sociedad Franco-Argentina hizo una propuesta para construir dicho puente, por la suma de pesos moneda nacional 870.000 de manera que agregado a esa suma el valor de la expropiación e indemnización, podría llegar fácilmente a un millón de pesos el costo de esa obra. En vista de lo elevado de ese costo y teniendo la Empresa del Ferrocarril del Sud la obligación de construir otro puente en la calle Gobernador Arias, distante unos 375 metros del camino, el Poder Ejecutivo celebró un contrato con aquella Empresa, por el cual el Gobierno contribuirá con la suma de pesos moneda nacional 195.000, a la construcción de ese puente, comprendiendo el adoquinado, y hacia el cual resolvió desviar el camino afirmado; consiguiendo con ésto una notable economía en el costo de la obra.

Provisoriamente se construyó un cruce a nivel con calzada macadamizada, el que está ubicado en terrenos de la Empresa del Ferrocarril, dentro de los cuales ha construido ella misma el macadam.

Fuera del cruce a alto nivel con la línea de Ringuelet a Ferrari, donde se ha construído el puente de cemento armado, del que ya se hace mención, y el cruce en Gerli donde la Empresa del Ferrocarril debía construir un puente, y donde se pasaba provisoriamente a nivel, hay dos cruces más con el Ferrocarril del Sur, en los Kilómetros 19.000 y 26.000 del camino, cuyas obras, para el paso a nivel, se están ejecutando por aquella Empresa y por cuenta del Gobierno de la Provincia. Se colocarán, en ambos cruces, portones automáticos de seis metros de ancho, que serán movidos desde una

Digitized by Google

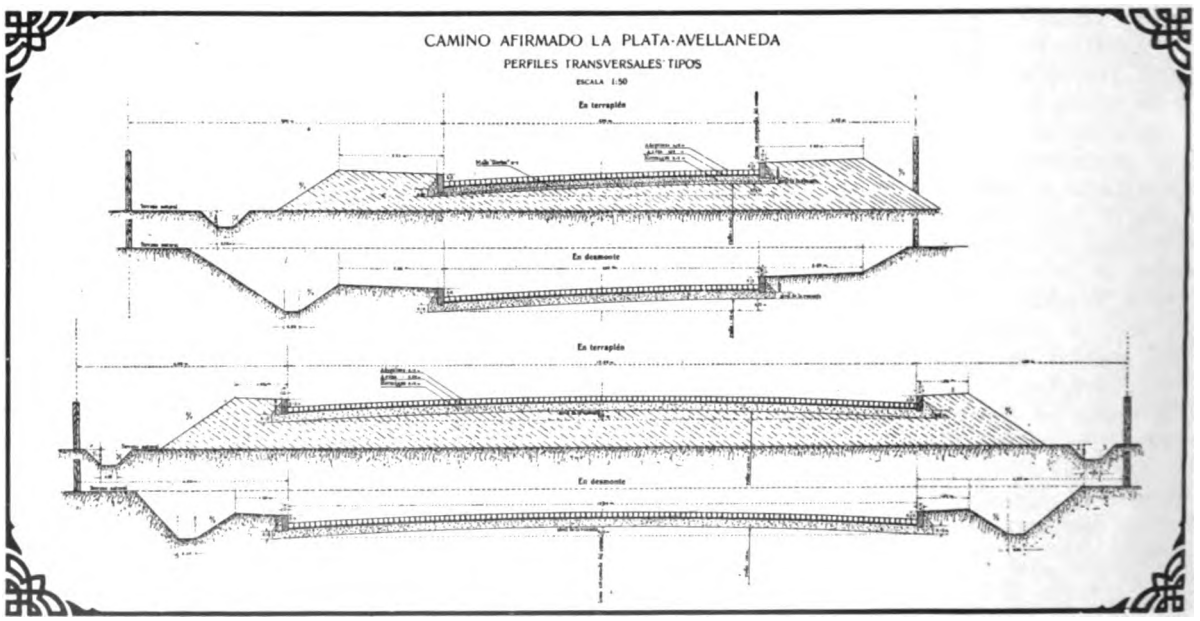


garita de señales, y se construirán dos casillas para los dos señaleros que se mantendrán en dos turnos; uno de día y otro de noche.

El camino afirmado de La Plata a Avellaneda en el Kilómetro 4.425 cruza las vías del F. C. del Sud, del ramal de Ringuelet a Ferrari.

lo cual hubiera exigido la ejecución de un gran movimiento de tierra para las obras del camino, en el caso de efectuar el cruce a nivel, acompañado de todos los inconvenientes de estos tipos de cruces.

Por estas razones, al proyectarse las obras del camino se resolvió que el cruce fuera a alto nivel.



El cruce se efectuó entre las estaciones Ringuelet y Hernández a unos 1800 al N.O. de la primera, formando el eje del camino un ángulo de 78°. con las vías del ferrocarril que en este punto corre por un desmonte de unos tres metros de profundidad, el cual, aunque de costo un poco mayor, reune todas las ventajas que surgen de independizar el tráfico de un camino adoquinado, con el del ferrocarril.

La empresa constructora del camino presentó un proyecto de puente metálico de 32 metros de

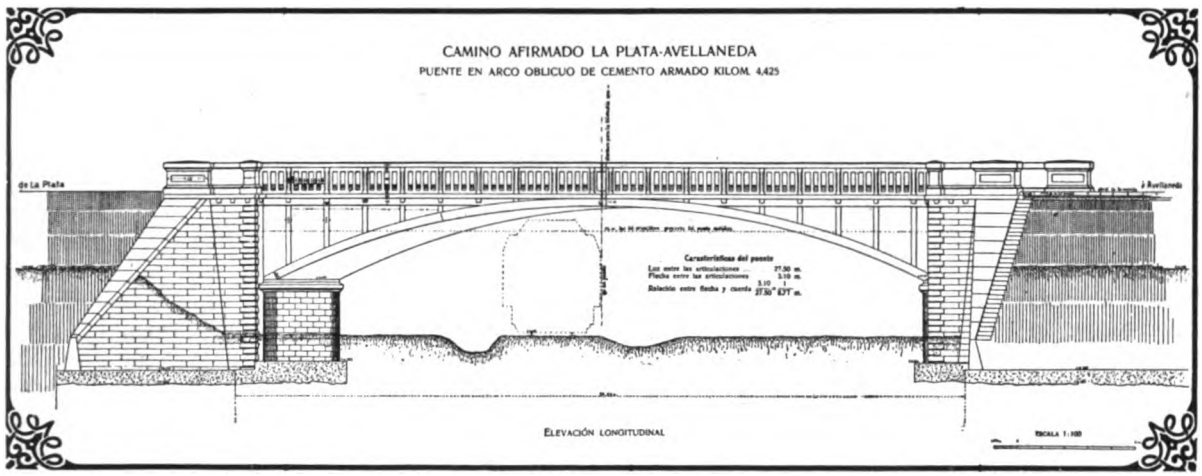
Digitized by Google

luz. Aprobado el proyecto por la Dirección del Camino a los dos días de dada la orden de construcción de la parte metálica a Namur (Bélgica), estalló la guerra europea.

No habiendo sido posible obtener la parte metálica en Europa, ni en esta plaza a precios razonables, se pensó reemplazar el tramo metálico por uno en cemento armado.

Habiendo autorizado la Empresa del F. C. del Sud, la ocupación de una parte de su terreno frente a uno de los estribos se logró construir un puente con un arco que entre articulaciones, mide 27,5 metros.

El artístico puente que se destaca por sus líneas elegantes fué construído por el Ingeniero Donato Gerardi, Inspector de Obras de Arte del Camino



bajo las órdenes del Ingeniero A. Tapia, Director del Camino.

———

La actividad del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, en lo referente a la construcción de caminos era notable y la definición del problema de las comunicaciones en todas sus fases fué exactamente expuesta por el Señor Gobernador a la Asamblea Legislativa el 6 de Mayo de 1915. Con la clarividencia y precisión que le distinguen, sentó los términos de las soluciones completas y formuló el programa de dichas acciones. Estas, en concreto, se traducían primeramente en una obra continua de salvataje de las comunicaciones, siempre amenazadas de interrupción por la naturaleza misma del suelo, por el aumento del tráfico pesado y por los períodos de lluvias excepcionales de los últimos años; y luego en una labor de ampliación y perfeccionamiento de la red de caminos afirmados, en la zona de terreno más difícil y al mismo tiempo más necesitada de buena vialidad, por lo densamente poblada.

La eficacia de la acción del Gobierno, se multiplicó por la iniciativa privada que además de reclamar buenos servicios públicos, supo aportar a los poderes constituídos una forma de cooperación más activa y provechosa que la del tributo, directa o indirectamente impuesto por la ley con esos fines. Tenemos el ejemplo de un grupo de vecinos caracterizados de Tandil, que se reunió y resolvió empezar la construcción de una pequeña red de caminos, procedimiento que al suprimir todo intervalo entre el pensamiento y la acción mereció un aplauso por parte del Gobierno.

Indudablemente, si en cada partido de la Provincia, hubiese habido algo análogo a lo del Tandil y con caracteres permanentes, si todos los vecindarios tuvieran la noción práctica de cuánto pueden hacer con esfuerzo y gasto mínimo, ampliamente compensados por los beneficios, pocos años bastarían para que la situación de la vialidad se modificase en un sentido favorable.

El hecho era que, aún prescindiendo del caso de una verdadera asociación popular al estilo de la citada, y aún estando a muchísima distancia de los modelos permanentes, como los llamados «Consorcios» de vialidad y tráficos portuarios, etc., existía en la Provincia una tendencia bien definida a mancomunar la acción local directa, municipal o privada, con los medios que el Estado les puede brindar bajo la forma de materiales, maquinarias, personal, etc.

Desde que el Presidio de Sierra Chica vigorizó su producción de materiales íntegramente destinados a la vialidad urbana o rural, se multiplicaron los pedidos, tanto que aún triplicando dicha producción no era probable que resultase excesiva.

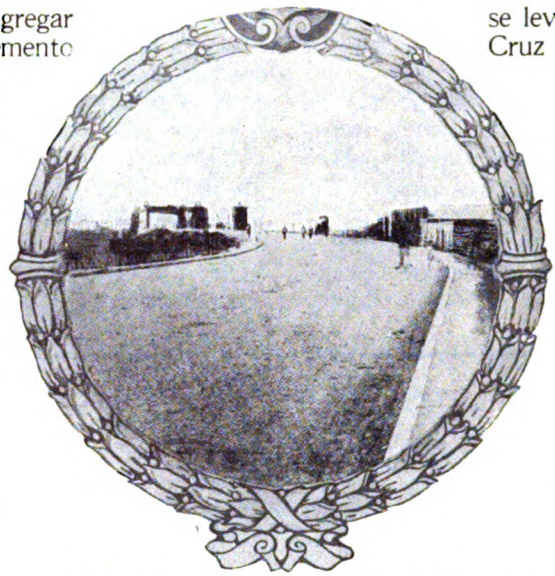
La producción anual de la fábrica de adoquines y pedregullo de Sierra Chica.

Año 1912	1.491	toneladas
Año 1913	18.641	»
Año 1914	44.048	»
Año 1915	83.643	»

Digitized by Google

Esta fábrica fué instalada a título de elemento indispensable para la vialidad, sobre todo para las carreteras, y las calles de tráfico relativamente pesado hasta en las poblaciones de importancia.

Comprendiéndolo así, el Ministerio halló muy oportuno agregar una fábrica de caños de cemento armado, que el Presidio podía producir en gran escala y con un costo menor de los precios corrientes por bajos que sean. En efecto, desde el 1º. de Enero al 20 de Marzo de 1916 la Dirección de Puentes y Caminos distribuyó por varios conceptos 2490 metros líneales de caños.



Entrada del camino afirmado a la Capital Federal (Acceso al puente sobre el Riachuelo).

QUILMES

Desde tiempo atrás, el vecindario de Quilmes, y pueblos vecinos anhelaban que ese importante centro urbano de la Provincia, fuese declarado Ciudad, y con tal motivo surgieron durante el año 1913 diversas iniciativas.

En 1880 había en el partido 11.000 habitantes, correspondiendo 3.000 a la ciudad.

El segundo censo nacional de 1895, arroja la cifra de 12.048 habitantes, que en el año 1907 llegan a 21.240.

El partido de Quilmes tenía en 1910, según el censo que entonces levantó la Municipalidad, 32.000 habitantes, de los cuales correspondían a la planta urbana unos 18.000. Posteriormente la población aumentó de un modo notable como lo demostraba la incesante edificación en todos los barrios y la escasez de habitaciones.

Camino afirmado de La Plata a Avellaneda. Puente de 30 metros de luz. Kilómetro 7,780.

Según el censo nacional de 1914, la población del Partido de Quilmes llegó a 38.783.

Quilmes fué declarado Ciudad el 29 de Junio de 1916. De la publicación: «Cien Ciudades Argentinas», Nº. 8 — Quilmes, tomamos los siguientes recuerdos históricos:

De «Santa Cruz de los Quilmes», fundada en 1669, en estas orillas con 200 familias de indios quilmes, contaba en 1680 con 455 habitantes, y a mediados del siglo siguiente con 200 solamente.

Por esa época, en el año 1730, se levantó la primera capilla «Santa Cruz de los Quilmes», construída en barro y paja, que fué elevada a la categoría de parroquia en 1769, al delinearse el Partido de Quilmes.

Los indios no hicieron nunca las paces con los blancos; según parece se tornaron de altivos y rebeldes en huraños y agresivos, y en 1815, cuando el joven estanciero Juan Manuel de Rozas, en unión de su socio Terrero, estableció, en el lugar llamado «Las Higueritas» un saladero, que se cerró en 1817, apenas debía haber una veintena de indios dispersos.

El 25 de Junio de 1806 los últimos indios presenciaron la llegada de la escuadra inglesa, y el desembarco de W. Beresford, con sus 1.635 hombres que intentaban la conquista de la Colonia del Río de la Plata. La tradición nos habla de una valiente defensa empeñada contra el invasor desde los muros de la casa de Santa Coloma, de Bernal, hoy en ruinas, en la que quizá intervinieran algunos infieles.

En 1827 el almirante Guillermo Brown, se cubrió de gloria en aguas del Plata, frente a Quilmes y Ensenada. La bandera de guerra usada entonces por el gran almirante se guarda en el recinto del Colegio Inglés «San Jorge», de esta ciudad.

La Revolución de Mayo de 1810, que retiró la autoridad de manos del virrey, la entregó a los cabildantes, representantes directos del pueblo, con la Primera Junta, que 2 años después fuera reemplazada por el Triunvirato.

De la actuación del Triunvirato integrado por Chiclana, Sarratea y Paso, con los secretarios

Digitized by Google

ivadavia, Pérez y López Planes, data el primer ecreto del Gobierno Nacional referente a Quilmes, parecido en la «Gaceta Ministerial» del 25 de Sepembre de 1812, poniendo fin a la reducción de los dios, y declaran- al Partido «li- re a toda clase e personas».

El Partido de uilmes, se exten- ía entonces desde Riachuelo de arracas hasta el rroyo Gato, de nsenada; y desde Río de la Plata, asta la Cañada e Gaites, inclu- endo las tierras n que hoy se sientan San Vi- ente, Matanzas y omas de Zamora, on Banfield y emperley.

Transcribimos a ntinuación el De- eto del Primer riunvirato a que hemos aludido:

«Declárase al Pueblo de los Quilmes, libre de da clase de personas; su territorio por de la proiedad del Estado, se derogan y suprimen todos los erechos y privile- os que gozaban s pocos indios ue existen en di- a población, y n su virtud se xtingue en los tados naturales da jurisdicción, mparándoles por hora en la pose- ón de los terre- os que ocupan y ultivan, hasta que l coronel Don Pe- ro Andrés García, ealice el plano que e le ha ordenado rmar del indica- o pueblo, en cuyo aso se publicarán as demás provi- encias acordadas.

«Comuníquese esta superior resolución del Gober- ador Intendente de la Provincia, para que la haga ntender, y cumplir según corresponde. — Buenos ires, 14 Agosto 1812. — (Firmado): Chiclana, Rivadavia, Pueyrredón. — Es copia. — Herrera».

Sierra Chica. Vista general de las canteras.

Colegio "San Jorge". Quilmes.

EL COLEGIO SAN JORGE, (St. Georges College).

En Quilmes, en medio de una finca magnífica de 15 hectáreas de extensión, en la que se admira un verdadero bosque de árboles gigantescos, copudos, verdes castaños, que descienden por las faldas de la barranca en espectáculo artístico e imponente, álzanse los lujosos pabellones del Colegio San Jorge, establecimiento de primer orden en su género.

El Colegio San Jorge, que se inició en 1898 con 6 alumnos en un «chalet» que hoy es el comedor general, cuenta corrientemente con 188 alumnos pupilos que disponen de varios dormitorios, 10 salones de clase construídos exprofeso, una carpintería, salón de dibujo, biblioteca, capilla, pileta de natación, gimnasio con todo el material apropiado, 3 canchas de rugby, 3 de football, una de pelota y 4 de tennis.

Hay además en el colegio un sanatorio aislado, atendido por el doctor Pennington y dos enfermeras; dispone también de un lavadero mecánico, cloacas y 30 baños.

En el recinto de este colegio se guarda religiosamente la bandera que utilizó el Almirante Guillermo Brown, que obtuvo importantes victorias navales en aguas del Plata, frente a Quilmes. Esta bandera fué donada por el señor Juan Miller, esposo de la hija del almirante, y uno de los fundadores del colegio, que es, además, sobrino del guerrero de la independencia argentina Guillermo Miller.

Digitized by Google

UN CENSO GANADERO

El levantamiento del Censo Ganadero Base, efectuado el 19 de Marzo de 1916, fué confiado por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 6 de Octubre de 1915 a una Comisión Honoraria compuesta de siete personas siendo nombrado Presidente el Ingeniero Pedro F. Pagés y Vicepresidente el señor Carlos Lix Klett.

Dice Mariano De Vedia en el prólogo de la obra entre otras cosas:

«El Gobierno que preside actualmente los destinos de Buenos Aires, ha querido, al disponer el levantamiento de este censo no sólo realizar una obra necesaria, como punto de partida, que siempre lo es un balance de fuerzas en la gestación o el fomento futuro de la industria madre, sino también presentar a la Nación toda, en el año final de su primer siglo de vida independiente el primer testimonio de que la provincia ha trabajado en esa centuria, por el propio y el común adelanto cuanto le ha permitido su capacidad material y moral, demostrando así que la tierra de las revoluciones, de los sacudimientos, de los trastornos anárquicos, escenario principal de las reyertas estériles de la patria histórica, no ha descuidado el cultivo de ninguna energía, no ha dejado de ser positiva en medio de su atormentada vida de idealismo y de ensueño, y a la manera de algún clásico ejemplo, después de arrojar a los vientos ideas, esperanzas, utopías, ha arrancado al suelo tesoros, ha amasado noble barro, ha sembrado en largo surco fecunda semilla».

«De la gran fortuna argentina la ganadera de la provincia de Buenos Aires es el más alto y uno de los más duraderos exponentes.

Las industrias del campo concurren todas a sostenerla, pues las rivalidades de la especulación, en el seno de la naturaleza y para el esfuerzo de cabañeros y colonos, no son sino consorcio fecundo, emulación interesada recíprocamente en el adelanto común. A los agricultores y a los hacendados habría que recordarles a veces, empero, aquella buena palabra de Roosevelt: «abajo unos cuantos, no es sino la divisa de los vencedores estériles; arriba todos es la fórmula verdaderamente triunfal de los esfuerzos fecundos; dejad la una y adoptad la otra contra vuestras predilecciones, contra vuestras simpatías, si es preciso».

Tierra para ganados, tierra para el arado y la siembra, tierra para bosques, tenemos de sobra. Nuestro suelo, ¿no sugirió acaso a un poeta su bella imagen del océano de tierra? No, otra cosa, tampoco, reconocía y recomendaba Sarmiento cuando aconsejaba: «Planten viñas, y si los pájaros se las comen, planten más, a fin de que haya para ellos y para ustedes».

«Es todo un programa integral de amor honesto y positivo a la tierra madre y a la patria».

El censo dió el resultado siguiente:

NUMERO TOTAL DE CABEZAS EXISTENTES DE LAS CUATRO ESPECIES

Bovino	Ovino	Porcino	Equino
11.336.513	18.528.641	1.324.408	3.371.11

Superficie destinada a la ganadería	20.092.375	hectáreas
Superficie dedicada a agricultura	5.752.060	»
Superficie de los 108 partidos que forman la Provincia de Buenos Aires	30.039.640	»

El valor de los animales fué calculado en un total de 1.578.127.600 pesos %. según los detalles siguientes

Vacunos	$	1.133.651.348 %
Lanares	»	222.343.392
Porcinos	»	19.862.120
Equinos	»	202.270.740
Total	$	1.578.127.600 %

• • •

Digitized by Google

CAPITULO L

●

REGION PETROLERA ARGENTINA — PRIMER CONGRESO NACIONAL DE INGENIERIA

●

SUMARIO:

Región petrolífera de Neuquén. — Estudio de las posibilidades petrolíferas de esta región en 1906 y 1907. — Sus precursores. — La perforación de los primeros pozos. — Formación de la Compañía para explotar las regiones petroleras, con capitales uruguayos y argentinos. — Fracaso en sus comienzos. — Estudios hechos por técnicos oficiales. — Intervención del Gobierno Nacional. — Hallazgo del petróleo. — El Gobierno declara una zona de reserva nacional de 7854 hectáreas alrededor del primer pozo. — La línea del Ferrocarril del Sud ofrece un transporte fácil al Puerto de Bahía Blanca. — Plaza Huincul. — Comodoro Rivadavia. — Reseña descriptiva. — Importación de la explotación petrolífera para los ferrocarriles argentinos. — Precios exhorbitantes pagados por el carbón, debido a la escasez mundial del combustible. — Las Empresas ferroviarias utilizan el petróleo. — La Sociedad Científica Argentina y el Congreso Científico Nacional. — Inauguración del Primer Congreso Nacional de Ingeniería. — Homenaje al Doctor Juan María Gutiérrez. — La Empresa del Ferrocarril del Sud pone a disposición de los miembros del Congreso un tren expreso, para visitar las obras de riego de Río Negro. — Notas de agradecimiento. — Fallecimiento de David Simson, M. I. C. E., Presidente del Directorio en Londres. — Retiro del Ingeniero Guillermo White, presidente del Directorio Local del Ferrocarril del Sud. — Varios nombramientos.

● ●

A región petrolífera de Neuquén forma en cierta manera la continuación de la zona de Mendoza, encontrándose el petróleo en el ıo nivel geológico, pero se distingue por la esura más perturbada y la calidad del aceite. lugar donde hoy se alzan gallardas las torres, sus potentes máquinas movidas a electricidad, la extracción y destilación de los productos líferos arrancados a las entrañas de la tierra, ıo hace muchos años, un campo árido y desolado tránsito de la travesía de Neuquén al interior erritorio.

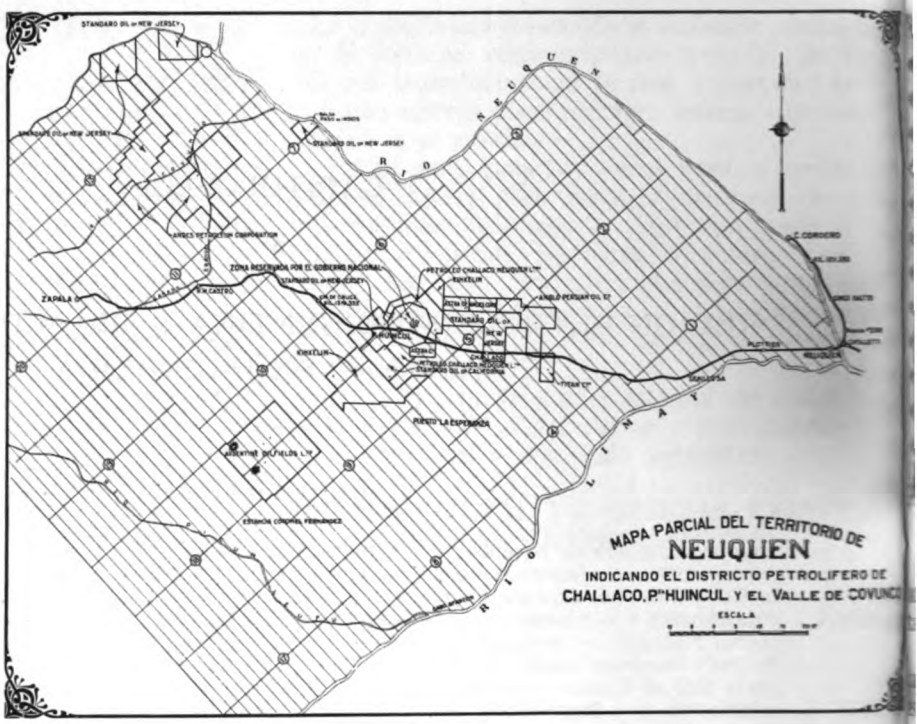
é por los años 1906 y 1907 que comenzaron a liarse las posibilidades petrolíferas del territorio, plenamente confirmadas y convertidas en bella lad. Sus precursores: Comandante Romero, Mr. on, Ingeniero Norteamericano especialista Mr. ı Queen, Alejo Moreira y otros, que lucharon todos los inconvenientes del medio; sin vías)municación ni elementos de transporte; sin el imable apoyo del capital; sin contar con los entos de trabajo adecuado y requeridos por los edimientos modernos; arrostrando la indiferencia redulidad, cuando no el desdén, de los pobla- y capitalistas.

En 1907, Mr. Owen Queen, que tuvo que transportar sus calderas materiales, etc., tirados con bueyes, inició los trabajos de perforación en las minas de Picún Leufú, conocidas por Lotena (en plena explotación del combustible hoy), alcanzando una profundidad de 150 metros. La perforación prometía éxito, ya que se habían obtenido muestras de kerosene por «lentejas o vetas»; pero la falta de agua sobreviniente impuso el abandono de los trabajos emprendidos.

Por su parte, el señor Lannon perforó varios pozos en Covunco (Zapala), efectuando cateos y ensayos, hasta que su muerte repentina los malogró. Había alcanzado a 300 metros de profundidad, verificando el desprendimiento de fuertes gases carburados.

Por el año 1914, el señor Alejo Moreira logró formar la primera compañía, con capitales uruguayos y argentinos, siendo uno de sus primeros accionistas el señor Luis J. Casterás, conocido vecino de Cipolletti (Río Negro). Dicha Compañía se constituyó con el objeto de explorar y explotar en Challacó los yacimientos de petróleo, cuya existencia no provocaba ya tanta incredulidad. Por causas que no corresponde explicar en esta Historia, fracasó casi en sus comienzos.

Digitized by Google



En esa época, habiéndose apercibido el Gobierno Nacional y previendo el gran porvenir minero de aquella zona, mandó su primera comisión técnica con el fin de estudiar los puntos que tanto llamaban la atención de geólogos y cateadores. Hechos los estudios sobre el terreno, los técnicos oficiales llegaron a la conclusión de que se encontraban en presencia de una riqueza, si no mayor, al menos igual, por su importancia a la de Comodoro Rivadavia.

Como consecuencia de ese informe, el Superior Gobierno dictó reglamentaciones y decretos sobre la zona considerada petrolífera, declarando la reserva del octógono N°. 1498-15 (entre los Kilómetros 1291 al 1300, según plano especial).

Quedaba así oficializada, diremos, la constatación de la existencia de petróleo en el territorio, y abierto el camino por donde poderosas Compañías particulares habrían de emprender nuevos y nuevos trabajos de perforación petrolífera, coronados ya algunos por el éxito.

En Plaza Huincul comenzaron los trabajos bajo la experta dirección del Ingeniero Enrique P. Cánepa, a quien se debe gran parte del resultado obtenido en los yacimientos fiscales.

En un día que promete ser memorable en la historia de los campos petrolíferos de Sud América, el 30 de Setiembre de 1918, siete hombres de mirada austera y ansiosa, con los nervios en tensión, caminaban incansablemente alrededor de una poderosa grúa.... las palabras eran pocas.... el esfuerzo el más intenso... el ruido del cable de acero, moviendo el poderoso taladro que perforaba las arenas semejaba un presagio, como el sol que acompasadamente derrama sus rayos a través del horizonte... y entonces, de las entrañas de la tierra, de una profundidad de 609 metros, surgió el «Oro Líquido», premio de sus esfuerzos en un año de ruda labor.

Esos hombres lanzaron exclamaciones que expresaban un alivio a sus sentimientos. Habían hallado **petróleo** en una nueva zona de la República Argentina, y, por consiguiente agregaban un nuevo capítulo a la historia del petróleo en el Nuevo Mundo.

La noticia fué trasmitida a las principales Naciones, y en el espacio de poco tiempo llegaron muchos técnicos, geólogos y representantes de compañías de petróleo de Europa y Norte América para efectuar investigaciones en esta parte de la República. Y como prueba del valor de este descubrimiento, hoy se encuentran allí haciendo perforaciones o en reciente formación muchas compañías que representan capitales argentinos, ingleses, norteamericanos, alemanes, belgas y chilenos, las que con el tiempo convertirán al Neuquén en un activísimo centro de acción.

La cantidad de petróleo encontrado en el año 1918, no fué considerable, pero la calidad, por su contenido en

Plaza Huincul. Uno de los dos frentes de las casas de 10 piezas, destinadas para peones solteros.

Digitized by Google

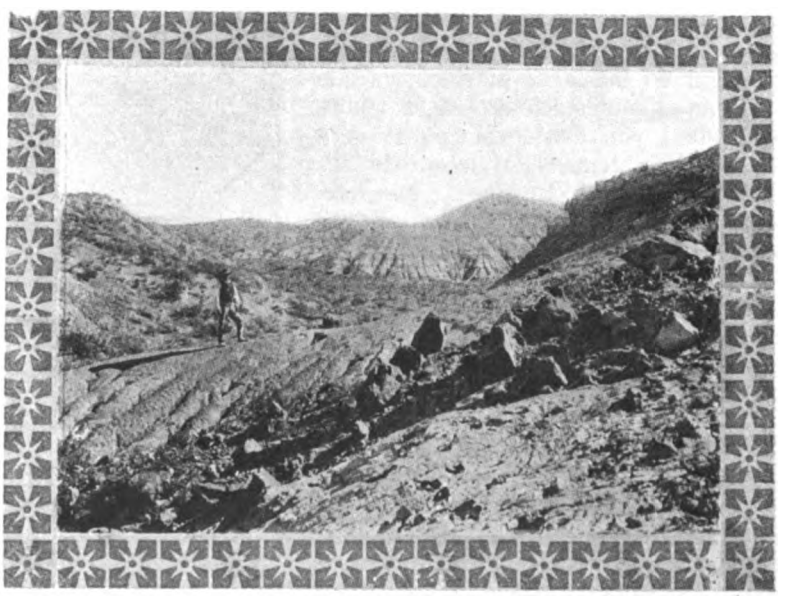
Plaza Huincul. Casita para jefes de sondeo.

s livianos de alto valor, prometía una explo-
ı provechosa.
de notarse que los análisis químicos practi-
han comprobado la existencia mínima de
-o, lo que implica, desde luego, ausencia de
e, tan perjudicial al material destinado a
ar petróleo, y esta característica es una de
andes bondades del producto hallado en Plaza
:ul, considerado como uno de los mejores del
o y sólo comparable a los de Ohio y Pensyl-
.
Gobierno declaró una zona de reserva nacional
54 hectáreas alrededor del primer pozo, y se
ıaron seis perforaciones más, realizadas todas
xito.
uieron las compañías particulaıes y en la
lidad se encuentra cubierto todo el campo
ermiso de cateo, destacándose
los concesionarios varios de los
es sindicatos europeos y ameri-
.
valor económico del petróleo del
uén, reside en la alta calidad
:eite y de sus subproductos para
elaboración se instaló una des-
ı, hasta ahora de pequeñas di-
ones.
; condiciones económicas por sí
o ofrecen varios inconvenientes,
) la región Huincul, desprovista
cursos naturales.
factor económico favorable es
ea del Ferrocarril del Sud, que
iesa el campo de reserva fiscal,
endo un transporte fácil al Puer-
Bahía Blanca.
importancia económica del
o petrolífero del Neuquén si su
tación se desarrollara en mayor
ı, radica en que se halla sobre una

gran vía de comunicación internacional, que será el Ferrocarril del Neuquén por Zapala a Cura-Cautin, que unirá en una vía fácil y siempre expedita los dos Puertos de Bahía Blanca en la Argentina y de Concepción en Chile, poniéndose así una vía de trocha ancha y sin mayores subidas que comunique el Océano Atlántico con el Pacífico.

Este Ferrocarril, cuya construcción está autorizada por el convenio firmado entre los dos Gobiernos en Abril 1921, ofrecerá al petróleo del Neuquén un nuevo mercado en Chile y le dará tal vez un puesto preponderante en el balance comercial de esta vía, que seguramente traerá como primera consecuencia una dominación económica de nuestros territorios del Sud por importación chilena, dado el bajo costo de producción y el flete, favorecido aún más por el cambio de Chile, (*Dr. Juan E. Rassmuss. El desarrollo de la industria petrolífera argentina y su importancia en la ceremonia mundial*).

En una de las fotografías se demuestra todo lo que era Plaza Huincul antes de abrir la línea de Neuquén a Zapala; su origen tiene algo de histórico y de pintoresco por haberse instalado allí una mujer criolla que acompañaba a las tropas que mandaba el General Roca, en su expedición de 1878. Al regresar las tropas a la Capital, después de terminar su misión, esta mujer muy popular en esos parajes, conocida por Doña Carmen Funes de Campos, se quedó con su cantina en la Colonia Roca, por varios años, hasta que fué construída la línea a Neuquén, acontecimiento que consideró perjudicial Doña Carmen, y resolvió



Cerro Lotena. Neuquén. Capas transgresivas del piso rocanense en la falda septentrional del cerro.

Digitized by Google

levantar campamento buscando sitio más afuera, donde no sería molestada por el Ferrocarril, y eligió el punto denominado «Plaza Huincul», donde construyó su vivienda. A primera vista parece que el sitio elegido fuera solamente apto para morir abandonado. Pero no era así. Se

Plaza Huincul. Destilería y pozo "A"

trataba de un punto estratégico, el único donde hay un poco de agua potable, entre Neuquén y Zapala, con una distancia de 103 kilómetros desde Neuquén y 84 desde Zapala. Por eso se constituyó en el apeadero obligado para todos los viajeros que iban de Neuquéna Zapala o Las Lajas y viceversa y bien contentos se sentían de albergarse allí por la noche. La ranchería de Doña Carmen, fué apreciada como un palacio en el desierto, no habiendo otro, y ahí quedó viviendo tranquilamente hasta que el Ferrocarril volvió a alcanzarla de nuevo al construír la línea a Zapala.

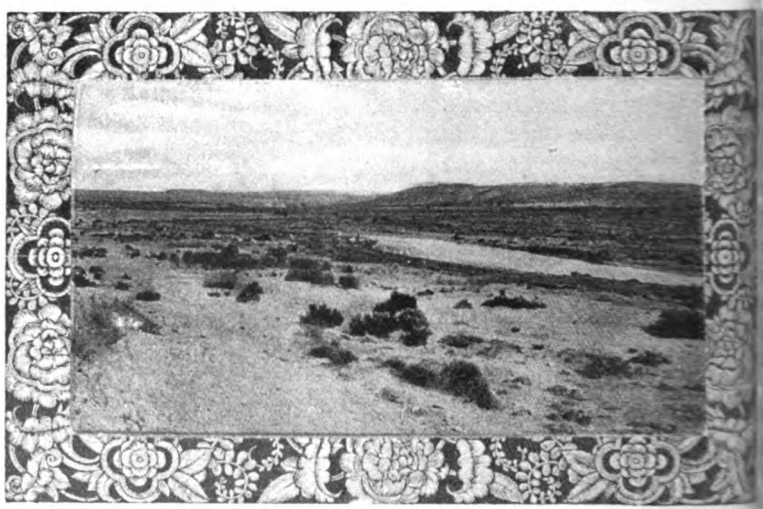
En el año 1913, más o menos, cuando el Superior Gobierno Nacional resolvió enviar a esos parajes una comisión Geológica para estudiar el distrito, las habitaciones de Doña Carmen eran muy útiles y cuando se resolvió perforar en busca de petróleo, ya que tantas manifestaciones superficiales indicaban su existencia, estas modestas habitaciones sirvieron de vivienda para el Ingeniero en Jefe, hasta tanto pudo construir sus propias comodidades. En el año 1920 murió Doña Carmen. Allí fué enterrada, muy cerca de los ranchos que en vida habitaba y en aquél paraje donde transcurriera su resignada existencia.

Don Félix San Martín en su interesante libro «Neuquén» escribe lo siguiente referente a «Plaza Huincul» y a la señora Carmen Funes de Campos.

«Plaza: en nuestra lengua entendemos que esté aquí empleada por posta, paradero, descanso, etc.; Huincul: loma, y suele decirse por «cuesta». Es una aguada que está a mitad de camino entre Zapala y Arroyitos, final y principio de jornada en la huella que desde la Capital del Territorio arranca hacia el Oeste. Situada en plena «travesía», los antiguos pobladores del Neuquén sabemos lo que significaba en los penosos y largos viajes de entonces, aquella precaria vertiente de agua salobre y turbia. Se galopaba firme el día entero para alcanzar a la oración el anhelado manantial».

«En los últimos años tuvo allí su rancho una mujer mendocina, ya cincuentona, que perteneció no sabemos a cual de los regimientos que en 1879 entraron a la conquista del territorio. Los que con nuestras familias hemos transitado por esa huella no la olvidaremos jamás.

Siempre atenta, decidora, oportunísima y charlatana como una cotorra, era la Providencia de nuestras esposas e hijas en los penosísimos viajes de la época. Todos la conocíamos por la «Pastora Verde», mote que dicen le venía de su donosura en la edad juvenil, calificada así tan pintorescamente por la galantería cerril de los «Milicos» contemporáneos. Viviendo en el corazón del desierto, librada a sus energías de criolla de pura cepa, aquella mujer ágil, vigorosa, servicial y alegre, se nos antojaba un símbolo. Era como si la «patria vieja» nos la hubiera dejado allí como ejemplo de su empuje, incitándonos a concluir la obra por aquélla comenzada: poblar la lejana frontera del oeste, organizar



Plaza Huincul. Valle del arroyo Corrinco, cerca de las minas de petróleo.

la tierra recientemente incorporada a su dominio.

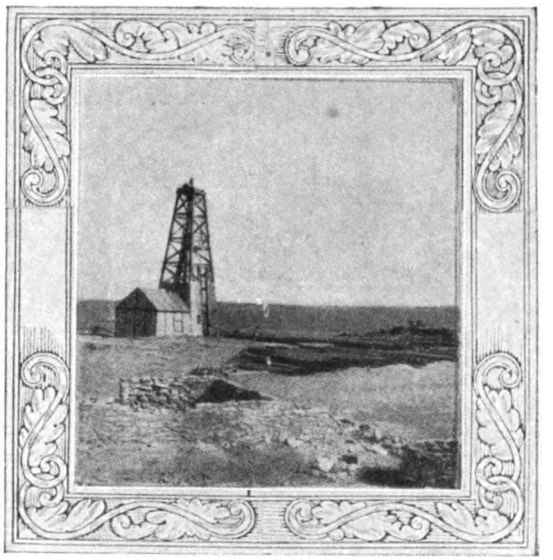
El señor Carlos Guevara escribió las siguientes carillas, bien expresivas por cierto:

«Manifiesta un contemporáneo de la «Pastora Verde», Don Genovés Díaz, viejo criollo, medio mulato, que hasta hace poco vivió en la

Digitized by Google

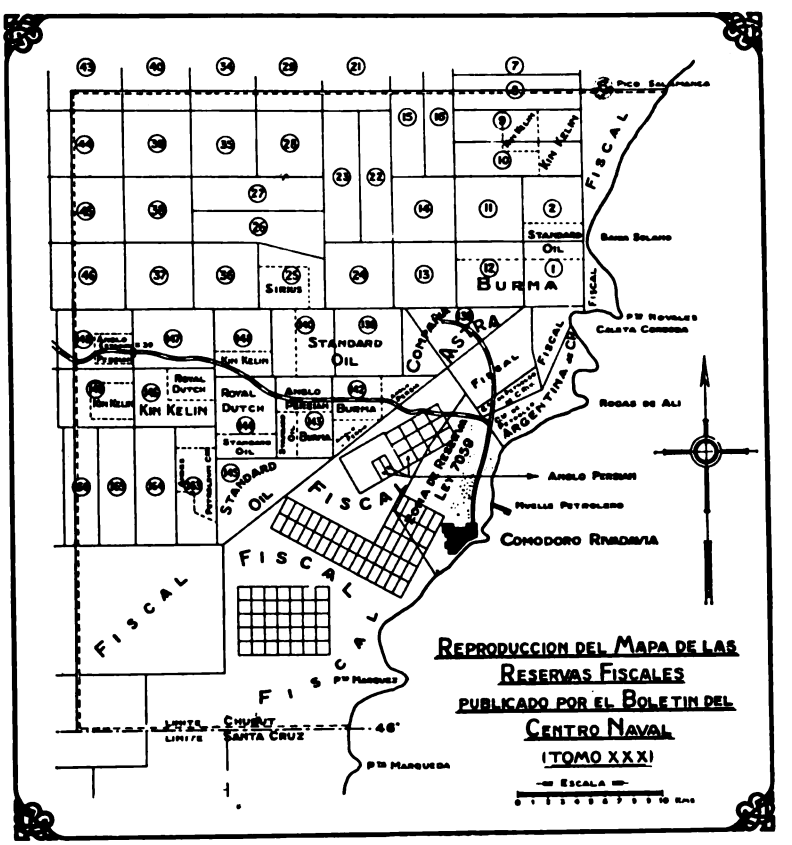
ercanías de «La Aguada», ¡ue aquélla, aparte de ser en us mocedades una mujer iechicera, de lo que adquirió amas en varias leguas a la edonda del pago, fué tam-ién hasta sus últimos años na agorera maravillosa. Cier-o día del mes de Septiem-re del año 1910, bien avan-ada ya la primavera, doña Pasto Verde» se disponía a eñalar algunos animalitos, ntre los cuales se encon-raban dos chivitos guachos ue ella misma había cria-o. Uno de los chivitos enía los ojos de color azul el otro de color pardo. e aprestaba ya la gente la faena de la yerra. En medio de un gran corral, echo parte con pirca y parte con monte, había lantado un palenque y a su lado se hallaba arada, arrogante, con un relumbroso cuchillo n la mano doña Carmen Funes de Campos, sta para cortar orejas. Había terminado de ñalar a todos los orejanos, cuando les tocó turno a los guachitos. Ellos, como más ansos que el resto de sus semejantes, no eron lugar a que se los pialara ahí nomás alguien dijo: «agora a s guachos», cuando en eso doña Pasto Verde», que acababa de envai-ar en ese instante su cuchillo, hecha na furia replicó: «a esas criaturas no s marca naides mientras yo viva», y ó órdenes para que fuera largada mpo afuera el resto de la hacienda. a señora de Campos profesaba un riño de madre a aquellos animalitos por el color de sus ojos, cuando a la se le ocurría que lloraba el de los os azules, presagiaba lluvias y cuan-o lloraba el de los ojos pardos, pre-giaba fuertes vientos. El primero bía llorar muy poco, pues en Plaza uincul, en aquellos tiempos, muchas ces pasaron años sin llover, y el gundo debía pasarse la vida llorando, es los vientos corrían con mayor fre-uencia que ahora.

Llega el año 1915 y desde sus minios de «La Aguada», situada poca distancia de la línea férrea Neuquén-Zapala, dentro de la tual zona de reserva fiscal, la ñora de Campos tenía conocimiento l desembarque de materiales y ele-entos para el campamento minero.



Plaza Huincul. Vista del campamento y pozo N.º 1.

Impresionada por tal acontecimiento, dicen que tuvo un sueño magnífico para la civilización y desastroso para sus propios intereses: parecía que distintos factores se hubieran conjurado en contra de ella; habían ocurrido sucesos lastimosos en su puesto. Una noche, no se sabe si fueron perros cebados o leones los que habían entrado al corral y le habían dejado muerto a medio «piño», llevándole los dos guachitos queridos. No bien enterada en el alba de semejante desastre, ensilló su parejero y con dos peoncitos salió al campo tras de los rastros de las fieras criminales, acompañada de más de media docena de perros galgos, Todo fué en vano; a poco andar encontraron varios cadáveres de chivas descuartizadas, perdiendo luego los rastros de las fieras, desaparecidas a causa de un gran viento que soplaba del sudoeste, regresando al atardecer al rancho con el corazón destrozado. La «Pasto Verde» afrontó con toda entereza la desgracia ocurrida y si «mis ojos derraman lágrimas de dolor, son ellas



Digitized by Google

por mis dos angelitos guachitos que en mala forma se los llevó el Tata Dios». Así hablando aquella noble mujer, todo valor y todo corazón, se levantó del lado del fogón donde había varios mateando, recogió un poco de cenizas en una lata y se internó entre unas matas cercanas: hizo una cruz con las cenizas en el suelo, encendió una vela, y se volvió al rancho, después de haber rezado una oración en místico silencio.

El cruce de la línea ferroviaria y los trabajos de perforaciones petrolíferas en las cercanías de sus dominios tenía a doña «Pasto Verde» un tanto preocupada y en el estado de ánimo que es de suponerse estaría, después de la pérdida de gran parte de su hacienda, presagió, como consecuencia de aquel sueño magnífico, gran prosperidad para Huincul y la ruina de sus humildes bienes, humildes bienes amparados por el sagrado derecho que adquiere todo primitivo poblador de un desierto.

Comodoro Martín Rivadavia

Aquello del «petróleo» a ella no le hacía ninguna gracia. Por el contrario, abrigaba el firme convencimiento que ello significaba la precipitación de su partida de «La Aguada». «Me huele feo eso del petróleo; no me parece bien eso de que la gente curiosee lo que guarda Dios dentro de la tierra», solía decir doña «Pasto Verde».

Aquella ilustre mendocina, reina y señora de «La Aguada» de Plaza Huincul por muchos años, considerada por don Félix San Martín como la «Providencia» del desierto, murió en el año 1917, después de haber visto elevarse en los aires las primeras torres de los pozos petrolíferos, los que fueron la causa, más tarde, del desalojo de todos los habitantes de «La Aguada», por encontrarse ésta ubicada dentro de la zona de reserva del Yacimiento Petrolífero Fiscal. Sus restos descansan allí mismo en «La Aguada», pues en aquel año no se había delineado el actual camposanto, en un insignificante nicho hecho de piedra.

El campo petrolífero más abundante hasta ahora es el de Comodoro Rivadavia donde se han concentrado los más importantes trabajos, tanto por el Gobierno como por las empresas particulares.

Entre los pozos más antiguos se destaca el N°. 4 por su larga y constante producción, pero el pozo más productivo fué el N°. 128 terminado en Marzo de 1920, que dió en la primera semana 400 metros cúbicos de petróleo.

Pero lo más importante de los pozos de la zona de reserva no es la cantidad absoluta de su producción, superada en mucho por los grandes «Gusbers», especialmente de México, sino la proporción mínima de perforaciones improductivas, tocando casi todos los pozos la napa petrolífera.

Comodoro Rivadavia, pueblo ubicado en la rada de

Digitized by Google

sobre el golfo de San Jorge, fué creado creto del Gobierno Nacional de Febrero 23 01. Es la cabecera de la zona petrolífera y su nombre en memoria del primer Ministro arina de la República cuyo nombre queda to entre los beneméritos de la patria como descendiente del gran Rivadavia.

or José Martín Rivadavia y Villagrán nació le Marzo de 1852 en la misma casa, en la calle Martín, en que vieron la luz pri- su padre, Martín, y su abuelo, el estadista **Bernardino Rivadavia.**

1874 recibió el nombramiento de z de fragata, en 1877 ascendió a do comandante de la cañonera uay y en 1888 llegó a ser capitán agata.

Octubre de 1896 fué nombrado doro y al año siguiente, Jefe del lo Mayor y dos años después, tro de Marina.

bía que reorganizar la repartición. días eran de incertidumbre, no se pronosticar con probabilidades de o, qué rumbo seguirían las ame- inquietantes que entoldaban el por el lado del occidente.

Comodoro Rivadavia se hizo cargo s nuevas y delicadas funciones, en desempeño revela desde el princi- sus prendas militares, experiencia naval, tiva, ansia nunca satisfecha de perfeccio- ento, y todo ello acompañado de un impulso trastable que lo lleva al pleno éxito.

bordo del «Belgrano», el general Roca hizo aje a Magallanes a principio de 1899. En la de Punta Arenas debía realizarse la histórica vista de los presidentes chileno y argentino. omandante de la escuadrilla argentina, que ién iba a Magallanes, en circunstancia de gar por una región peligrosa, que proba- ente no conocía, declaró que sólo la responsabilidad del Ministro trevería a seguir el derrotero lecido.

momento responde por nota Riva- que, como Ministro, no podía seguridad en un jefe que dudaba mismo, desde el momento que saba temerle a aquella nave- n; y que por lo tanto diese por istentes las instrucciones. Y a ren- seguido añadía que él, por su , con el acorazado «Belgrano», ido de pasajero al primer magis- de la Nación, continuaría fiel- e el «temible» itinerario, sin de ninguna clase.

interesante del caso es que este constituye, sin duda, uno de los buenos éxitos del comodoro Rivadavia. Con su nave de alto bordo no entró por la boca oriental del estrecho, como todo el mundo esperaba. Prefirió la difícil ruta de los canales fueguinos del sur, demostrando así su dominio de la región. Con serenidad y acierto admirables sorteó los peligros. En un pasaje de esa travesía, ya entrada la noche, el general Roca (a quien confidencialmente habían llegado rumores del riesgo que corría la embarcación avanzando en la obscuridad), con su séquito sube al puente, y aproximándose al comodoro, en voz baja murmura:

—Podríamos fondear aquí. No tenemos prisa en llegar precisamente mañana.

El presidente no se había distanciado cuatro pasos, cuando todos oyeron la voz clara y segura del bravo nauta:

—General: está en el puente el Ministro de Marina.

Y en medio de la sombras se siguió la marcha.

Ningún chileno pensó que la escuadrilla argentina se aventurase por aquellos caminos difíciles y poco conocidos. La noticia, en su doble significado de sorpresa y de lección, contribuyó en mucho a reafirmar ante propios y extraños el prestigio de nuestra armada de guerra.

(*El Comodoro Martín Rivadavia, por Dionisio R. Napal, Capellán de la Armada*).

Ingeniero JULIO KRAUSE
ex-jefe de Hidrología de 1905 a 1911, cuya actuación en todo lo referente al descubrimiento y bonificación del petróleo de Comodoro Rivadavia ha sido sobresaliente.

La importancia de la explotación petrolífera para los ferrocarriles argentinos, demuestra la fundación de la Compañía Ferrocarrilera, integrada por los FF. CC. Sud, Oeste y Pacífico, que adquirió las concesiones de la antigua Compañía Especial,

Comodoro Rivadavia. Calle Pau Martín

Digitized by Google

situadas al Este de la zona de reserva, y sobre la costa del mar. Disponiendo en total de 31 pozos, de los cuales 12 en explotación se logró en 1921 una producción de 11.218 toneladas.

En virtud de los precios enormes que las empresas debieron pagar por el carbón, mundialmente escaso, y a lo difícil de conseguir el producto en cantidad, el petróleo era algo precioso para las empresas ferroviarias.

Por varias razones se decidió constituir una compañía argentina para trabajar en el campo petrolífero, y cuando los Directores del F. C. del Sud de Buenos Aires, señores Bowen y Henry Bell estuvieron en Buenos Aires, en viaje de inspección durante el año 1919, se pusieron en comunicación con los directores de la Compañía.

Los yacimientos fueron luego inspeccionados, y como la opinión y el informe de los expertos resultaron favorables decidieron llevar adelante el negocio. El F. C. Sud celebró conjuntamente con los Ferrocarriles de Buenos Aires al Pacífico, y el Oeste de Buenos Aires un contrato, por el cual estas tres empresas obtuvieron completo dominio sobre las propiedades y sobre la fábrica de la compañía en un período de 10 años con opción a renovarlo por 30 años más.

Nombróse un Comité londinense compuesto por los directores de cada una de las empresas propietarias, que actuaría como cuerpo consultivo, encargándose de todos las compras de maquinarias y elementos necesarios.

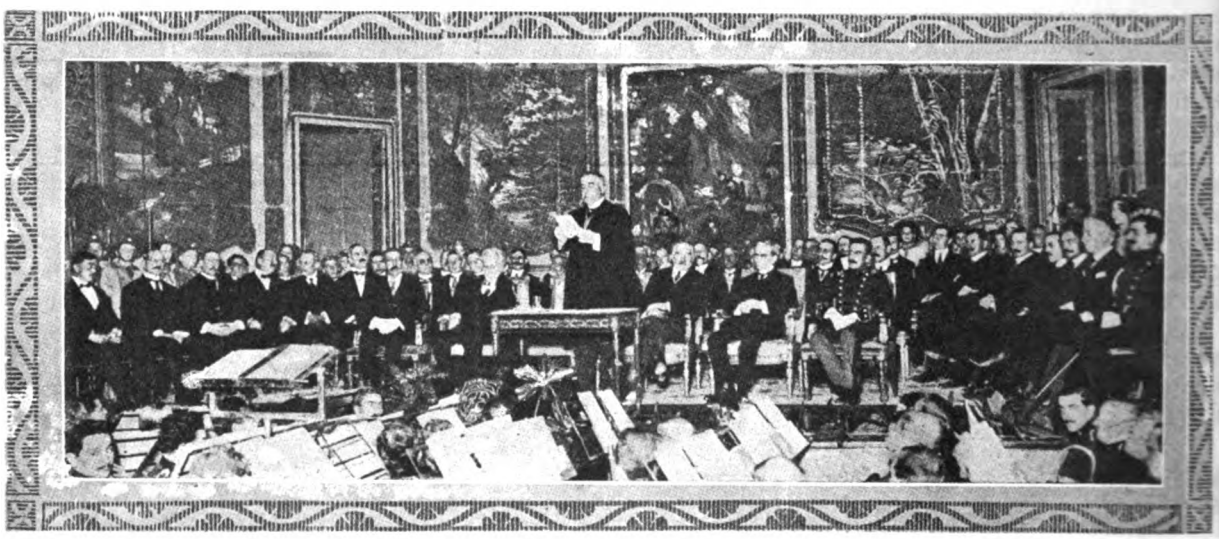
Durante el año financiero 1918 y 19, el F. C. del Sud consumió 65.222 toneladas de carbón británico, 75.321 toneladas del mismo combustible, llegó de la América del Norte y de Sud Africa pero a precios excesivamente elevados. El saldo de lo que requería el F. C. del Sud, fué llenado con petróleo y leña, pero esta última no resultaba satisfactoria. Con la adquisición del campo petrolífero en Comodoro Rivadavia, la empresa confiaba obtener en el futuro todo el petróleo necesario, resolviendo por este medio el problema del combustible.

Los gastos que tenía que afrontar al F. C. de Sud para el combustible de las locomotoras, subieron después del año 1914-15 en proporción alarmante, como puede verse en el cuadro siguiente:

Año	Longitud de las líneas del F. C. Sud	Carbón Pesos oro	Carbón, leña y petróleo Pesos oro
1914-15	6083 kilómetros	1.724.046	.....
1915-16	6083 »	2.133.185	.....
1916-17	6083 »	.....	4.565.434
1917-18	6083 »	.....	7.145.712
1918-19	6083 »	.....	9.701.965
1919-20	6083 »	.....	8.928.000
1920-21	6258 »	.....	10.519.382

UN GRATO HOMENAJE

En 1915 la Sociedad Científica Argentina, el exponente más elevado de la cultura general del país, deseando asociar la intelectualidad nacional al homenaje que el pueblo y los poderes públicos



Sesión inaugural del Primer Congreso Nacional de Ingeniería, celebrada en el teatro "Odeón" el 25 de Septiembre de 1916.

argentinos se preparaban a rendir a la gloriosa efemérides centenaria de la declaración de la Independencia Argentina, se hizo cargo de la División Técnica del Congreso de Ciencias Sociales, que debía celebrarse oficialmente en la histórica ciudad de Tucumán.

Sucedió, sin embargo, que la Sociedad Científica Argentina en virtud de no haber conseguido el apoyo pecuniario requerido para llevar a cabo un Congreso Científico Nacional, tuvo que desistir de su patriótico propósito y por consiguiente el

Digitized by Google

Centro Nacional de Ingenieros se vió en libertad de acción para realizar el Congreso de Ingeniería y Arquitectura que tenía resuelto con antelación al proyectado por la Sociedad Científica y al que había renunciado para no obstaculizar al centro que tiene el decanato de las asociaciones científicas del país.

El Ingeniero S. Barabino, Presidente de la Comisión de Propaganda envió al Presidente de la Comisión Local del F. C. del Sud, una invitación para cooperar al éxito del Congreso.

Decía, entre otras cosas:

«Teniendo presente que esa importante Empresa ha contribuido eficazmente y de una manera muy honrosa a dotar al país de obras que satisfacen plenamente el gusto artístico del mismo, vengo en nombre de la Comisión de Propaganda de dicho Congreso, a solicitar de esa respetable compañía ferroviaria su importante adhesión y su concurso técnico, mediante la presentación de monografías, convenientemente ilustradas, relativas a las más importantes construcciones ejecutadas por ella en la Argentina.

No será la primera vez que esa empresa manifiesta en forma práctica su simpatía por el país en que actúa».

Homenaje al Dr. Juan María Gutierrez, celebrado el 2 de Octubre de 1916 en el Centro Nacional de Ingenieros.

La sesión inaugural del Primer Congreso Nacional de Ingeniería fué celebrada en el teatro «Odeón» el 23 de Septiembre de 1916.

La magnífica sala del «Odeón» presentaba un aspecto imponente por la numerosa y selecta concurrencia que la colmaba.

Al siguiente día empezaron las sesiones de las seis divisiones del Congreso. Cerca de cien trabajos fueron presentados y discutidos y varios fueron recibidos tan tarde que no resultó posible tomarlos en consideración en las sesiones ordinarias del Congreso.

La empresa del Ferrocarril del Sud presentó al Congreso una monografía, «Historia y Desarrollo del Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires», acompañada por 27 gráficos y un gran álbum de fotografías.

El presidente del Congreso, Ingeniero Eduardo Huergo, envió la siguiente carta al Gerente del F. C. del Sud:

«Me es grato hacer saber a Vd. que el hermoso trabajo titulado «Historia y Desarrollo del Gran Ferrocarril del Sud», presentado al Congreso, ha sido sinceramente elogiado por todos sus miembros y ha sido justamente considerado como un magnífico exponente de la obra realizada por esa gran empresa, obra que ha contribuido, sin duda, de una manera muy eficaz al progreso general del país».

Discutido en la sesión celebrada el 28 de Setiembre, el trabajo mereció las siguientes conclusiones que copiamos del libro «Relación General del funcionamiento del Congreso», publicado por el Ingeniero S. Barabino en 1917.

«El Ingeniero Selva, propone mejorar las conclusiones en el sentido de que además de recomendarse la publicación del trabajo, continúe la recopilación de los datos técnicos que faltan, para que todo ello constituya un modelo y estímulo para las otras empresas».

«Dejando constancia de las felicitaciones de los presentes al autor, se aprueban las siguientes conclusiones:

1°. Proponer al Congreso la publicación, lo más íntegra posible, de los documentos presentados por el señor Rogind.

2°. Tributar un acto de encomio a la Empresa del Ferrocarril del Sud por la memoria presentada y expresar la conveniencia de que el F. C. del Sud continúe la recopilación de todos los datos técnicos faltantes, para que toda esta obra constituya un modelo en su género y un estímulo para que las demás empresas hagan compilaciones análogas, que servirán más tarde para escribir la historia ferroviaria del país».

Uno de los números más simpáticos y sugerentes del Primer Congreso Nacional de Ingeniería, fué, sin duda alguna, el homenaje que el Centro Nacional de Ingenieros, aprovechando la feliz circunstancia de celebrar un certamen científico en honor de los próceres de nuestra independencia, resolvió rendir a la memoria del gran argentino Dr. Juan María Gutiérrez, fundador de nuestra actual escuela de Ingenieros.

Digitized by Google

Nada más lógico que enlazar a los patricios que hicieron libre a la patria con los que la hicieron culta, que era su complemento necesario. El Dr. Gutiérrez, como Rivadavia, como Sarmiento, como Avellaneda, preclaros paladines de la enseñanza, no desentonan ciertamente confundidos con los héroes que batallaron por la nacionalidad.

Por esto, el homenaje que la ingeniería nacional tributó al Dr. Gutiérrez, fué tan sincero como espontáneo.

La ceremonia fué dividida en dos partes; una destinada a las ancianas señoras hijas y deudos del ilustre hombre, y la otra, en forma de recepción de los miembros del Congreso Nacional de Ingeniería. Juan María Gutiérrez, nació en la ciudad de Buenos Aires el 6 de Mayo de 1809.

Cursa en la Universidad bajo la dirección de Avelino Díaz, Senillosa, Mossotti, Juan Manuel Fernández y Vicente López y Planes, su predilecta carrera de matemáticas, durante 5 años.

En 1827, fué nombrado primer ingeniero. Miembro de la Comisión Topográfica y encargado de adiestrar algunos jóvenes en el manejo práctico de los instrumentos; participó en la medición de la Iglesia Metropolitana de Buenos Aires, para la conservación de la unidad lineal, la que tuvo lugar el 28 de Enero de 1836.

Sus primeras armas literarias fueron el canto «Amor a la Patria» y un estudio sobre «Utilidad de la geometría».

Destituído y encarcelado por Rosas, ya doctor en jurisprudencia, emigra al Uruguay, donde ingresa a La Legión Argentina a cuya cabeza estaba Cané, Domínguez, Echeverría, Goyena, Alberdi, Rivera Indarte, Tejedor, con los que funda sucesivamente los periódicos «Muera Rosas», «El Talismán» y «El Tirteo».

Fué nombrado Rector de la Universidad el 10 de Abril de 1861 en cuyo cargo continuó hasta su jubilación en 1873.

Desde 1874 a 1877 fué decano de la Facultad de Matemáticas recién creada.

Siendo rector de la Universidad solicitó del ministro Acosta, el 14 de Marzo de 18.. la creación del departamento de ciencias exactas en la Universidad de la Provincia. La Universidad de Córdoba, carecía también de estudios matemáticos organizados.

Aceptado el pensamiento de Gutiérrez y llegado a Buenos Aires los señores Spelizzi, Rossetti y Strobel, el gobierno de Saavedra dictó el extenso decreto de 14 de Junio de 18.. que creaba el Departamento y los estudios de Ingeniería. Strobel fué substituído por Ramorino, como antes Rossetti y Speluzzi habían sustituído a los hermanos Sacc...

Artístico Pergamino ofrecido a la Empresa del Ferrocarril del Sud por los miembros del Primer Congreso Nacional de Ingeniería.

que no alcanzaron a venir; pero Strobel, en su corta estada en el país, había despertado amor por los estudios científicos, que debían dar nacimiento después a la Sociedad Científica Argentina.

La obra de Gutiérrez quedaba debidamente consolidada y de sus resultados podrían informar los servicios prestados al país por Luis A. Huergo, White, Brian, Olivera, Silveyra y Villanueva.

Digitized by Google

os numerosos profesionales que le siguieron, así como los estudiosos como Balbin, Berg y Ramos Mejía, todos egresados de las aulas del departamento o de las Facultades que le sucedieron como ngenieros o como doctores en ciencias.

Entre los paseos ofrecidos a los miembros del Congreso figuraba la gran excursión especial a as obras de riego del Río Negro Superior, puertos Galvan, Ing. White, Militar y Comercial, Baterías y Bahía Blanca que tuvo lugar desde el 4 de Octubre hasta el 9 del mismo mes.

Con el fin de facilitar la visita al mayor número de adherentes al Congreso y temiendo que las condiciones económicas del país, pudieran influir desventajosamente, la Comisión se dirigió a la presidencia local del F. C. del Sud, solicitando una rebaja sobre el precio de tarifa en los pasajes.

La empresa, con un gesto digno de su real importancia económica, no sólo accedió a lo solicitado, sino que ofreció generosamente a los miembros del Congreso de Ingeniería, un tren expreso compuesto de cinco salones dormitorios y dos coches refectorios, tren que fué puesto incondicionalmente a la orden de la Junta Ejecutiva. Del libro arriba citado copiamos los siguientes comentarios:

«Actos como el realizado por la empresa del F.C. del Sud no sólo merecen, sino que deben publicarse, para dejar bien sentado que, si lógicamente el F. C. del Sud como empresa comercial trata de obtener los beneficios que los ingentes capitales empleados requieren, como elevado exponente de los progresos ferroviarios en el país y factor importante del adelanto material del mismo, no mezquina su eficaz concurso en pro de las altas manifestaciones culturales argentinas; lo que, a nuestro entender, importa decir que la poderosa empresa ama al país en que se desarrolla y prospera.

Sirva esta, nuestra espontánea y sincera manifestación de aprecio, como agradecimiento de los miembros del Congreso Nacional de Ingeniería a la mencionada empresa, por su noble desprendimiento.

Hemos exteriorizado estos sentimientos a la empresa, obsequiándole con un pergamino que pregonará perennemente su generosa atención».

Ingeniero DAVID SIMSON M. I. C. E.
Presidente del Directorio londinense del Ferrocarril del Sud, fallecido el 17 de Diciembre de 1916.

El miércoles 5 de Octubre a las 6.30 p. m. partía de la estación Constitución una numerosa comitiva de cerca de cien congresales.

El tren marchó con rumbo directo al Neuquén, donde se llegó al anochecer del día 6, pernoctándose allí. En la mañana siguiente se continuó viaje hasta la estación Cordero, trasladándose luego al lugar de las obras. Procedióse a visitar minuciosamente los trabajos realizados, teniendo por cicerones a los ingenieros nacionales y de la empresa.

Fueron visitadas después las chacras de la colonia General Roca, la granja del señor Alberto Peuser y la de los ingenieros Eduardo Huergo y Humberto Canale.

Con el tren especial se llegó al Puerto Militar, donde fueron inspeccionadas las obras de ampliación. Por la tarde del día 8 se visitaron las instalaciones del F. C. del Sud, en el puerto comercial de Ingeniero White.

Vuelta la comitiva a Bahía Blanca, se dirigió al Club Argentino en virtud de que esta importante institución había tenido la deferencia de invitar a los excursionistas a tomar una copa de champagne en su espléndido local social.

Terminado el acto, la comitiva se dirigió a la estación, de donde partió de vuelta a la Capital.

Antes de abandonar la hermosa ciudad bahiense los excursionistas prorrumpieron en calurosos «hurras» a los ingenieros del F. C. del Sud, así como a los nacionales, que tan bella actuación tienen en las obras que se visitaron.

Señor A. E. BOWEN
nuevo Presidente del Directorio del Ferrocarril del Sud.

El 17 de Diciembre de 1916, dejó de existir repentinamente en Londres, donde había residido desde el año 1907, David Simson, M. I. C. E. Presidente del Directorio londinense del F. C. del Sud de Buenos Aires.

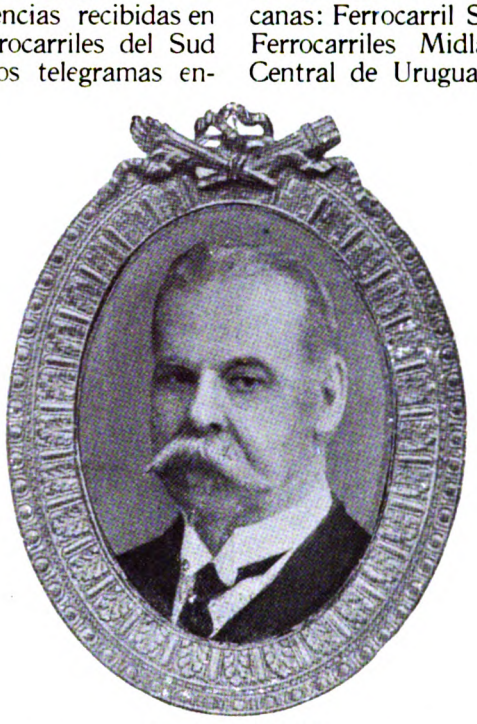
La muerte vino a sorprender a Mr. Simson en la plenitud de su actividad y de sus fuerzas. Era el miembro más joven de los Directores ferroviarios en Londres y de él se esperaban aún iniciativas y orientaciones.

Digitized by Google

Propagandista convencido y eficaz de nuestro país, por el que siempre sintió cariño entrañable, colaboró en la prosperidad y progreso de la Argentina y unió su nombre a una época inolvidable de nuestro desenvolvimiento material.

Numerosas fueron las condolencias recibidas en los directorios locales de los ferrocarriles del Sud y Oeste, así como los numerosos telegramas enviados a Londres. El Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires dirigió una nota de pésame al Directorio Local del Ferrocarril del Sud, en cuya nota dejó constancia de la eficiencia de la obra realizada por Mr. Simson en pro de los progresos de la Provincia.

Mr. Simson formaba parte de los Directorios del Banco de Londres y Río de la Plata y del Ferrocarril del Oeste; presidía los de la Compañía del Dock Sur y del Ferrocarril del Brasil y además el del Ferrocarril del Sud, cargo en que sucedió a Mr. Jason Rigby, cuando se produjo el fallecimiento de este caballero en el año 1910.



Mr. H. C. ALLEN
nombrado Vice-Presidente del Directorio londinense del Ferrocarril del Sud en Diciembre de 1916.

Las oficinas administrativas de los ferrocarriles del Sud y Oeste cerraron sus puertas al recibirse la noticia del fallecimiento.

Fueron designados para ocupar la presidencia del Directorio londinense del Ferrocarril del Sud, cargo que estaba vacante por la muerte de Mr. Simson, Mr. A. E. Bowen, y para la vicepresidencia W. H. C. Allen.

Los dos actuaban como vocales en el seno del mismo directorio, y se les reconocía universalmente como grandes autoridades en materia ferroviaria.

El nuevo presidente del directorio tenía sólidos prestigios en nuestro país, donde había actuado durante largos años.

Era un gran amigo de la República Argentina, y a la sazón pertenecía a los directorios de las siguientes empresas: Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires, Sociedad de Mandatos y Préstamos del Río de la Plata, Compañía Primitiva de Gas, Wilson Sons y Cía., Ocean Coal y Wilson y de la Equitable Trust de Londres.

Por su parte H. C. Allen, bien conocido en la Argentina donde contaba con mucha simpatía debido a su larga y fecunda actuación figuraba en los directorios de las siguientes empresas sudamericanas: Ferrocarril Sud, Dock Sud de Buenos Aires, Ferrocarriles Midland, Ensenada y Costa Sud, Central de Uruguay, N. Este de Uruguay, Aguas Corrientes de Bahía Blanca, Ferrocarril Oeste del Brasil y del de Alagoas y del Norte.

En nuestros círculos comerciales fueron bien recibidos estos nombramientos hechos por la asamblea de Londres.

En Diciembre de 1917 el decano de las personalidades ferroviarias argentinas, Ingeniero Guillermo White, Presidente del Directorio Local del Ferrocarril del Sud, se retiró de la empresa después de una actuación descollante de más de 30 años.

Durante su larga actuación en la compañía del Sud, el Ingeniero White puede decirse que fué el creador de la vasta red de esta empresa que a la sazón tenía un desarrollo de 6.030 kilómetros.

A sus esfuerzos y a la visión exacta que tenía del ferrocarril en este país, se deben las numerosas líneas y ramales construídos desde el año 1887, en que fué nombrado Presidente del Directorio Local del F. C. del Sud.

El Directorio en Londres, es decir, los muchos directorios que se sucedieron durante su actuación en la empresa, tenían por costumbre no objetar jamás las opiniones del señor White, cuando se trataba de solicitar nuevas concesiones.

La figura del Ingeniero White en la empresa del Sud, se hallaba tan íntimamente unida a su desenvolvimiento, que sin temor de exagerar puede decirse que a sus brillantes condiciones de organizador débese, en gran parte, el grado de adelanto alcanzado.

Espíritu ecuánime, vinculado a todas las personali-

Ingeniero GUILLERMO WHITE
Presidente del Directorio local del F. C. del Sud, que se retiró de la empresa en Diciembre de 1927.

Digitized by Google

dades del país, que siempre estimaron de gran valor sus consejos, el señor White jamás tuvo tropiezos para suavizar las asperezas que a menudo se presentaban en las relaciones entre las empresas y los poderes públicos.

Su retiro del Ferrocarril del Sud, necesario para el merecido descanso de viejo luchador después de tan improba labor, fué sinceramente lamentado por todos.

FERNANDO D. GUERRICO
Presidente del Directorio del F. C. Sud

En reemplazo del Ingeniero White, el Directorio londinense del F.C. del Sud, resolvió ascender, desde el 1°. de Enero de 1918, al cargo de Presidente del Directorio Local de la Empresa a su Vicepresidente, señor Fernando D. Guerrico.

Con motivo de este nombramiento, que fué bien recibidos por todos, escribe «La Nación» con fecha 11 de Diciembre de 1917, lo siguiente:

«El ascenso obtenido por el señor Guerrico no puede ser más justificado, y será recibido con aplausos por sus amigos y compañeros de tarea. Hombre de carácter y de labor, ha sabido destacarse con personalidad propia y sus opiniones son escuchadas y solicitadas constantemente por las personas que tienen a su cargo la poderosa industria ferroviaria del país.

Joven, dotado de condiciones de inteligencia y de carácter, el señor Guerrico ha hecho una rápida y brillante carrera en la empresa. Fué antes secretario de la dirección de ferrocarriles y luego subsecretario del Ministro de Obras Púbicas. Estando en este puesto se le llamó para formar parte del Directorio del Sud.

Este nombramiento ha de ser recibido con aplausos por el personal de la empresa y en los círculos comerciales e industriales, desde que se trata de un caballero extensamente vinculado a la sociedad por lazos de parentesco, que llega al más alto puesto a que se puede aspirar en las organizaciones ferroviarias».

El Dr. Norberto R. Fresco, otro de los directores locales del Ferrocarril del Sud se retiró también en Diciembre de 1917. Este retiro obedeció a razones de salud.

Dr. NORBERTO FRESCO
Director Local del Ferrocarril del Sud, que se retiró de la empresa en Diciembre de 1917.

Nació en esta Capital el 2 de Junio de 1859. Fué secretario de la Cámara Federal, abogado en Jefe del F.C. del Sud y luego director de la misma empresa. Era Presidente del Directorio de los FF. CC. de Entre Ríos y formó parte también de los directorios de la Compañía Primitiva de Gas y del Anglo-Argentino.

En esas funciones de carácter delicado y complejo, el Dr. Fresco aquilató sus revelantes aptitudes y sus extensos conocimientos. Asimismo, dentro de su profesión, fué un elemento de reconocida competencia y brillante acción, muchas veces elegido para solucionar difíciles e intrincados trances judiciales.

Digitized by Google

CAPITULO LI

●

LEY DE JUBILACIONES DE EMPLEADOS FERROVIARIOS

●

SUMARIO:

Proyecto para jubilación de empleados ferroviarios presentado por el doctor Carlés. — Consideraciones que sugiere a las Empresas ferroviarias el proyecto de jubilaciones y pensiones. — Al discutirse la ley en el H. Senado el Doctor Maciá expone interesantes puntos de vista acerca de la ley proyectada. — Impracticabilidad del proyecto puesta de manifiesto por el informe de Mr. Burn. — La Comisión de la Honorable Cámara de Diputados redacta otro. — Sanción del mismo por la Cámara de Diputados. — Debido al receso parlamentario de Septiembre de 1916 no es tratado por el Senado. — El Dr. José Arce solicita de la Facultad de Ciencias Exactas la designación de una Comisión de estudio del nuevo proyecto. — El Senado y la Cámara de Diputados sancionan la ley de creación de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios. — Fallecimiento del General Julio A. Roca. — El gobierno Radical. — Hipólito Irigoyen y la cuestión obrera. — Las grandes huelgas. — Reglamento General de Trabajo de empleados ferroviarios.

● ●

EN el año 1912, el Dr. Carlos Carlés, diputado por la Capital, a quien corresponde la iniciativa de este asunto, presentó al Congreso un proyecto para jubilación del personal ferroviario.

La discusión en las Cámaras fué larga y penosa, y finalmente, se nombró una comisión especial que tenía que estudiar y formular un anteproyecto sobre la materia.

Los representantes de las diversas empresas de ferrocarriles declararon en efecto, que estuvieron lejos de oponerse al propósito de la ley, y sólo pidieron se conciliase, en sus articulados, los móviles justicieros de sus fines con la realidad de los hechos, que no se echase mano de una ley sanamente inspirada, para sentar un precedente peligroso para las Empresas, cual sería el reconocimiento de que el Gobierno, puede intervenir en la gestión financiera interna de las mismas, y que no se les imponga, por fin, mayores cargas de las que puede soportar.

Estación Lomas en el 1886. (Dibujo del Sr. Dr. R. Drape.)

Varias empresas y entre ellas la del Ferrocarril del Sud, habían ya desde años atrás instituído la jubilación, y otros beneficios para sus empleados, sin exigirles la más mínima contribución.

La Compañía del Ferrocarril del Sud, daba a sus empleados que se retiraran a los 60 años de edad y después de haber servido honestamente durante 15 años, una jubilación correspondiente a una tercera parte del sueldo que gozaba en el momento del retiro.

En caso de fallecer un empleado, la viuda percibía tantos meses de sueldo como años había servido en la Empresa, limitándose el máximo a percibirse a 12 meses de sueldo.

Los proyectos presentados por la comisión fueron muchos, pero, las empresas no podían aceptar ninguno de ellos.

Con fecha 31 de Julio de 1913, los representantes de las empresas, presentaron la siguiente nota al Honorable Senado de la Nación, en la cual expu-

Digitized by Google

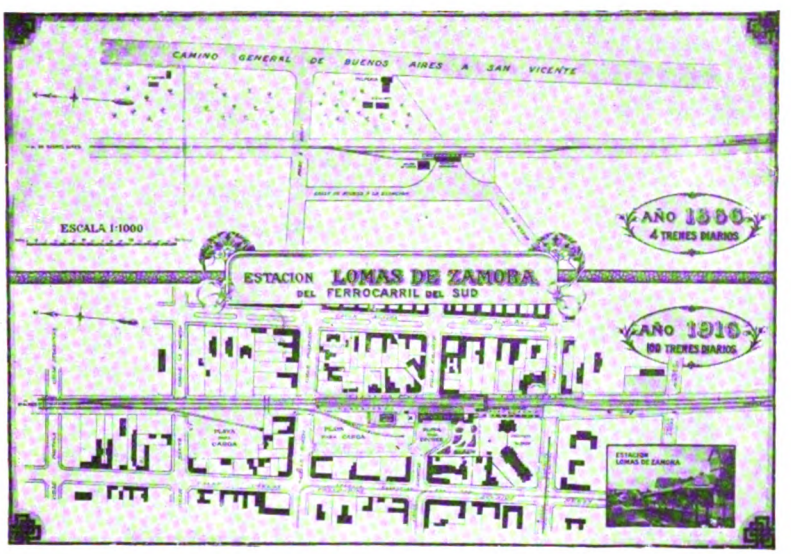
sieron las consideraciones que sugiere el proyecto le jubilaciones y pensiones del personal ferroviario:

«Debemos comenzar por dejar bien establecido que la idea de la creación de cajas de jubilaciones y pensiones, encarnando un principio de indiscutible justicia, ha sido reconocida por todas las empresas con mucha anterioridad a la presentación del proyecto que nos ocupa, y ha sido puesta en práctica desde tiempo atrás por varias de ellas, con recursos propios, exclusivamente.

No podía ocultársenos, que es de elemental justicia ayudar a los que con su acción contribuyen a su desenvolvimiento, y cuando después de muchos años de labor y por razones de edad comenzaran a declinar sus fuerzas; ni mucho menos proteger a sus familias cuando faltaran sus jefes, empleados de ferrocarriles.

Estos antecedentes que son de pública notoriedad, demuestran con cuánta simpatía han mirado y miran las empresas, la idea de la jubilación del personal.

Con todo, nos encontramos en la necesidad de observar el proyecto sin que ello pueda afectar en lo más mínimo la idea que compartimos en los términos más absolutos, declarándolo así sinceramente.



La jubilación o la pensión es el favor pecuniario con el cual se premia al servidor honesto, y su establecimiento es un acto deliberado de parte de quien aprovecha de los servicios del empleado; que reconoce la justicia del premio, y que gradúa según los años de servicio, y el comportamiento, y teniendo en consideración su propia situación pecuniaria.

En el proyecto en trámite se fija una contribución mínima por parte de las empresas de un 5 % de los sueldos que paguen al personal.

Y bien: Esta cláusula es de la más absoluta injusticia, porque se aplica un porcentaje único de contribución a capacidades financieras, y a ganancias distintas. Y nos encontraríamos en casos como éste: Compañías que apenas obtienen lo necesario para cubrir sus gastos, y que se verían obligadas a contribuir con la cantidad expresada, lo que significaría que trabajarían a pérdidas.

Las Empresas en tales condiciones se arruinarían y por consiguiente todo ese personal podría quedar sin trabajo; y para el país directamente, que, en lugar de atraer capitales que impulsen su desarrollo y su progreso los ahuyentaría, porque no es posible creer que nadie quiera invertir sus capitales con perspectivas tan poco halagüeñas.

Esta situación se agrava, teniendo en cuenta que se trata de una nueva contribución que se exige a las empresas, con fines tan plausibles como se quiera, pero, que es un grave recargo que agregar al de la contribución del 3 % fijado en la ley 5315, que no está tampoco compensada, pues, las empresas se ven compelidas por razones de interpretación a pagar los impuestos de que están realmente exoneradas por dicha ley.

Pero es que también debemos decir, que si la exigencia del 5 %, que consigna el proyecto, es — como lo creemos — una nueva contribución está en pugna con los preceptos de la ley 5315; y si no lo fuera, estaríamos en presencia sencillamente de una exigencia abiertamente contraria a la Constitución.

El proyecto de que nos ocupamos con prescindencia de los inconvenientes expresados, tiene uno que es fundamental: nos referimos a que destruye uno de los propósitos más singulares de la ley 5315.

En efecto: entre los propósitos perseguidos con la sanción de esa ley, figuraba el de que las empresas pudieran conocer con certeza, el **cuantum** de sus gastos, con relación al Estado, para inspirar confianza al Capital, y para determinar también la estabilidad de las tarifas.

En ocasión de la discusión de la ley 5315, en el H. Senado, el señor Senador Maciá, informando en su carácter de Presidente de la Comisión de Obras Públicas, expuso con claridad estos puntos de vista, que consideramos conveniente recordar, transcribiéndolos:

«La gran cuestión es si conviene legislar en ese sentido; la Comisión cree que no sólo conviene sino que es necesario, en primer lugar porque lo primero que el capital nuevo exige para emplearse, es conocer con exactitud y saber lo que gastará, para poder calcular las utilidades, base de toda operación comercial.

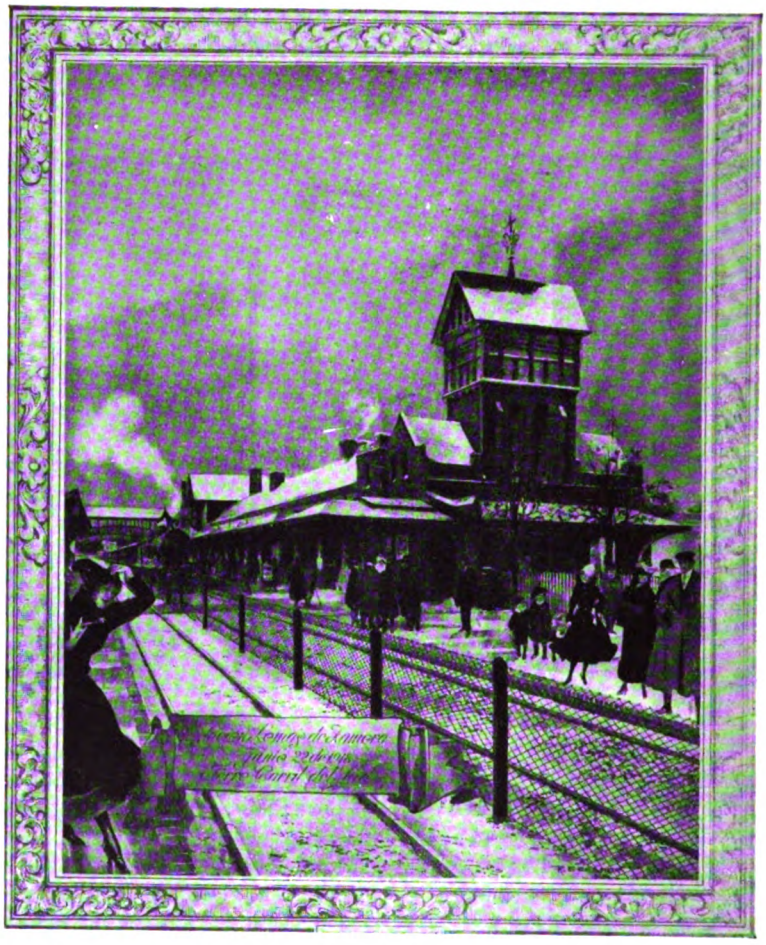
Como he dicho antes, las cuestiones principales que se plantean al capital, para resolver sus problema comerciales, son el tráfico a explotar y las cargas

Digitized by Google

que deben soportar, que inciden sobre las tarifas.

Estudiado el tráfico, sólo le queda como elemento aleatorio la tarifa que tiene que estar sujeta a los gastos; y como el impuesto es un gasto que modifica la tarifa, resulta que el capital tiene siempre una incógnita permanente delante de sí: la movilidad de gastos que los impuestos representan como factor aleatorio y perturbador del resultado que pueden obtener las empresas para su capital.

Pero el inconveniente no es sólo en el sentido de que los capitales nuevos puedan retraerse ante ese peligro, porque es también un peligro real para los capitales existentes, desde que la movilidad del impuesto significa la movilidad de las tarifas, porque es el único recurso que los ferrocarriles tienen para cubrir sus gastos. Ahora bien, la movilidad de las tarifas resulta un grave daño para el ferrocarril que tiene que perjudicarse con los cambios de esas tarifas por el antagonismo que origina con los intereses que sirve; pero como sólo de la tarifa pueden salir los gastos, en definitiva resulta dañoso también para el comercio, que es el que sufre con esa movilidad.



Estación Lomas de Zamora, bajo la nieve que cayó en abundancia el el día 22 de Junio de 1918. - (Dibujo del Sr. R. Draper.)

Los abusos que pueden cometerse con la aplicación de impuestos podrían, seguramente, no ser tomados en cuenta por los legisladores que esperan siempre, tanto de las provincias como de las municipalidades de la República, la prudencia necesaria para no extralimitarse y perjudicar con las leyes impositivas; pero no debemos extrañar, señor Presidente, que el capital lo tome en cuenta. Sobra un hecho para despertar su suspicacia, y así, por ejemplo, basta que ante la Suprema Corte haya habido el caso de una demanda de un ferrocarril, porque los impuestos municipales, que eran de 100, se elevaron a 1200 mensuales, sin que los servicios se hubieran aumentado, para que los capitales nuevos y aun los existentes corran el riesgo de verse expuestos a iguales peligros en el porvenir».

El proyecto de jubilación de los empleados, fué nuevamente estudiado por las Cámaras, y el 30 de Julio de 1915, se promulgó la Ley N°. 9653, que tenía un carácter tan confiscatorio que su aceptación hubiera importado la ruina de las empresas. Por esta causa las diferentes Compañías adoptaron las medidas necesarias para demostrar al Gobierno que la Ley no sólo era inconstitucional, sino inaceptable en absoluto desde el punto de vista financiero, si las empresas deseaban mantener el concepto de instituciones financieramente sólidas.

Después de prolongadas discusiones la Comisión de Legislación Ferroviaria de la Cámara de Diputados preparó un nuevo proyecto. Este proyecto tampoco pudo ser aceptado porque imponía un gravamen superior a las fuerzas de las empresas, y además contenía otras disposiciones que amenazaban quitar a los gerentes el contralor de la explotación de los ferrocarriles.

Con el propósito de salvar la dificultad, todas las empresas británicas constituyeron una comisión para defender sus derechos contra esa medida onerosa, y utilizaron los valiosos servicios de Mr. J. Burn, actuario de la «Prudential Assurance Company», probablemente uno de los técnicos más reputados de la Gran Bretaña, para estudiar desde el punto de vista actuarial el proyecto de la Comisión y bastará decir que, según sus informes, para acordar los beneficios a las edades establecidas en dicho proyecto se necesitaría la casi increíble suma de 250.000.000 pesos oro para dar a la caja una base estable o sea anualmente una contribución de 21.000.000 pesos oro, lo que parece haber convencido a las autoridades de su impracticabilidad.

Como he dicho antes, las empresas no eran de

Digitized by Google

manera alguna, contrarias a un bien concebido proyecto de jubilación, adecuado a sus recursos; pero el proyecto aludido fué más allá de lo concebible al establecer, entre otras cosas: «Además del pago de sus aportes las Empesas deberán sufragar anualmente el déficit eventual hasta hacer efectivas todas las jubilaciones y pensiones acordadas».

El significado práctico de esta cláusula se comprenderá advirtiendo que las jubilaciones serían concedidas también con motivo de los servicios ya prestados, o sea retroactivamente. Las jubilaciones serían acordadas a los empleados con 50 a 50 años de edad y 27 de servicios y de acuerdo con esta disposición un hombre, que por ejemplo, ingresara al servicio a los 15 años podría jubilarse a los 42 años de edad.

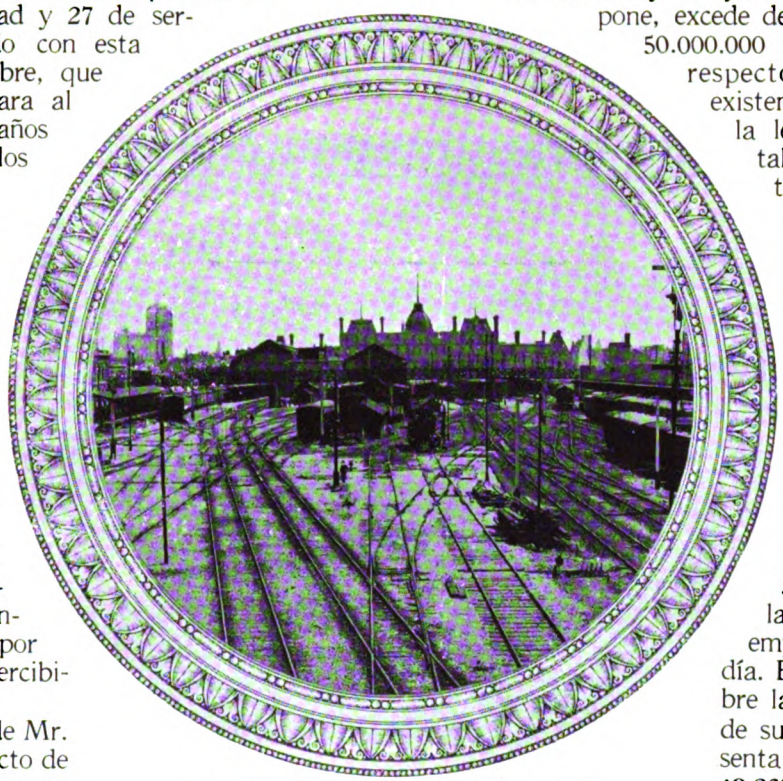
Se disponía también que el 70 % de la jubilación de un empleado fallecido sería abonado a la viuda, hijos, (hasta la edad de 18 años), padres, hermanas solteras, e hijos legítimos, y si los derecho-habiente, no tuviesen derecho a esa pensión, recibirían el pago de una indemnización del 5 por ciento del haber percibido por el extinto.

Los comentarios de Mr. Burn sobre el proyecto de ley ilustran sus efectos, no sólo en relación a las empresas, sino al país entero. Manifestaba lo siguiente:

«Me ha sido posible obtener y analizar las fojas de muchos miles de empleados de los ferrocarriles argentinos. He tenido un gran personal idóneo ocupado en este trabajo y he hecho todo lo posible para tratar de hacer el cálculo lo más aproximado del costo del proyecto argentino de jubilaciones ferroviarias.

«Las dificultades con que he tropezado han sido muy grandes y se han agravado debido a las prescripciones inusitadas y, en mi opinión, injustificables, del proyecto.

«El análisis que he practicado ha sido respecto del Gran Ferrocarril del Sud, y en el apéndice de este informe he dado los resultados de mi investigación. Se verá que he tenido mucho cuidado de no exagerar en forma alguna el resultado probable de los beneficios propuestos, y que la base que he adoptado no provee ningún margen para hacer frente a las perspectivas desfavorables del futuro».



Estación Plaza Constitución en el año 1916.

«No tengo ninguna razón para suponer que el costo en el caso de las demás empresas ferroviarias sería menos y podrá, muy probablemente, ser mucho mayor».

«Suponiendo, empero, que el costo de las demás empresas guarde la misma proporción que en el caso del Ferrocarril del Sud y tomando su planilla de sueldos como base de apreciación, calculo:

«1°. Que la responsabilidad (liability) que representan los beneficios proyectados de acuerdo con la nueva ley de jubilaciones que se propone, excede de $ 572.000.000 m/n. o 50.000.000 de libras esterlinas respecto de los empleados existentes, comprendidos en la ley. (El número de tales empleados lo he tomado como 72.000 aproximadamente). He calculado que la parte de esta obligación que deberán soportar las empresas representan una contribución anual que pasa de 62 % de todos los sueldos futuros de los empleados a sueldo mensual y del 55 % de todos los salarios futuros de los empleados pagados por día. Estos porcentajes, sobre la base de la planilla de sueldos actual, representa un total de pesos 49.230.000 m/n. por año aproximadamente.

«2°. Que a cuenta de cada nuevo empleado u obrero se requerirán aportes anuales en la forma siguiente:

a) Por parte de los empleados, de acuerdo con las prescripciones de la ley proyectada.
b) Por parte de las empresas, el 27 % a cuenta de todo empleado mensual que no pase de 23 años de edad al ingresar y de todo obrero a jornal que no pase de 30 años. Se requerirá un porcentaje mayor en los casos en que la edad al iniciarse sea mayor que las indicadas.

«Debo volver a recalcar el hecho de que estos cálculos no dejan margen para hacer frente a circunstancias desfavorables en el futuro. La implantación de la ley de jubilaciones propuesta, debe necesariamente ejercer una poderosa influencia sobre las condiciones futuras de servicio. Por otra parte, el gobierno de la Nación está realizando una

Digitized by Google

obra espléndida en cuanto al mejoramiento de las condiciones de vida, y es imposible creer que sus esfuerzos resulten infructuosos, pudiendo esperarse con toda confianza una reducción de la mortalidad. Cuanto más beneficiosos resulten los esfuerzos del gobierno, tanto más prolongará la vida de los habitantes, y tanto mayor será el costo de las jubilaciones y pensiones.

«En estas circunstancias deseo dejar establecido que se necesitarán sumas considerables en exceso de los cálculos que he hecho, si es que los fondos han de implantarse sobre una base financiera sólida».

«En cuanto al monto de la jubilación en escala en que se propone, es tan elevado como nunca he visto en mi larga experiencia. Un hombre puede entrar al servicio a los 32 años de edad, y retirarse con sueldo íntergo a los 50, aunque goce de perfecta salud, y después de haber trabajado solamente 18 años».

La idea me parece fantástica y conduciría probablemente a resultados perjudiciales».

Puesta de relieve la impracticabilidad del proyecto anterior por el informe de Mr. Burn, la Comisión de la Honorable Cámara de Diputados redactó otro, en forma menos onerosa, y a raíz de las agitaciones obreras, fué sancionado por la Honorable Cámara de Diputados poco antes del receso parlamentario ocurrido el 28 de Septiembre de 1916, pero no fué tratado por el Senado.

Riachuelo. - Derrumbamiento de muelles en la calle Pedro Mendoza. 29 de Septiembre de 1913.

El Presidente de la Comisión de Legislación Ferroviaria de la Cámara de Diputados, Dr. José Arce, se dirigió en 1917 a la Facultad de Ciencias Exactas, Física y Naturales, solicitando designara una Comisión de Profesores, que estudiara el proyecto del 28 de Septiembre de 1916.

Dicha Comisión presentó el 15 de Agosto de 1917, su informe, que constituye un documento sumamente interesante por el estudio que contiene de los puntos más importantes del proyecto.

Finalmente, el Senado y Cámara de Diputados de la Nación sancionaron el 10 de Abril de 1919, con fuerza de ley (N°. 10650) la creación de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios.

Transcribimos algunos de los artículos básicos de dicha ley:

«La administración de la caja estará a cargo de un directorio formado por un presidente, designado por el Poder Ejecutivo, con acuerdo del Senado tres representantes de las empresas ferroviarias y tres de los empleados u obreros de las mismas.

El fondo de la caja se formará con las asignaciones siguientes:

1°. Con los aportes del personal, recaudados de acuerdo con la ley N°. 9653, hasta la sanción de la N°. 10650;

2°. Con el descuento forzoso del 5 % sobre los sueldos de las personas favorecidas por la ley, siempre que sus sueldos no excedan de $ 1.000 m/n. mensuales, en cuyo caso el descuento se hace solamente sobre esta cantidad;

3°. Con el importe del primer mes de sueldo, pagadero en 25 mensualidades continuas, de la persona que por primera vez entra a formar parte del personal de las empresas ferroviarias, o se reincorpore a ellas, siempre que no hubiese sufrido ese descuento por imperio de la ley de referencia u otra que establezca una disposición análoga;

4°. Con la diferencia del primer mes de sueldo, cuando el empleado u obrero pase a ocupar un empleo mejor rentado o perciba un aumento de sueldo;

5°. Con la suma mensual que las empresas aportarán, como única contribución, equivalente al 8 % sobre los sueldos y jornales de todos sus empleados u obreros, siempre que no excedan de mil pesos moneda nacional mensuales, en cuyo caso la contribución se pagará de acuerdo con esta última cantidad;

6°. Con el importe de las sumas pagadas de más y no reclamadas por el público, dentro del término de un año, quedando prescriptos los derechos de los cargadores al vencer ese término;

7°. Con las multas impuestas con arreglo a la ley.

8°. Con las donaciones y legados hechos a la caja

Digitized by Google

Con los intereses de los fondos acumulados. Los fondos y las rentas que se obtengan son de exclusiva propiedad de las personas comprendidas en esas disposiciones y con ellos se atenderá al pago de las jubilaciones que se acuerden. Si se violara esta disposición legal, responderán personalmente los miembros del directorio judicialmente y con su propios bienes.

La jubilación que acuerda la ley es: ordinaria íntegra, para los empleados u obreros que habiendo prestado 30 años de servicios, como mínimum, tengan 50 años de edad; ordinaria reducida, en un 25 % para los empleados u obreros que habiendo prestado 30 años de servicio, como mínimum, tengan más de 45 años y menos de 50 años de edad y deseen jubilarse; de invalidez, para los empleados u obreros que después de 10 años de servicios fueren declarados física o intelectualmente imposibilitados para continuar en el ejercicio de su empleo o de otro compatible con su actividad habitual o su preparación comprobada, o a los empleados u obreros que, cualquiera que fuese el tiempo de servicios prestados, se incapaciten en cualquier forma permanente, en un acto del servicio, y por causa evidente y exclusivamente imputable al mismo servicio; por retiro voluntario, a los empleados u obreros que, teniendo más de 10 años de servicio y 50 de edad, no alcancen al número de años exigidos por la ley para la jubilación ordinaria.

Riachuelo. - Otra vista del derrumbamiento de Muelles en la calle Pedro Mendoza, 26 de Septiembre de 1913.

El monto de la jubilación ordinaria se calcula sobre el promedio de los sueldos percibidos durante los cinco últimos años, con relación a una escala que establece el Art. 17 de la ley. Para los casos de invalidez, el monto se calcula con relación al promedio de los sueldos percibidos durante los últimos 10 años, con relación a la escala referida, a razón de un 5 % del monto de dicha jubilación, por cada año de servicios hasta su máximum. El de la jubilación por retiro voluntario debe calcularse a razón de 2 % de la jubilación ordinaria, por cada año de servicio. Los jubilados pierden el derecho a la jubilación si se ausentaran al extranjero sin permiso del Honorable Congreso.

La reglamentación correspondiente se dictó con fecha 16 de Agosto de 1919, y la ley 11.074 de Septiembre 29 de 1920 amplía y aclara las disposiciones sobre la materia.

El 9 de Agosto de 1914 falleció el Presidente de la República doctor Roque Sáenz Peña, en quien todos tenían una confianza ilimitada, terminando su período constitucional el Vicepresidente Dr. Victorino de la Plaza, caballero bien conocido por casi todos los que estaban vinculados con intereses anglo-argentinos, y un hombre en quien todos tenían la más amplia y completa confianza.

Otra gran pérdida que sufrió la Argentina en 1914 fué el 18 de Octubre, con la muerte del general Julio A. Roca, que por dos veces fué Presidente de la República. Los Directores de las empresas ferroviarias británicas tuvieron en muchas ocasiones oportunidad de entenderse personalmente con el general Roca, sobre varios asuntos de importancia y esos caballeros expresaron su admiración por esta figura magestuosa de gobernante, cuya sola palabra significaba un testimonio irrecusable. Dos veces gobernó el Estado, y su acción como Presidente fué como granítico cemento de orden y de paz que unió perdurablemente las piedras, aun no bien asentadas, del edificio Nacional, que empezaron a levantar los patriotas de 1810.

La República entera se arrodillaba ante su tumba y lloraba a uno de sus más preclaros hijos, lágrimas tanto más sinceras, cuanto más el hogar iba quedando lamentablemente solitario.

Las elecciones de Marzo de 1916 se presentaron sumamente reñidas, sin que una nota triste manchara aquel acto que pudo considerarse una gran fiesta cívica. Triunfante el candidato radical doctor Hipólito Irigoyen, éste asumió el mando supremo el 12 de Octubre de 1916. El señor Javier A. Silvestre nos ha proporcionado algunos datos biográficos del doctor Irigoyen que reproducimos aquí:

El señor Irigoyen comenzó a servir al país en el Departamento de Policía, en la época en que era Jefe de la repartición don Enrique O'Gorman.

A los 21 años de edad ya desempeñaba uno de los cargos más elevados en la jerarquía policial; era Comisario de Policía de la Sección 8ª.

Digitized by Google

Hipólito Irigoyen se formó al lado de su tío, el doctor Alem y su participación en la política remonta a la época de la turbulenta y agitada campaña electoral de 1874, que tuvo por resultado el triunfo de la candidatura del doctor Nicolás Avellaneda, para el período constitucional de 1874 a 1880.

Pero su carrera pública, en realidad, se inició en 1878 con su incorporación a la Honorable Cámara de Diputados de la Legislación de la Provincia de Buenos Aires, cargo que desempeñó dos años.

En 1881 fué proclamado y elegido diputado nacional por el partido Autonomista.

Dr. ROQUE SAENZ PEÑA,
Presidente de la República desde el 12 de Octubre de 1910 hasta 9 de Agosto 1914.

Por decreto de Febrero 1°. de 1884, fué nombrado nuevamente profesor de Historia Nacional, Instrucción Cívica y Economía Política, en la Escuela Normal de Maestras de la Capital, pues antes ya lo había sido en 1881.

Cuando se formó y organizó el partido político de la «Unión Civica» reanudó su carrera política.

En 1890 fué uno de los que contribuyeran a preparar la revolución que estalló el 26 de Junio contra el Gobierno del doctor Miguel Juárez Celman.

La Junta Revolucionaria, teniendo en cuenta sus antecedentes intachables, le nombró Jefe de Policía de la ciudad de Buenos Aires.

Dividida la «Unión Cívica», como consecuencia de la renuncia que hizo el general Mitre, de su candidatura, y del acuerdo que celebró el viejo y esclarecido república con el teniente general Julio A. Roca y su partido, surgió como es sabido, la «Unión Cívica Radical», a cuyo frente se puso, decididamente el doctor Leandro N. Alem, cuyo nombre sirvió de bandera de lucha

Cuando en 1896 el doctor Alem puso voluntariamente fin a su vida intensa y accidentada, sus partidarios le reconocieron como jefe de la agrupación política. Desde entonces, el doctor Irigoyen dedicó a la causa de su partido el celo y la habilidad que le caracterizaron.

En 1905 organizó la revolución, que fracasó por causas imprevistas.

Dictada la ley de amnistía pudo el prestigioso «leader», merced al temple de esforzado luchador que le reconocían aún sus más encarnizados enemigos, volver a sus tareas políticas, seguro del éxito final.

Y en el año 1916 después de más de 25 años de pacientes e infatigables esfuerzos, luchando con vicios arraigados y añejas prácticas electorales, el Partido Radical, cumpliendo su destino fatal e irrevocable, obtuvo una victoria memorable y trascendental en los comicios libres y tranquilos del 2 de Abril, triunfo que era la expresión más elocuente de la voluntad y de la conciencia del pueblo argentino.

El doctor Hipólito Irigoyen era en el día de su proclamación el hombre más popular de toda la República.

Acompañaba al señor Hipólito Irigoyen como Vicepresidente de la República, don Pelagio Belindo Luna.

Al hacerse cargo del poder el 12 de Octubre de 1916 el Gobierno Radical, encontró planteados diversos problemas que exigían una solución inmediata:

1. La efervescencia en el gremio obrero ferroviario que tomaba ya caracteres alarmantes.
2. Las concesiones ferroviarias otorgadas a granel y sin plan.
3. La fijación de la cuenta capital de las empresas establecidas, que desde más de cinco años no se hacía.
4. Necesidad de aclarar el artículo 8 de la ley 5315 (Ley Mitre).
5. El desquicio más indescriptible en los ferrocarriles del Estado.
6. Las tarifas en todos los ferrocarriles en explotación.
7. Modernización del Reglamento General de Ferrocarriles, y
8. La reorganización del sistema de contralor de la repartición encargada de vigilar el cumplimiento de ese reglamento y demás disposiciones vigentes.

General JULIO A. ROCA.
ex-presidente de la República, fallecido el 18 de Octubre de 1914.

LA CUESTION OBRERA

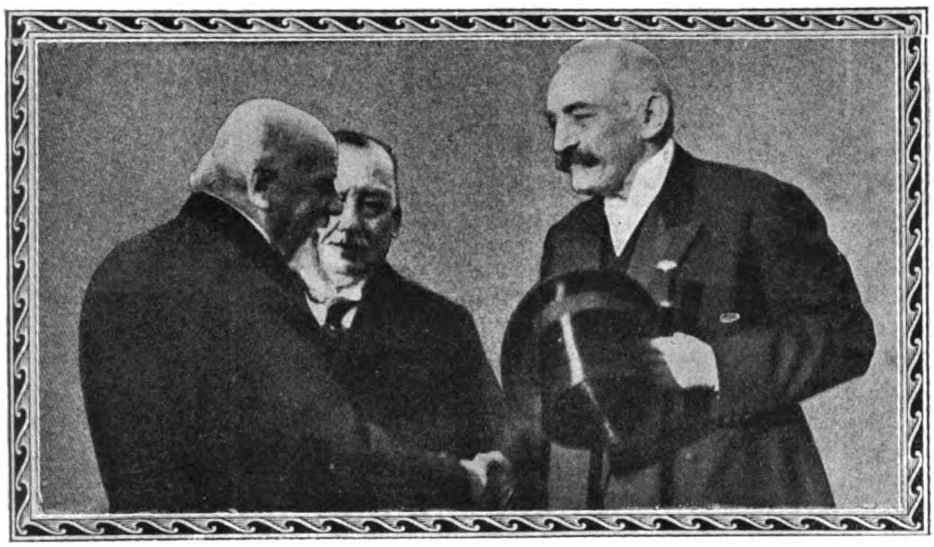
El malestar obrero causó muchas preocupaciones a las empresas ferroviarias, especial-

Digitized by Google

mente en los meses de Septiembre y Octubre de 1917. Este malestar culminó en una huelga que abarcó a todos los ferrocarriles de la República.

El movimiento adquirió un carácter general, a tal punto que a él se adhirió hasta el personal burocrático inferior.

El estallido se debía en gran parte al hecho de que el personal consideraba al Gobierno, como hostil a las empresas de ferrocarriles y por ende, inclinado en favor de ellos. Y en efecto, cuando el personal del Ferrocarril Central Argentino incendió el material rodante, y cometió otros actos de violencia, la tropa enviada para proteger la propiedad de la empresa no lo hizo porque tenía instrucciones de no intervenir si no hubiese previamente un ataque.



Un cuadro histórico: Reunión de tres Presidentes Argentinos.

Durante una fiesta que se celebró en 1914 en Buenos Aires, se reunieron tres notables argentinos, a saber: El ex-presidente Julio A. Roca (a la izquierda); el Dr. Victorino de la Plaza (en el centro); y el Dr. Roque Saenz Peña (a la derecha). Estos dos últimos señores ejercían entonces los cargos de Vicepresidente y Presidente de la República respectivamente. Desde que se hizo esta fotografía, la muerte terminó la carrera pública de los presidentes Roca y Saenz Peña, y el Dr. Victorino de la Plaza entró a desempeñar el cargo de Supremo Magistrado de la República.

Esto, trajo como consecuencia una situación anómala, pues el personal conociendo esas disposiciones que fueron publicadas, bien pronto llegó a cometer actos que fué menester reprimir haciendo uso de las armas con el consiguiente derramamiento de sangre.

La huelga general empezó el 24 de Septiembre, y duró hasta el 18 de Octubre, o sea 25 días. Estalló en las líneas del Estado, de modo que no podrá argumentarse que fuera consecuencia de las condiciones vigentes en las líneas de propiedad particular. Las empresas ofrecieron resolver la huelga mediante el arbitraje, pero todo el personal lo rechazó.

El 28 de Septiembre los diarios publicaron una resolución tomada el día anterior por la Federación Obrera Ferroviaria proponiendo al Gobierno que se le entregara la dirección y explotación de los ferrocarriles como medio de restablecer el tráfico y garantizar el progreso del país. Esta propuesta fué formulada con toda seriedad, pues parece que una de las cláusulas de los estatutos de la Federación prevee y establece ese procedimiento como uno de sus principales objetivos.

Las reclamaciones de la masa obrera, es casi innecesario mencionarlo, tendían a conseguir mejoras en los sueldos y horario de trabajo, esto último, bajo la forma de una reglamentación adecuada y en realidad reclamada desde mucho tiempo atrás por cierta clase de empleados; las empresas por su parte ofrecían algunas mejoras.

El 8 de Octubre, los jefes de tráfico de las empresas se entrevistaron con el Director General de los FF.CC. Nacionales y se llegó a un acuerdo según el cual se establecería un servicio de exploración para comprobar el estado de las vías y de los hilos telegráficos.

El F. C. al Pacífico haría correr un tren hasta Pilar, el F. C. Central Argentino hasta Rosario, el F. C. O. hasta Mercedes y el F. C. del Sud por el circuito hasta La Plata.

Todos estos trenes eran simplemente de exploración y no llevarían ni pasajeros, ni encomiendas, ni carga.

El resultado fué desastroso y se registraron violentos desmanes de los huelguistas, incendio de coches y vagones, destrucción de vías y telégrafo con numerosos choques con la fuerza pública.

El 11 de Octubre fueron quemados en Lavallol 2 vagones, 1 furgón y la casilla de enclavamiento. En Banfield se sacaron rieles de las vías. En Saavedra fueron incendiados 9 vagones con mercaderías generales del tren número 542 que al estallar la huelga quedó detenido en esa localidad.

Dr. HIPOLITO IRIGOYEN
Presidente de la República 1916-1922

Digitized by Google

El Jefe de la estación Burzaco estuvo prácticamente incomunicado. Los huelguistas pretendieron exigirle que abandonara la estación; colocaron guardias de obreros en torno de su casa y se le amenazó con impedir que los comerciantes de la localidad le suministraran mercaderías.

En Lanús y Talleres se quemaron varias casillas y se levantaron los rieles en varias partes.

El día 12 de Octubre de 1916 el Doctor Hipólito Irigoyen asumió por primera vez la Presidencia de la República Argentina. — Entusiasta manifestación popular a la salida del Palacio del Congreso.

El 13 de Octubre el Gobierno fijó un plazo de 48 horas para la reanudación del servicio ferroviario y el mismo día las empresas mandaron una nota al Ministro de Obras Públicas exponiendo las bases que habían sido aceptadas el día anterior en una entrevista con el Presidente de la República. Estas eran las siguientes:

1°. Aceptar una ley de jubilaciones y pensiones.

2°. Acordar un 10 % de la suma total de sueldos hasta pesos 300 m/n para ser distribuídos en la proporción que se considerara conveniente sobre los que regían el 1°. de Agosto, en forma de que el aumento recaería en cantidad mayor sobre los sueldos más pequeños.

3°. Suprimir el sistema de multas.

4°. Readmitir en sus antiguos puestos a los huelguistas de 1912 de acuerdo con el compromiso contraído con el ex presidente Doctor Roque Sáenz Peña.

5°. Declarar que no habría represalia de ninguna clase con el personal que había tomado parte en la huelga.

En cuanto al reglamento de trabajo en los FF. CC. dictado por el P. E., las empresas, sin desconocer la facultad que tenga el Estado, para implantarlo, hicieron expresa reserva de sus derechos para objetar, por los medios legales autorizados, aquellas cláusulas que importaban vulnerar las garantías acordadas por la Constitución o por sus leyes-contratos

Un hecho muy doloroso se produjo en la mañana del domingo 14 de Octubre en las proximidades de estación Talleres. Podría señalarse como causa principal del suceso la animosidad que desde el principio de la huelga existía entre el personal del F. C. del Sud que había abandonado sus tareas y elemento civil reclutado por la empresa y que prestaba servicios particulares de vigilancia en la estación Talleres.

A dicho personal, equipado y armado, la empresa le enviaba diariamente víveres en un tren especial. Salió ese fren a las 3 de la mañana con dos furgones y custodiados por 10 marineros del acorazado «Moreno».

En Talleres, 700 huelguistas situados en los costados de la vía esperaban la llegada del tren que llegó a la plataforma sin producirse incidentes. Burlando la vigilancia, varios huelguistas lograron incendiar varias casillas y levantar un trecho de 50 metros de vía. Cuando el tren iba a regresar los obreros con mujeres y niños se pusieron sobre la vía impidiendo la marcha del convoy y en seguida empezaron a insultar a los marineros y empleados tirándoles piedras y tomando una actitud provocante. Como el incidente asumiera mayores proporciones y en vista de la tenacidad de los obreros, quienes no querían retirarse, el jefe de la tropa, como medida de advertencia, ordenó una descarga al aire, pero lejos de ceder los huelguistas atacaron a los marineros y entonces estos hicieron fuego matando a dos personas e hiriendo a varias otras. Así fué repelida una agresión a mano armada después de agotar todas las medidas conciliatorias.

La huelga terminó el 20 de Octubre, normalizándose sin demora los servicios de trenes.

El daño hecho por los huelguistas en las vías y tren rodante del F.C. Sud fué calculado, aproximadamente, en 400.000 pesos oro sellado.

Por su parte, el Ministerio de Obras Públicas, había reunido todos los antecedentes y formulado los estudios necesarios, así es que a la espera de la sanción del proyecto remitido al H. Congreso, el P. E. dictó en Octubre 11 de 1917 un Reglamento General de Trabajo del personal ferroviario, el primero en este país, el cual clasifica a aquél en continuo y

Dr. PABLO TORELLO.
Ministro de Obras Públicas de la Nación, 1916-1922.

Digitized by Google

discontinuo, se establece la duración normal de la jornada o la semanal del trabajo para las diversas categorías de empleados y obreros.

Se prevee para los servicios continuos y de acuerdo con reglamentaciones especiales, el establecimiento de ciclos que contengan la distribución adecuada de horas de labor y períodos de descanso. Más adelante se define y fija la remuneración del trabajo extraordinario; la repartición y duración de licencias normales o por enfermedad; los derechos del obrero en caso de traslado momentáneo o definitivos y el modo de efectuar reducciones en la cantidad de obreros por disminución de las necesidades del servicio. A más de estas condiciones generales se obliga a las empresas a comunicar a la Dirección General de Ferrocarriles las condiciones de admisión y reglamento interno de ascensos, categorías, sueldos, prima y viáticos.

El gremio de obreros ferroviarios, comprendió después de este fundamental decreto, que sus aspiraciones empezaban a ser contempladas y así lo demostró volviendo al trabajo el día 20 de Octubre del mismo año.

El 21 de Noviembre el P. E. dictaba la Reglamentación Especial del Trabajo en los servicios de los ferrocarriles nacionales, para maquinistas, foguistas, capataces, limpiadores, etc., guarda-trenes y guarda-encomiendas, personal de estaciones y personal de telegrafistas.

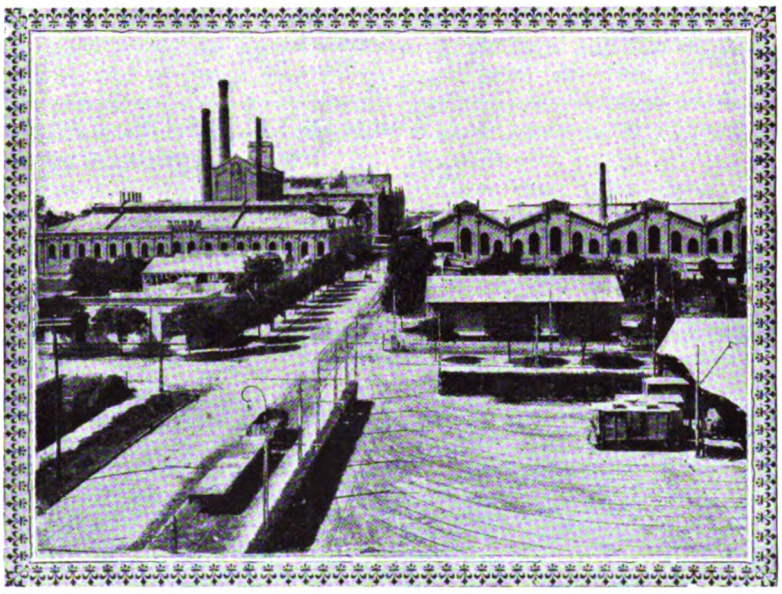
El 7 de Noviembre los representantes legales de las empresas elevaron al P. E. una nota en la que se estudian y observan importantes cuestiones de fondo suscitadas con la reglamentación del 21 de Noviembre, y como consecuencia el P. E. dictó el 21 de Noviembre un nuevo reglamento del trabajo del personal de las empresas ferroviarias tomando en consideración las observaciones formuladas por las empresas.

El 14 de Diciembre de 1917 los representantes legales hicieron otras observaciones al último decreto.

El Departamento Nacional del Trabajo, en una de sus publicaciones, reproducía un interesante estudio relacionado con los conflictos suscitados en nuestro país en el gremio de obreros ferroviarios.

La estadística arranca del año 1914, pudiendo apreciarse el desarrollo de esos movimientos sociales por las cifras del siguiente cuadro:

Años	N°. de huelgas	Total de huelguistas	Años	N°. de huelgas	Total de huelguistas
1904	1	2.500	1913	—	—
1905	3	3.405	1914	—	—
1906	—	—	1915	—	—
1907	7	4.365	1916	—	—
1908	—	—	1917	15	79.121
1909	1	500	1918	31	56.273
1910	—	—	1919	73	27.863
1911	2	650	1920	21	10.778
1912	10	9.090			



Quilmes. Vista parcial del establecimiento de la Cervecería.

Es decir que en los 10 años en que se registran conflictos de esta naturaleza se produjeron 164 paros, los que afectaron a 194.545 obreros del riel.

Los conflictos ferroviarios fueron provocados 73 veces por razones de organización gremial, 41 por petición de aumento de jornales, 19 por modificaciones en las condiciones en que se realizaba el trabajo, 5 por no haber conseguido que se les disminuyese o se alterase el horario del trabajo y 26 veces por causas diversas.

Los resultados generales obtenidos por los obreros del riel en sus movimientos huelguistas fueron favorables en 17 casos, negativos en 91, parciales en 51 y sin solución en 5, lo que implica que el 55 por ciento del resultado fué contrario a las aspiraciones obreras.

Varias eran las causas de las huelgas más importantes de los últimos años, principalmente el aumento del costo de la vida producido por un alza general de precios verdaderamente extraordinaria; en el año 1913 el alza llegó a 8 % con relación al año 1900, ascendiendo en 1915 a 17 %, en 1916 a 24 %, para luego alcanzar en 1917 a 40 %, y en 1918 a 69 %.

Luego la desocupación que desde el año 1913 hasta 1918 creció sin interrupción. Dice Alejandro

Digitized by Google

E. Bunge, en su libro: «Ferrocarriles Argentinos» que esta circunstancia que en otros gremios resulta un impedimento para la huelga, por la posibilidad de la inmediata renovación del personal, no lo es en los ferrocarriles. En cambio, entre los desocupados del gremio, la acción del agitador es más probable que entre los ocupados.

Las huelgas fueron además promovidas en gran parte por agitadores extranjeros, filtrados en las filas obreras con maligna habilidad.

• • •

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1915-1919

	1915–16	1916–17	1917–18	1918–19
Longitud de la línea (al final del año financiero) kilómetros	6.102	6.102	6.102	6.102
Número de pasajeros transportados	22.641.939	22.152.023	18.954.271	23.615.800
Toneladas de carga transportadas	4.984.463	4.804.749	3.944.593	5.017.261
Entradas brutas (pesos oro)	27.967.665	28.900.071	29.425.743½	36.954.737
Gastos de explotación (pesos oro)	15.951.479	18.514.813	22.411.363	28.808.322
» » » (porcentaje)	57,04%	64,06 %	76,16 %	77,96 %
Capital en libras esterlinas	£ 53.971.327	£ 53.971.327	£ 53.971.327	£ 53.971.327
Dividendo pagado	4 ½ %	4 %	2 %	3 %
ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA (TONELADAS)				
Lana	82.648	91.027	79.165	96.506
Trigo	1.117.402	1.168.808	1.138.092	2.639.464
Maíz	232.993	146.527	419.189	315.500
Avena	548.784	575.796	435.123	410.686
Cebada	70.459	37.713	40.349	70.457
Pasto	69.357	95.469	68.089	98.719
Piedra	444.822	179.990	174.836	172.466
Patatas	168.197	243.416	257.370	320.650
Lino	35.001	12.968	43.659	34.268
Sal	65.846	95.013	125.280	61.343
Carbón	126.172	105.813	99.336	119.306
Mercaderías generales	1.201.206	1.254.983	1.061.802	1.409.078
NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS				
Equinos	61.181	56.823	38.289	41.114
Vacunos	1.511.792	2.058.342	2.357.496	1.879.402
Ovinos	3.433.488	3.500.608	4.250.988	4.016.824
Porcinos	123.767	194.668	174.546	269.046
Total	5.130.228	5.810.441	6.821.319	6.206.386
DATOS ESTADISTICOS				
Número de trenes para pasajeros	193.155	184.061	172.029	177.682
» » pasajeros por kilóm. de línea	3.710	3.630	3.106	3.870
Tren, kilómetros recorridos	14.431.082	14.137.203	12.869.953	13.068.396
Toneladas de cargas, incluso hacienda, por kilómetro de línea	961	972	812	1.033
Promedio de entrada por pasajero	$ 0,37 %s	$ 0,37 %s	$ 0,46 %s	$ 0,45 %s
» » » » tonelada de carga y hacienda	$ 2,68 %s	$ 2,84 %s	$ 3,36 %s	$ 3,35 %s
Número de estaciones en servicio	380	382	385	385

Digitized by Google

CAPITULO LII

LA FIJACION DEL CAPITAL DEL FERROCARRIL DEL SUD. NUEVOS NOMBRAMIENTOS

A Ley Mitre (N°. 5315) en su artículo 9°. es-
tablece que las tarifas referentes a pasajeros
y cargas de los ferrocarriles de jurisdicción
ional, serán intervenidas por el Poder Ejecutivo
ndo el promedio del producto bruto de la línea,
tres años seguidos, exceda del 17 % del capital
acciones y obligaciones, reconocido por el P. E.
o siempre que los gastos no excedan del 60 %
las entradas.

a esos efectos, el capital será fijado por el P. E.
ibrarse la línea al servicio público, etc.

Algunas cuentas
bían sido estu-
das por las ofi-
as técnicas
ante adminis-
ciones anterio-
: sólo faltaba
tar el decreto
respondiente no
conociendo las
nas, que en tec-
ismo ferroviario
llaman «agua-
entos», pero ta-
decretos espe-
ban la firma
sde hacía muchos años, sin que ningún gobier-
se pronunciara al respecto.

Obras del nuevo Puerto de la Capital. Excavadora "Lubecker" funcionando en el 3°. cercado. Abril de 1922.

Le estaba reservado hacerlo al primer gobierno
adical.

Desde las leyes de rescisión de garantías, no existe
la historia de los ferrocarriles argentinos un asunto
anciero ventilado entre Empresas y Gobierno que
viera la magnitud de éste. Como simple detalle,
ra que se aprecie la importancia de las decisiones
optadas, recordaremos que sólo en la cuenta del
C. Central Argentino se rebajaron 40 millones
pesos oro. Pero tampoco, en este caso, se quiso
rjudicar al capital británico establecido en el
ís, y en consecuencia, después de encuadrar esas
entas en los límites legales, y para salvar las difi-
ltades que a las empresas pudiera acarrear el
descargo de tal partida en su Contabilidad, se les permitió hacerlo en 10 cuotas anuales.

El decreto que fijó el capital de la empresa del Ferrocarril del Sud de 1911 correspondiendo al ejercicio comprendido entre el 1°. de Julio de 1910 y 30 de Junio de 1911, lleva la fecha del 1°. de Julio de 1919.

Dice, que debía dejar en suspenso los gastos que figuran en la cuenta por la construcción del edificio de la Oficina de Ajustes de Ferrocarriles hasta tanto pueda establecerse, si debe formar parte del sistema del F. C. del Sud y de las demás empresas que contribuyen a su sostenimiento, fijándose finalmente en la suma de 219.313.975 pesos oro sellado el capital de la empresa del Sud al 30 de Junio de 1911.

El decreto que fija el capital al 30 de Junio de 1912 menciona que debe desestimar la inclusión en la cuenta Capital de toda suma que no reuna el concepto de un valor efectivo. Que en tal virtud procede el rechazo de las partidas, «Edificio River Plate House», gastos de emisión de capitales, intereses durante el período de construcción y concesión Martínez:

1°. — Porque se trata de un edificio construido en la ciudad de Londres para asiento de las oficinas del Directorio de la Empresa, alquilándose una parte de él a otras corporaciones, y sobre el cual no puede ejercer jurisdicción el Poder Ejecutivo.

2°. — Porque los gastos de emisión de capitales comprendiendo impuestos, sellos, corretajes, comisiones e impresiones, no aportan un valor real al capital a emplearse en los trabajos de construcción.

Digitized by Google

3º. — Porque los intereses en el período de construcción no pueden ser tenidos en cuenta como capital, pues tratándose de un factor transitorio y respondiendo a una contingencia de aquél, puede ser satisfecho durante la explotación de la obra.

4º. — Porque la Concesión Martínez adquirida en 1890 por la Empresa del Ferrocarril del Sud, a fin de impedir la construcción de una línea que le estableciera competencia en su zona, no la autoriza a aquélla a mantener el gasto en que ha incurrido, en su cuenta Capital.

Ferrocarril del Sud.....	$ 219.802.656	%
F. C. Ensenada y Costa Sud.....	» 1.833.097	»
Líneas del Puerto de La Plata...	» 1.607.598	»
Total.....	$ 223.243.351	%

ACLARACION A LA LEY 5315

Una de las cuestiones más complejas, por sus relaciones constitucionales y jurídicas, que haya debido ser encarada y resuelta por el Ministerio de Obras Públicas, era la que se conoce con el nombre de aclaración a la Ley Mitre. No está demás recordar las condiciones en que se planteó dicha cuestión.

La Ley 5315 sancionada en 1907 y denominada Ley Mitre, disponía en su artículo 8º. lo siguiente: «Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan en el país, serán libres de derechos de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1º. de Enero de 1947. La Empresa pagará durante ese mismo plazo, y cualquiera que sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al 3 % del producto líquido de sus líneas, quedando exonerada por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional o municipal».

La mayoría de las empresas ferroviarias existentes en el país se acogió a los beneficios de la misma ley en el plazo de 6 meses fijado a tal efecto. En principio, parecía que la disposición legal era clara y precisa, exonerando a las compañías ferroviarias del pago de cualquier gravamen fiscal impuesto por cualquier gobierno. Así lo entendieron las empresas; a mayor abundamiento, la jurisprudencia de los tribunales confirmó dicha interpretación, involucrando en el término «impuestos» usado por la ley, las tasas y servicios que las municipalidades imponen dentro de su esfera por concepto de alumbrado y rubros análogos. Pero esta doctrina, aparentemente lógica, que traducía la intención del legislador en cuanto éste trataba de poner la tarificación a salvo de las fluctuaciones de los diversos sistemas impositivos implantados en los territorios y zonas que cruzan sus líneas, no se mantuvo invariable. Por el contrario, ulteriores sentencias de la Suprema Corte corregían su jurisprudencia anterior, fallando a favor de las municipalidades que entablaban acciones por cobro de impuestos o servicios contra ciertas Compañías ferroviarias.

Sería superfluo señalar los inconvenientes deducidos de esa interpretación contradictoria de las disposiciones de una misma ley. Por lo tanto, se perdió la estabilidad que la ley 5315 quiso establecer, y las compañías ferroviarias se vieron envueltas en interminables y siempre renovados pleitos contra las municipalidades de las provincias. La situación se hizo tan enojosa, que aquéllas resolvieron, finalmente, dirigirse al Congreso solicitando lo que en términos jurídicos se llama una interpretación auténtica de esa ley Mitre.

Plaza Constitución. Esquina Brasil y General Hornos antes de comenzar la construcción del nuevo edificio de pasajeros. Año 1919.

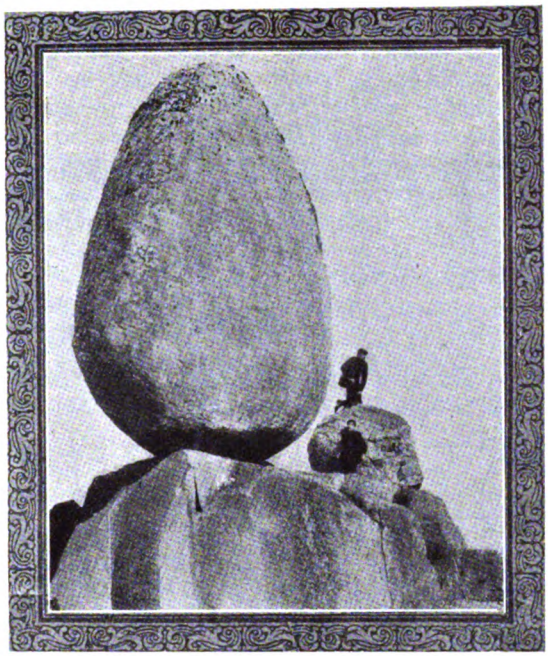
Pero el tiempo transcurrió sin que se obtuviese el deseado pronunciamiento. Cuando el gobierno radical se hizo cargo del poder, manteníase el ambiguo «statu quo». Las diferentes opiniones en pugna, las relaciones constitucionales que se deducían del texto de la ley a interpretar, la autonomía de los diferentes poderes que rozaba aquélla, la masa de intereses afectados por una y otra parte, eran otras tantas dificultades opuestas al logro de una solución armónica. Era menester una mente que viera claro, un criterio que discerniera con precisión y una voluntad resuelta que condujese el asunto hasta su fin. Tales fueron los elementos que incorporó a la solución del conflicto el Ministro de Obras Públicas.

Gracias a su acción tesonera y firme, el Congreso estudió la cuestión. La solicitud de las empresas fué detenidamente examinada y ampliamente de-

Digitized by Google

batida. La discusión que se produjo en la Cámara fué, sin duda, una de las más luminosas y nutridas de doctrina que hayan suscitado las cuestiones ferroviarias en el parlamento argentino. Puede ser verificado en los tomos II y III del Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados correspondiente al año 1919. En ella intervino el Ministro de Obras Públicas, quien comenzó por dejar aclarado el punto que se relaciona con las atribuciones de los poderes públicos de la nación para otorgar concesiones ferroviarias con toda la independencia y plenitud de facultades que le atribuye la Constitución.

En cuanto al criterio con que el Ejecutivo interpretaba el significado y alcance del artículo 8º. de la ley 5315, la exposición ministerial fué tan precisa y metódica, tan abundante en buena doctrina, que creemos conveniente transcribir sus períodos fundamentales porque definen y explican con notable vigor la posición adoptada por el Ejecutivo.



Sierras del Tandil. La desintegración del granito origina formaciones muy notables de las rocas.

Dijo el Ministro:

«La ley 5315 tiene como antecedente interpretativo, que casi podríamos calificar como su verdadera interpretación constitucional y doctrinaria en el momento que se dictó, la jurisprudencia sentada por la Suprema Corte de Justicia en su fallo de 17 de Junio de 1867, que consagra con el sello de la cosa juzgada todo el pensamiento, toda la inspiración patriótica, señor presidente, que había animado a los autores de la Constitución bajo la advocación del gran pensamiento de Alberdi, que nos dió con las bases de nuestra organización constitucional, las más eficientes orientaciones de gobierno para el porvenir, en el sentido de impulsar los grandes progresos morales y materiales de la República.

Ese fallo, señor presidente, fué complementado por el de 1906, en que la Suprema Corte declara que el alumbrado, limpieza, barrido y macadamizado son impuestos y que el cobro hecho por la municipalidad, que dió lugar a esos pronunciamientos, era contrario a la Constitución Nacional.

Esos pronunciamientos del más alto tribunal de la Nación dieron a las empresas la seguridad más absoluta de que su contribución única del 3 por ciento del producido líquido de sus líneas lo era tal, y que quedaban por consiguiente exentas de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal. Pidieron, entonces, aceptar sin prevención alguna y con la más perfecta buena fe, suponiéndola tanbién los poderes públicos nacionales, las cláusulas contractuales de esa ley. Y es esa buena fe indubitable la que llevó a las empresas a extremar sus esfuerzos, extendiendo sus líneas en forma quizá excesiva dentro de las necesidades inmediatas del país, pero que acusan toda la confianza que su desarrollo ulterior les inspiraba.

La famosa Piedra Movediza del Tandil, una de las rocas más notables de este género, que se balanceaba sobre la margen superior de una pendiente lisa rocosa, en una situación inverosímil. Es de lamentar que este notable monumento natural no exista ya. El 29 de Febrero de 1912 el gran bloque de un peso de centenares de toneladas cayó de repente sin que se haya podido averiguar la causa de este accidente.

Es, señor presidente, por esa buena fe que el Poder Ejecutivo no puede diferir a otra interpretación que la que sostiene la mayoría de la comisión de obras públicas de la Honorable Cámara, porque si hubo error en la interpretación de las facultades que los poderes públicos de la Nación ejercieron dictando esa ley — no es correcto — y hablo siempre con el alto respeto que me

Digitized by Google

merecen todos los señores diputados — que se haga pesar ese error, si lo hubo, de los poderes públicos, sobre las empresas ferroviarias, que, como ya lo he manifestado, concurrían a esa solución de gobierno bajo la garantía del más alto tribunal de la Nación dictando en última instancia los fallos a que dejo hecha referencia.

Insisto, pues, señor presidente, a nombre del Poder Ejecutivo, consecuente con la opinión mantenida ante la comisión de obras públicas del Honorable Senado, que la ley que se discute representa para el país, no sólo un positivo interés en el orden de sus progresos materiales, desde que contribuirá a mantener la confianza de los capitales extranjeros cimentados en la tradicional buena fe con que el país ha respetado y cumplido sus compromisos, sino un testimonio del espíritu de justicia en que los poderes públicos inspiran todos sus actos».

LEY N°. 10.657 DE AGOSTO 22 DE 1919

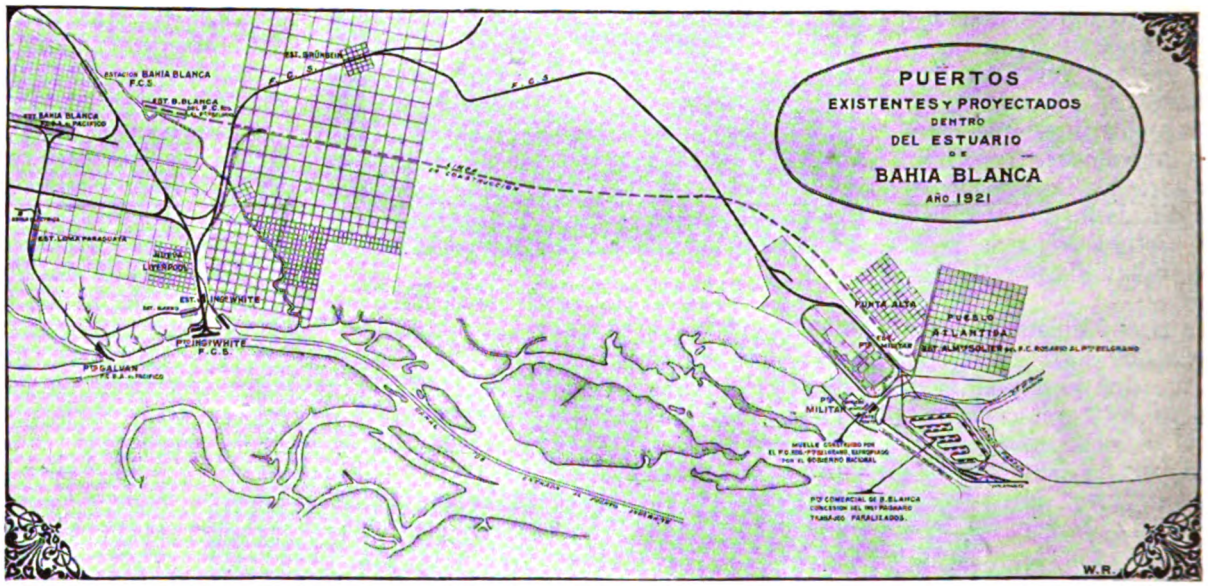
Exoneración de impuestos establecida por la ley Mitre

Artículo 1°. — La exoneración de impuestos establecida por el artículo 8°. de la Ley 5315, comprende, además de los impuestos propiamente dichos, las tasas, contribuciones o retribuciones de servicios, cualquiera que sea su carácter o denominación; con las siguientes excepciones:

1°.—Provisión efectiva de agua corriente y servicio de cloacas; y

2°.—Contribución de pavimentación en las plantas urbanas en la proporción que corresponda por las estaciones.

Respecto de esta última excepción las empresas podrán optar por construir por sus propios medios la parte de pavimento que les corresponda, sujetándose a las especificaciones respectivas.



Los resultados del debate fueron concordantes con las proposiciones ministeriales. Por Ley N°. 10657, del 22 de Agosto de 1919, el Congreso estableció claramente el alcance de la exoneración de impuestos acordada por la ley Mitre, determinando que ella comprendía, además de los impuestos propiamente dichos, las tasas, contribuciones o retribuciones de servicios, con excepción de las que se refieren a provisión de aguas corrientes, servicio de cloacas y pavimentación.

En esa forma, merced a la firmeza con que el Ministro se consagró a la solución del asunto, quedó despejada una situación falsa y determinada la posición de las empresas frente al debatido artículo 8°. de la Ley 5315.

El texto de la Ley interpretativa N°. 10657 es el siguiente:

Art. 2°. — Estas excepciones no comprenden las nuevas tasas y retribuciones de servicios municipales que puedan crearse en el futuro en cuanto afecten las estaciones urbanas de las empresas y cuyo monto sea susceptible de medida y equivalga a la compensación exacta del servicio y siempre que éste se imponga con carácter obligatorio general.

Art. 3°. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la sala de sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 13 de Agosto de 1919.

EL AUMENTO DE TARIFAS

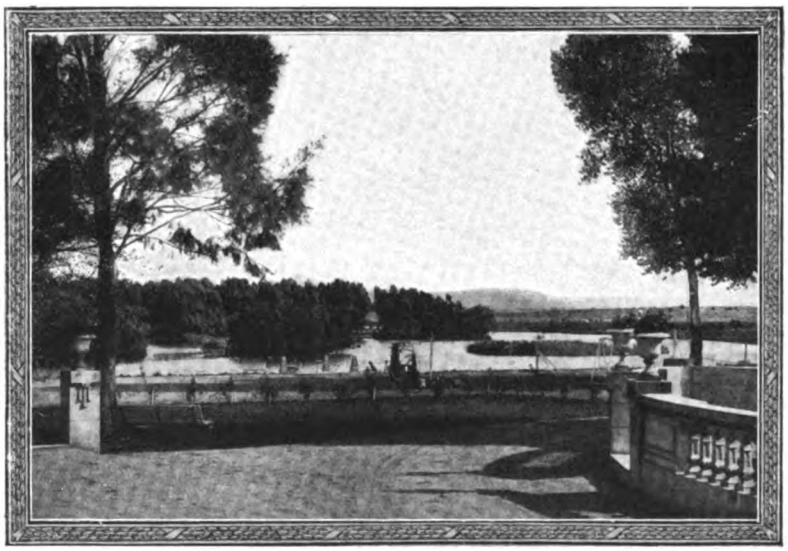
La ley Mitre fué dictada con fines de fomento de los ferrocarriles y de unificación de las concesiones, como lo manifestaron su ilustre autor y los miembros del Parlamento que tomaron parte en

Digitized by Google

la discusión. Su reglamentación y aplicación subsiguiente produjo un gran impulso en la industria ferroviaria argentina, dando lugar a que durante el ministerio del señor Ramos Mejía, se iniciaran y promovieran obras de gran importancia, de verdadero progreso para el país, y fomento de la ganadería y agricultura, que aquel funcionario vió concluídas después de abandonar la cartera que desempeñó con patriotismo, inteligencia y honorabilidad.

La Plata - Casa de Gobierno.

La Ley Mitre dispone en su artículo 9°. que las tarifas de pasajeros y de cargas serán intervenidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del producto bruto de la línea, en 3 años seguidos, exceda al 17 por ciento del capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder Ejecutivo, y siempre que los gastos no excedan del 60 por ciento de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en 3 años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del P. E. y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente.



Un aspecto pintoresco de Balcarce, sobre la línea del F. C. S.

En varias fechas, desde 1900 a 1915, se introdujeron modificaciones en las tarifas del Ferrocarril del Sud que solamente en parte constituyeron aumentos, entre los cuales merecen mencionarse las siguientes:

1°. de Enero de 1901. Se modificaron las bases de las tarifas de cereales y pasto, que representaron una reducción media de 2 % para el pasto, de 9 % para el trigo y lino, de 18 % para la avena y cebada y de 24 % para el maíz.

1°. de Noviembre de 1902. Se elevaron las tarifas de pasajeros en 2.86 %. 1°. de Junio de 1906. Se cambiaron las bases de la hacienda, la que representaba una reducción media de las tarifas de 15 %.

1°. de Enero de 1912. Se adoptó para los productos del país un sistema de tarifas especiales que significó una reducción media de 5 % y 6 % para pasto y cebada, y un aumento de 3 %, y 3 % y 10 % para maíz, trigo y avena, respectivamente.

1°. de Junio de 1914. Aumento en las tarifas de pasajeros de 5.5 %.

1°. de Febrero de 1914. Aumento de las tarifas para hacienda de 19.04 %.

1°. de Junio de 1914. Se redujo el aumento anterior a 9.52 %.

1°. de Abril de 1915. Se estableció el aumento de 19.04 % (para hacienda).

1°. de Octubre de 1915. Aumento general de 10 %, para pasajeros (con excepción del tráfico urbano), encomiendas, cargas, (con excepción de la piedra, maíz, sal y hacienda).

En el mes de Marzo de 1917, con motivo de la reducción de las entradas y el gran aumento de los gastos de explotación fueron impartidas instrucciones a los Gerentes de las distintas empresas ferroviarias para que estudiaran la situación y hallaran el medio más eficaz de obtener un aumento de las entradas, necesario desde tiempo atrás para hacer frente al mayor costo de los servicios que, como en toda otra empresa comercial, confiere a quien lo presta el derecho de un beneficio razonable sobre el capital invertido.

Después de un prolijo estudio de las circunstancias, y teniendo en cuenta que todas las categorías de tráfico, de todas las líneas habían experimentado

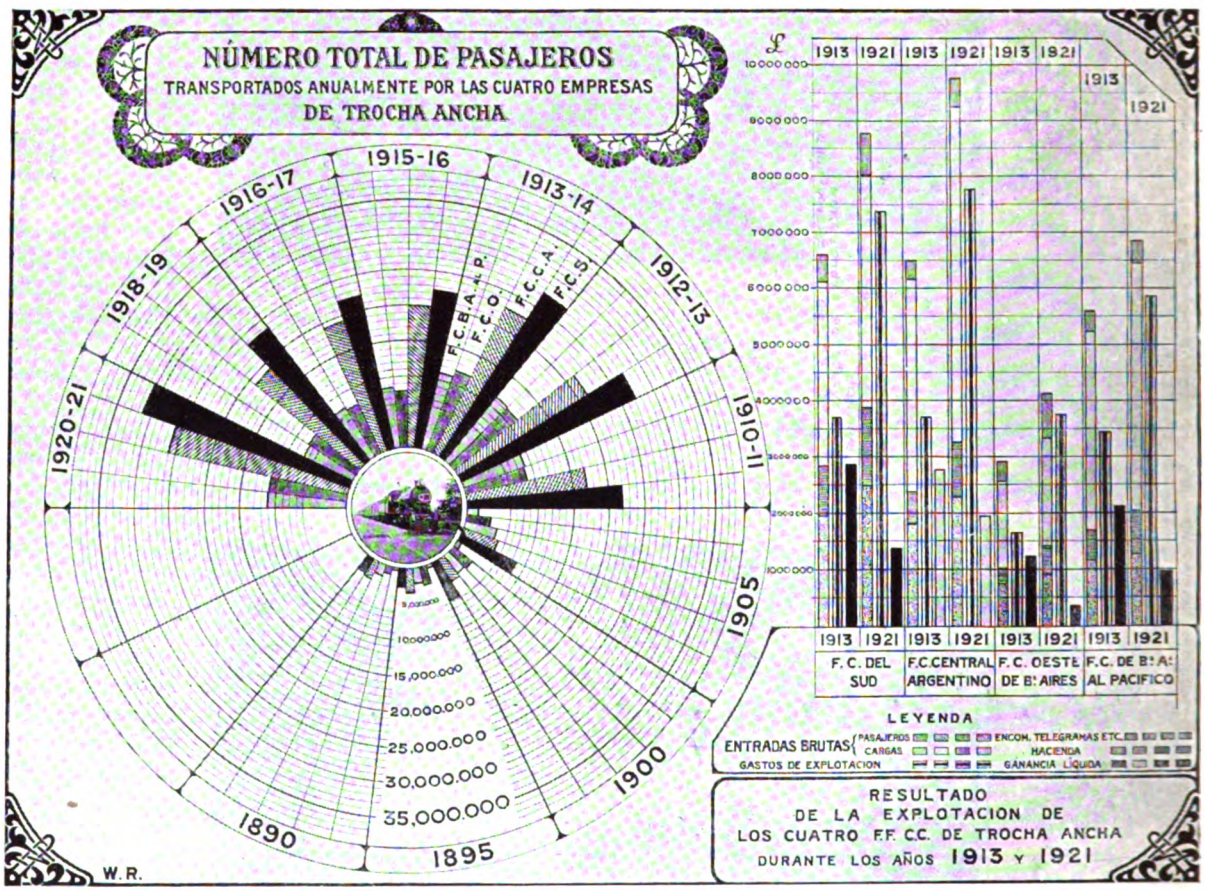
Digitized by Google

un enorme aumento de valor, los representantes de los ferrocarriles llegaron a la conclusión de que un aumento de 22 por ciento sería equitativo.

Para demostrar en qué pequeña proporción este aumento afectaría al productor o comerciante, bastaría citar un caso notorio: el del lino.

Su precio medio por tonelada era antes de la guerra de $ 108 m/n. y la tarifa ferroviaria media de $ 6.02 m/n por tonelada; en 1917 el precio de venta era de $ 210 m/n. la tonelada y el aumento de la tarifa sobre la base proyectada sería alrededor de $ 1.32 % disponiendo que toda modificación de las tarifas debía ser sometida a la Dirección General de Ferrocarriles cuatro meses antes de ser puesta en conocimiento del público. Entre la comunicación a la Dirección y la vigencia de toda tarifa modificada, deben transcurrir cinco meses.

La nota elevada a la Dirección por el Gerente del Ferrocarril del Sud, señor J. M. Eddy, el 7 de Agosto de 1917, constituye la nota explicativa más precisa y convincente, justificando el aumento de un 22 por ciento sobre las tarifas vigentes.



contra una tarifa de pesos 6.02 sobre $ 108 antes de la proyectada modificación.

En cuanto al trigo, avena, maíz, vacunos, lanares, cueros y lana, se hallaban en iguales o mejores condiciones para soportar el referido aumento.

Se resolvió este aumento general de 22 % sólo después de estudiarlo minuciosamente, y si alguna industria hubiera podido demostrar que el mismo la perjudicaría, se hubiera introducido una modificación inmediata.

La Ley General de Ferrocarriles establece «inter alia» que las empresas deben publicar con un mes de anticipación a su vigor toda modificación de sus tarifas, pero mientras se hallaba a estudio el proyactado aumento el Gobierno dictó un decreto

Refiriéndose a los gastos de combustible menciona el señor Eddy que en un año típico como el de 1915-16, la empresa gastó 260.000 toneladas de carbón a un precio de $ 8.66 oro por tonelada o sea un desembolso total de $ 2.253.000 oro. En 1917, cuando no hubo carbón, fué necesario usar en casi la totalidad de los trenes la leña dura, que sólo se produce en el norte de la República, y ésta sustituye al carbón en una proporción de 2,8 a 1 de donde resultaba que el Ferrocarril del Sud tuvo que adquirir 728.000 toneladas de leña por año, lo que representaba a $ 10 oro la tonelada, puesta en la máquina, un gasto de $ 7.280.000 oro o sea un sobregasto de $ 5.027.000 oro sobre lo que se gastaba normalmente en combustible.

Digitized by Google

Deseando el Ferrocarril del Sud adquirir petróleo, de Comodoro Rivadavia, en la proporción que fuese posible, se acercó a las oficinas del Gobierno Nacional, buscando utilizar el producto de esta riqueza del país, y contando con toda la buena voluntad de la administración del petróleo, consiguió promesa de 10.000 toneladas para entregarse en ocho meses al precio de $ 92 la tonelada o sea al 400 por ciento del precio que se obtenía por este producto en el año 1914, pues el petróleo se vendió entonces a $ 23 la tonelada.

La discusión se produjo, quedando al final evidenciado que dentro de las facultades del Poder Ejecutivo, para intervenir en las tarifas, estaban las de hacer que las utilidades conseguidas por las empresas, lo sean siempre teniendo el mayor beneficio para los intereses generales, es decir, al mayor rendimiento y utilización de la línea.

Reconocido y dejado bien firme este punto, el Poder Ejecutivo, no tuvo inconveniente en aceptar el aumento general del 22% que pudo ponerse en vigor desde el 20 de Noviembre de 1917, si bien con carácter provisorio, ya que las causas que lo motivaron obedecían a situaciones accidentales y pasajeras.

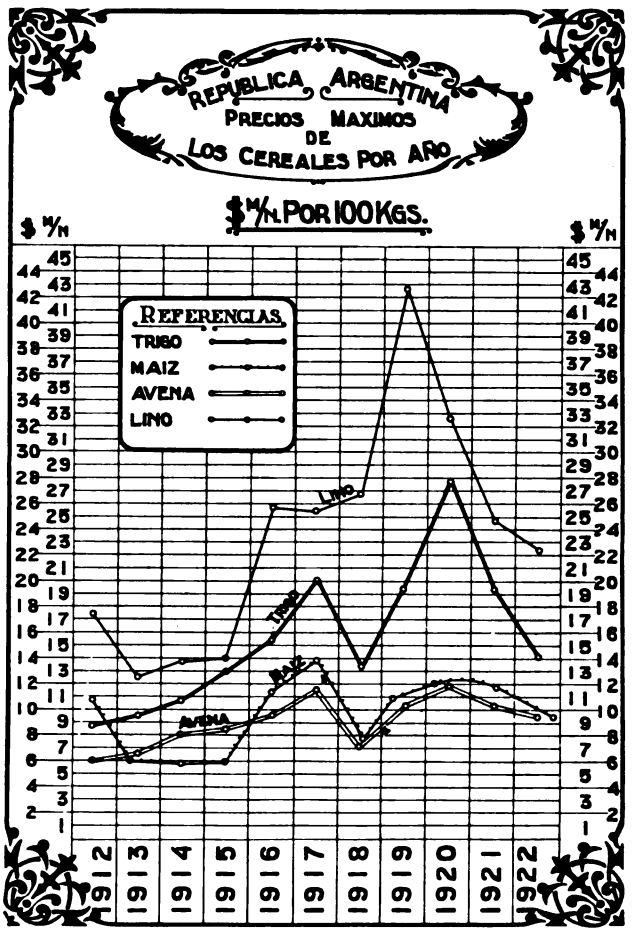
Entretanto, y ya en vías de solucionarse completamente el problema obrero con las sucesivas reglamentaciones, escalafón, ley de jubilaciones, etc., el de las tarifas volvió a adquirir una real importancia en 1918, fecha en la cual todas las empresas se presentaron de nuevo al Gobierno, solicitando la aprobación de un nuevo aumento de 10 por ciento a agregarse al anterior.

El aumento propuesto fué rechazado por el P. E. con decreto de Septiembre 6 de 1918.

A los pocos meses de iniciado el año financiero 1921-22 casi todos los ferrocarriles se presentaron pidiendo numerosas modificaciones de tarifas y de clasificadores que implicaban aumentos en determinados artículos.

La crisis existente entonces provino, principalmente, del aumento de los gastos de explotación como consecuencia de la guerra, el encarecimiento de la vida, debido al aumento de las mercaderías importadas y, también, al de los productos del país, que impuso el aumento de los salarios. Si se agrega la Reglamentación del Trabajo que obligó al aumento del personal con la elevación consiguiente de gastos se tendrá confirmado la necesidad del aumento de las tarifas.

En efecto, en el año 1913-14 los salarios del Ferrocarril del Sud ascendían a $ 8.000.000 oro, mientras que durante el año 1920-21 ascendieron a $ 15.800.000 oro o sea casi exactamente el doble.



En fin, todos los gastos de la explotación que en 1913 eran de $ 16.120.000 oro, se han elevado en 1920-21 a $ 37.100.000 oro, o sea 130 %, representando los salarios casi todo el presupuesto de 1913-14.

Las entradas de 1913-14 fueron de 27.500.000 pesos oro, mientras que las de 1920-21 fueron de 44.000.000, o sea un aumento de 60 %, es decir, que mientras los gastos se elevaron en 130 %, los fletes sólo sufrieron un aumento medio de 60 %.

El resultado financiero era fácil de preverse. Las utilidades líquidas que en 1913-14 fueron de 11.413.065 pesos oro descendieron a $ 6.896.000 oro, en 1920-21 o sea 4.517.000 pesos menos.

Estas entradas líquidas representaban un interés sobre el capital de la empresa de 4.2 y 2.5 respectivamente, pues el capital de la empresa en 1913-14 fué de 271.000.000 pesos oro y de 272.000.000 en 1920-21.

Como es sabido, el Capital de la Compañía está formado de acciones preferidas que devengan un interés fijo, y de acciones ordinarias.

Deduciendo de las utilidades líquidas las sumas necesarias para pagar los intereses fijos, el resto se distribuye entre las acciones ordinarias. El interés sobre las acciones preferidas representaba $ 5.400.000 oro o sea un 4.3 % sobre el capital.

Restando esta suma de las utilidades líquidas en 1913-14 queda un saldo de 6.000.000 y 1.500.000 pesos oro, que representa un interés de 4.1 % y 1 %

Digitized by Google

respectivamente sobre las acciones ordinarias. Para repartir el 4 % a los accionistas por el año 1920-21 hubo, pues, que apelar a las reservas.

Incluyendo el año financiero excepcional de 1919-20, el promedio del producto líquido durante los últimos cinco años, sólo representaba sobre el capital del Ferrocarril del Sud un porcentaje medio de 3.85 %. Las siguientes cifras demuestran que en los últimos 15 años, de 1905 a 1920 el término medio por quinquenio descendió de 4.98 % a 4.71 para terminar en 3.85 %.

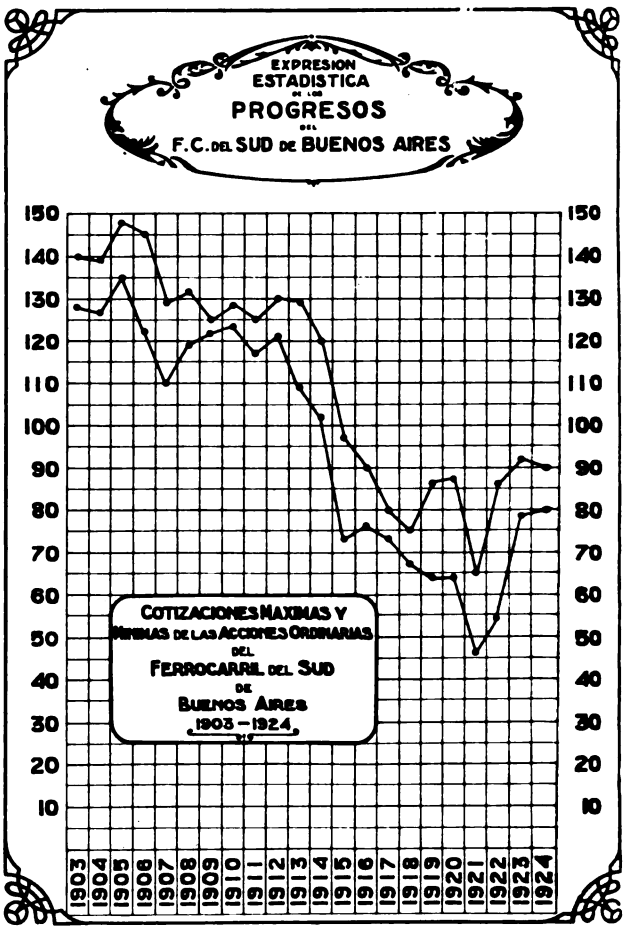
Ejercicio Económico	Capital $ o/s.	Producto líquido o/s.	Producto líquido como porcentaje sobre capital	
1905-06	156.909.967	8.353.866	5.32 %	
1906-07	186.645.967	9.095.582	4.85 »	
1907-08	200.468.670	9.920.000	4.94 »	4.98 %
1908-09	216.530.560	10.676.250	5.00 »	
1909-10	219.146.911	10.509.300	4.80 »	
1910-11	229.226.911	11.563.600	5.00 »	
1911-12	246.866.900	12.031.629	4.87 »	
1912-13	247.221.485	14.466.559	5.84 »	4.71 %
1913-14	271.007.488	11.413.065	4.21 »	
1914-15	271.343.970	9.852.641	3.63 »	
1915-16	272.015.488	12.016.186	4.42 »	
1916-17	272.015.488	10.385.258	3.82 »	
1917-18	272.015.488	7.014.380	2.58 »	3.85 %
1918-19	272.015.488	8.146.414	3.00 »	
1919-20	272.015.488	14.811.617	5.45 »	

El aspecto más saliente de este fenómeno económico, era el contraste que presentaba esta situación del capital invertido en ferrocarriles con relación al colocado en otras industrias, cuya compensación aumentaba en forma considerable cada año.

Los balances publicados en 1920, por sociedades o compañías argentinas o radicadas en el país, arrojaban cifras que no guardaban proporción con el resultado de los ferrocarriles como puede verse con las pocas que se transcriben:

1. Salinas Hnos., Fábrica de bolsas..... 50 %
2. La Primitiva..... 30 »
3. El Comercio, Compañía de Seguros..... 25 »
4. Nuevo Banco Italiano ..... 23 »
5. La Franco-Argentina, Compñía de Segur. 22 »
6. Cristalerías Papini . ..... 20 »
7. Comp. Sansinena de Carnes Congeladas 20 »
8. Compañía Azucarera Tucumana ..... 20 »
9. La Inmobiliaria, Compañía de Seguros.. 20 »
10. Compañía Arenera del Vizcaíno..... 18 »
11. Compañía General de Fósforos ..... 17 »
12. Destilerías, Bodegas y Viñedos «El Globo» 17 »
13. Mercado Central de Frutos ..... 16 »
14. Quebrachales Fusionados..... 16 »
15. Banco Comercial del Azul..... 15 »
16. La Cantábrica, Fabricación hierros y aceros 15 »
17. Cristalería Rigolleau..... 15 »
18. «The Standard» Fábrica de dulce..... 14 »

La situación de la empresa del F. C. del Sud no era floreciente a pesar de las entradas extraordinarias del año 1919-20 que se debieron a una anormalidad del tráfico. Como es sabido, la cosecha de cereales se transporta en un 80 % durante el primer semestre del año, o sea de Enero a Junio. La paulatina reducción del tonelaje marítimo durante los últimos tres años de la guerra y el siguiente



a su terminación, tuvo por efecto dejar cada año un sobrante exportable de la cosecha del anterior, cuyo resultado fué que a principios de 1919, cuando se encontraba recogida la cosecha de ese año y lista para el transporte, el F. C. del Sud, tenía aún grandes cantidades de cereales en sus galpones, como consecuencia de la acumulación del año precedente.

Esta existencia de cereales debió exportarse en su mayor parte, durante el período comprendido entre los meses de Enero a Junio de 1919 pero la huelga en el Puerto de Buenos Aires, produjo la suspensión de los servicios marítimos, y sólo se transportó en el primer semestre el 40 % de la

Digitized by Google

echa, mientras que el 60 % restante se transportó ante el segundo semestre de 1919, o sea el primer estre del año financiero del Ferrocarril (1919-20). cosecha de 1920 se transportó normalmente, decir, el 80 % durante el primer semestre de 0 o sea el segundo semestre del año financiero 9-20. Esto es que durante el año financiero 9-20 el Ferrocarril del Sud transportó una cose- y media, con el consiguiente incremento de os los demás tráficos, como pasajeros, enco- ndas y cargas.

En el año siguiente situación cambió de- o a la Reglamenta- n del Trabajo y al nento de los salarios Febrero y Septiem- de 1920, los gastos este concepto au- ntaron en pesos 20.000 oro, y el de materiales de la ex- tación en $ 1.326.000 , o sea en conjunto os 3.846.000 oro.

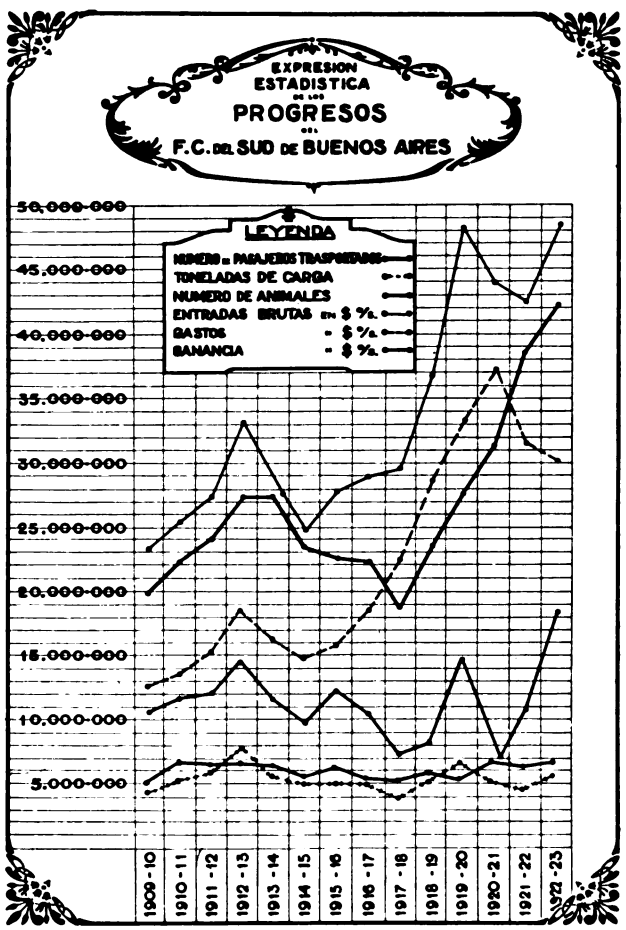
¿Cómo conjurarase esa sis?

Sólo existen tres me- s para mejorar la si- ación de una empresa roviaria, a saber:

1°. Aumentando el áfico.
2°. Disminuyendo los stos.
3°. Elevando las ta- as.

En principio y como a regla de buena ges- n, los administradores una empresa ferro- aria tratan siempre de otar todos los medios sibles para acrecentar el tráfico y reducir los gas- s antes de recurrir al aumento de tarifas.

En la presente situación el desequilibrio pro- ucido por factores concurrentes, no permitió al C. del Sud obtener un interés razonable, sino ediante un enorme aumento de las tarifas que aería aparejada una disminución del tráfico pro- able. Por esta razón se consideró práctico arbitrar n sólo aquellos aumentos muy justificados que ermitían colocar a la empresa del Sud, en condi- ones de obtener dentro de un período razonable n interés moderado sobre su capital, y aunque to no se produciría de inmediato, sería al menos ectivo dentro de dos años, cuando era presumible ue aumentara el volumen del tráfico.



La Empresa del F. C. del Sud demostró en su nota que había realizado una gestión empeñosa para aumentar las fuentes de su tráfico, y de otro punto de vista se hallaba impedida de efectuar reducciones apreciables en los gastos.

Para contribuir al aumento de la producción, el Ferrocarril del Sud había creado una sección agronómica, cuyo objeto era experimentar los cultivos aptos para la región servida por sus líneas y divulgarlos entre los colonos. Para ello estableció dos chacras experimentales, una en Cinco Saltos, en la zona de riego y otra en Pontaut, a cargo de agrónomos competentes. Los conocimientos adquiridos en estudios experimentales fueron publicados en folletos que se anunciaban en los diarios y se remitían gratuitamente a todos los que los solicitaban; además, dichos agrónomos recorrían las chacras y acudían allí donde fueran solicitados sus servicios.

El impuesto de tarifas fué puesto en vigencia por las empresas sin esperar ninguna declaración oficial sobre la aprobación o el rechazo de sus propuestas.

Fueron aplicadas a las empresas infractoras las penas de multa que la ley y el reglamento autorizaban en casos semejantes, sin que el castigo impuesto fuera suficiente para hacer que cesase la falta, razón que obligó a las oficinas respectivas a llegar con el monto de las multas al máximo permitido. Vencidos los plazos y cubiertas las formalidades jurídicas necesarias se iniciaron los juicios de apremio y embargo correspondientes para hacer efectivas las multas impuestas.

Con fecha 4 de Agosto de 1912, las empresas mandaron una nota al ministerio de Obras Públicas con el siguiente tenor:

«Apercibidas por V. E. que el Poder Ejecutivo considera que la medida de los ferrocarriles elevando las tarifas sin la aprobación previa del P. E. implica un desconocimiento a la autoridad de la Nación y al Gobierno que la rige, las empresas se apresuran a declarar que no dieron a la medida tomada el alcance que el P. E. le atribuye y en consecuencia

Digitized by Google

manifiestan su acatamiento absoluto a las decisiones que el Poder Ejecutivo adopte con respecto a este asunto».

La resolución del Gobierno no se hizo esperar. El 21 de Agosto dióse a la publicidad un derceto en el cual se aceptaban las explicaciones dadas por las empresas, a la vez que se condonaban las multas impuestas.

El artículo 4°. del decreto, dice:

«A fin de fijar las tarifas razonables y justas, que deberán regir, el ministerio de Obras Públicas procederá al estudio y revisión de las vigentes, consultando la capacidad económica del país con relación a sus actividades productivas y a su desenvolvimiento comercial».

El proceso de elaboración de las nuevas tarifas fué largo y laborioso pero la gravedad del problema exigía meditación y estudio. Justo es reconocer qué las empresas colaboraron lealmente y con buena voluntad en la iniciativa oficial. Asociados a los representantes de las fuerzas vivas del país y a los técnicos oficiales, sus delegados prestaron asiduos y excelentes servicios a la elaboración de la fórmula conciliatoria buscada.

Por el decreto del 24 de Junio de 1922 el P. E. autorizó un aumento en las tarifas ferroviarias desde el 10 hasta el 25 % para determinados transportes manteniendo las tarifas existentes para otros renglones. Los precios fijados se establecieron teniendo en cuenta la capacidad económica de las industrias que debían pagarlos, su situación de entonces y la influencia que el encarecimiento de fletes ejercía sobre el consumo.

En obediencia a este criterio, las cargas procedentes de las industrias ganaderas y forestal quedaban liberadas de aumento, como así mismo los productos de lechería y de primera necesidad para la subsistencia de la población.

Sir SAM FAY
Nombrado Director del Ferrocarril del Sud en Londres en Enero de 1919.

NUEVOS NOMBRAMIENTOS EN EL FERROCARRIL DEL SUD

Para llenar la vacante en el Directorio londinense del Ferrocarril del Sud dejada por la muerte del ingeniero Davis Simson fué nombrado en Enero de 1919 el señor Sam Fay, quien era conocido como un experto eminente en cuestiones de transportes.

En 1872 comenzó sus actividades ferroviarias ingresando en el Departamento de Tráfico del «F. C. Londres y Noroeste», desarrollando durante varios años una prodigiosa actividad.

En 1885 fué nombrado Secretario General del Jefe de Tráfico y en 1891 pasó a ocupar el puesto de Superintendente de los Almacenes.

En 1892 fué nombrado Administrador General del Ferrocarril Midland y Sud Oeste que a la sazón se encontraba en serias dificultades financieras. Sir Sam Fay efectuó aquí una administración notable y logró poner el F. C. en condiciones favorables antes de volver, en 1899, al primer Ferrocarril nombrado.

El nombre de Sir Sam Fay ha estado identificado de una manera prominente con el progreso de los transportes ferroviarios.

Durante la guerra de Sud Africa organizó de un manera admirable la conducción de las tropas sobre las líneas del Ferrocarril Londres y Sud Oeste y en la ocasión de la inauguración del puerto de Immingham en 1912 fué condecorado por el Rey. Durante la gran guerra mundial era Director General de los transportes ferroviarios en Inglaterra, puesto que llenó a la completa satisfacción de todos, mereciendo las gracias personales del rey de Inglaterra.

Sus muchos y extensos viajes, tanto en el continente americano como en Europa, le proporcionaron la oportunidad de conocer, como pocos, los múltiples problemas relacionados con el transporte ferroviario.

Hizo también, antes de la guerra, un prolongado viaje de inspección de los ferrocarriles en la Argentina y otros países sudamericanos y actuó, aquí en Buenos Aires, en carácter de árbitro en un caso muy importante.

Sir Sam Fay pertenece a esa clase de hombres que nunca abrigaron dudas sobre la creciente potencialidad económica de la República y que alentados por esa fe en el porvenir, no vacilaron en acometer empresas cuya magnitud pudo, acaso, arredrar a hombres menos clarividentes y a temperamentos comunes.

En el principio del año 1919 el Directorio del F. C. del Sud en Londres confirió el cargo de Administrador General al señor J. M. Eddy, que durante algún tiempo había ocupado este alto puesto interinamente.

Digitized by Google

El señor Eddy entró a formar parte del personal del F. C. Londres y Noroeste de Inglaterra en el año 1898, para luego, después de 4 años, ser nombrado asistente principal del Superintendente de Tráfico de la división Lancaster.

En 1904 fué designado asistente de Superintendente del Tren Rodante, y en 1911 Jefe de este departamento.

En 1912 se le buscó para ocupar el puesto de Superintendente de Tráfico en la división de minerales.

Todos estos ascensos fueron conquistados en mérito a sus dotes excepcionales para organizar y regularizar un tráfico de proporciones grandes y por estas razones el Directorio del Ferrocarril del Sud, le ofreció el puesto de Sub-gerente de la empresa en Buenos Aires, cargo que el señor Eddy aceptó y ocupó desde Julio de 1915.

Señor J. M. EDDY, C.B.E.
SUB-GERENTE DEL F.C. DEL SUD DESDE 1915-1917
GERENTE INTERINO DE 1917-1919
ADMINISTRADOR GENERAL DESDE ENERO 1919

En poco tiempo adquirió un conocimiento profundo de los problemas ferroviarios del país, en general, y muy particularmente de los que se relacionaban con la zona de influencia del Ferrocarril del Sud. Sus insistentes preocupaciones por el desarrollo de la empresa que estaba tan estrechamente vinculada con la riqueza general de la Provincia de Buenos Aires, le permitió formarse una idea exacta de las conveniencias de orientar la acción del Gran Sud de acuerdo en todo con el progreso de la Provincia, proyectando su acción algo más lejos, en el sentido de expandirla por los territorios limítrofes.

Sería larga la tarea de enumerar las numerosas iniciativas del señor Eddy, que nunca perdió de vista los intereses de la empresa, los del país, y también el de los empleados.

Interesóse vivamente por el bienestar del personal, consiguiendo convencerle de que las empresas ferroviarias formulaban sus propuestas (referentes a los escalafones) con sinceridad y deseosas de moverse en un terreno de franco entendimiento.

Instituyó entre su personal los «Concursos de Ideas», que resultaron un excelente sistema para dar a los empleados, a los más modestos, noción de que eran, no ruedecillas anónimas y perdidas en una gran máquina, sino fuerzas eficazmente colaboradoras en la vida integral de la empresa.

Se brindó así una oportunidad para los empleados subalternos y obreros de la empresa de sugerir, como consecuencia de deficiencias o detalles observados en sus viajes por la línea o en su propio trabajo, cualquier mejora que tienda a un mayor aprovechamiento de las energías o material que se emplea en determinados trabajos.

En estos certámenes se repartió gran número de premios. Empleados de inferior categoría aparecían, a veces, distinguidos por el aplauso y el galardón; el metálico vino a ser otro aspecto de la recompensa.

La empresa, por este medio, llegó a conocer deficiencias que por su pequeñez o por estar muy alejadas de la dirección, hubieran pasado desapercibidas.

Mediante estos concursos pudieron elevarse y salir del anónimo, espíritus meritorios, condenados de otro modo a la lentitud inevitable del escalafón y sobre todo dió a los empleados verdadera conciencia de su posición, estimulando sus facultades y enseñándoles cómo el camino del estudio y de la observación es el que conduce al éxito y al ascenso. Indirectamente se establecía una especie de colaboración entre empleados y directores, para ambos provechosa.

Señor ROBIN STUART
nombrado Sub-Gerente del Ferrocarril del Sud desde el 1°. de Octubre de 1919.

El 1°. de Octubre de 1919 pasó a ocupar el puesto de Subgerente del Ferrocarril del Sud el señor Robin Stuart, hijo del conocido y renombrado ingeniero R. H. F. Stuart, M. Inst. C. E.

Su carrera fué, en realidad, existosa,

Comenzó sus actividades ferroviarias en las oficinas de la administración del F. C. Gran Oeste Argentino en Junio de 1897, o sea a la temprana edad de 16 años, pues nació en 1881 en Richmond, Inglaterra.

Se dedicó luego al estudio de los asuntos y pro-

Digitized by Google

blemas del tráfico ferroviario y después de haber pasado por empleos de las más diversas categoría, fué nombrado en Febrero de 1903, Jefe de la estación Mendoza, centro de la red ferroviaria del F. C. Gran Oeste Argentino, cuyo Gerente era a la sazón el señor J. A. Villanueva.

En Noviembre del mismo año el señor Stuart pasó al Ferrocarril Central Argentino como jefe de la sección Cañada de Gómez, donde permaneció hasta el 31 de Diciembre de 1905, habiendo en este lapso de tiempo actuado como Inspector de Tráfico.

El 1°. de Enero de 1906 renunció a su puesto en el Central Argentino para ingresar en el F. C. de Entre Ríos en calidad de Jefe de Movimiento, cargo que desempeñó hasta el mes de Abril de 1908, para luego, cuando se inauguró el servicio de «ferry-boat» entre Zárate e Ibicuy, ser nombrado Agente Comercial de dicha empresa en Buenos Aires. En 1910 pasó a ocupar el puesto de Sub-gerente al que, en 1911 se le agregaron las funciones de Superintendente de Tráfico.

En Abril de 1914 dejó esa empresa para aceptar el puesto de Superintendente de Tráfico del F. C. Central Córdoba, cargo que desempeñó hasta Octubre de 1919 en que fué designado Subgerente del F. C. del Sud.

En esta nueva esfera de acción puso al servicio de la empresa su larga y fecunda experiencia y mucho de su natural dinamismo. Tal dedicación captóle estimación y generales simpatías.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO LIII

●

RAMAL DE BAHIA BLANCA A STROEDER - LINEAS DECAUVILLE

●

SUMARIO:

Concesión otorgada a Eduardo Shaw para la construcción de un ramal ferroviario. — Transferencia a favor del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. — Presentación y aprobación de planos. — Comienzo y paralización de los trabajos. — Protesta de los vecinos. — Traspaso de la parte del ramal construído y concesión de la línea al Ferrocarril del Sud. — El 3 de Enero de 1921 corre el primer tren hasta Stroeder. — Construcción del ramal de Stroeder a Patagones. — Llegada de la «Maragata» a Carmen de Patagones. — Festejos organizados. — Datos acerca de la fundación de Carmen de Patagones. — Inauguración oficial de las líneas. — Discurso de Don Fernando D. Guerrico, presidente de la Comisión Local del F. C. Sud. — Mensaje del Directorio de Londres. — Líneas económicas decauville del Ferrocarril del Sud. — Ramales a Orense, Cascallares y Copetonas partiendo de Balcarce. — Toneladas de carga y hacienda transportada.

● ●

EL 1°. de Enero de 1921, fué incorporado a la red del Ferrocarril del Sud, el ramal de Bahía Blanca a Stroeder en una extensión de 174 kilómetros.

Esta línea tiene larga historia; empezó con una concesión otorgada por la Provincia de Buenos Aires al señor Eduardo E. Shaw en el año 1906.

El proyecto consistía en construir una línea que partiendo de la estación Médanos terminara en Villarino, extendiendo ramales a Bahía Blanca y Patagones.

El 14 de Octubre de ese mismo año se firmó el contrato respectivo con el Gobierno, y el 19 de Febrero de 1908, éste autorizó la transferencia de la concesión a favor del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

En el año 1909 fueron presentados los planos el 10 de Marzo, aprobándolos el 12 de Abril el Gobierno de la Provincia.

Ya iniciados los primeros trabajos, el 13 de Julio de 1910 la empresa del Pacífico comunicó al Ministro de Obras Públicas de la Provincia, que la construcción del ramal había quedado suspendida el 21 de Mayo del mismo.

El año 1911 acusó un poco más de animación.

El 21 de Agosto se habilitó al servicio público, aunque provisionalmente, la primera estación de la línea, situada en el Kilómetro 5, frente al frigorífico de Sansinena. El 12 de Octubre la línea se extendió hasta el Kilómetro 33 con el consiguiente regocijo de los pobladores.

El 23 de Agosto de 1912 se habilitó la sección desde el Kilómetro 33 hasta el Kilómetro 102, y finalmente se inauguró el 30 de Diciembre de 1913, la línea hasta el Kilómetro 176, produciéndose entonces un período de paralización.

La empresa del Pacífico obtuvo el 11 de Marzo de 1914 del Gobierno de la Provincia prórroga de dos años, a contar del 31 de Diciembre, para concluir la construcción de la línea.

Al año siguiente, el ingeniero Enrique de la Madrid, presentó un informe en contra de la prórroga solicitada hasta el 6 de Mayo de 1920. A raíz de ella el Gobierno de la Provincia, ordenó a la empresa que continuara los trabajos dentro de un término perentorio de 3 meses. Por esa época, se produjo un intenso movimiento de opinión en Carmen de Patagones. Los industriales, comerciantes y vecinos reclamaban el cumplimiento del contrato ante los Gobiernos Nacional y de la Provincia.

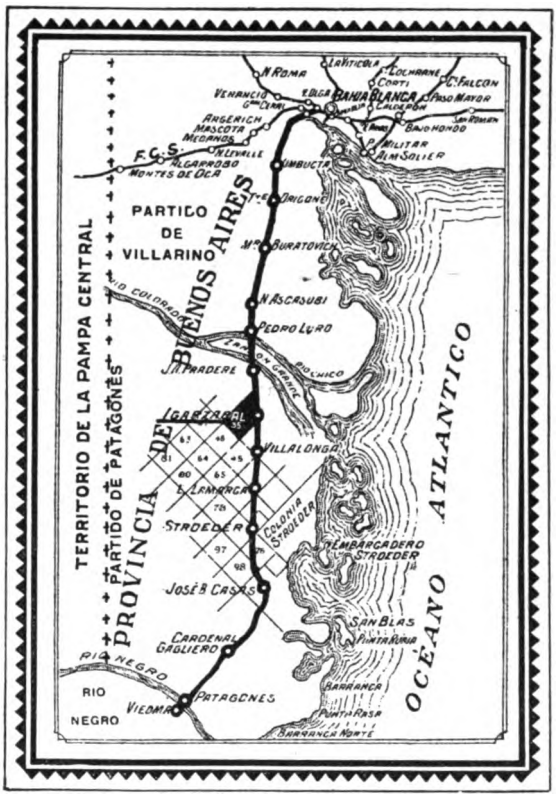
El señor Pedro A. Serrano, de esa población, se hizo eco de las protestas de los vecinos. La demora de muchos años para la construcción del ramal estaba causando serios perjuicios a la industria y al comercio. Los diarios de la metrópoli pusieron particular empeño en esa campaña, eficazmente secundados por los colegas de Bahía Blanca y de otras ciudades de la Provincia. Como consecuencia de una prórroga que solicitó la empresa en Agosto de 1920, el Gobierno concedióle un plazo de 18 meses para la terminación total de los trabajos.

En Octubre de 1920 los Ferrocarriles del Sud y del Pacífico, de acuerdo con convenios privados,

Digitized by Google

celebrados por sus Directorios en Londres, solicitaron del Gobierno Nacional, que así lo acordó, el traspaso de la parte construída y de la concesión de la línea, comprometiéndose el Ferrocarril del Sud a finiquitar los trabajos hasta Patagones, y a enlazar el nuevo ramal a su sistema, mediante un desvío de empalme en Bahía Blanca.

La solución buscada era beneficiosa para todos, pues la línea a Patagones para el F. C. al Pacífico, carecía de interés, dada la orientación de su sistema, mientras que por análogas razones, completaba el del Ferrocarril del Sud. En cuanto a los beneficiados por la línea, la solución dada era la más práctica, pues a la vez que se aseguraba la terminación de los trabajos, su unión al Sud implicaba el viaje directo, sin trasbordos ni combinaciones, a los grandes centros comerciales de la Provincia.



Plano general de la línea de B. Blanca a Carmen de Patagones.

El 1°. de Enero de 1921 la empresa del Sud se hizo cargo de la línea, prosiguiendo aceleradamente las obras.

Como si la empresa hubiera querido aprovechar el tiempo perdido, el 3 de Enero de ese mismo año, hizo correr el primer tren hasta la estación Stroeder, para luego activar la construcción de los 89 kilómetros de línea desde Stroeder a Carmen de Patagones.

A pesar de que sólo disponía de 14 meses para terminarla, la empresa pudo conseguir que el primer tren llegara a Carmen de Patagones el 22 de Noviembre de 1921, es decir, 3 meses antes de que venciera el plazo acordado por las autoridades.

Cuando el Ferrocarril del Sud, hizo correr la primera locomotora hasta la estación terminal, fué indescriptible el júbilo que se apoderó de los habitantes de Patagones y Viedma así como de las otras poblaciones de la línea.

La locomotora llevaba el número 3096 y fué bautizada con el nombre de La Maragata, en una ceremonia pública, labrándose el acta correspondiente.

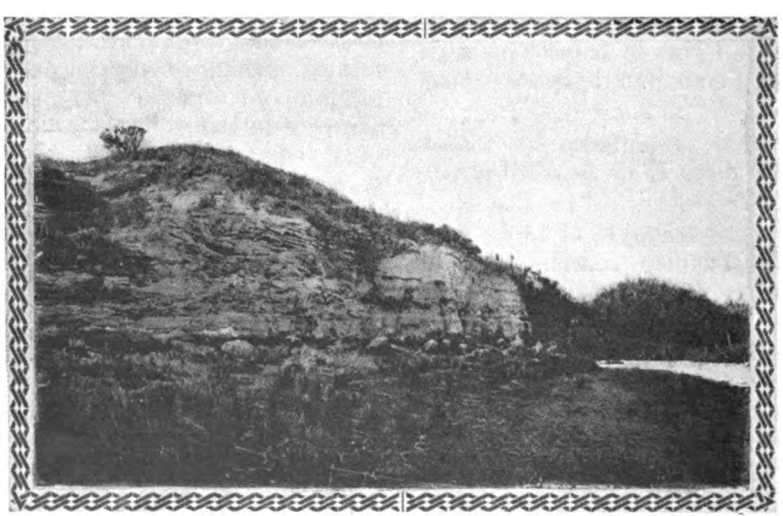
Fueron madrinas de la nueva máquina las señoras Carmen Correa de Guerrero, Matilde Martínez de Ibáñez y Pilar Rial de Miguel quienes le colocaron una hermosa corona de laurel y rosas.

Cuando la locomotora hizo su entrada en la curva de la estación se quemaron bombas de estruendo y la banda de música de la gobernación ejecutó una alegre diana. Entonces fué rociada la parte delantera de la máquina con agua de Río Negro, mientras el público escuchaba el Himno Nacional, y se daban vítores al progreso de esas regiones.

La señora Esther Botazzi de Backlan procedió después a colocar el último remache de un durmiente, realizándose luego diversas fiestas sociales y populares.

Como una nota de interés documental damos copia del acta que se labró ante el juez de paz, en presencia de las autoridades y vecinos.

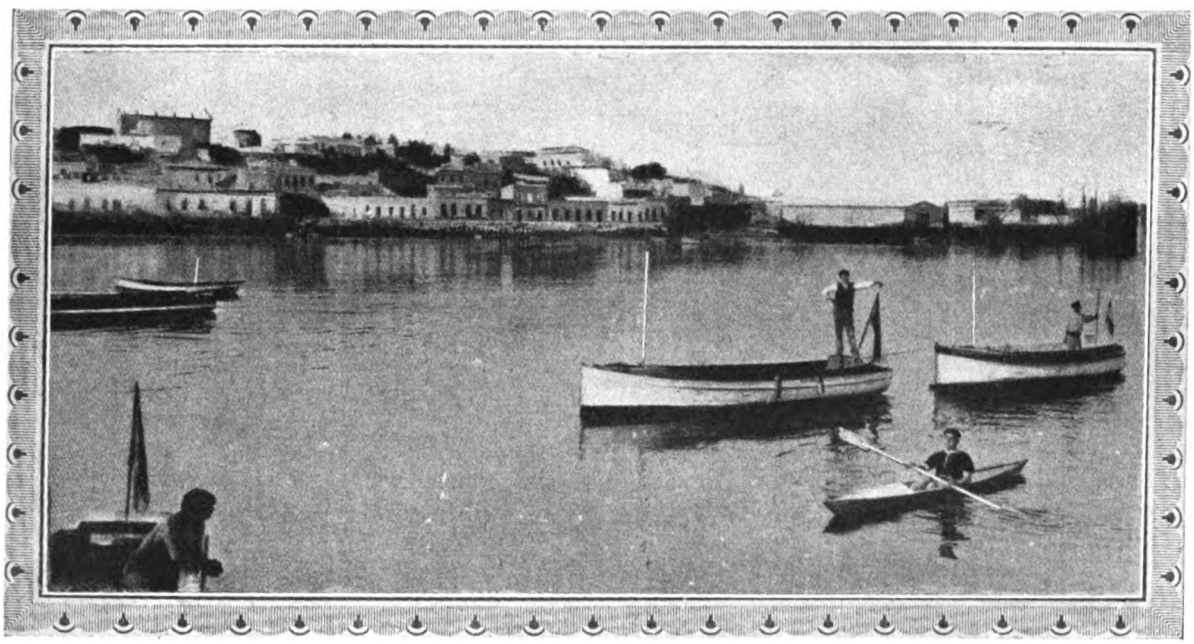
«En Patagones, a los veintidós días del mes de Noviembre de mil novecientos veintiuno, reunidos en el lugar de la estación Patagones, del Ferrocarril del Sud, Kilómetro número 266, los pueblos de Patagones y Viedma, con las autoridades administrativas y judiciales, se presentó ante el señor juez



Barranca de Rio Negro a dos leguas y media de Carmen de Patagones rio abajo.

Digitized by Google

de paz del partido y secretario autorizante, el vecino don Benito Pita, argentino, casado, de sesenta y dos años de edad, y dijo: Que en su carácter de vicepresidente de la comisión local Pro Ferrocarril a Patagones de la cual ha recibido encargo para este acto, viene a dejar constancia por medio de la presente, y que suscribirán todas las autoridades y vecinos que así lo deseen, que siendo las diez y ocho horas, llegó al punto donde se erigirá la estación, la primera locomotora que cruzó la Pampa baldía entre Stroeder y Patagones, para unir estos pueblos a los grandes centros comerciales del pais,



Vista de Carmen de Patagones desde el muelle de Viedma, la capital de la gobernación de Río Negro.

y cuya máquina lleva el número 3096, de la empresa referida, piloteada por el maquinista señor Juan Cambetta.

Que siendo el presente acto de trascendental importancia para ambos pueblos, desea dejar constancia del acontecimiento ocurrido, para que, en todo tiempo, las venideras generaciones estén informadas de la verdad histórica.

Asimismo pide, en nombre de la comisión que representa, que esta acta se transcriba integramente en el libro respectivo del juzgado de paz y el original se entregue al señor intendente municipal del partido, don Antonio Barbieri, para que sea archivada en el local de la Comuna previa copia legalizada en forma, que será entregada oportunamente al señor Felipe Cantén, presidente de la Municipalidad de la ciudad de Viedma, capital del territorio de Río Negro. Con lo que terminó el acto, firmando todos los presentes después del señor juez de paz por ante mí de que certifico. — Juan J. Malla, Víctor M. Molina, Antonio Barbieri, Benito Pita, Felipe Cantén, Pedro A. Serrano, siguen las firmas.

El nombre de Maragata con que fué bautizada la primera locomotora que llegó a Patagones el 22 de Noviembre de 1921, se relaciona íntimamente con la fundación de Carmen de Patagones, cuyo nombre ha sido transformado sucesivamente en el Carmen, Nuestra Señora del Carmen de los Patagones, Patagones y en 1897 en el plano VIII, los ingleses le llaman San Carmen.

El 13 de Febrero de 1779, se mandó el bergantín «Nuestra Señora del Carmen y Animas» con el piloto Basilio Villarino, para reconocer la desembocadura del Río Negro o Curú-Leufú, según le llamaban los indios ribereños, en honor del nombre de su cacique.

La boca de este río había sido descubierta anteriormente por el piloto Manuel Bruñel y el teniente Pedro García, comandante de la embarcación «San Antonio la Oliveira» pero esos marinos no se habían atrevido a franquear la barra a causa de sus imponentes y terribles rompientes.

El 18 de Marzo la expedición de Villarino regresó a San José, y Francisco de Viedma, que reemplazaba a Juan de la Piedra, vuelto a Buenos Aires, resolvió en vista de los informes tan halagüeños de su piloto, así como también para disculparse de no haber ido a fundar la colonia de San Julián, instalarse en las orillas del Río Negro.

El 11 de Abril de 1779 salió, pues, de San José con el bergantín de Villarino, y la sumaca de Pedro García, y el 23 del mismo mes dió principio a las construcciones de la primera colonia del Río Negro, que estableció en la ribera del Sud a nueve leguas de la boca.

Las seis familias españolas que formaban el plantel se dedicaron a la agricultura en el valle,

Digitized by Google

que ocupa actualmente la capital del Río Negro pero aquellas familias viéronse bien pronto obligadas a abandonar las tierras consagradas al cultivo, aterradas por una de las inundaciones periódicas del Río Negro. Fué entonces que tomaron posesión de las barrancas y altiplanicies que actualmente sirven de planta urbana a la cabecera del partido de Patagones.

Pasadas las inundaciones, parte de los moradores volvieron a la otra margen del río, y se explica así que esos dos núcleos de población fueran considerados, en 1865, como elementos de un solo municipio que se denominó Mercedes de Patagones.

El pintoresco Río Negro visto de Carmen de Patagones hacia el Oeste (Río Negro.)

El 16 de Julio de 1779 se levantó la bandera española sobre un medanito de arena, centro de la nueva población, que tomó el nombre del bergantín de Villarino.

Los primitivos colonos españoles, según refiere el historiador don José Juan Biedma, en su obra sobre el Río Negro, procedían de la Maragatoria, región así denominada de España en aquel entonces. A propósito de esta curiosa designación de «Maragatos» con que se les nombra, dicho historiador hace la aclaración de que «la maragatería» es una comarca situada en el Sud Oeste de Astorga, provincia de León, entre los montes de Foncobadon, el Feleno y La Valduerna. Sus habitantes se dedican con especialidad a la arriería».

Vista del pueblo de Carmen de Patagones.

Y como según el historiador, la mayoría de los primeros pobladores a que hemos hecho referencia, estaba compuesta por «Maragatos», he ahí explicada la cariñosa expresión con que se designa a las mujeres nacidas en Patagones.

Hasta la fecha de la llegada de los rieles a Patagones el viaje a dicha ciudad se efectuaba por el Ferrocarril únicamente hasta Stroeder, distante unos 90 kilómetros de aquella ciudad.

Allí debían trasbordarse pasajeros y encomiendas para continuar en automóvil hasta Patagones, lo que importaba una travesía por demás incómoda.

El señor Federico A. Gutiérrez, redactor de «La Razón», muy conocido y apreciado por sus numerosas correspondencias literarias e informativas, nos cuenta con fecha 17 de Abril de 1922, un viaje hecho en automóvil desde Stroeder hasta Patagones en compañía de varios caballeros, entre los cuales se encontraba el Director de la Revista del F. C. del Sud, señor Héctor Olivera Lavié.

Reproducimos una parte de la graciosa descripción:

«A espaldas de la estación Stroeder se hallan alineados 4 automóviles, que ahora hacen el servicio de las tradicionales diligencias.

El comisionista, por una honrosa distinción, me ha reservado el primer asiento, al lado del chauffeur, que es un joven español más silencioso y cascarrabias que los guardias civiles de su tierra. Este lugar sólo se concede con la condición previa de que, el ocupante, se ha de encargar de abrir las 14 tranqueras que están escalonadas a lo largo del camino.

Sin embargo, a mí se me libra de la engorrosa

Digitized by Google

tarea, en mérito a que soy el enviado especial de «La Razón» y de que uso guantes.

Hay que salvar a tumbos, un trayecto de unas 20 leguas, en poco más de 3 horas, lo que instintivamente, nos hace poner en contacto con la Divina Providencia...

Ya en pleno campo, el automóvil corre como una exhalación haciendo crujir los equipajes. El camino está lleno de baches y de espinillos, y hay que asegurarse en el asiento para no hacer pedazos con la cabeza el vidrio del parabrisas.

A 60 o 70 kilómetros por hora, uno va pensando en la resistencia de los ejes, en la calidad de los neumáticos, o en el magnífico proyecto de cubrir todo el territorio del país con líneas férreas.

El Faro de Río Negro, que fué inaugurado, el 25 de Mayo de 1880. El oficio religioso de la bendición estuvo a cargo del párroco de Patagones, Angel Piccone, que exaltó en un discurso notable, la participación del clero en las conquistas del universo.

A medida que nos vamos encontrando en cada tranquera con los otros automóviles, se cambian saludos y bromas entre los pasajeros. Unos se agarran la cabeza, asfixiados por el tufo de la nafta y los otros se friccionan la cintura como haciéndoles una promesa de descanso a los riñones.

En el trayecto nos encontramos con la diligencia que hace el mismo servicio entre Stroeder y Patagones. Es un carretón que sale antes del mediodía y llega a la estación terminal en las primeras horas del amanecer, generalmente con todos los pasajeros fragmentados. Cobran la cuarta parte del precio que los automóviles, sin duda para que el resto se pueda emplear en medicinas.

—Hace cosa de un mes — me dice el comisionista — que se nos rompió una rueda, a 65 kilómetros de velocidad.

—¿En dónde están enterrados los pasajeros?... —le pregunto,— mirándolo seriamente.

—Fué un milagro, pero tuvimos que pasar la noche entre los yuyos...

El chauffeur sigue dándole escape libre a la máquina sin preocuparse de la conversación. Con los focos apagados, en plena obscuridad, corremos y corremos por entre piquillines y espinillos. En el caso de volcar sobre estos arbustos, vamos a quedar hechos unos alfileteros.

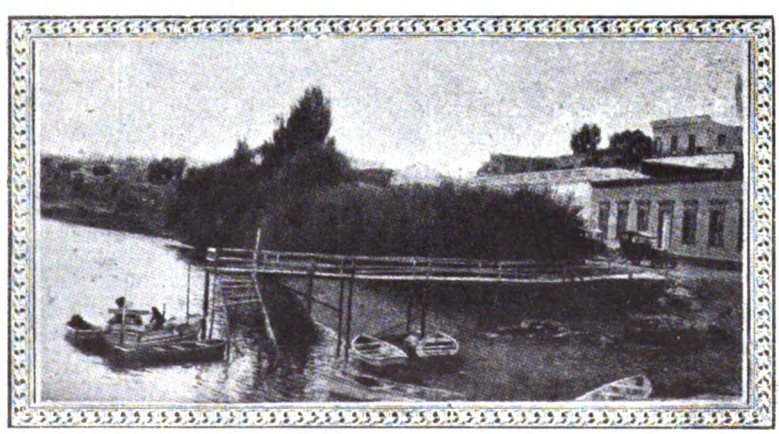
Se concibe francamente, la ansiedad de los pobladores de esta región, por que fuesen terminadas las obras del ferrocarril. Hace ya 8 años que se lo pasan acechando en el horizonte la silueta de una locomotora. La última tranquera nos parece un portal del cielo».

La línea de Stroeder a Carmen de Patagones, fué inaugurada oficialmente el 20 de Abril de 1922.

A las 15.50, llegó el tren, saludado por víctores y aplausos, mientras las bandas de bomberos y de Don Bosco tocaban dianas.

Acompañaban al gobernador señor Monteverde, los ministros señores Del Carril y Rivera, el presidente de la Comisión Local del Ferrocarril del Sud, don Fernando Guerrico, el Gerente, J. M. Eddy, el Gobernador de Río Negro, don Víctor Molina, el intendente de Bahía Blanca, don Jorge Moore, varios diputados nacionales, y una selecta concurrencia de altos funcionarios.

Del andén, la comitiva pasó a una tribuna improvisada frente a la playa de la estación donde, después de ejecutado el Himno Nacional, don Fernando Guerrico pronunció un hermoso discurso.



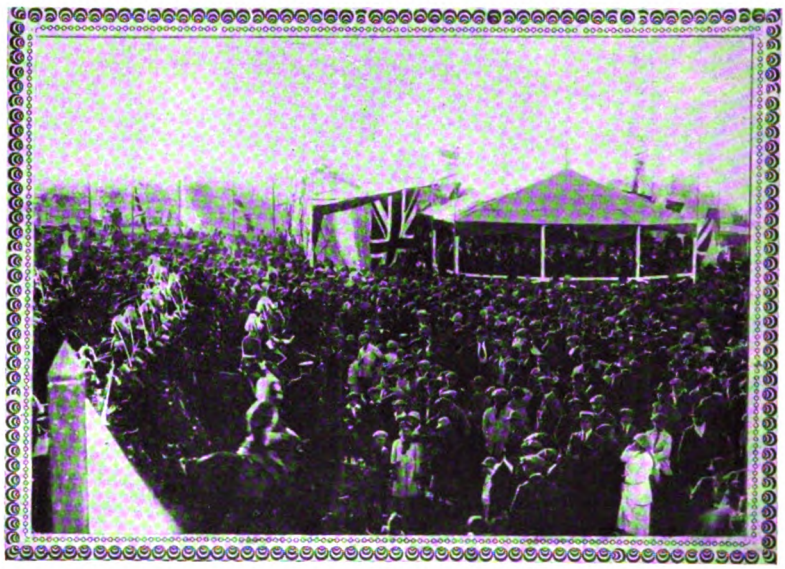
Uno de los muelles de Carmen de Patagones sobre el Río Negro.

Comenzó el orador señalando la importancia del acto que se realizaba, y después de referirse a la obra civilizadora de las empresas ferroviarias en el país, agregó:

Digitized by Google

«Séame permitido comprobar, pues, con patriótica satisfacción personal, que la Compañía del Ferrocarril del Sud, que tengo el honor de representar con mi distinguido amigo el señor gerente don J. M. Eddy, ocupa a justo título, páginas de merecido relieve en la historia del desarrollo económico de nuestro país, cuyas orientaciones ha seguido con decidido empeño desde su primera etapa iniciada en dirección a Altamirano hace casi sesenta años, hasta su culminación actual.

«Básteme recordar que su reducido kilometraje de vía de entonces aquí ha crecido hasta 6.300 kilómetros, sin incluir los de la nueva extensión que inauguramos hoy, satisfaciendo la ansiedad de legítimos intereses. El capital de $ 3.780.000 oro, de la primera hora, excede ya de $ 270.000.000 oro, en acciones y obligaciones, y su inversión, como es notorio, no ha sido exclusiva para las vías férreas, aunque las ha perfeccionado, como todos sus servicios inherentes, con elementos y materiales de construcción y explotación de primer orden, con magníficas obras de arte, de las que es espécimen, digno de recuerdo especial porque honra nuestra ingeniería, el gran puente emplazado en la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, de donde emerge la prolongación hasta la cordillera de los Andes.



Estación Carmen de Patagones. Inauguración de la línea de Bahía Blanca a Patagones. El palco oficial con el Gobernador y la comitiva que asistieron al acto. 20 de Abril de 1922.

Después de mencionar la cuidadosa devoción del Ferrocarril del Sud a las conveniencias de la dilatada zona que sirve con su vasta red de líneas, agregó:

«Es que en el River Plate House, ese rincón anglo-argentino de la City de Londres, se reunen los directores de estas empresas, con su larga experiencia comercial, comprobada habilidad y honestidad acrisolada, vinculados intensamente con nuestro país, que se han formado en nuestro propio ambiente, que hablan nuestro idioma como hombres de cepa criolla, y que manejan los valiosos intereses a su cargo con el debido celo para responder a la confianza depositada en ellos por los capitalistas pero sin olvidar jamás que esos intereses forman parte del patrimonio nacional ¿cómo se sacarían los ferrocarriles de nuestro suelo?, y en todas circunstancias saben coordinarlos y armonizarlos con las conveniencias de la Nación».

Acallado los aplausos que saludaron el discurso, que causó muy buena impresión en el público, el Gobernador declaró oficialmente inaugurada la línea con un bello y oportuno discurso.

«Rindo, en primer término, dijo, mi más efusivo aplauso a estos bravos paladines que con gesto olímpico, a despecho de todas las adversidades, llegaron a coronar lo que en su hora, acaso no fué más que una utopía, porque tal, y no otra cosa, debió parecer entonces el solo anuncio de prolongar las líneas férreas hasta el límite austral de la provincia. A todos esos campeones de nuestro florecimiento que perseveraron sucesivamente para avanzar los cómodos transportes hacia algo así como la misma remota inmensidad del horizonte, vaya pues, el homenaje y el reconocimiento más absoluto del pueblo de la provincia. Homenaje que a fe merecen, porque no sólo pusieron a contribución sus energías, sino también porque aventuraron con ello capitales extranjeros que en esa forma, reafirmaban su buena voluntad, y su fe de siempre en el porvenir de la República. No puedo menos que expresar un sentimiento de confraternidad internacional en esta hora en la que al reconocer toda la diligencia de los gestores preeminentes, señor Guerrico, presidente de la Comisión Local y señor Eddy, gerente de la gran compañía, reconozco de implícita manera la obra de cuantos colaboraron en ella con el concurso de su generosa actividad e inteligencia. Y vaya también mi aplauso sincero para la Comisión pro Ferrocarril a Patagones que prestigió la obra bajo la presidencia del senador señor Daniel Amadeo Videla.

Después de otras consideraciones, continuó:

«Señor presidente de la Comisión Local del F. C. Sud: repito que para mí es muy grato presidir esta gloriosa comitiva. Y más grato me es aún, porque no puedo olvidar que hace mucho tiempo — cuarenta años van corridos desde entonces, — llegué a estas mismas tierras en menesteres de mi profesión. Me complazco muy especialmente en asociar

Digitized by Google

ese recuerdo, no sólo porque me lo hacen aun más vivo muchos detalles conocidos, sino también señores, porque merced a él puedo reclamar el derecho de expedirme sobre las diferencias entre uno y otro viaje.

Ya no son éstos aquellos tiempos casi primitivos, en los que el viajero, para recorrer la región, a falta de otros conductores debía someterse a los consejos del indio coñué, el famoso experto de triste memoria por sus trágicas hazañas, que fué nuestro obligado baqueano en aquellas expediciones.

Estación Carmen de Patagones el dia 20 de Abril de 1922 durante la inauguración de la línea de B. Blanca a Patagones.

Ahora, en cambio, el distingo aparece nítido y para advertir al viajero de las rutas que deben de seguirse, ahí está el grito fragoroso de las máquinas, el humo denso de las chimeneas y el brillo relumbrante de los rieles acerados que en conjunto ritman, por así decirlo, la oda majestuosa del progreso y de la civilización. Sé, por lo tanto, todo lo que el ferrocarril significa en este caso, justamente. De ahí pues, que mi entusiasmo sea mayor y más insospechable».

Luego hicieron uso de la palabra, don Enrique Mosquera en nombre de las autoridades municipales, quien interpretó con elocuencia y acierto los sentimientos del vecindario, que vé colmadas sus aspiraciones y anhelos.

Don Pedro A. Serrano, presidente de la Comisión pro Ferrocarril, hizo mención a la acción decisiva del ex gobernador Crotto, para llegar al resultado que se celebraba.

La señorita Celia Villalba ofreció después con oportunas palabras, ramos de flores a los señores Monteverde y Guerrico, en nombre de las damas de Patagones.

El Gobernador de la Provincia de Bs. Aires, Ingeniero Monteverde y otras personas en el palco oficial, escuchando el discurso del señor Guerrico, presidente del Directorio Local del Ferrocarril del Sud.

Mensaje del Directorio en Londres

Con motivo de la inauguración de la línea, el presidente del Directorio Local del Ferrocarril del Sud, D. Fernando Guerrico, recibió del Directorio en Londres el siguiente telegrama: «El Directorio del Ferrocarril del Sud se entera con suma satisfacción de que el Gobernador de la Prov. de Bs. Aires inaugurará personalmente, el día 20 del corriente, la extensión de Stroeder a Patagones, y al expresar su sincera apreciación por el honor así conferido a la compañía, le place poder dejar constancia de la circunstancia de que, no obstante la difícil situación económica porque están atravesando actualmente todas las empresas ferroviarias en la República Argentina, el Ferrocarril del Sud no sólo ha dado fiel cumplimiento a su compromiso, asumido voluntariamente, de completar la construcción de este importante ramal, sino que también, ha contribuído en este último año al desarrollo de la Provincia de Buenos Aires, construyendo 220 kilómetros de ferrocarriles económicos, con el propósito de ligar directamente con sus líneas principales importantes zonas agrícolas.

«El Directorio, al rogar a usted quiera ser intérprete ante el gobernador de la provincia, de sus más expresivas gracias por esta exteriorización de sus buenas intenciones hacia la Empresa, desea expresar su esperanza de que se dignará aceptar esta actitud de su parte, no sólo como un testimonio de su fe en el progreso y prosperidad del país, sino también en el vehemente deseo de contribuir al bienestar de la República Argentina, haciendo cuanto de él dependa y sea compatible con sus obligacio-

Digitized by Google

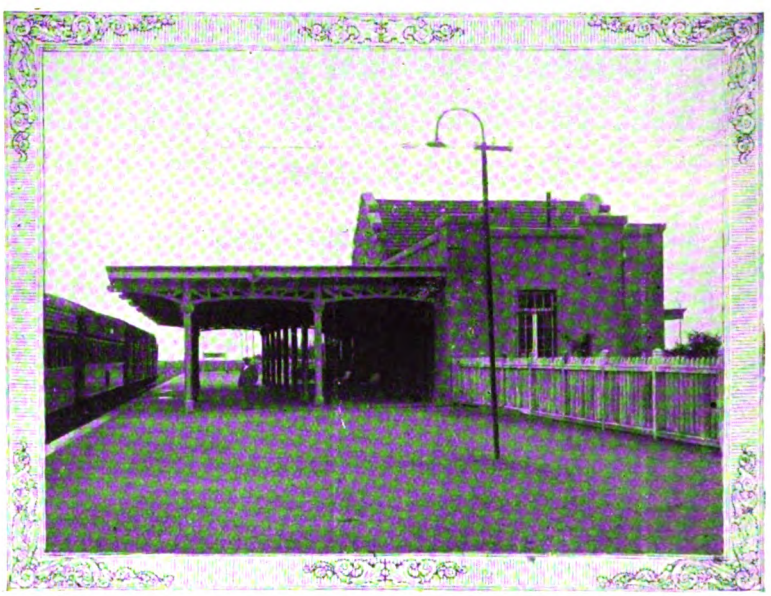
nes para con los accionistas que le han confiado la custodia de capitales, que no bajan de 55.000.000 de libras y que ya están invertidos en las líneas del Ferrocarril del Sud».

La línea de Bahía Blanca a Carmen de Patagones tiene 14 estaciones de las cuales la última nombrada se destaca por sus grandes comodidades y su hermoso edificio principal de riguroso estilo colonial.

Entre los nombres dados a las estaciones hay muchos que significan un justiciero homenaje de la posteridad, como el del malogrado teniente Origone, primera víctima de nuestra aviación.

El mayor Buratovich fué el primero que estableció líneas telegráficas en los desiertos, cuando la campaña de la conquista.

En cuanto a Hilario Ascasubi, conocido por el seudónimo de Aniceto el Gallo, es el creador de Santos Vega y uno de los más inteligentes cultores de la literatura gaucha, autor de los «Mellizos de mi Flor». La estación Cardenal Cagliero, fué llamada así en homenaje al iniciador de la obra de Don Bosco en nuestro país.



Estación Carmen de Patagones.

Era el Cardenal Cagliero el primer sacerdote misionero que vino a estas tierras del Sud, después de la conquista del desierto.

Stroeder conmemora el nombre del Director de una de las empresas más fuertes de colonización que durante muchos años sembró colonias en todas partes de la República.

Carmen de Patagones hasta 1821 se encontró en el más espantoso olvido y en tal soledad y con comunicaciones tan defectuosas, que su existencia era casi desconocida en Buenos Aires.

Vida azarosa y precaria fué la de de los «pioneers» de esta región, expuestos a los flujos y reflujos del Río Negro con su cortejo de frecuentes inundaciones, amen los malones que llevaban a cabo las tribus que entonces merodeaban por dichos parajes, los que no sólo arreaban con la hacienda de los pobladores, sino que en esos combates arrasaban los caseríos, sembrando por doquiera el espanto, la desolación y la muerte, sin que aquellos avanzados pobladores del desierto recibieran en tan duros trances la protección ni de los virreyes primero ni del Gobierno Central después.

En el abundante archivo del señor Serafín O. Galán Deheza se encuentra un informe original del comandante don José Gabriel de la Oyuela, nombrado en 1821 por el Gobernador General Martín Rodríguez para la jefatura de Patagones.

«Diariamente se presentaban los habitantes — dice — y he descubierto en ellos la mayor honradez y simplicidad. Todos conservan el mismo acento, usos y costumbres que trajeron de sus montañas, pero no son afectos a la causa del país. Han pasado penurias tremendas provocadas por la mala moral del soldado y feos vicios de los antiguos comandantes. Entre los cafres no hubieran sido peores los hechos. Sin embargo ahora viven sosegados, sin pleitos, ni disputas, a pesar de su origen, lo que atribuyo a no haber abogado alguno.»

La caja sólo contaba 17 pesos, el día que se recibió del mando.

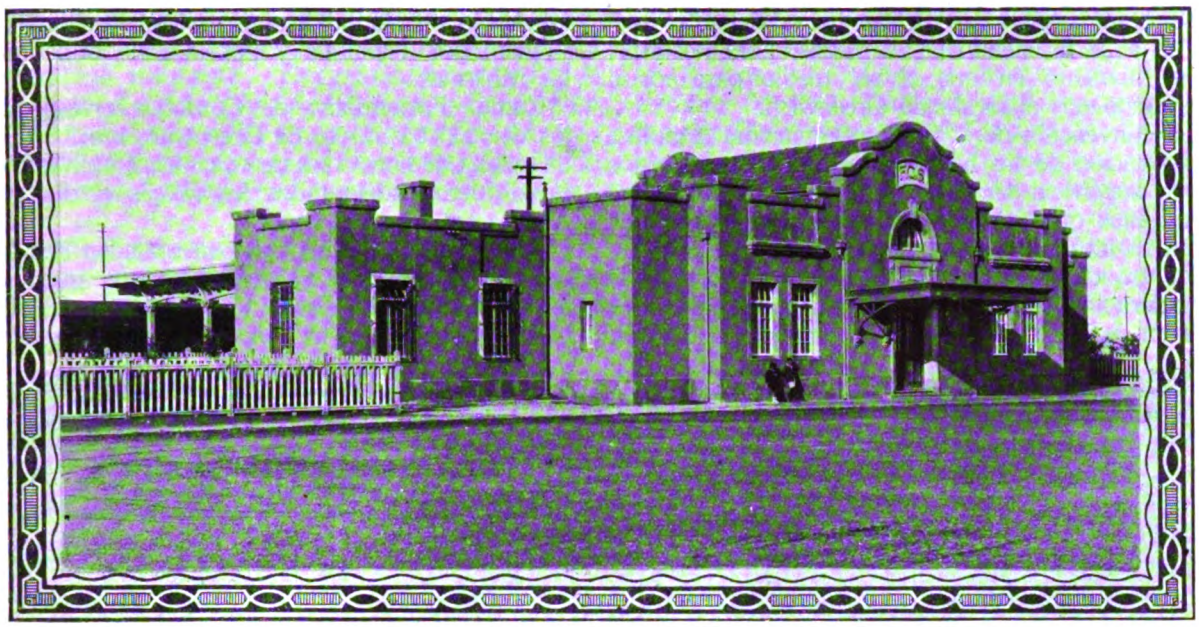
Añade que el comandante del fuerte que halló a su llegada imponía derechos e impuestos a su antojo, gastándose privadamente la renta reunida.

Este mismo funcionario era analfabeto por lo cual no pudo firmar nunca comunicación alguna ni menos leer notas. Los documentos se encontraron amontonados en un armario chico, en desorden y rotos o perdidos en su mayoría.

La correspondencia jamás habíase repartido y si lo hacían los comerciantes encargados de la tarea, lo realizaban después de haberla violado y de hacer sus tratos particulares.

La fortaleza hallóse en ruinas por los cuatro costados, con los frentes derruidos, las habitaciones inhabitables, faltándole a todas las puertas y los marcos. Este desastre debióse al destrozo y saqueo que realizaron los dragones durante el levantamiento de 1820 y a los continuos robos de los indios ancas, ranqueles y serranos.

Digitized by Google



El edificio de pasajeros de la estación Carmen de Patagones. Vista tomada desde la calle de circunvalación.

Al tomar el mando de Patagones, de la Oyuela trasmite la novedad más grave: eran tan enormes los sufrimientos de aquellas familias, tan completo el abandono en que se tenía a la región, que ya habían emigrado a Buenos Aires siete familias, otras tantas a Montevideo y más de cincuenta a España, por vía Río de Janeiro. Secretamente, los que quedaban delegaron en dos personas de su confianza una misión ante el Gobierno Portugués, que pedirían socorro para la olvidada zona de Río Negro. «De suerte que si V. E. no determina nuestra venida, este puerto hubiera quedado despoblado o en poder extraño». Según el testimonio del militar patriota, hasta 1821, jamás ningún habitante de Patagones había recibido instrucción ni existía escuela de género alguno.

La ignorancia era absoluta «para estos desgraciados jóvenes abandonados e infelices». Reunió tres vecinos, los únicos capaces para enseñar, y les pidió aceptasen el título de preceptores de la escuela bajo el sistema de Lancaster. Destinó para aula una pieza dentro del fuerte compuesta y blanqueada a costa de los mismos maestros. Los bancos mesas y demás útiles fueron construidos por dos carpinteros de un buque, pues en Patagones todos los obreros ya estaban emigrados. El 7 de Agosto funcionó la primera escuela primaria con 35 inscriptos, oriundos del pueblo. El comandante de la Oyuela convocó al vecindario y en solemne acto inauguró las clases en nombre del Gobierno de Buenos Aires, mientras los clarines y las salvas de artillería saludaban el acto auspicioso y precursor de nuevos tiempos.

Por fin suplica con urgencia el envío de un cirujano con botiquín, pues nunca Patagones dispuso de facultativo y menos remedios, usándose recursos silvestres en las enfermedades y epidemias que la asolaron.

Sr. TOMAS GREGORY
Ex-Superintendente de Tráfico del F. C. del Sud

Este es el resumen del parte de un jefe integérrimo precursor del renacimiento de Patagones, abatida en 1821, al extremo de ser amenazada por la disolución y hasta por la ambición extranjera, que algunos hombres radicados en su seno alimentaron en un rapto de escepticismo y de hambre.

Pero en 1827, Patagones surgió vibrante de sentimiento argentino, devolviendo en frutos alentadores la siembra que hiciera el gobierno de Martín Rodríguez.

El 1°. de Mayo de 1920 entró en vigor en la República Argentina el sistema de hora civil decretado en Febrero 24 de 1920 por el Superior Gobierno de la Nación.

Concordaba tal sistema con la convención internacional de la hora adoptada por la mayoría de las Naciones, contán-

Digitized by Google

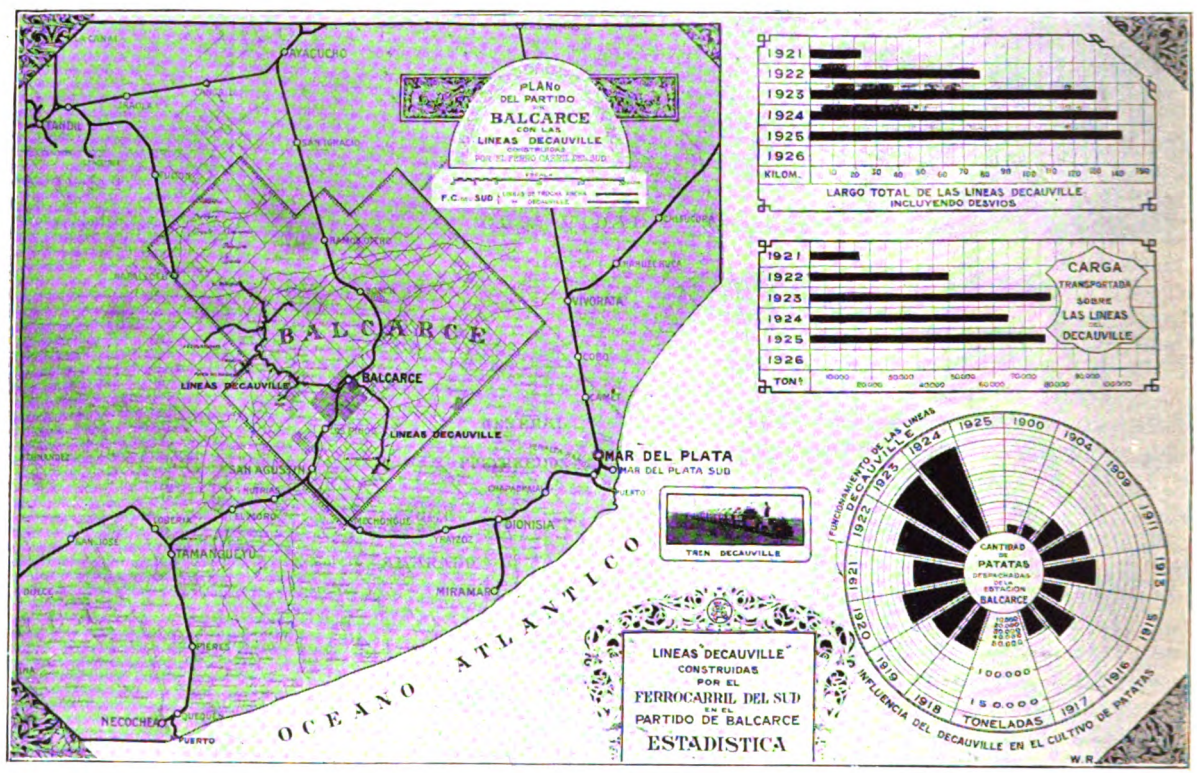
dose desde aquella fecha las horas del día civil de 0h a 24 h., siendo las 12 horas, para nosotros, en el momento en que el sol medio pase por el Meridiano 60° al Oeste de Greenwich.

La convención de la hora internacional establece la aplicación de los **husos horarios,** es decir, husos de la superficie terrestre comprendidos entre dos meridianos que forman entre sí un ángulo de 15° o sea un intérvalo de tiempo de una hora.

Dentro de cada uno de estos husos, la hora se considera la misma en todos sus puntos, siendo la que en realidad corresponde al Meridiano central, al pueblo de Ramallo, algo al Oeste de Chivilcoy y justo por Tapalqué y por la isla occidental de las Malvinas.

Como el meridiano de Córdoba corresponde a los 64° 12' 03", 3 0. de Greenwich resultó que la diferencia de hora o sea de 16m 48s, 2 y de esta cantidad fueron adelantados los relojes el día 30 de Abril a las 12 de la noche.

A la República Argentina corresponden dos husos horarios que son el ya indicado y el que queda inmediatamente al Oeste de éste; en este último huso se encuentra la zona comprendida entre la



de modo que la diferencia entre la hora verdadera y la oficial o legal, puede alcanzar, en más o en menos, hasta 30 minutos (7°.30').

El meridiano adoptado como origen es el de Greewich de modo que el primer huso horario es el comprendido entre los 7°.30' E. y los 7°.30'0. de Greenwich.

Para la República Argentina, el huso que corresponde es el del meridiano 60° al Oeste de Greenwich, o sea el comprendido entre los 52° 30' 0. y 67° 30' 0.

La diferencia, pues, entre la hora nuestra y la de Greenwich será exactamente de 4 horas más para ésta.

Este meridiano pasa en nuestro país por los territorios de Formosa y Chaco (próximo a la estación La Sábana), por las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, en la provincia de Buenos Aires muy próximo línea divisoria limítrofe con la República de Chile y el meridiano 67°30', comprendiendo dicha zona la mitad de los territorios de Santa Cruz y del Neuquén, gran parte del Chubut y Río Negro como también de las provincias de Mendoza y San Juan.

Pero para simplificar y evitar mayores trastornos, como el que resultaría teniendo dos horas distintas en el país (pues sucedería que inmediatamente de pasar al Oeste del meridiano 67°30' ya habría que cambiar hora dado que para aquella zona corresponde otro huso horario), se fijó para todo el país la misma hora que es la correspondiente al huso horario con meridiano central 60°.

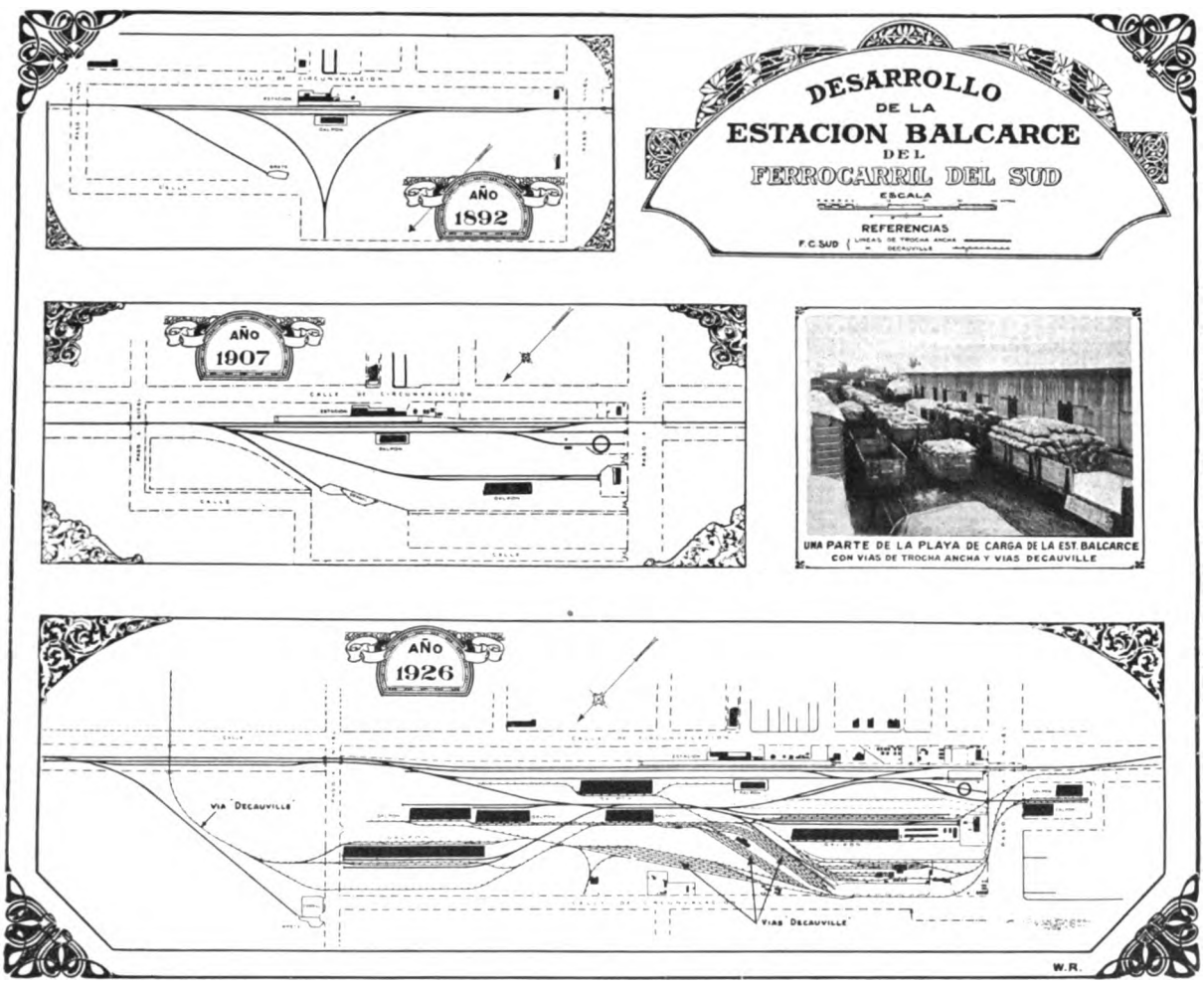
En Abril de 1920 el señor Thomas Gregory, Superintendente de Tráfico del F. C. del Sud se

Digitized by Google

retiró de la Empresa para acogerse al beneficio de la jubilación después de casi cincuenta años de trabajo constante. Desgraciadamente no le fué dado disfrutar por mucho tiempo de su bien merecido descanso. El 1º. de Noviembre del mismo año falleció en Inglaterra a consecuencia de una neumonía. Daremos brevemente su bibliografía.

Nació el Sr. Gregory en Sheffield (Yorkshire) en 1861. Hizo sus primeros estudios en la escuela pública de Derbyshire. A los 14 años era un buen taquígrafo. En 1876 se empleó de escribiente en la estación de Hassep de la Midland Railway Company. Trabajó allí cerca de tres años, examinándose luego en telegrafía y trabajos ferroviarios. En 1879 fué ascendido, pasando a la estación de Atravely, cerca de Chesterfield. Para esta época había recibido un certificado como taquígrafo por el método Pitman. Poco después fué ascendido. En Atravely permaneció casi cinco años.

En 1882 fué nombrado jefe de oficina en la estación de Leicester una de las más importantes de Inglaterra. Trabajó allí cinco años. En 1887 renunció ese puesto para aceptar un empleo en el F. C. del Sud en Buenos Aires. Llegó a nuestra capital en Diciembre de 1887. Comenzó aquí su carrera como taquígrafo y secretario del ayudante del gerente general, Sr. F. W. Barrow, puesto que ocupó por más de dos años. En 1890 fué nombrado primer ayudante del Superintendente de Tráfico, Sr. Loveday. En 1895, durante una ausencia del Sr. Loveday, el Sr. Gregory desempeñó la administración del Tráfico. Poco después, por renuncia del Sr. Loveday, fué nombrado Superintendente de Tráfico del F. C. Sud. En 1919 se le designó gerente general interino, a fin de que el Sr. J. M. Eddy, a la sazón gerente, pudiera realizar un viaje a Inglaterra.



En Abril de 1920 el Sr. Gregory resolvió retirarse del trabajo ferroviario después de 44 años de servicios. Hay que añadir que en varias ocasiones el Sr. Gregory estuvo a cargo de la Gerencia. Tal sucedió en 1905. Ocupó entonces la Gerencia durante dos años.

Digitized by Google

LINEAS ECONOMICAS DECAUVILLE DEL FERROCARRIL DEL SUD

Cuando el Presidente del Directorio del Ferrocarril del Sud, en Londres, señor Alberto Bowen, visitó la República Argentina en el año 1919, se dedicó a estudiar detenidamente la cuestión de líneas económicas de fomento agrícola, con el objeto esencial de acrecentar el transporte en las vías de trocha ancha, facilitando el acceso a las estaciones de sus líneas, entonces dificultada extraordinariamente por los malos caminos.

Antiguo sistema de llevar la cosecha a las estaciones. Las líneas "Decauville" substituyen con éxito a los carros de difícil manejo.

Se sabe que la ausencia de buenas carreteras constituyen una verdadera valla, que se opone a la colonización de la tierra, afectando especialmente al pequeño chacarero, cuyas actividades se ven paralizadas en tiempos lluviosos, con evidente perjuicio para la economía del país.

Por ello surgió la idea de construir líneas de tipo Decauville, de 60 centímetros de trocha, en varios puntos distintos de la red del Ferrocarril del Sud en sustitución de los caminos y suprimiendo las tiranías de las uniones de carreros.

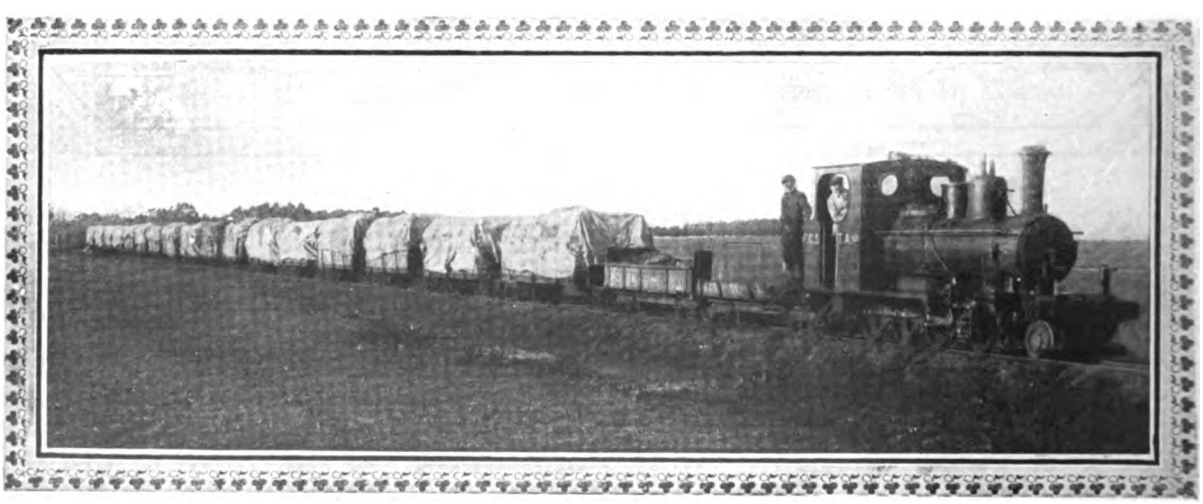
Estas líneas debían, con preferencia, internarse en distritos apartados donde toda iniciativa de cultivar las tierras habían fracasado por el costo elevado del transporte.

El objeto principal radicaba en extender la zona de influencia a las actuales líneas sin necesidad de construirlas costosas, lo que, por otra parte, resultaba difícil en aquellos años.

Se ha comprobado que los ferrocarriles económicos de esta clase, para tener buen éxito financiero, deben extenderse más allá de un radio de 25 kilómetros de la estación o empalme con la vía de trocha ancha, pues dentro de este límite el tráfico se halla sujeto a mucha competencia por parte de carros particulares y otros vehículos de transporte.

La adopción de este tipo portátil de vía de trocha de 60 centímetros, fué inspirada por el hecho de que en otras partes del mundo y más particularmente en Francia, durante la guerra mundial, se comprobó en la práctica que este tipo de vía era capaz de transportar grandes cantidades de tráfico satisfactoria y económicamente. Además, el tipo aludido de vía proporciona una fácil adaptabilidad, pues puede ser transportado de una localidad a otra con suma facilidad, levantándola y recolocándola en zonas más productivas.

Para solucionar de una manera definitiva este problema, se impondría la construcción de caminos duros convergentes a estaciones de ferrocarriles; pero como constantemente se extienden nuevas líneas, instalándose estaciones en abundancia que



Tipo de tren "Decauville". Tracción a vapor

Digitized by Google

abrevian las distancias para la conducción de los frutos en las zonas de cultivo, sería menester un enorme y constante gasto.

Es sabido también que una de las causas que determinan una disminución de las utilidades de la cosecha es la carestía de los transportes, no tan sólo por ferrocarril sino también en carros, desde el sitio de la producción hasta el de las estaciones de embarque.

El Gobierno Nacional dió su franco apoyo a la construcción de líneas económicas, lo que está ampliamente demostrado por el siguiente Decreto del P. E. del 28 de Noviembre de 1919.

«Que insinuaba al Ministerio de Obras Públicas por varios representantes de empresas ferroviarias de jurisdicción nacional la posibilidad de utilizar material «Decauville» para el abaratamiento del acarreo de los productos a las estaciones, así como para la instalación con carácter precario de vías económicas que faciliten la explotación agrícola en zonas no sólo servidas por líneas troncales y teniendo en cuenta que una fácil vialidad es factor primordial para el acrecentamiento de la producción agrícola del país y de positivo beneficio para los que se dedican a ella, aumentando el margen de las utilidades en razón directa de la mayor rapidez y menor costo de su acarreo desde el sitio de producción a los puertos de consumos o estaciones ferroviarias y puertos, para su transporte ulterior.

Tipo de tren "Decauville".

Considerando que la Nación está distante de poner una red de caminos apropiados, debido especialmente a la naturaleza de su suelo y a la rudimentaria construcción de aquellos y admitiendo que la construcción de una red de caminos pavimentados en las condiciones y extensión requeridas para servir eficazmente las necesidades de la producción agrícola demandaría la inversión de ingentes sumas de dinero, gasto que las provincias y municipios no están en condiciones de afrontar, ni aun con la ayuda de la Nación, y considerando, finalmente, que los propósitos enunciados se podrían obtener, desde luego con la construcción y explotación por las municipalidades, empresarios particulares y empresas ferroviarias existentes, de servicios de transportes locales, del sistema llamado «Decauville» que aparte de no presentar los inconvenientes de los vehículos pesados, destructores constantes de los caminos, permitirían el más rápido y económico transporte de los productos agrícolas, hasta las estaciones ferroviarias y los pueblos que constituyen centros locales de consumo, el Poder Ejecutivo de la Nación, decreta:

Art. 1º. Autorízase con carácter precario a las Municipalidades, empresas o personas particulares y empresas ferroviarias que hubieran construído líneas de transporte «Decauville» a penetrar con ellas, extenderlas y hacer correr sus vehículos dentro de las zonas de vías y terrenos de estación de los ferrocarriles de jurisdicción nacional y muelles y zonas portuarias.

Art. 3º. Dentro de los terrenos o zonas sometidas a su jurisdicción las líneas Decauville podrán funcionar a tracción eléctrica, mecánica o a sangre, no pudiendo exceder la velocidad de 10 kilómetros por hora en los terrenos de estaciones y puertos.

Art. 4º. Diríjase nota a los Gobiernos de Provincia, incitándolos a favorecer la construcción de líneas de transporte del sistema «Decauville» por medio de permisos para la utilización de las calles públicas que por naturaleza lo permitan, y la liberación de impuestos provinciales y municipales, si los interesados lo solicitaren.

Art. 5º. En caso de que las empresas ferroviarias de jurisdicción nacional construyeran líneas «Decauville», su construcción y explotación serán totalmente independientes de la explotación de la línea férrea nacional y su costo no podrá ser incluido en el capital de la empresa respectiva.

El 23 de Mayo de 1921, se inauguraron los primeros 50 kilómetros de vía «Decauville» en Orense y el 3 de Mayo, fué abierta para el servicio público la línea de 23 kilómetros de largo con arranque en la estación Balcarce.

Durante los meses de Enero-Julio de 1922, se transportaron sobre las líneas económicas de Balcarce 17.212 toneladas de productos agrícolas y mercaderías generales detalladas en el siguiente cuadro:

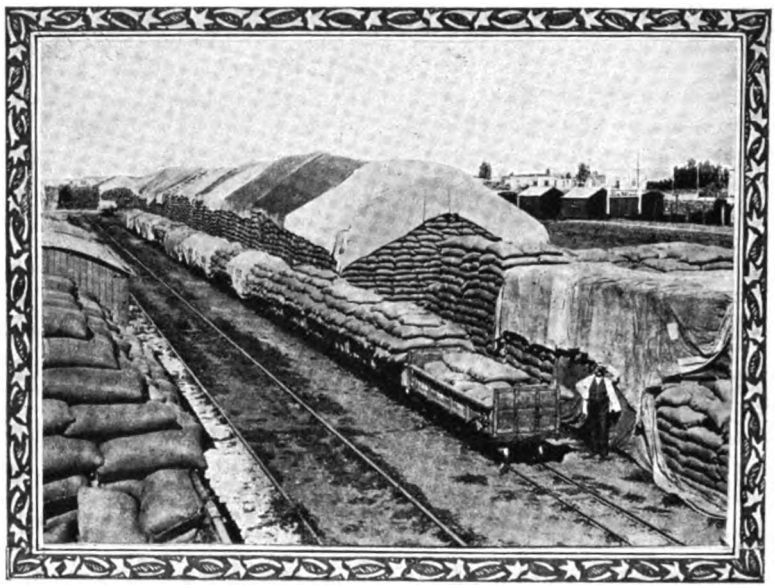
Patatas	16.601	toneladas
Mercaderías generales	484	»
Lana	64	»
Maíz	59	»
Avena	4	»
	17.212	toneladas

Digitized by Google

La tarifa para el transporte sobre las vías Decauville era de $ 2 m/n por cada 1.000 kilos hasta 5 kilómetros de distancia lo que equivale a 13 y ½ centavos por bolsa de 67 kilos.

En Febrero de 1922 se inauguró en Balcarce la sección de extensión hasta «EL RINCON», con un largo de 47 kilómetros más en dirección a la «PUERTA DEL DIABLO» y se agregó 2 kilómetros más de vía en el ramal «EL RINCON».

Durante los años 1922 y 1923, se construyeron un sinnúmero de desvíos particulares y se colocó toda una red de vías Decauville dentro de la estación con sus tinglados correspondientes.



Un tren "Decauville" listo para ser descargado.

En Enero de 1922 fueron construídas las líneas económicas en Cascallares y Copetonas con un largo total del 51 y 46 kilómetros respectivamente.

El desarrollo de las vías Decauville fué como sigue:

DISTRITO	Largo total de la vía principal y ramales en kilómetros				
	1921	1922	1923	1924	1930
Balcarce ...	23	80	132	139	146
Cascallares...		51	83	89	94
Copetonas ..		46	48	48	62
Orense	50	70	70	70	70
Total.....	73	247	333	346	372

De las cuatro redes de vías «Decauville» que funcionan en Balcarce, Cascallares, Copetonas y Orense la que corresponde al primer mencionado partido es muy superior a los demás, lo que se deduce del cuadro siguiente:

El tren rodante consiste en locomotoras tipo «Hunslet» y tractores «Baldwin», «Simplex» y «Koppel» de un poder que oscila entre 20 y 65 H. P.

Los vagones tienen una capacidad de 6 y 10 toneladas de carga.

Hay también unos cuantos coches para pasajeros, tráfico que es importante especialmente en Balcarce donde en el año 1923 fueron transportados 15.885 pasajeros y en el año 1924 más de 18.000.

Al principio se tuvo el propósito de construir las líneas de referencia sobre los caminos públicos, pero estudios ulteriores, demostraron que en tales sitios las vías estarían expuestas a daños accidentales o intencionales, por parte de los pesados carros que se usan en este país, algunos de los cuales son tirados hasta por 25 caballos. Así qué, en previsión de tales daños, se decidió construirlos a través de campos particulares.

De los cuatro sistemas construidos en Cascallares, Copetonas, Orense y Balcarce, dos corren por los campos llanos y dos se extienden sobre campos ondulados. Tres de estas vías fueron colocadas para transportar cereales, mientras el tráfico del cuarto (Balcarce), y más importante sistema, se compone en su mayor parte de patatas.

Al principio los estancieros, dueños de campos y los chacareros, se manifestaron incrédulos con respecto al resultado de las líneas Decauville, y no querían admitir la posibilidad de beneficios.

Más aún; hubo quienes negaron autorización para que la línea pasara por sus campos...

TONELADAS DE CARGAS Y HACIENDA TRANSPORTADAS

Años	Balcarce	%	Cascallares	%	Copetonas	%	Orense	%
1922	17.212	40%	2.454	7%	10.767	25%	11.925	10%
1923	65.037	57%	14.850	13%	18.998	17%	14.992	13%
1924	74.595	56%	22.402	17%	15.333	11%	22.051	16%
1925	74.393	50%	32.375	22%	16.549	11%	24.715	17%
1926	76.803	57%	20.533	15%	16.052	13%	19.399	15%
1927	81.037	56%	30.075	20%	17.913	23%	15.525	19%

Digitized by Google

También los carreros previendo sus perjuicios, ostilizaban a la Empresa. A pesar de todo, la onstrucción se llevó a cabo en una extensión de 23 kilómetros y medio de vía, partiendo de la estación Balcarce en dirección al Noroeste. Libróse al servicio este primer tramo el día 3 de Mayo de 1921.

El resultado del funcionamiento de la línea superó toda esperanza y los dueños de los campos y los chacareros no tardaron en convencerse de los beneficios que reportaban a los productores, mediante tarifas fijas muy por debajo de la que aplicaban los carreros. A la vez, garantizaban un transporte seguro y rápido en los momentos oportunos.

Las instalaciones de las líneas Decauville, se aprecian ahora tan en su valor, que el Ferrocarril del Sud, recibió reiterados pedidos para construcción de ramales y extensiones.

Prueba esto que los chacareros no demoraron en reconocer que esas líneas constituían un aliado de no escasa importancia y que tendían, efectiva y prácticamente, a la solución del problema vial.

Es evidente, desde luego, que el Decauville aumenta el valor de la tierra, reduce los gastos de transporte y asegura el translado de las cosechas rápidamente y en condiciones muy superiores al empleo de carros y de camiones.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO LIV

●

RESEÑA HISTORICA DE LA CIUDAD DE DOLORES. — OBRAS DE DESAGÜES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

●

SUMARIO:

Centenario de la fundación de Dolores. — Antecedentes de su fundación en 1818. — Ataque y destrucción del pueblo por los indios. — Saqueo. — Reedificación de Dolores. — Clausura de los puertos del Salado y Tuyú. — Motín del 1º. de Diciembre de 1828. — Trabajos iniciados por los estancieros del Sud para preparar el derrocamiento de Rosas en 1839. — La conspiración. — Don Pedro Castelli. — Fracaso de la intentona. — Degüello de los cabecillas. — Riqueza actual de Dolores. — Obras de desagües de la provincia de Buenos Aires. — Estudio científico acerca de las obras realizadas. — Proyecto de los ingenieros Mercau y Waldorp. — El «canal colector». — Costo de la obra. — El puerto de arroyo Parejas. — Un poco de historia acerca de este puerto.

● ●

LA histórica ciudad de Dolores festejó el 25 de Mayo de 1918 el glorioso centenario de su fundación.

Los orígenes de este pueblo, foco de acciones memorables y cuna de excelsos patriotas, se vinculan íntimamente a la historia misma de la República en algunas de sus páginas decisivas.

La ciudad de Dolores, fué el primer pueblo que se fundó durante el período revolucionario, después de 1810, bajo los auspicios de la autoridad nacional en 1818. Las fundaciones de Mandisovi y Entre Ríos y Curuzú-Cuatiá en Corrientes, en 1810, por el ejército expedicionario al Paraguay y consagradas posteriormente por la Junta de Mayo, si bien son anteriores a la de Dolores, obedecen a razones de orden militar y no a las demográficas que determinan al Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata a disponer la fundación de Dolores, aparte de que aquella Junta, como autoridad eventual no tenían aún el carácter orgánico nacional del Gobierno del Directorio.

Para apreciar exactamente el desarrollo y evolución de Dolores, nada mejor que conocer en detalle la forma cómo fué incorporando a su vida las manifestaciones de progreso que tan ampliamente ostenta.

El Gobierno de Juan Martín de Pueyrredón, de acuerdo con la comunicación del eclesiástico, nombró al capitán de milicias don Pedro Antonio Paz para comandante militar y juez político de las islas del Tordillo, quien en unión del sacerdote que designase el obispado, elegiría «la localidad oportuna a la breve fundación del pueblo, cuyo títu se reserva el Gobierno, y obrando de acuerdo re lizarán, a la mayor brevedad, los objetos de inter común que el Gobierno se había propuesto.»

El capitán Paz, con la comisión de elegir la lo lidad para la fundación del pueblo, se preocu en seguida de la acumulación de materiales pa ello.

Los montes del Tordillo y Vecino le facilitar abundante madera; se cortó adobe y se constru la capilla, base del pueblo, que quedó bautiza con el nombre que se dió a la parroquia de «Nues Señora de Dolores» y se nombró para desempeñar el curato al presbítero don Francisco Robles.

El acta de fundación lleva fecha 2 de Agos de 1817 y en ella se establece «que la capilla y de más repartimiento de la población con sus calle debía situarse entre lo de don Julián Martínez de Carmona, en los «Dos Talas», y lo del finado Miguel González Salomón»; pero el decreto aprobando esta fundación, sólo fué dictado en Febrero de 1918. Los terrenos para el nuevo pueblo, en una extensión de legua y media, fueron donados al Gobierno por el citado Julián Martínez de Carmona, rico hacendado de la región que era entonces propietario de un gran establecimiento de campo denominado «Los Dos Talas», que existe actualmente.

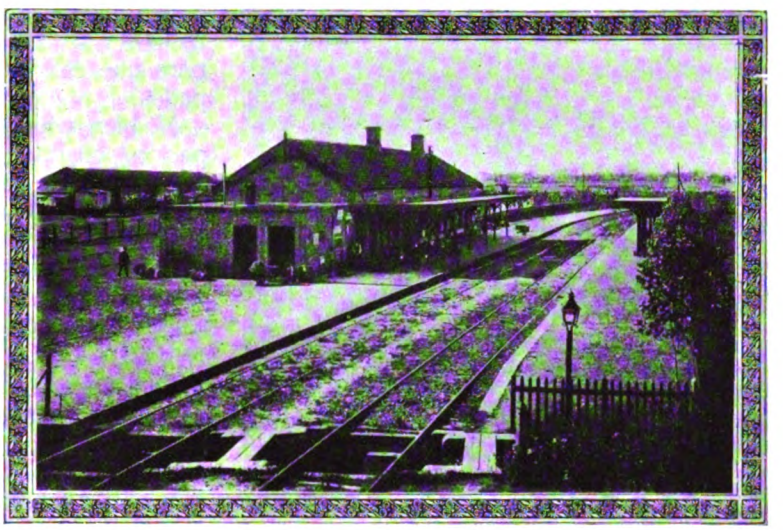
En muchas publicaciones aparece, como fundador de Dolores, el nombre de don Ramón La capitán de la milicia situada al Sur del Salad

Digitized by Google

onvertida en «clase veterana», con el nombre de Blandengues de Frontera», desde Febrero 14 de 816, por acuerdo del Supremo Director del Estado; pero como se ha visto, a quien el Gobierno ncomendó la fundación fué al capitán Pedro Antonio Paz.

En la frontera era bien conocido este incansable apitán que desde 1814 hasta 1821 se ocupó en arrer tolderías y antener en jaue los malones corriendo palo a palmo todo l Sur, con sus ontes hasta el andil.

Cuando se fundó Dolores la línea fronteriza staba demarcada or el río Salado. os indios pampas diseminándose en sus toldos orillas de la guna de Kakel en las costas de laguna de Chaleofú, Huesos, andil y Tapalué, vivían pacíficamente, comerciando con Buenos ires.



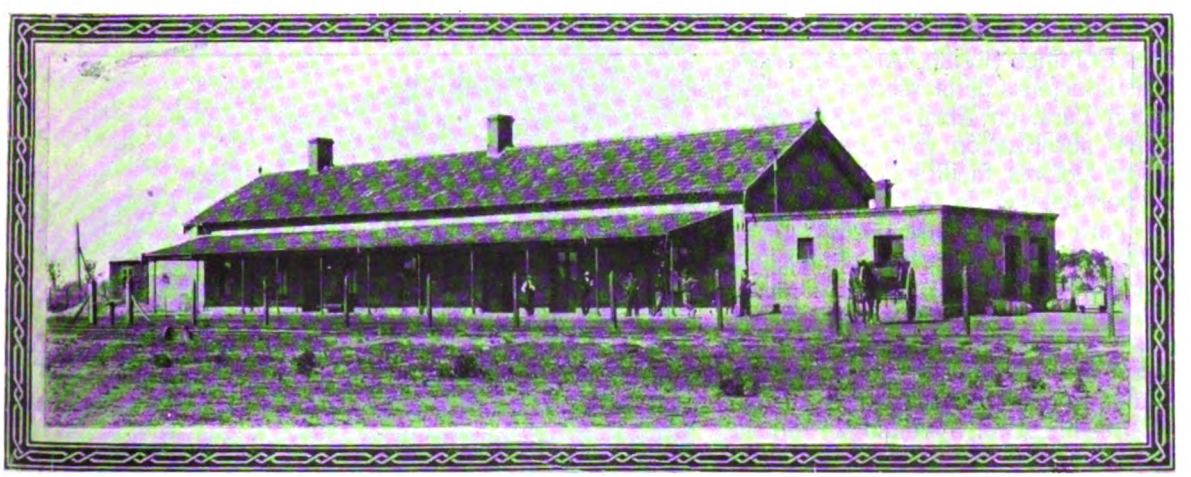
La estación de Dolores del F. C. del Sud.

No pocos hacendados habían fundado poblaciones dedicaban sus actividades a la cría del ganado. lgunos altamente vinculados a la sociedad porña de entonces, sin temor por la vecindad del lugar en que se fundó Dolores, existía el poblado de «Las Bruscas», en el que el Gobierno depositaba los prisioneros, españoles en su mayoría, y que en el año 1821 fué disuelto.

En 1821 unos 1500 indios atacaron la escasa guardia de Kakel, donde había un poco más de cien hombres; la destruyeron y se dirigieron inmediatamente hacia Dolores, que se encontraba muy confiada en sí misma. Después de haber pasado la noche a dos leguas del pueblo, los sorprendieron en la madrugada del 20 de Abril, favorecidos por una niebla espesa.

Cometieron toda clase de atrocidades con los pacíficos pobladores, incendiaron sus casas y se apoderaron de todo cuanto encontraron; no contentos con arrasar por completo el desgraciado pueblo, tomaron cautivas muchas familias, entre las que se encontraba la del capitán Lara, en número de 17 personas.

Pasados unos cuantos días de continua orgía y robos, se alejaron, recogiendo a su paso caballos y vacas hasta formar un botín representado por



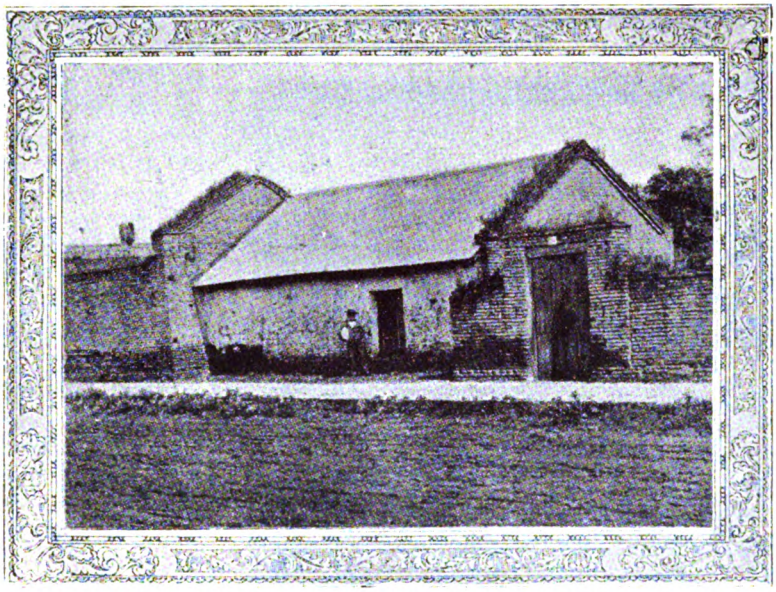
La estación de Dolores vista desde la calle de circunvalación.

dio habían llevado sus familias a vivir consigo; ntre éstos, podemos citar a don Francisco Ramos lejía, con estancia en Marihuincul (10 lomas). distancia de poco más o menos una legua del unos 15.000 animales. Desolada quedó la campaña y los que se habían salvado vivían en continua alarma.

Lara que iba de Kakel a Dolores con sus hombres

Digitized by Google

encontróse con el vecino don Gregorio Marin, y por él se enteró de que todo había sido destruído y que su familia estaba en poder de la horda que le comunicaba «tenemos toda la familia de Vd. en nuestro poder, pero no somos tan inhumanos como los cristianos; está con salud y bien cuidada».



Dolores histórica. Rancho donde celebraron sus reuniones Castelli y sus compañeros

Al año siguiente la devolvieron por el partido de Ranchos, y el General Rodríguez tomó venganza en los indios que la conducían. Esta invasión se reprodujo, aunque en escala menor, luna por luna, es decir, cada plenilunio, con lo cual no quedó rastro de civilización por esa campaña, ya que el paisanaje a la voz de «indios» huía hasta de su propia sombra, sin que bastaran a alentarlo los esfuerzos del Coronel Domingo Soriano Arévalo, encargado de la defensa de la sección del Sur.

Ramón Lara, en Abril de 1825, pidió y obtuvo autorización para reedificar el pueblo de Dolores, facilitándole el Gobierno 10 portugueses de los prisioneros de guerra para los trabajos públicos.

En 1826 se creó el partido de Dolores desde la isla Postrera hacia Macedo, nombrándose juez de paz a don Benito Miguens y en 1827, Lara con el cura Ramón González y el teniente retirado don Juan Sosa, dió nuevo impulso a la obra de reedificación, ayudado por muchos vecinos de Chascomús y la Magdalena.

Fué una tarea ardua y paciente, pero tan eficaz, que no obstante algunas nuevas incursiones, de los indios, y los efectos de la revolución dicembrista del año 28, que repercutió en todo el Sud, Dolores contaba con una población de más de 600 familias y gran número de casas de comercio, cuatro o cinco años después de refundada. El Capitán Ramón Lara murió en Dolores, el 9 de Junio de 1834, cuando se disponía a asistir a una corrida de toros. Su viuda, Doña María Navarro, quedó en la indigencia.

Reedificado el pueblo de Dolores apenas empezaba a condensar las energías de toda la zona del Sur del Salado, cuando el 1°. de Octubre de 1828 se clausuraron los puertos del Salado y Tuyú, «por haber concluído la guerra que motivó su habilitación, y se dió un plazo de 30 días para que esos puertos fueran desocupados.

No bien se había terminado la desocupación, cuando el motín militar del 1°. de Diciembre conmovió la Campaña.

Dolores quedó desierto; toda su población de armas llevar, siguió al Coronel Juan Manuel Rosas y las familias se refugiaron, en su mayoría, en Chascomús.

En Dolores quedó el Coronel Estomba, futuro fundador de Bahía Blanca, nombrado Jefe de la campaña, para impedir la concentración de adictos a la causa federal.

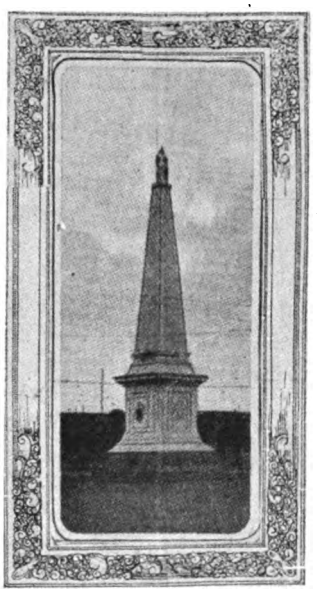
Triunfante ésta, tranquilizada la campaña, Dolores fué el núcleo de mayor atracción para las gentes que en la labor rural único horizonte por entonces, veían su porvenir.

Así se llegó al año 1839. Algunos estancieros del Sur de Buenos Aires venían haciendo trabajos para preparar el derrocamiento del tirano Rosas. Distinguíanse entre éstos don Pedro Castelli, hijo del prohombre de Mayo, los hermanos Ezeiza, Ramos Mejía, Madero y muchos otros

Dolores cívica. Memorable recepción en honor del Ministro de Guerra Coronel Ricchieri, con motivo de la celebración de un Concurso Nacional de tiro en Dolores

Digitized by Google

La conspiración se desarrollaba en Dolores, en Monsalvo y en Chascomús. Los revolucionarios habían logrado atraer al comandante Manuel Leoncio Rico, hombre querido entre el vecindario de Dolores y sin ambiciones personales, y al Coronel Ambrosio Cramer, cuyo nombre se hallaba orlado por los laureles obtenidos en las jornadas libertadoras de Chile, al lado de San Martín. Además, varios oficiales de los «Coraceros de la Escolta», que al mando del Coronel Calzada se hallaban en la frontera Sud, habían sido hablados para pronunciarse en el momento oportuno.



Pirámide que existe en la plaza principal y en la que (según algunos cronistas) fué clavada la cabeza de Castelli.

El General Lavalle que se hallaba en la isla Martín García, prometió desembarcar con la Legión Argentina en la Laguna de los Patos y todos los revolucionarios se hallaron listos para iniciar la marcha sobre la capital, contando poder levantar de 3000 a 4000 hombres.

Pero de pronto los conspiradores supieron que Lavalle había abandonado la isla, pero con destino a Entre Ríos.

No por ésto abandonaron sus planes que tantas simpatías despertaba en las poblaciones vecinas.

El Juez de Paz de Dolores, don Manuel Sánchez, recibió orden de apresar y enviar a la capital cuatro unitarios de la localidad. El funcionario, no atreviéndose a dar aquel paso, y después de conferenciar con los alcaldes, demoró el cumplimiento pidiendo se le indicase las personas que debía aprehender, pero la respuesta apresurando el cumplimiento era más rígida, y le mandaba fusilar a los que se tomasen si por enfermedad o resistencia fuese imposible remitirlos.

La actual iglesia parroquial.

La noticia corrió veloz entre los conspirados que juzgaron llegado el momento de llevar a cabo sus proyectos. El comandante Rico fué llamando a las puertas de sus amigos aquella noche, y en la madrugada siguiente, 29 de Octubre de 1839 más de 150 hombres eran arengados en la plaza de Dolores, arrojaban sus divisas rojas, destrozaban el retrato del Restaurador sacado del juzgado, y enarbolando el símbolo patrio de libertad, se alzan contra la humillación servil de la dictadura.

Don Pedro Castelli y los cabecillas al frente de una fuerza que, una vez reunida en las márgenes de la laguna de Chascomús, con los elementos de «Cramer, veterano de San Martín, Olmos con sus milicianos, Marquez con los jinetes», formaban algo menos que

«Cinco mil patriotas nuestras filas cuentan
Dó el pobre y el rico la mano se dan....»

se presentan a recibir las fuerzas de Rosas, mandadas por su hermano don Prudencio, y bajo la jefatura del Coronel don Nicolás Granada.

Los revolucionarios fueron sorprendidos el día 7 de Noviembre. Castelli y Cramer no lograron tomar atinadas disposiciones; la gente era bisoña y mal armada. El oficial Tunes les traicionó en la mitad del combate y el Coronel Granada quedó dueño del campo. Menos de la mitad de los libres del Sur logró salvarse huyendo en dispersión hacia la costa donde botes franceses les refugiaron en los barcos que efectuaban el bloqueo por aquellos parajes. Los demás fueron exterminados con un ensañamiento atroz; degollábaseles ni bien se les prendía y hasta usábase para los cabecillas un sistema especial, efectuando la operación de atrás hacia adelante, de modo que el cuchillo, después del primer tajo debía tantear el pase entre las vértebras ocasionándo así las convulsiones espantosas de la víctima, que ansiaba la muerte en aquel minuto terrible. Sus cabezas, con gestos horrorosos, eran exhibidas luego en las poblaciones. Cramer murió en el campo. Castelli, que logró huir, fué aprehendido días después, degollado y su cabeza colocada en la plaza de Dolores, en un palo bien alto, y permaneció expuesta mucho tiempo, hasta que una racha violenta del pampero la hizo caer, y mujeres piadosas le dieron sepultura.

Cuando el tirano advirtió la expansión que aquella revolución había alcanzado, comprendió el peligro corrido. Significaba para él un signo alarmante. Su prestigio declinaba en la campaña. Trató entonces. por todos los medios, de ganar nuevamente el favor de los jefes de mayor prestigio.

Dolores, cercada en su loma, está rodeada de quintas, grandes quintas de duraznos, cerezas, peras y manzanas; pero, sobre todo, duraznos. Es asombrosa la proliferación de los árboles,

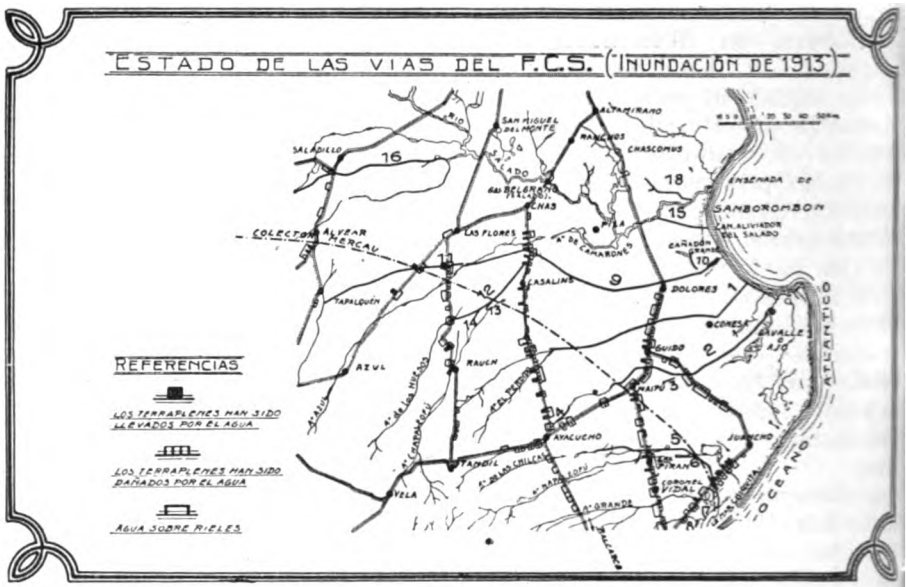
Digitized by Google

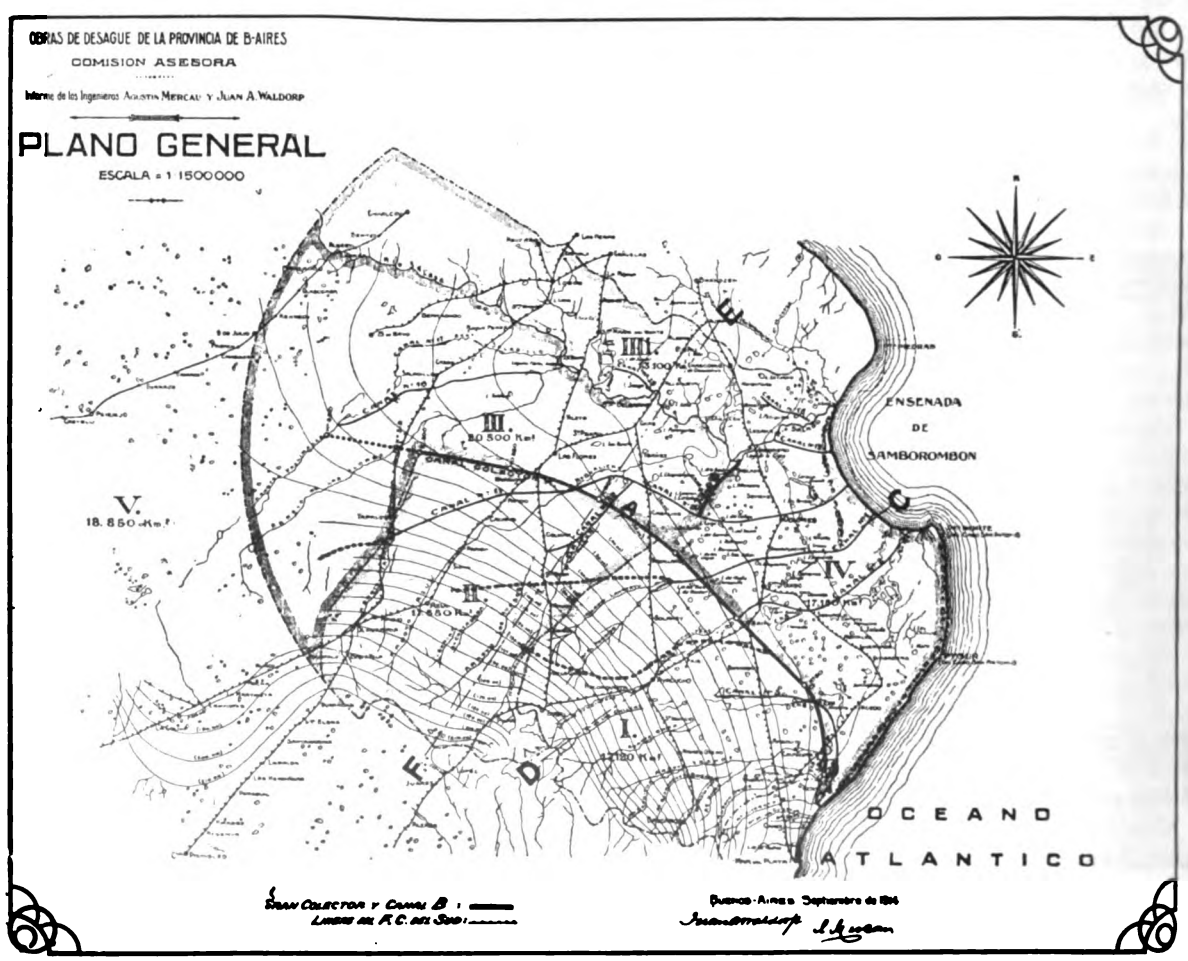
fecundos como lecheras, hasta cubrirse, ocho o diez veces de fruta madura. Allí, claro y palpable, se ve el porvenir de la zona, se descubre su veta de riqueza.

¡Hay árbol de durazno que da 1200 frutas!

La fruta de Dolores, por razones locales de tierra, de agua, de clima, quien sabe de qué, precisamente, pero de ambiente en fin, asume caracteres insuperables de calidad. Su fama es clásica en el país y fuera de él, al punto de que anualmente, vienen acaparadores de Río de Janeiro a comprar duraznos a las quintas de Dolores. Famosa en su tiempo fué la hermosa quinta de Pirovano, que a pesar de tener una superficie limitada de dieciocho cuadras no más, vale una fortuna.

Cuando la visité—dice un cronista—en el año 1903, había dentro de sus límites, quinta frutal



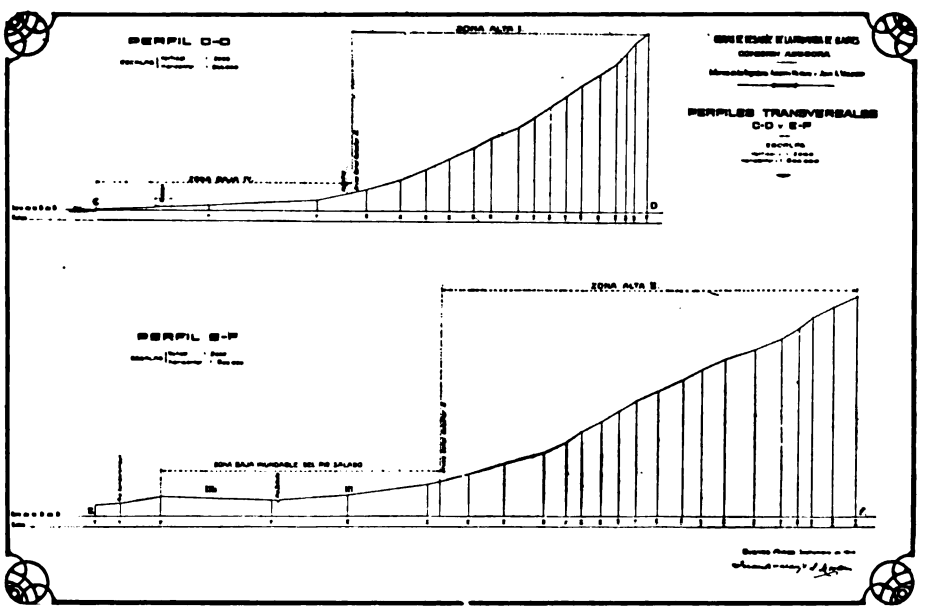


Digitized by Google

parque, potrero, chacra y cabaña, porque el quintero poseía un plantel excelente de Lincoln, con un doble propósito: vender carneros y tener estiércol para la esparraguera.

Allí no había más que unos mil árboles de duraznos. Pero ¡qué duraznos! En su mayoría eran de la famosa variedad semiautóctona, llamada «Imperial de Luna», frutas enormes, de un blanco pálido, sonrosado por la parte del sol, algo tardías; un adorno exquisito para mesa, que era una pena comerla y una delicia saborearlas. Varios años ha pesado Pirovano, duraznos de 500 gramos.

La manzana llamada «Reineta», crece aquí lozana y dulce como miel. Esta manzana parece que fuera oriunda de Dolores, tan a su gusto se halla y en Buenos Aires no es nada fácil conseguirla buena. Del mismo modo los duraznos, que allí dan mejor, llevados a otra parte degeneran en el primer año de fructificación. Hace como 20 años se trajeron arbolitos injertados, a Brandsen, se cuidaron con todo esmero, pero no pudo evitarse su inmediata degeneración. El fruto resultó desabrido, pálido de color, como una especie de carne muerta.



Otra especialidad es la cereza, la variedad conocida por «Grafión de Dolores». Se llama así porque sólo en Dolores se da y prospera. Fué traída de Génova y en el acto tomó la nueva especie carta de naturaleza. Con tal esplendor ha llegado a producir y tan exquisito es su fruto que se ha vendido ya en el 1900 a 3 pesos el kilo al pie del árbol y se refiere el caso de un árbol que produjo 125 kilos de cerezas, en un año, vendidos, kilo a kilo a 2 pesos cada uno. Arbol admirable que daba 250 pesos de renta, sin pedir por la hazaña, más que la brutal caricia de una poda y algunos tragos de agua en los meses de mucho calor.

En aquellas tierras que rodean a Dolores, ya de por sí opulentas de savia, donde las inundaciones han ido acumulando, sobre la capa de tierra negra, un manto espeso de detritus vegetales, hay dormitando una feracidad inmensa, una reventazón colosal de energías germinales.

Las obras de desagüe, representando uno de los más grandes y nobles esfuerzos de esa indole que se hayan realizado en el mundo civilizado no lograron libertar la región de la atropellada de las avenidas y la mayor de las inundaciones conocidas, la del año 1913 fecha esta última que coincide con la inauguración de la actual obra de desagües, suscitó dudas sobre la eficacia de las obras realizadas y el Gobierno del Sr. Ortiz de Rosas encomendó a una comisión de tres distinguidos ingenieros, el estudio científico del tema controvertido.

La mayoría de esa comisión, compuesta por los ingenieros Mercau y Waldorp, aconsejó el gran colector Mercau.

Apenas nombrado el ingeniero Agustín Mercau, se dedicó con empeño a buscar y reunir todos los datos existentes sobre cotas de nivel, en la Dirección de Desagües y en los ferrocarriles.

Con su gran saber y poderosa inteligencia, realizando una labor de benedictino, levantó así el primer plano acotado de la zona de desagües.

En el mes de Diciembre de 1915 se trasladó a Estados Unidos para actuar en el Congreso Panamericano de Ingenieros, reunido en Washington.

Llegado al Congreso, el viajero puso el proyecto de colector a consideración de un grupo selecto de técnicos, donde figuraban las primeras autoridades científicas del mundo, sobresaliendo los ingenieros Hilmann y Harman.

Ahí se expuso el proyecto del colector como sistema general de desagüe que fué discutido ampliamente por la sección especial de Hidráulica del Congreso, siendo luego aprobado por unanimidad en el seno del Congreso mismo.

Posteriormente debiendo hacerse una obra de desagüe en la región de Misissipí los Ingenieros Helliot y Harman en Noviembre de 1919, elevaron al Ministerio de Agricultura de Estados Unidos

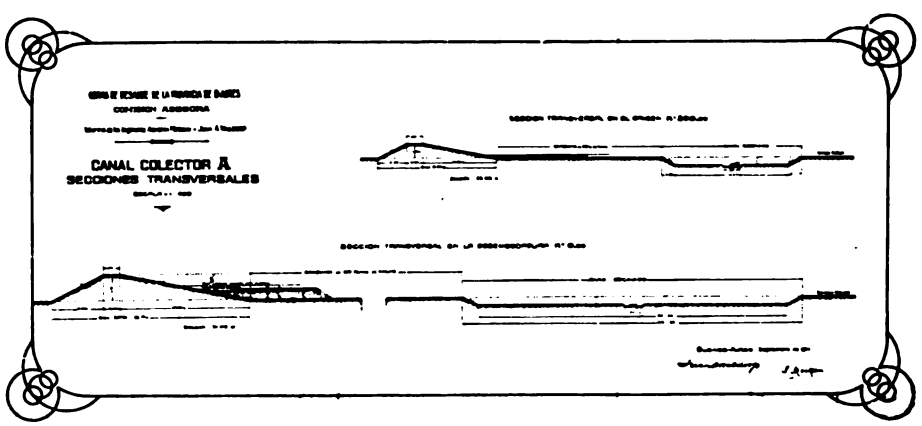
Digitized by Google

un estudio de Hidrografía e Inundaciones de varios ríos en el distrito de Yacona-Tallahatchie proponiendo para su desagüe general una obra análoga a la propuesta en el Congreso citado por el Ingeniero Mercau, que captando las aguas que bajan de la sierra iban a engrosar en el curso del río Yazoo, afluente del Misissipí.

El Ingeniero Thomas H. Mac Donald, Jefe de la Dirección de Caminos del Departamento de Agricultura, aprobó el proyecto presentado por Helliot y Harman y que tenía por base el informe presentado por el Ingeniero S. H. Mac Crory, jefe de la Oficina de Desagües.

Actualmente se construye en el Misissipí el colector argentino.

Los beneficios de un plan de desagües en la zona de Dolores, bien estudiado, serían inmensos; la propiedad duplicaría y aún más su valor, y el hombre estimulado por el éxito de la obra que le daría seguridades que hoy no tiene, sería un factor de progreso y de producción para el país, buscando dentro del mismo, los elementos que hoy las condiciones naturales del suelo no permiten utilizar.



La civilización adelantada de la Provincia ha cambiado la faz de su cuenca hidrográfica; donde antes había desiertos, hoy hay poblaciones, montes, alambrados, ferrocarriles, canales particulares, etc.; debiendo tenerse presente que la civilización de esa parte de la Provincia ha producido no sólo modificación en las corrientes, sino que las ha aumentado, porque las plantaciones hacen más frecuentes las lluvias por la alteración que producen en los fenómenos meteorológicos.

Por otra parte, los canales particulares construídos en la Provincia, han cambiado fundamentalmente el régimen de las aguas; el agua que antes afluía a la zona baja, en un tiempo dado, ahora lo hace en un tiempo mucho menor aumentando entonces la intensidad de las inundaciones.

Casi todos estos canales han sido construídos sin consentimiento de la Dirección de Desagües, a pesar de que la ley es categórica y obliga a todos los particulares a pedir previamente la autorización de la Dirección, la que se ve obligada cada vez que le toca resolver un asunto de esta naturaleza, a aplicar la multa correspondiente y en general a mandar destruír la obra hecha por cuanto ella perjudica al interés público por la aceleración que produce en el régimen de las aguas, que empeora la situación de los vecinos de aguas abajo.

Para fundar las razones en que apoyaba la Dirección de Desagües, la adopción de un nuevo plan de desagües, es indispensable hacer previamente una exposición de la forma en que funcionan las obras de desagües actuales y de su estado de conservación.

Estas obras de desagües no han producido el resultado que se esperaba de ellas, principalmente por su manifiesta insuficiencia, que es 10 a 15 veces menor que la capacidad que debían tener si llevaran realmente el caudal de aguas de una inundación: hoy ha sido posible precisar esta insuficiencia en números, por el mayor conocimiento que se tiene de los caudales de inundación, y, sobre todo, por el enorme cúmulo de datos que se tienen de Norte América y de Europa, en que se han estudiado prolijamente cuencas similares a las nuestras en cuanto a superficie, pendiente, permeabilidad y lluvias, de que no se disponía cuando se hicieron las obras actuales.

La obra actual, fue calculada en base de que toda el agua de la parte alta que vierte sus aguas en la zona inundable, fuera llevada directamente al mar; y para hacer económicamente posible esta obra se adoptó el sistema de los endicamientos paralelos a la parte excavada, ensanchando en esta forma el cauce del canal; estos endicamientos, para no hacer rodeos grandes en los canales, lo que les hubiera quitado pendiente, que de suyo ya es pequeña en la parte baja, y aumentado su costo, ha tenido que seguir más o menos una línea recta buscando su mínima distancia al mar; en estas condiciones los endicamientos han tenido que cortar forzosamente cursos de aguas naturales y aguadas, que no hubieran tenido tanta importancia, si las obras hubieran sido realmente capaces de llevar las aguas de la parte alta; pero en este caso en que no llevan sino 1/10 o 1/15 parte de esa agua crea situaciones desesperantes para una parte de los vecinos, así como favorece a otros según la posición en que estén colocados con relación al endicamiento y a la dirección de las aguas.

La capacidad de los canales actuales, está muy disminuida por efecto de que los terraplenes que no han sido reparados nunca, han sido usados como caminos, y en otras partes porque el libre acceso

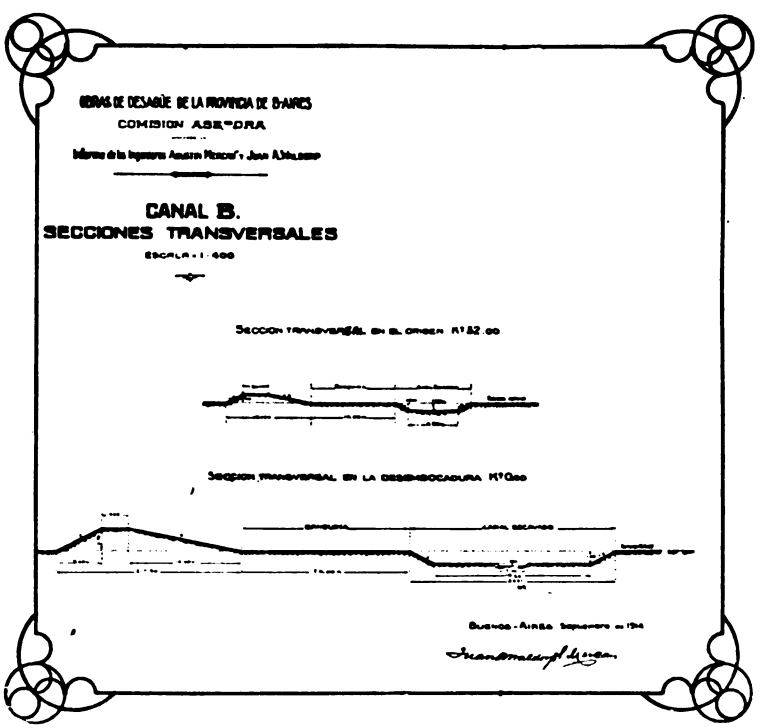
Digitized by Google

que tienen las haciendas, los han perjudicado mucho, rebajando estas dos causas la altura de los terraplenes y como consecuencia lógica, la capacidad de los canales.

La Dirección, no puede hacer cesar este estado de cosas por cuanto los terrenos ocupados por los canales no han sido expropiados; expropiar esos terrenos ocupados por los canales, que son 22.000 hectáreas, y alambrarlos, para lo que se necesitarían 2.500 km. de alambrados, no sería un gasto excusable hoy que se conoce la ineficacia de la obra hecha.

La capacidad de las obras actuales también ha sido disminuida por efecto de los aterramientos producidos a causa de su desigual pendiente, que deposita limo donde su pendiente disminuye.

La seguridad de la obra misma está seriamente comprometida, porque la sección de los terraplenes se ha reducido enormemente por efecto de las aguas que han llevado los canales y por el oleaje producido por ellas, y porque las haciendas y el hecho de haber usado esos terraplenes como caminos, han contribuido también a esa disminución de sección; esta reducción de sección se puede estimar en groso modo en un 30 o 40 %, siendo en las partes bajas, que son las más peligrosas, hasta el 65 % La reposición de estos terraplenes a lo que eran primitivamente, sería un gasto enorme y fuera de toda proporción, con el beneficio producido por la obra actual.



En estas condiciones, si se produjera una inundación, con el debilitamiento de los diques que acabo de exponer, los perjuicios que se originarían serían enormemente mayores que los producidos en las inundaciones de 1913 y 1914, perjuicios producidos, no sólo por la acción permanente de los diques al cortar los cursos de aguas naturales y aguadas, sino por las roturas de diques que por su debilitamiento deberán producirse forzosamente, concentrando así las aguas en determinados lugares, con el perjuicio que es de imaginar.

Por estas razones, frente a un estado de cosas creado no sólo por las inundaciones, sino por la manifiesta ineficacia de las obras hechas para suprimirlas y por los peligros que su deficiente estado de conservación entraña para los habitantes de la zona inundable, es que la solución de este estado de cosas debe buscarse urgentemente en obras capaces de sacar los enormes volúmenes de agua de inundación que hoy conocemos, y que den un margen de seguridad lo más grande posible, capaz de ponernos a cubierto de cualquier variación que puedan sufrir estos caudales.

Consecuente con esta manera de ver, la Dirección en su sesión del día 24 de Agosto, después de un prolijo estudio realizado por todos y cada uno de sus miembros, de las diferentes soluciones presentadas para resolver el problema de desagüe de la Provincia, decidió, por unanimidad de votos, adoptar y hacer suya la solución de su Oficina Técnica, que es el proyecto de los Ingenieros Mercau y Waldorp.

Este proyecto responde a la idea fundamental y clásica de todo proyecto de desagüe que es la siguiente: Cuando se tiene que desaguar una zona inundable, lo primero a realizar es el canal de cintura, destinado a impedir el acceso de las aguas de la zona alta, a la zona a desaguar, y proceder después al desagüe de las aguas propias de la zona baja, quedando así el problema resuelto.

Al juicio de la Comisión de Ingenieros formada para informar sobre los diferentes proyectos las obras del plan Nyströmer no pudieron haber dado nunca el resultado que se perseguía al ser construídas, al formular esta afirmación no se basaron únicamente en el resultado de su funcionamiento durante las inundaciones de 1913. El análisis detallado del problema les llevaba a la convicción de que dicho plan fué preparado sin apreciar en sus debidos términos el concepto hidráulico en que necesariamente debe fundamentarse un proyecto de esta magnitud; por tal causa se han fijado secciones evidentemente reducidas para los canales y la captación de las aguas de la zona alta (origen

Digitized by Google

de los diversos canales) se han ubicado en lugares totalmente inadecuados.

Sin duda las obras han mejorado algo la situación que se producía con anterioridad a la fecha de su terminación; pero esta insignificante mejora se ha obtenido mediante la inversión de una suma demasiado elevada — cerca de 70 millones de pesos m/n. que empleados más racionalmente hubieran sido suficiente para eliminar los efectos más perjudiciales de las inundaciones.

Algunos de los canales existentes deberán ser parcialmente destruídos al ejecutarse nuevas obras que formen parte de un plan de conjunto debidamente estudiado; y otros para ser utilizados eficazmente en el desagüe de la zona baja, requerirán obras de corrección de cierta importancia.

El proyecto de los ingenieros Mercau y Waldorp consiste en captar o recoger las aguas inundantes que bajan de la región alta, mediante un canal de cintura, cuyo tipo especial fué propuesto por primera vez en 1914 por el Ingeniero Mercau y al que denominó «Canal Colector», de amplísima capacidad para recibir todas las aguas de la zona alta y conducirlas directamente al mar, sin hacerlas pasar inutilmente por la zona baja.

Ese canal por su tipo especial hace que sea posible conducir sin riesgo alguno y de una manera absolutamente segura, fácil y económica, caudales tan grandes como se quieran. Con ese canal la zona baja quedará completamente a cubierto de las aguas provenientes de la zona alta, de modo que para el desagüe de la zona baja, tan sólo resta proceder al desagüe de sus aguas propias o locales, lo cual significa ya resolver casi el problema para esta zona. Para completar el desagüe de ésta, propusieron utilizar integramente la red de canales construída con sujeción al plan Nyströmer, complementada por otra red de un nuevo tipo de construcción.

El presupuesto de máxima de las obras propuesta por el Ingeniero Mercau se calculó así:

En base al caudal de 1500 metros cúbicos segundo (medio probable) $ 37.984.825 m/n.

En base al caudal de 3000 metros cúbicos segund (máximo probable), $ 39.628.825 m/n.

En base al caudal de 15.000 metros cúbicos segundo (valor de previsión), $ 45.244.825 m/n.

Para las obras de arte se computan $ 11.000.000 m/n para la nueva red de canales de la zona baja pesos 3.000.000 m/n; para estudios, dirección e imprevistos $ 2.000.000 m/n; y para indemnizaciones $ 5.400.000 m/n.

El gran «Canal Colector» cruzará las líneas de F. C. del Sud en 6 partes y los viaductos propuestos en estos lugares serán los siguientes:

Viaductos de FF. CC. con tramos metálicos de 5 m de luz, resultando en $ 179.13 m/n., el metro lineal:

Línea	Luz libre	Altura media de los pilares
	metros	metros
1. Guido-Juancho-Vivoratá .. (Kilóm. 10 del colector)...	3.000	4.55
2. Maipú-Mar del Plata (Kilóm. 100 del colector)..	2.500	4.08
3. Maipú-Ayacucho (Kilóm. 120 del colector)..	2.500	4.08
4. Chas-Ayacucho (Kilóm. 170 del colector)..	1.850	3.76
5. Las Flores-Tandil (Kilóm. 240 del colector)..	1.000	3.30
6. Las Flores-Azul (Kilóm. 280 del colector)..	1.000	3.30
Total.....	11.850 m.	

El proyecto incluye la construcción de 12.90 metros lineales de puentes carreteros.

OBRAS DE DESAGÜE DE LA PROVINCIA

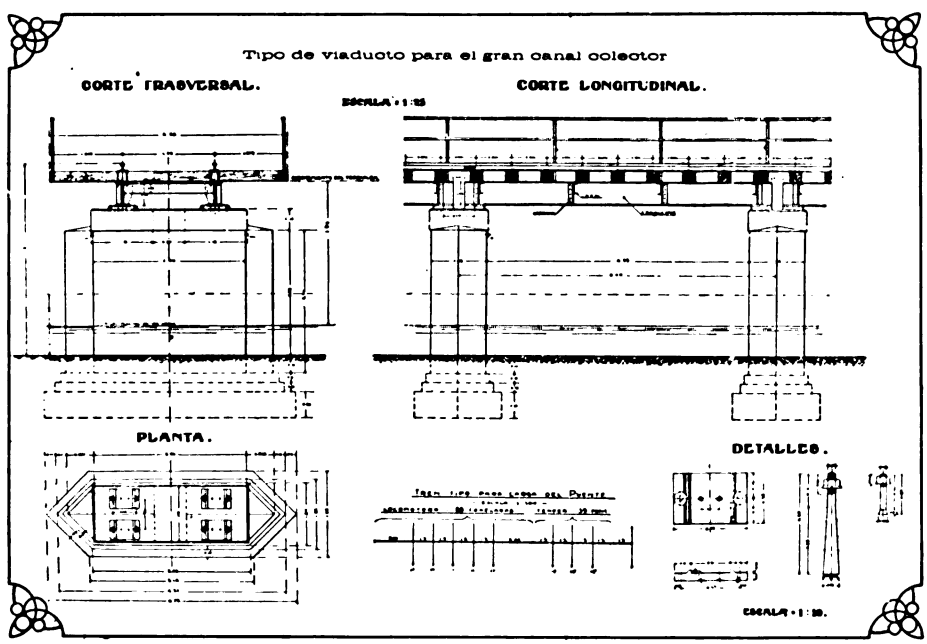
COMPARACION ENTRE LAS OBRAS DE LOS INGENIEROS MERCAU Y WALDORP Y LAS EXISTENTES

	Obras Actuales	Proyecto de los Ingenieros Mercau y Waldorp	Obras actuales si llevaran 15.000 metros cúbicos por segundo
Caudales.....	516 metros cúbicos por segundo.	15.000 metros cúbicos por segundo.	
Superficie ocupadas por los canales	22.000 hectáreas.	105.700 hectáreas.	641.860 hectáreas.
Costos	$ 54.928.000 m/n.	$ 45.244.825 m/n.	$ 1.596.743.000 m/n.
Costo por metro cúbico de agua evacuada	$ 106.449 m/n.	$ 3.016 m/n.	

Digitized by Google

Adoptado el proyecto de los ingenieros Mercau y Waldorp, la Dirección de Desagües ha contemplado la situación de los vecinos al Sud del Gran Canal Colector, haciéndoles ver las obras complementarias con que van a solucionar la situación angustiosa con que las inundaciones periódicas colocan a esta región, y muy especialmente a la zona baja de Dolores, que es seguramente la región conocida más azotada por las inundaciones; de las obras a realizar para el caso especial de Dolores, que esquemáticamente se ven en el plano adjunto y que están supeditadas en cuanto a su emplazamiento definitivo a los estudios a realizarse en el terreno, se podrá deducir por ser las mismas, las obras a realizar en la zona baja toda.

La solución para el caso de Dolores, está en el Gran Canal Colector, que impide el acceso del agua caída en la parte alta, rayada en el plano pág. 598 que es de mucha pendiente y que tiene una acción preponderante en las inundaciones de la parte baja. Los canales números 1 y 9 que ya no recibirán el agua de la zona alta, que eliminará íntegramente el Gran Canal Colector, estarán en condiciones de recibir el agua de los colectores secundarios que defenderán directamente a Dolores.



La distancia a que pasa este gran colector de Dolores puede hacer creer, erróneamente, que el agua que cae entre el gran Colector y Dolores, sea suficiente para producir una inundación; sin embargo, no es así, la parte que sustrae el Gran Colector a la zona de Dolores, que es la parte alta rayada del croquis, es 5 veces mayor que la baja que queda entre el Colector y Dolores. Además, la pendiente en esta parte rayada, es mucho mayor que la otra y, por consiguiente, el agua caída en ella corre también con mucha velocidad, siendo fuera de toda duda el agua que produce las inundaciones en Dolores; basta recordar cómo en la última creciente el agua caída en la zona baja, a pesar de ser mucha, no fué capaz de producir inundaciones, la que las produjo fué el agua de la parte alta que llegó a Dolores en forma de una verdadera ola; fué producida por cien milímetros de agua caídos en la zona alta en seis horas; la ola fué grande, pero duró poco, así como la lluvia fué mucha, pero de corta duración.

El agua caída entre el Colector y Dolores será entonces la menor parte del agua caída y la menos peligrosa por la pequeña pendiente que tiene el terreno en esa parte; a eliminar esa agua están destinados los canales números 1 y 9, que ya no vendrán llenos con el agua de la parte alta y que habrá eliminado el Gran Colector y que estarán destinados íntegramente al desagüe del agua caída en la zona baja.

La defensa de Dolores, así como toda la zona baja, estaría completamente asegurada con la construcción del canal Colector y los colectores secundarios que se colocarán donde los estudios indiquen ser necesarios.

EL PUERTO DE ARROYO PAREJAS

En la desembocadura misma del arroyo Parejas, y en la zona comprendida entre el Puerto Militar, y las baterías próximas a la desembocadura del estuario, el Gobierno Nacional acordó una concesión para la construcción de un gran puerto comercial y sus anexos compuestos de cinco secciones.

La principal comprendía el puerto dotado de una esclusa de entrada y no sujeto, por lo tanto a las fluctuaciones de la marea, provisto de cuatro grandes espigones y de un sistema completo de líneas férreas, depósitos y zonas especiales para la descarga de petróleo y de carbón.

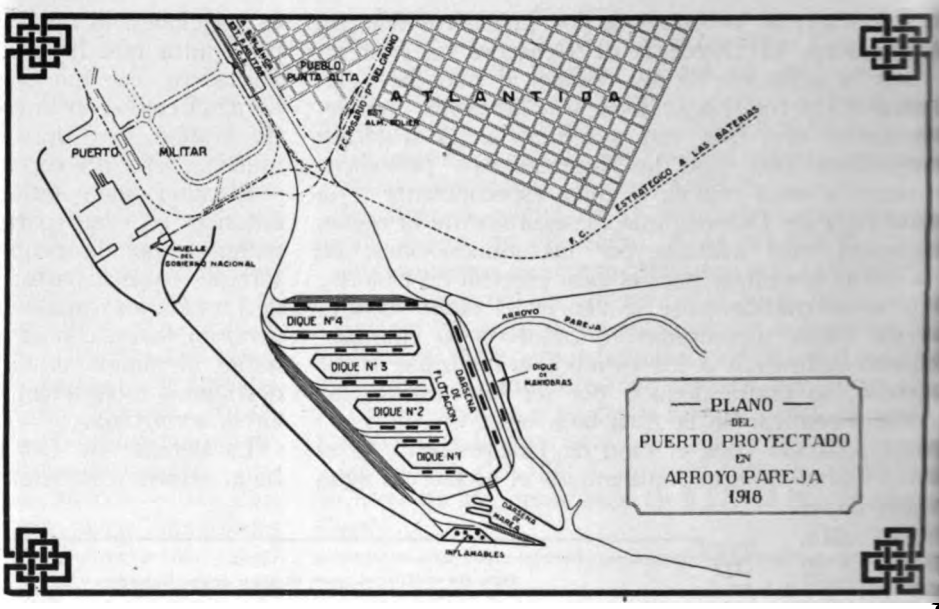
Las obras se iniciaron en 1912 de acuerdo a la ley 5774 para luego ser suspendidas. En 1917 se reanudaron los trabajos de la primera sección consistentes en la construcción de mil metros de muelles de atraque en la margen derecha del Arroyo Parejas, y junto a la desembocadura, con una profundidad de 9.50 metros en marea baja.

Detrás de dichos muelles se construye un terraplén

Digitized by Google

con materiales provenientes del dragado, a fin de instalar en él los angares y vías férreas en conexión con la tierra firme. Sin embargo, debido al encarecimiento extraordinario que experimentaron los materiales que se empleaban en la construcción de dicho puerto, las obras fueron reducidas a un mínimo.

Los muelles consistían en grandes cajones de cemento armado de 30 metros de largo y 15 de alto construídos en tierra y remolcados luego hasta el sitio de su colocación definitiva donde son lastrados con hormigón plástico a fin de que se asienten sobre el fondo. Una sección de unos tres metros de toda la parte anterior se rellena con hormigón plástico, separado por medio de un tabique del resto del cajón que se rellena con arena proveniente del dragado. Sobre dichos cajones se construye la parte emergente de los muros de atraque hasta alcanzar el nivel de la zona de servicio.



UN POCO DE HISTORIA

Bajo la presidencia del doctor Quintana, el Gobierno Nacional designó una comisión encargada de estudiar la mejor ubicación de un nuevo puerto comercial sobre el Atlántico. De esa comisión formó parte el ingeniero Abel Pagnard.

El Poder Ejecutivo, por razones de diverso orden, abandonó luego el propósito de realizar la obra y entonces el mencionado Ingeniero sobre la base de los estudios que hizo en su carácter de comisionado, gestionó y obtuvo autorización para llevarla a cabo.

Por la ley respectiva de fecha 15 de Septiembre de 1908, se le concedió derecho a construír y explotar por el término de sesenta años, a contar desde ese día, un puerto comercial en la desembocadura del arroyo Parejas, cerca del Puerto Belgrano (Bahía Blanca), y con la profundidad de treinta pies, en mareas bajas, de acuerdo con los planos generales ejecutados por el mismo y por orden del Ministerio de Obras Públicas.

Las obras consistían en dársenas y muelles, hasta un perímetro de cinco mil metros y depósitos dotados de pescantes para el embarque de mercaderías y frutos del país; correas transportadoras y elevadores de granos, vías férreas y demás que sean necesarias para el servicio del puerto. La ley de concesión expresaba que el concesionario quedaba autorizado por la ley 3908, a construir y explotar elevadores de granos, formando éstos parte integrante del puerto.

La construcción del puerto fué dividida en cinco secciones, la primera consistía en las obras iniciales y las demás necesarias a la habilitación completa del servicio para una extensión de 1000 metros de muelle de atraque para carga y descarga. Las demás secciones serían determinadas entre el Poder Ejecutivo y el concesionario de acuerdo con las exigencias del movimiento del puerto, considerándose que el concesionario estaría obligado a construir otra sección de mil metros de muelle con sus servicios accesorios cuando ese movimiento haya llegado a quinientas mil toneladas por año y por sección, durante dos años consecutivos y así, proporcionalmente, para las demás secciones.

El respectivo contrato fué firmado el 28 de Julio de 1911.

Después de varias transferencias e incidencias por la gran guerra, el puerto fué a pasar a manos de la Compañía Puerto Comercial de Bahía Blanca - Puerto Belgrano.

Por ley 10242 se aceptaron modificaciones para poner en forma un muelle de 300 metros con depósitos y aparatos.

Se efectuaron los trabajos de defensa y los muros, pero, a su terminación, debido a un desplazamiento lateral, se modificó la línea del muelle.

La parte habilitada tiene un galpón y cinco guinches. La superficie es de 3.150 m3; la vía férrea une los FF. CC. del Sud y Rosario a Puerto Belgrano. Tiene edificios para la Aduana, puerto, prefectura, y usina eléctrica.

Durante los años de la guerra europea y varios años después era sumamente difícil para las empresas ferroviarias el conseguir la gran cantidad

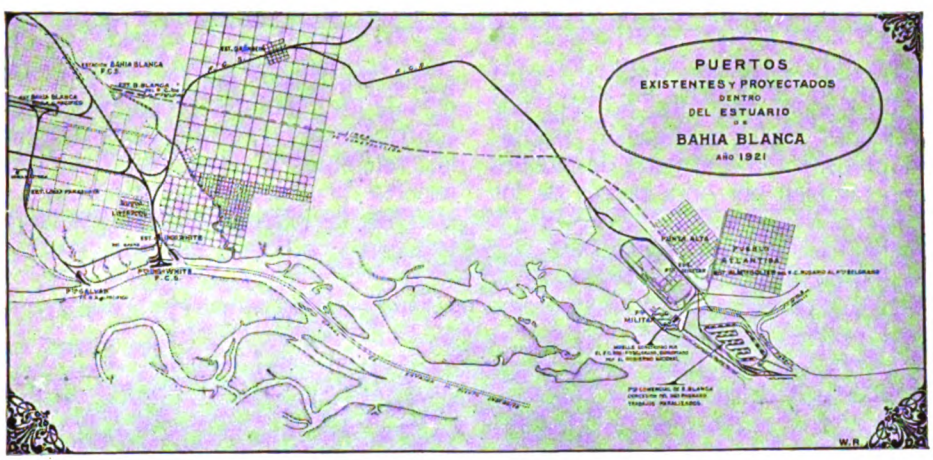
Digitized by Google

e combustible necesario para asegurar el servicio eglamentario de trenes.

La empresa del F. C. del Sud compró grandes ntidades de madera dura en las provincias y rritorios del Norte y a mediados del año 1918 nía depositado en las estaciones Roversi, Girandel en el obraje Yacaré, unas 140.000 toneladas y staba preparándose para recibir otras 25.000 neladas más de leña.

La Empresa celebró también un contrato con s señores Mitchell y Sharpe por 250.000 tonedas de leña de quebracho que procedían de las neas del F. C. Central Norte de cuya cantidad dió la tercera parte al F. C. Central Argentino.

Para mantener el recorrido de sus trenes la Emresa debía contar con la entrega de las cantidades e leña mencionadas a razón de 60.000 toneladas ensuales y por lo tanto el Gerente solicitó al Misterio de Obras Públicas que tuviera a bien disner se dedicara el tren rodante necesario para egurar el transporte mensual pedido sobre las neas del F. C. Central Norte. Estas cargas an tan só- hasta el uerto de anta Fe, nde el F. del Sud r su cuen- las tras- rdaba a nchas que su vez las ansporta- an hasta s puntos e aprovi- onamien-



El P. E. or decretos del 20 y 23 de Mayo de 1918 stableció que el transporte de leña para el sosteimiento de los servicios públicos debía tener prerencia sobre todos los transportes.

El artículo 289 del Reglamento General de la ley N°. 2873 que rige desde el 24 de Noviembre e 1891, establece:

«Las empresas podrán conceder trenes especiales e carga por un mínimun de 500 toneladas, a los nteresados que se comprometan a cargarlos denro de un plazo de 12 horas y descargarlos en desno en igual tiempo, después de haber sido puestos s vagones a su disposición, en situación para poder fectuar estas operaciones, abonando en caso contrario las estadías correspondientes. Estas consiones podrán otorgarse sin que se afecte, en maera alguna, el servicio normal de la empresa en su nea y, por lo tanto, la provisión regular de vagones ara el tráfico general en la misma».

Con fecha 8 de Julio de 1918, el Ministerio de Obras Públicas comunica al Representante Legal del F. C. del Sud que se habían ya impartido las órdenes del caso para observar dicha preferencia en el transporte de la leña destinada a dicha empresa.

Los señores Mitchell y Sharpe suministraban desde tiempo atrás fuertes cantidades de leña de quebracho para el F. C. del Sud que así evitaba de delegar en numerosas personas las operaciones concernientes a la compra de leña y los numerosos contratos necesarios con obrajeros que, como es sabido, los cumplían o no, pues no existían medios de obligarlos a su cumplimiento en la forma que los FF. CC. deben hacerlo, dado que a ellos no se les puede aceptar que dejen de efectuar el servicio de los transportes porque les falte combustible.

El contrato que a su vez, los señores Mitchell y Sharpe celebraron con los FF. CC. del Estado, establecía en síntesis:

1) Que se nos acordará por día un tren especial de 500 toneladas, como mínimo, para transportar leña, hasta completar un total de 250.000 toneladas.

2) Que en pago de los fletes que corresponden entregamos por adelantados a los FF. CC. del Estado $ 1.000.000 m/n., a fin de que de esa suma se deduzca el importe de los fletes a medida que los transportes se efectúen.

En el año financiero 1916-1917 las entradas brutas de la Empresa del F. C. del Sud, alcanzaron a $ 28.900.170 oro y los gastos a $ 18.514.821 oro, o sea 64.06 % de las entradas. En el año siguiente subieron los gastos a 76.16 %.

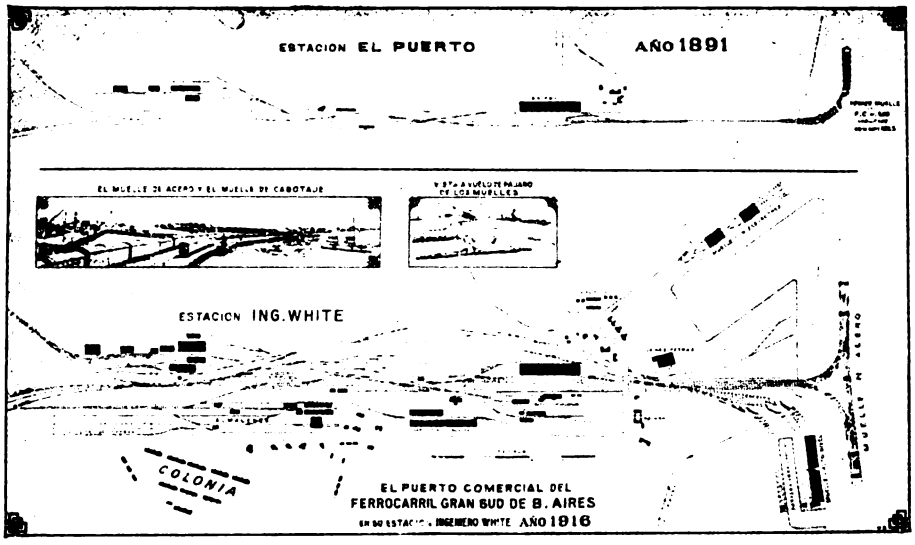
El año 1918-19 resultó bastante mejor, alcanzando las entradas a la suma de $ 36.954.736 oro, sin haberse construído ni un solo kilómetro más de vía.

El crecimiento de la red ferroviaria argentina, que se medía antes de los años de la guerra europea por un millar, por lo menos, que las nuevas líneas tendidas incorporaban cada año a las zonas de afluencia de los FF. CC. extensas regiones del suelo, se vió detenido desde el año 1915, cuando las perturbaciones económicas de toda clase que acarreó la conflagración europea, obligaron a restringir los gastos y limitaron la adquisición de capitales, dejando para mejores épocas todo lo que la guerra sorprendió en proyecto.

A la carencia de nuevas construcciones se unió

Digitized by Google

hasta 1917 la disminución del tráfico y desde 1918, el aumento de los gastos, factores desfavorables que crearon momentos de crisis intensa, como hacía muchos años que no se registraban en la historia del desarrollo ferroviario argentino. En 1919 y 1920 la situación mejoró bastante, no sólo por las mayores facilidades de la navegación transatlántica, que han intensificado el arrastre de cereales a los puertos, sino también por obra propia de los elementos del país.



La reglamentación del trabajo implantada por el P. E., a raíz de la gran huelga de Octubre de 1917, contribuyó a apaciguar el malestar social que agitaba las poblaciones obreras y la nueva Ley de Jubilaciones y Pensiones complementaba estas medidas de política y economía social.

La provisión del combustible no constituyó ya el problema difícil de otros años por haberse eliminado con los decretos y resoluciones sobre transporte preferente de leña, escalas de estadías, etc., todo motivo de especulación perturbadora.

Finalmente, la elevación de tarifas consentida por el P. E., como medida provisional de emergencia, dió en la práctica el resultado que se esperaba, permitiendo que el monto de los productos brutos reaccionara en forma suficiente para contrarrestar el incesante crecimiento de los gastos.

La situación general era ya en los años 1919 y 20 más favorable y las perspectivas para el porvenir se tornaban cada día más gratas ante el constante aumento de tráfico, especialmente en lo que se refiere a cargas de exportación (cereales y ganados en pie), que tanto habían disminuido en los años anteriores por escasez de bodega.

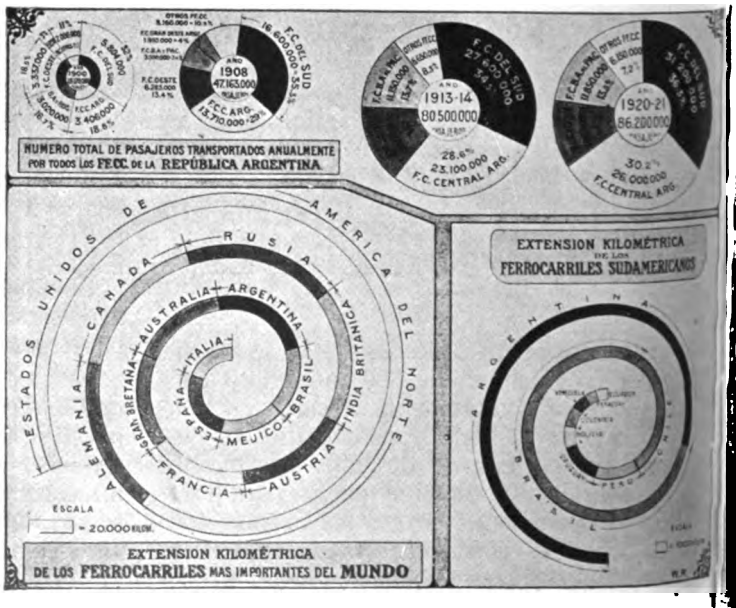
Un hecho de gran importancia para todas las Empresas eran las modificaciones a la Ley 5315 que se habían hecho necesarias ante las discordantes sanciones legales que habían recaído por vía judicial, en algunos asuntos tramitados entre FF. CC. y Municipios.

El artículo 8°. de la citada Ley establecía que, mediante la contribución del 3 % del producto líquido las Empresas de FF. CC. quedarían exoneradas de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal.

Ante los conflictos de atribuciones e interpretaciones ocurridos, fué necesario dictar una nueva ley, reformando la anterior.

La Ley N°. 10657 del 2 de Agosto de 1919 estableció que la exoneración de impuestos fijados por la Ley 5315 comprende además de los impuestos propiamente dichos, las tasas, contribuciones o retribuciones de servicios, excepto las referentes a la provisión de aguas corrientes, servicio de cloacas, y contribución a la pavimentación de las plantas urbanas en la proporción que les corresponda por las estaciones.

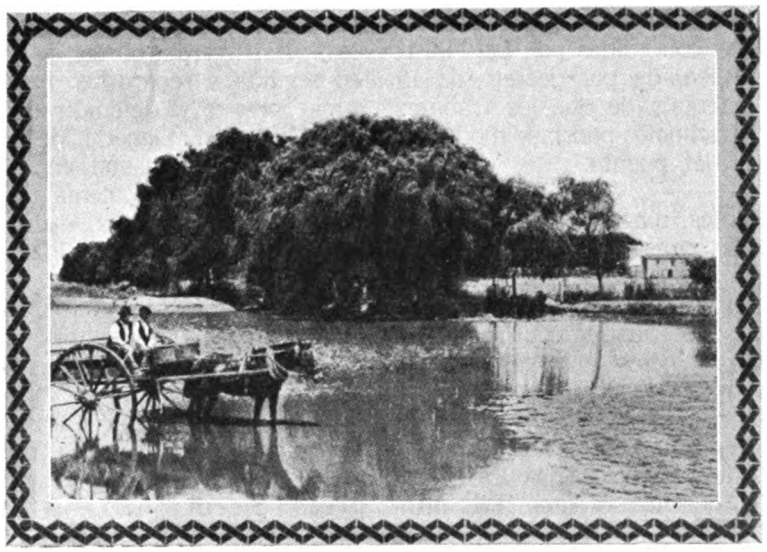
Como consecuencia inmediata de los Decretos del P. E. de fechas 2 y 26 de Mayo de 1917, declarando caducas todas las concesiones ferroviarias que no habían cumplido con los plazos legales



Digitized by Google

uedaron apenas ubsistentes algu-as de poca impor-ancia.

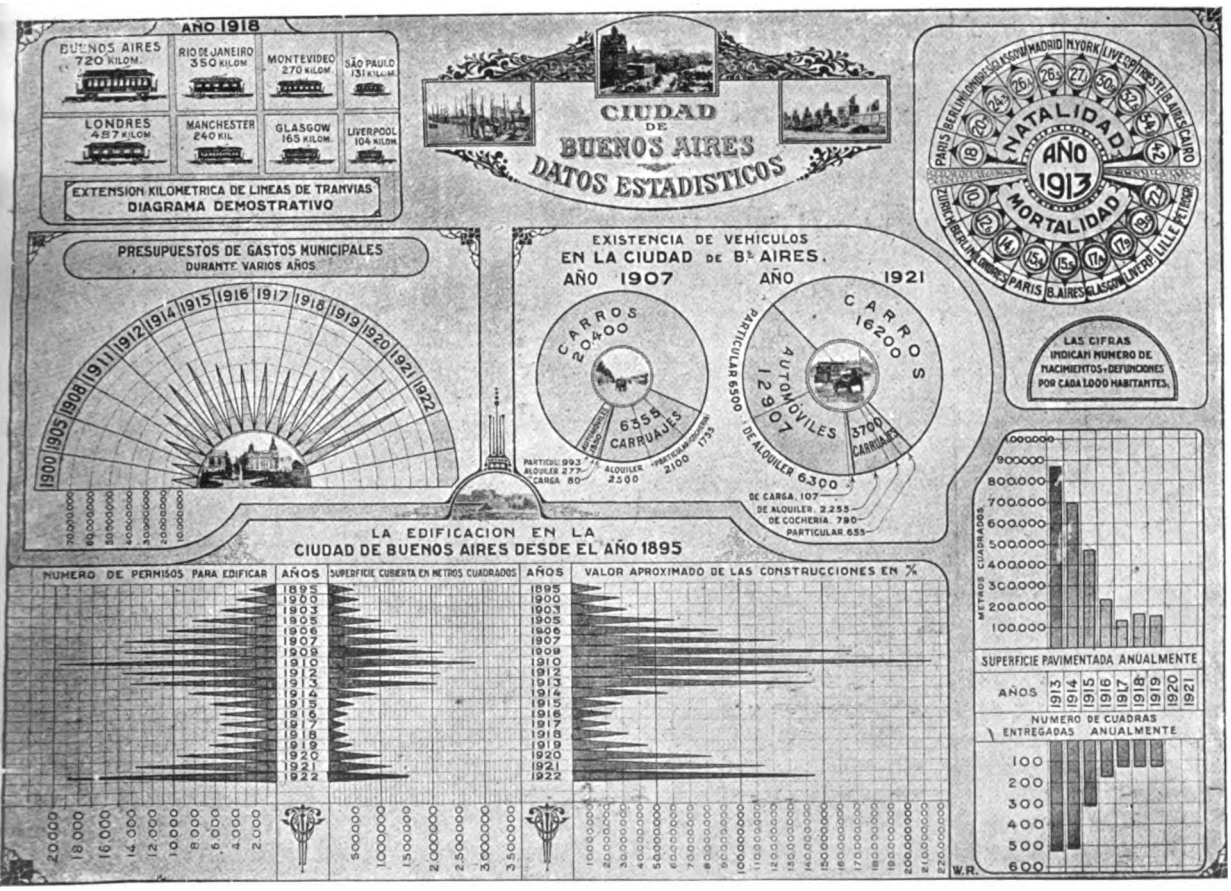
La sanción pos-erior de la Ley 0.389 en cuyo ar-ículo primero se utorizaba la de-olución de los de-ósitos de garantía orrespondientes a quellas líneas que o hubieran tenido rincipio de ejecu-ión o de las cuales esistían los conce-ionarios, contribu-ó a despejar la ituación, quedan-o bien determina-os los ramales o rolongaciones por los cuales conservaban aún las mpresas interés en conseguirlos. La falta de capital la depresión general, forzaron a las empresas a de-larar su explícito desistimiento de ciertas líneas que n tiempos normales hubieran sido ejecutadas no ólo por el interés nacional que importaban tales obras, sino porqué fueron urgentemente reclamadas por los habitantes de las zonas atravesadas.



Ayacucho - Paisaje.

Por ejemplo, el F. C. del Sud no deseaba construir la terminación de su prolongación de Neuquén hacia Chile, detenida en Zapala y el F. C. C. Argentino abandonó también su proyecto de una línea en la región central de la República desde las proximidades de Córdoba hasta Titina, etc.

Las concesiones del F. C. del Sud, en vigencia en el año 1919 eran: Líneas de conexión con las vías del puerto de la Capital concedidas por Ley 7838; vías de servicio en la ribera del Riachuelo, impuestas por Ley 4821 y cuya ejecución se postergó hasta que el P. E. lo declarase conveniente, según



Digitized by Google

decreto de 20 de Diciembre de 1909; Puente sobre el Riachuelo para la línea a Ensenada, que también formó parte de las obras concedidas por Ley 4821; su construcción fué suspendida por decreto de 17 de Octubre de 1915, en vista de que los trabajos de rectificación del Riachuelo podrían modificar la ubicación definitiva del puente.

Como queda dicho antes, ninguna empresa construyó en estos años obras de especial importancia, debiendo limitar su acción a las pequeñas construcciones accesorias que demandan las necesidades continuas del tráfico de pasajeros y cargas.

Cabría hacer mención especial del F. C. del Sud, cuyas vías cruzan una gran parte de la zona inundable de la Provincia de Buenos Aires. Las últimas crecidas producidas en 1919 por las inundaciones, cortaron los terraplenes en muchos puntos, destruyeron obras de arte, etc. Se empezó en seguida a repararlas, haciendo a la vez un estudio previo y detenido del problema hidráulico. La Dirección General de FF. CC. tomó intervención principalísima en el asunto, estudiando ampliamente el problema de los desagües y estableciendo normas fijas, dentro de lo posible, para el cálculo de la luz necesaria en las obras de arte. La Empresa preparó en el año 1920 un programa de trabajos a realizar, para dotar a sus líneas de la cantidad necesaria de puentes y alcantarillas, habiéndose calculado que el total de las obras proyectadas demandaría más de 5 años para su completa ejecución.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO LV

●

CANALIZACION Y RECTIFICACION DEL RIACHUELO — MERCADO GENERAL DE HACIENDAS DE AVELLANEDA

●

SUMARIO:

Ganancias líquidas de los FF. CC. Argentinos hasta 1920. — Gastos de las Empresas más importantes de trocha ancha. — Transporte de pasajeros de todos los ferrocarriles. — Transporte de cargas. — Resultado de la explotación del Ferrocarril del Sud durante los años 1919-1923. — Canalización y rectificación del Riachuelo. — Un poco de historia acerca de este asunto. — Proyectos, planos, y obras realizadas. — Ferrocarril transandino Sud por Lonquimay. — Obras para el pasaje a alto nivel del camino La Plata - Avellaneda. — El puente Gerli. — Inauguración de las obras en 1922. — Mercado General de Haciendas de Avellaneda. — Características y ventajas del Mercado. — Capacidad del mismo. — Estadísticas ferroviarias. — Fallecimiento de Sir Albert Bowen. — Nuevos nombramientos: Henry C. Allen y el Ingeniero Follet Holt, M. Inst. I. C.

● ●

LAS ganancias líquidas que tuvieron en conjunto todos los FF. CC. Argentinos desde 1913 hasta 1920 están sintetizadas en el siguiente cuadro:

GANANCIAS EN:

1913	51.884.570	$ oro
1914	35.938.459	» »
1915	44.395.138	» »
1916	44.163.907	» »
1917	29.877.344	» »
1918	40.942.200	» »
1919	51.214.833	» »
1920	41.379.262	» »

Así como los resultados de 1917 se destacaban desfavorablemente, los de 1919 resultaban halagüeños para las empresas, pues casi igualan a las ganancias obtenidas en 1913 y eso que se lograron con un tráfico menor.

Para las tres grandes empresas de trocha ancha, las ganancias fueron estas:

Años	F.C. del Sud	F.C.C. Argentino	F.C. al Pacífico
1913	12.954.155	13.479.934	9.449.697
1914	9.312.770	11.167.689	7.461.675
1915	11.483.913	11.771.781	9.502.709
1916	11.992.763	9.956.791	9.039.891
1917	7.581.835	6.038.185	6.428.729
1918	7.530.217	8.925.432	10.461.280
1919	12.191.271	9.731.918	10.976.112
1920	10.210.067	14.065.012	7.443.071

Durante los 4 años anormales que siguieron al de 1913, las oscilaciones de los gastos resultaron casi paralelos con el tráfico, como es presumible, pues disminuyendo éste deben experimentar igual descenso los gastos que el servicio ocasiona. Entre los años 1917 y 1918 se experimentaba la influencia tenida por el aumento en el precio del combustible y de los salarios, influencia que se traduce en la brusca elevación a casi 129.000.000 pesos oro de lo que en el año anterior no llegaba a 90.000.000. El crecimiento de los gastos para todos los ferrocarriles se elevó en la siguiente proporción;

Años	$ %	Número indicador
1913	83.735.191	100
1914	75.922.994	91
1915	76.623.856	92
1916	81.404.930	97
1917	89.118.164	106
1918	128.930.200	154
1919	144.708.269	173
1920	176.843.785	211

Aumento 1913-20 = 111,19 %.

Las enormes sumas que alcanzaran los gastos de los ferrocarriles, tienen especial importancia por la indicación que de ellas se desprende sobre lo caro que resultaba en aquellos años el transporte ferroviario. Con un gasto de 84.000.000 pesos oro en 1913, se transportaron en dicho año 82.000.000

Digitized by Google

de pasajeros y 42.000.000 de toneladas de carga, que a 100 kilogramos por pasajero, incluso equipaje, eran 50.000.000 de toneladas de peso. Para 1920, tenemos un gasto de 177.000.000 de pesos oro correspondiente a un tráfico que era sensiblemente igual, lo que viene a evidenciar un aumento de más de 100 % en el costo real del transporte.

Gastos de las tres Empresas más importantes de trocha ancha

Años	F.C. del Sud	F.C.C. Argentino	F.C. al Pacífico
1913	16.506.206	18.475.169	16.182.835
1914	14.554.691	16.362.755	13.640.298
1915	14.613.670	17.646.646	13.658.124
1916	16.137.746	18.127.204	14.011.475
1917	19.857.028	18.048.460	14.541.920
1918	27.274.202	27.333.578	21.325.488
1919	29.617.672	31.013.260	24.583.690
1920	34.312.964	37.879.556	30.724.424
Aumento 1913-20	107,88 %	107,03 %	91,86 %

Como el F. C. S. se encontraba en peores condiciones que las otras dos empresas para proveerse de combustible, por la distancia a que se encontraban las regiones leñateras de la zona cruzada por las vías de este ferrocarril, presenta un aumento de gasto mayor que esas; la diferencia se hace más evidente considerando los aumentos al 1918 o 1920.

Transporte de pasajeros de todos los Ferrocarriles

Años	Pasajeros	Número indicador
1913	82.322.830	100
1914	75.103.809	90
1915	67.401.101	81
1916	64.829.930	77
1917	57.595.666	69
1918	58.918.700	71
1919	70.974.242	85
1920	83.625.093	101

Años	F.C. del Sud	F.C.C. Argentino	F.C. al Pacífico
1913	27.945.280	22.615.546	11.936.840
1914	25.493.755	21.917.703	9.923.597
1915	22.773.494	20.635.269	8.991.024
1916	22.322.409	19.842.328	8.524.695
1917	20.375.922	17.502.242	7.260.104
1918	20.606.641	18.339.423	7.139.058
1919	26.055.679	20.859.506	8.554.881
1920	29.905.906	24.958.578	10.184.018
Aumento 1917-20	46,77 %	42,59 %	40,28 %

Transporte de carga de todos los ferrocarriles

Años	Toneladas	Número indicador
1913	42.033.250	100
1914	36.506.829	86
1915	35.655.679	85
1916	36.630.578	87
1917	28.792.309	68
1918	36.957.700	88
1919	40.349.147	96
1920	42.578.948	101

Años	F.C. del Sud	F.C.C. Argentino	F.C. al Pacífico
1913	9.610.775	10.033.984	7.080.821
1914	6.871.164	8.339.160	5.567.777
1915	7.405.354	8.458.107	6.235.228
1916	7.236.211	7.309.119	6.338.806
1917	5.904.364	5.300.798	3.808.919
1918	7.409.275	7.535.576	5.334.700
1919	8.067.269	8.074.413	6.364.503
1920	8.196.876	9.096.449	6.531.914
Aumento 1917-20	38,83 %	71,60 %	71,49 %

Entre las industrias accesorias de la construcción, una de las más importantes es la relativa a los materiales calcáreos, existiendo en la República dos regiones en que esta industria se ha desarrollado desde muy antiguo, alcanzando actualmente un alto grado de progreso. Una es la situada en los alrededores de Córdoba, y otra en las sierras de Tandil y Olavarría en la Provincia de Buenos Aires, donde se han invertido cuantiosos capitales en la instalación de un gran establecimiento moderno, cuya producción viene a sumarse con la de numerosas canteras de piedras, hornos de cal, fábricas de cemento, etc., de mayor o menor importancia, que trabajan desde tiempo atrás en estos parajes.

El F. C. Sud es el único que llega con sus vías férreas a Olavarría y Tandil, siendo en estas líneas tan importante el tráfico de materiales pétreos, que ha llegado a darse el caso de transportar casi tanta piedra como trigo: en 1912, fueron movidas más de 700.000 toneladas de piedra y cal, contra 900.000 de trigo.

Este hecho explica fácilmente el interés que siempre ha prestado esta Compañía de ferrocarril a la ejecución de pequeños ramales y desvíos desde la vía principal hasta las canteras, con objeto de facilitar el acceso de las cargas.

Una de estas construcciones accesorias, es el ramal de San Jacinto a la Providencia, cuya concesión fué otorgada al F. C. del Sud, por decreto del 15 de Abril de 1913, de acuerdo con la Ley 5703; este ramal parte del kilómetro 343.807.52 del de

Digitized by Google

arría a San Jacinto y debía tener, una vez inado, una longitud de 7.285 metros. Los os se aprobaron el 28 de Julio de 1913, y la trucción empezó efectivamente el 23 de Octu- del mismo año, dando prueba esta rápida tra- ción, del interés que la empresa demostraba a pronta ejecución de la obra.

principios de 1915, se habían terminado ya novimientos de tierra, pero debido a la parali- n general de nuevas construcciones cuya causa la situación económica creada desde Agosto 914 por los acontecimientos que se desarrolla- en Europa, las obras no siguieron adelante, audándose así las esperanzas concebidas por s los cargadores, que esperaban la pronta inación del ramal. En Abril de 1915, el Gobierno a concedido a la empresa un plazo indefinido terminar los trabajos, pues autorizaba la sus- ión de los mismos «hasta tanto el Poder Ejecu- lo considerase conveniente». Pero un decreto erior del Ministerio de Obras Públicas declaró cesaban los efectos de estas prórrogas y de ahí ltó la caducidad de la concesión del ramal nos ocupa.

a potencialidad productora de la región que viesa el ramal a San Jacinto, del cual se des- de el que se dirige a la Providencia, se pone de manifiesto en el cuadro estadístico siguiente: de 3.460 toneladas de piedra y 2.890 de cal, cargadas en 1919 en el punto terminal del desvío, se salta en el año siguiente a 11.463 y 6.125 respectivamente, lo que indica el pleno desarrollo en que se encuentran los negocios comerciales en esta zona. El total de carga recibida, casi se ha duplicado, y la despachada, triplicado, en los dos últimos años.

Movimiento de cargas en el desvío San Jacinto

Total de carga en toneladas				
Años	Piedra	Cal	Despachada	Recibida
1913	5.801	8.814	15.030	1.666
1914	5.044	3.713	8.867	658
1915	4.601	3.063	9.027	732
1916	3.584	1.722	5.572	312
1917	2.297	2.712	5.265	716
1918	2.915	4.265	7.532	814
1919	3.466	2.890	6.792	608
1920	11.463	6.125	18.087	1.109

Una vez normalizada la situación la Empresa terminó el ramal que fué librado al servicio público, el 8 de Abril de 1925.

SULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS: 1919-1923

	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
gitud de la línea (al final del año nanciero). Kilóm....	6102	6105	6195	6201
de pasajeros transportados.....	27.862.200	31.273.800	39.698.700	43.016.600
eladas de carga transportada	6.627.848	5.097.100	4.538.325	5.423.702
radas brutas (Pesos oro)	48.080.521	44.011.936	42.435.973	48.317.875
stos de explotación (Pesos oro).....	33.268.903	37.115.936	31.548.197	29.952.554
stos de explotación (porcentaje)....	69,19 %	84,33 %	74,34 %	61,99 %
pital en Libras esterlinas	53.971.327	54.725.197	54.902.008	55.611.580
videndo pagado	7 %	4 %	4 %	7 %

ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA (TONELADAS)

na.....	96.505	125.143	124.699	83.658
go	2.639.464	965.582	860.858	1.308.007
íz.....	315.000	323.764	328.843	336.935
ena	410.686	449.412	362.927	463.677
pada	70.457	95.878	82.388	122.266
sto	98.719	95.423	95.382	116.049
dra	172.466	256.147	201.784	173.197
tatas	320.650	288.998	281.693	313.266
no.....	34.268	62.064	53.043	50.198
l.....	61.343	42.512	38.922	42.985
rbón.....	119.306	197.723	100.648	115.146
ercaderías Generales	1.409.078	1.403.857	1.259.571	1.427.253

Digitized by Google

NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS

Equinos	41.114	33.719	23.925	30.847
Vacunos	1.879.402	1.284.313	1.290.052	1.494.713
Ovinos	4.016.824	5.031.581	4.919.920	5.016.890
Porcinos	269.046	347.019	381.181	318.449
TOTALES	6.206.386	6.696.632	6.615.078	6.860.899

DATOS ESTADISTICOS

Número de trenes de pasajeros	177.682	190.084	193.321	195.814
Número de pasajeros por kilóm. de línea	4.566	5.051	5.115	6.772
Tren kilómetros recorridos	15.051.812	15.237.293	14.673.391	15.372.367
Toneladas de cargas, incluso hacienda, por kilómetro de línea	1.263	965	862	1.006
Promedio de entrada por pasajero	$ 0,42 %	$ 0,40 %	$ 0,30 %	$ 0,31 %
Promedio de entrada por tonelada de carga y hacienda	$ 3,73 %	$ 4,11 %	$ 4,37 %	$ 4,28 %
Número de estaciones en servicio	385	392	400	401

CANALIZACION Y RECTIFICACION DEL RIACHUELO

Esta obra tiene su filiación histórica en una de las tantas instituciones geniales de Rivadavia, que vió en el curso de agua del Riachuelo una arteria destinada a intensificar la vida del trabajo que, necesariamente, debía desarrollarse con la implantación de industrias nuevas transformadoras de nuestra principal fuente de riqueza entonces, la ganadería, cuyo grandioso porvenir ya vislumbraba en sus patrióticos sueños.

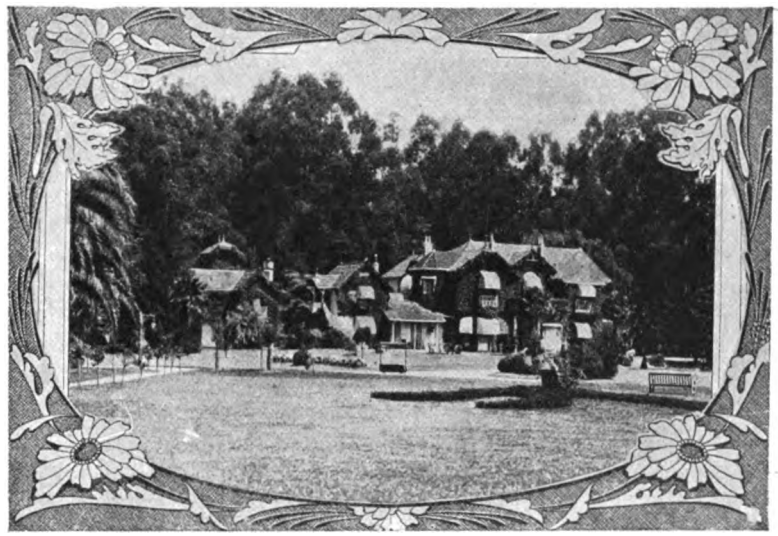
La implantación de una industria que alcanzó desde sus primeros tiempos un señalado éxito con la instalación de diversos establecimientos saladeriles trajo, en su tiempo, una verdadera concentración de población obrera en ambas márgenes del Riachuelo, que necesariamente debió instalarse en condiciones muy desfavorables desde el punto de vista de la higiene, y ello determinó que se convirtiera aquel centro de trabajo en verdaderos focos de infección que asolaban la población de esa zona, en su mayor parte inundable, convirtiéndola en una amenaza permanente para la salud pública de la propia ciudad de Buenos Aires.

La fábrica de Cerveza Quilmes

Bajo la acción de esa constante amenaza se ha buscado desde hace muchos años la forma y los medios de mejorar las condiciones higiénicas del Riachuelo, y cada vez que ha ocurrido una epidemia, o que una inundación ha azotado a los pobladores de su zona de influencia, han surgido nuevos proyectos como los presentados a raíz de la epidemia de cólera en 1886, con motivo de las cuales el Ministerio del Interior de entonces manifestaba, en la sesión del 22 de Mayo de 1887, que el saneamiento del Riachuelo había preocupado ya a la población de Buenos Aires de una manera intensa desde veinte años atrás, y la primera vez que se trató esta cuestión, encarándola en sus puntos fundamentales, fué al terminar una epidemia que asoló terriblemente a Buenos Aires, discutiendo sus diversos aspectos como contendores, dos no-

Digitized by Google

tabilidades del cuerpo médico argentino, el doctor Manuel A. Montes de Oca y el doctor Santiago Larrosa, cuyo recuerdo es grato evocar.



Estancia "La Armonía" de don Héctor Cobo.

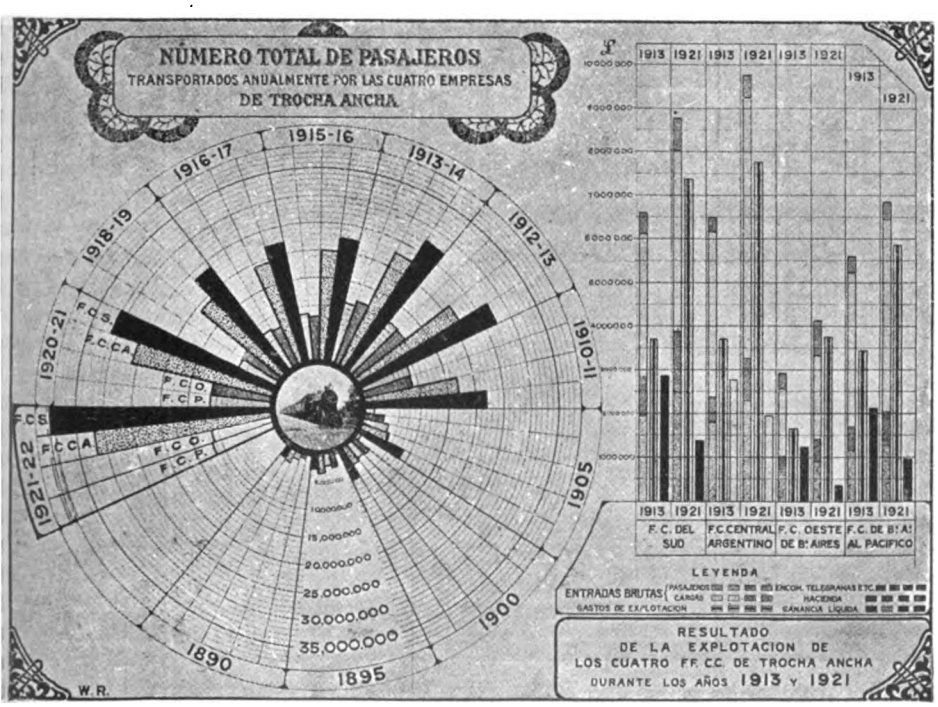
Entretanto, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires había emprendido en 1876 las obras del Riachuelo, buscando al par que un propósito higiénico, mejoras para el comercio, y esas obras comprendían, según el artículo 2 de la ley provincial del 18 de Octubre de 1875 que les dió origen, «el ensanche y rectificación del Riachuelo, la apertura de nuevas desembocaduras y canales y la construcción de muelles».

A pesar de que los Gobiernos Nacional y Provincial convinieron, el 7 de Diciembre de 1875, las bases para la canalización del Riachuelo, estableciendo entre otras condiciones que en todo tiempo la Nación podría participar en la construcción de las obras, ésto no ocurrió durante varios años, y en 1879 el Presidente de la República dirigía un mensaje al Congreso pidiéndole 500.000 pesos fuertes, para ayudar los trabajos, consignando más o menos estas palabras: «La Provincia de Buenos Aires resuelve el secular problema del puerto de esta ciudad y la Nación no está presente allí». Más tarde, la Nación expropió las obras para continuarlas por su exclusiva cuenta, en virtud de la ley 28 de Octubre de 1881.

Esas obras cambiaron las ya realizadas en el Riachuelo, abriéndole una nueva boca, ahondando y ensanchando su cauce y limpiando su fondo, lo cual dió como resultado, entre otros, que las aguas, que antes eran retenidas y trataban de abrirse camino a través de la playa, originando la duración de las inundaciones en los barrios de Flores y Barracas, abierta la nueva desembocadura, encontraban en el Río de la Plata un canal libre para su salida.

En el año 1888 la Sociedad General Pobladora obtuvo del Superior Gobierno Nacional una concesión para canalizar y rectificar el Riachuelo de Barracas, concesión que transfirió un año después a la sociedad «La Canalizadora del Riachuelo».

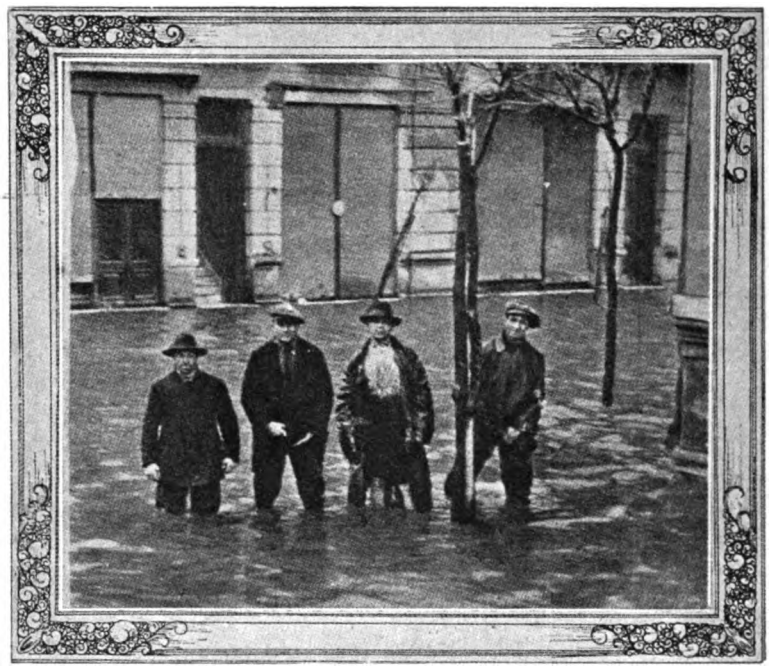
Esta sociedad, que desde su fundación en 1889, tuvo que luchar durante muchos años con la restricción del crédito bancario y con la crisis que le precedió como consecuencia del mismo, debió también ceder su concesión a un sindicato de capitalistas del país. Las obras de canalización y rectificación del Riachuelo y Río de Matanza que fueron inauguradas el 14 de Marzo de 1902, tenían por objeto mejorar la navegación del Riachuelo en un trayecto de 33 kilómetros de acuerdo con los planos definitivos sometidos a la aprobación del P. E. Nacional.



Digitized by Google

Se terminó la primera sección inmediatamente, al Oeste del puente del F. C. del Sud, pero luego se paralizaron los trabajos.

Las lluvias caídas, durante el mes de Octubre de 1919, en la cuenca del Riachuelo acumularon sus aguas en tal cantidad que pareció inminente la presencia de una avenida, temiéndose por un momento la repetición de inundaciones en los barrios bajos, semejantes a las ya conocidas, por las desgracias y perjuicios ocasionados en los barrios del Sud de la metrópoli y villas situadas en el tramo inferior del valle del río.



Inundación del barrio de la Boca. La esquina de las calles Necochea y Aristóbulo del Valle.

Bajo la impresión causada por las inundaciones producidas en 1913, el Congreso Nacional dictó la ley N°. 9126, autorizando la rectificación y canalización del Riachuelo y las obras que fuesen necesarias para facilitar el desagüe inmediato de las poblaciones inundadas.

En virtud de esa ley, el Poder Ejecutivo creó la dirección de Estudios y Obras a cargo del ingeniero Emilio Huergo, fallecido el 11 de Marzo de 1929.

Los planos de rectificación y ensanche del Riachuelo entre los puentes Pueyrredón y de la Noria fueron aprobados por decreto del 30 de Abril de 1917.

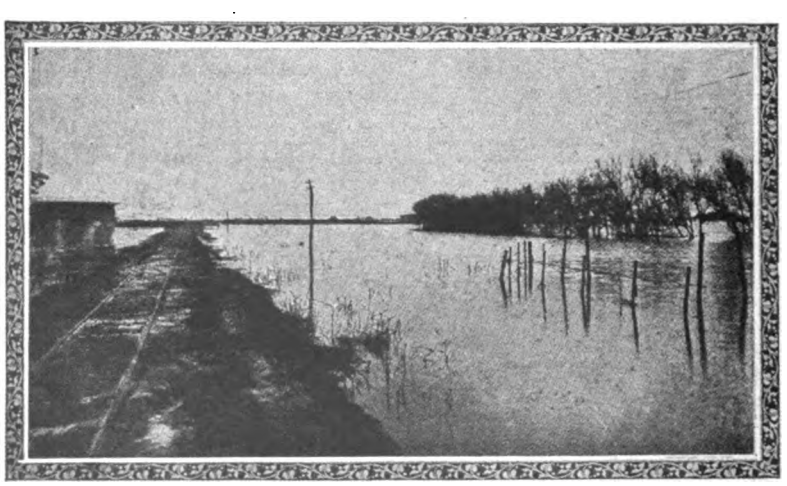
El ancho del canal desde la Boca hasta Puente Alsina será de 90 metros en los alineamientos rectos, aumentándose en las curvas. Más arriba, hasta llegar a la Noria, el ancho será de 80 metros.

La profundidad en puente Pueyrredón será de metros 7,92 en aguas bajas ordinarias y disminuirá progresivamente hacia aguas arriba.

En la actualidad se efectúa la excavación del canal en el tramo de Puente Alsina a puente de la Noria, dándole provisionalmente una sección transversal reducida, para no modificar mayormente el régimen hidráulico del río, porque sería peligroso hacerlo antes de que se modifiquen los puentes y se dragué el canal en el tramo de la desembocadura a puente Alsina.

Tres son los puentes del Estado que quedan afectados: Pueyrredón, Victorino de la Plaza y Alsina, siendo el último provisorio, y tres son los puentes de la empresa del Ferrocarril del Sud que tendrán que modificarse. El antiguo puente fijo del F. C. a la Ensenada fué desmontado y se estudió el proyecto para reemplazarlo por otro correspondiente al ancho que se iba adoptar en este punto para la rectificación del Riachuelo.

Mientras tanto empezaron las negociaciones entre el Gobierno Nacional y la Empresa para conseguir el levantamiento de las vías en la ribera Norte (calle Pedro Mendoza) del Riachuelo, a lo que consintió la Empresa.



El Riachuelo desbordado en la línea del F. C. Midland de Buenos Aires.

La modificación de los dos puentes de doble vía cada uno (vías principales), fué estudiada detenidamente por parte de la Empresa, resultando tan costosa y tan difícil, que se resolvió efectuar una reconstrucción total.

Se solicitó de las autoridades portuarias la autorización para construír dos

Digitized by Google

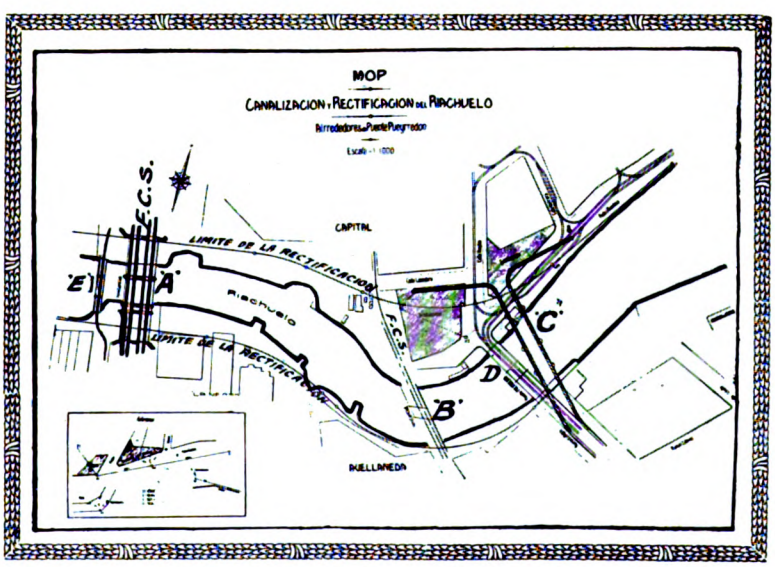
puentes con tres tramos fijos cada uno, en reemplazo de los dos existentes.

El tercer puente de la Empresa del Ferrocarril del Sud, afectado por la rectificación del Riachuelo, es el que se encuentra cerca de la estación Ingeniero Brian en la línea de acceso a la estación de carga, Sola. En este punto será necesario construír un puente nuevo sobre la traza de la rectificación propuesta y el proyecto correspondiente está actualmente en estudio.

Otro aspecto de las calles de la Boca durante los desbordes del Riachuelo.

El día 10 de Octubre de 1922 se realizó el acto inaugural de las obras de rectificación y canalización del Riachuelo, las cuales se iniciaron en el trayecto comprendido entre los puentes Victorino de la Plaza y Alsina.

Está fuera de toda discusión la importancia económica de esta obra, para lo cual es suficiente recordar que ya existen, entre los puentes Pueyrredón y Alsina, a pesar de las deficientes condiciones del riacho, importantes establecimientos, entre los que pueden citarse los lavaderos de lana de Soulas y Cía., frigorífico Sansinena de carnes congeladas, fábrica de tejidos Campomar, Talleres Metalúrgicos, artículos rurales de C. Noé y Cía., talleres Domingo Noceti y Cía., atracaderos de la Compañía General de FF. CC. de la Provincia de Buenos Aires, el puerto Ing. Brian del F. C. Oeste de Buenos Aires, atracaderos del F. C. Midland, talleres Pedro Vasena e Hijos, frigorífico Wilson, etc.



Puentes afectados por la Canalización y Rectificación del Riachuelo. Referencias:
«A»: Puente del F. C. del Sud (cuádruple vía) a modificarse totalmente.
«B»: Antiguo puente para la línea a la Ensenada. A sacarse.
«C»: Nuevo puente carretero «Pueyrredón» (actualmente en construcción).
«D»: Puente carretero existente (a demolerse).
«E»: Puente existente de la Cía. Tranvías Eléctricos del Sud (a modificarse totalmente)

EL FERROCARRIL TRANSANDINO SUD POR LONQUIMAY

●

En el año 1902 el Gobierno Nacional dispuso la construcción de una línea férrea que debía unir la población de Neuquén con el campamento de Las Lajas; se abandonó ese propósito, porque la empresa del Ferrocarril del Sud, manifestó al Gobierno que estaba dispuesta a prolongar su línea hasta la frontera de Chile, pasando por Las Lajas. Este propósito se hizo efectivo cuando, al presentarse los señores Sigifredo Natham y Compañía, solicitando la concesión de la misma línea a Chile, se dió preferencia a la empresa del Sud, que se había presentado al Senado en Agosto de 1906, pidiendo la misma línea, que le fué concedida juntamente con otras en la Provincia de Buenos Aires.

Esta presentación de la empresa originó la ley 5535 de Junio 25 de 1908, cuyo artículo 3°. establecía preferencia para la construcción de la línea a Chile, que debía formar parte de los 900 kilómetros primeros, que debían quedar terminados a los tres años de empezados los trabajos.

En la ley se indicó que el cruce de la cordillera debía ser efectua-

Digitized by Google

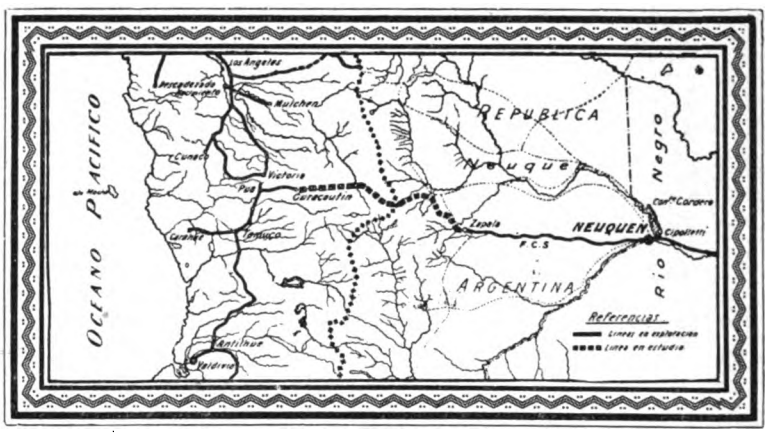
do por los pasos de Pino Hachado o de Lonquimay, pasando previamente por las inmediaciones de Las Lajas y de Codigüé.

Posteriormente la misma empresa solicitó del Congreso la modificación de los puntos fijados para el cruce de la cordillera, autorizándosela por la ley N°. 6378 a elegir el paso, siempre que se hallase comprendido entre los paralelos 38 y 40 de latitud sur.

En base a esa nueva concesión la empresa inició los estudios de la nueva línea, presentando luego a la aprobación del Gobierno el proyecto definitivo, que comprendía una extensión total de recorrido de 340 kilómetros, entre Neuquén y el límite internacional. Según ese trazado, prolijamente estudiado, la línea, a partir de Zapala, pasaba por Las Lajas, seguía el valle del río Haicol hasta alcanzar la línea de las altas cumbres, cruzando la cordillera por el paso de Mallín Chileno.

Poco tiempo después el F. C. del Sud, inició los trabajos constructivos, comenzándolos a partir del Neuquén, punto terminal en aquel entonces, de su línea. La imposibilidad de levantar nuevos capitales, que le permitieran proseguir las obras proyectadas, obligaron a la empresa a suspender los trabajos al llegar la línea a Zapala, ésto es, cuando sólo le faltaban 115 kilómetros para alcanzar el límite internacional, desistiendo de proseguir las obras, razón por la cual se declaró caduca esa parte de su concesión.

El tramo que ha de construir Chile desde Curacautín hasta la frontera a fin de enlazar el nuevo Ferrocarril Internacional con su red ferroviaria tendrá un largo de 110 kilómetros.



Mapa mostrando la línea internacional proyectada entre Zapala y Curacautín.

Ahora la administración de los ferrocarriles del Gobierno Argentino se encargó de esta línea y se resolvió estudiar un nuevo trazado tratándose de mejorar el del Ferrocarril del Sud sobre todo en cuanto a la pendiente determinante y la pérdida de altura.

Designada la comisión para proceder a realizar este trabajo, inició su labor inmediatamente durante el otoño de 1922.

En este mismo año el ministro argentino en Chile realizó su viaje a Buenos Aires y redactó la fórmula definitiva del convenio cuya firma debería proponerse a Chile.

El Doctor Noel lo llevó para gestionarlo personalmente con el buen resultado que veremos en seguida, pues el Gobierno de Chile, inspirándose en un alto sentimiento de confraternidad y reciprocidad internacional, en perfecta concordancia con el pensamiento argentino, firmó el convenio de referencia, con ligeras modificaciones de forma que aclaran y complementan mejor algunos de sus conceptos.

He aquí el texto de la primera cláusula del convenio firmado:

«Los Gobiernos de la República Argentina y de la República de Chile han resuelto recíprocamente la construcción de dos líneas de ferrocarril que unirán sin trasbordo: primero en el Norte, la ciudad argentina de Salta con el puerto chileno de Antofagasta, y seguidamente en el Sur, el puerto argentino de Bahía Blanca, por la prolongación del ferrocarril del Sud con Zapala (argentino) hasta su empalme con la red sur chilena, como también el dejarlas terminadas y en condiciones de que dichas líneas puedan prestar

Territorio del Neuquén. Bosque de Araucarias Imbriçata.

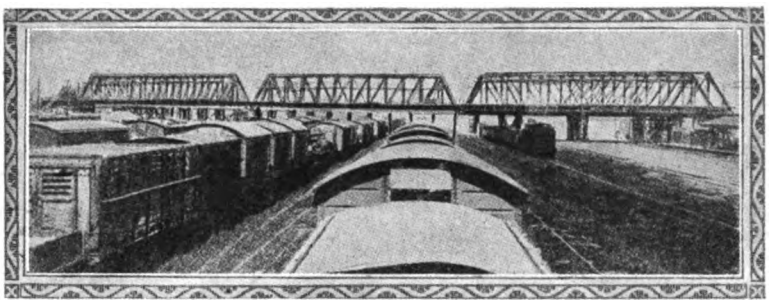
Digitized by Google

servicios en el término de 3 años a contar desde la fecha, creen llegado el momento de establecer normas que definan y orienten la política interoceánica».

Siguen luego una serie de cláusulas que tratan cuestiones de tarifas, etc.

El convenio es conocido bajo el nombre de Noel-Barros Jarpa.

Este llamado Transandino del Sur costaría no más de un 10 % — según datos que se nos proporcionan — de lo que costará el ferrocarril de Huaytiquina, y menos de la mitad del gasto que requerirá el de Tucumán a Catamarca. Es, pues, una obra de costo moderado, justificado por la poca altura de la cumbre, 1.200 metros sobre el mar, mientras que el Mendoza alcanza los 3.200, y el de Hauytiquina llega a 4.400. Por otra parte, está a cubierto de las interrupciones por la nieve.



Vista general del puente "Gerli".

Cruzaría este ferrocarril por el lado chileno toda la región de madera y de carbón, así como una de las regiones agrícolas más ricas de Chile, mientras que por el lado argentino intensificaríase la exportación de ganado en pie (que hoy se manda a Chile mediante arreos de mucha importancia), y quedarían abiertos a la explotación los territorios del Neuquén y Río Negro, que están dando pruebas de su enorme riqueza agrícola.

Y otros grandes beneficios que se derivarían de la construcción de esta línea férrea serían los de facilitar el turismo a las hermosas regiones cordilleranas de Pino Hachado y el acceso a las renombradas termas de Copahues.

El protocolo Noel-Barros Jarpa pareció destinado a tener rápida y feliz realización práctica, pero lo cierto es que han pasado muchos años y a pesar de la diligencia con que Chile se puso en condiciones para el canje de las ratificaciones, el Parlamento de nuestro país sigue demorando el trámite formal de su sanción.

Según los estudios preliminares hechos en el trayecto entre Zapala y Curacautin, puntos terminales actuales a ambos lados de la cordillera, se ha comprobado la ausencia de dificultades apreciables para la ingeniería, tanto en lo que respecta a la vía de 1.676 de trocha como para las construcciones complementarias. Tendría tan solo un túnel de 1.000 metros de largo que sería la más grande obra de parte del trayecto. La mayor altura sobre el nivel del mar a que alcanzaría esta línea se calcula en 1.100 metros, por consiguiente transitable en toda estación del año. La trocha indicada es la misma del Ferrocarril argentino del Sud como también del ferrocarril del Estado de Chile.

Tomando en cuenta la misma trocha y la ausencia de cremallera, no existe el inconveniente que daña el comercio internacional con la república vecina, como sucede en el transandino por Juncal, fuera del gran inconveniente conocido de interrupciones de tráfico por las nevadas.

En 44 horas, afirman los proyectistas, se haría el viaje desde Santiago de Chile por el paso de Lonquimay hasta Buenos Aires, pasando por Zapala y Bahía Blanca, sin transbordo ni cremallera, y por el mismo precio que se paga actualmente por un viaje lleno de incomodidades.

Puente "Gerli" con la escalera de acceso a la plataforma de la parada del mismo nombre.

OBRAS PARA EL PASAJE A ALTO NIVEL DEL CAMINO LA PLATA - AVELLANEDA

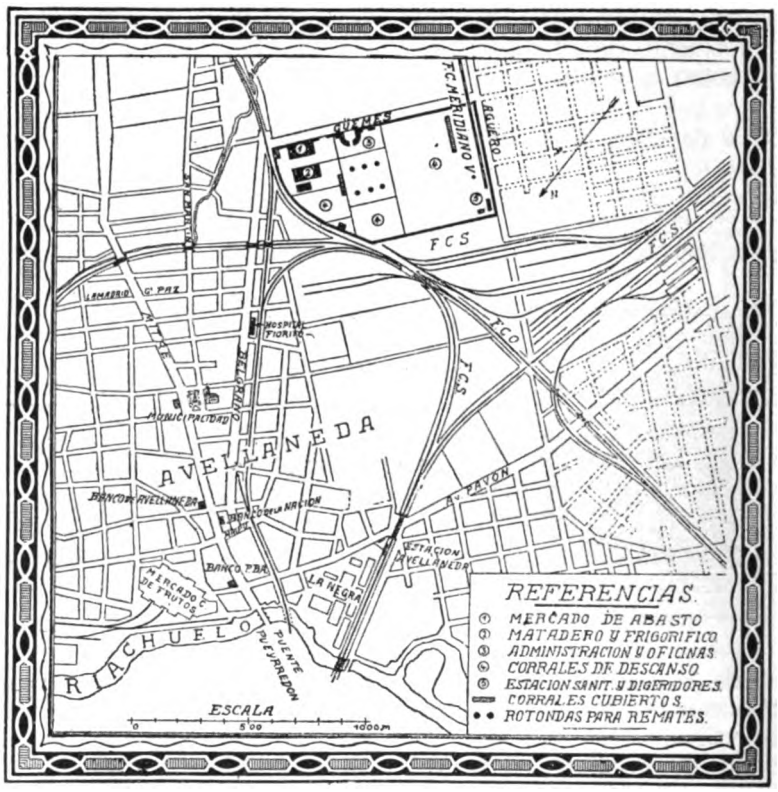
●

La ley de 27 de Diciembre de 1907 autorizó al Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires para construír un camino pavimentado entre las ciudades de La

Digitized by Google

Plata y Avellaneda, hasta el límite de la provincia con el territorio federal de la capital, camino que debía trazarse paralelamente a las vías de un ferrocarril eléctrico, que se autorizaba igualmente a construír.

Esa ley determinó la construcción del camino pavimentado que a la sazón se denominaba Camino General Manuel Belgrano. Las obras fueron iniciadas en Agosto de 1911 en varios puntos a la vez, y se terminaron en Septiembre de 1916.



Plano demostrativo de la ubicación del "Mercado General de Haciendas de Avellaneda" y del Mercado de Abasto, Matadero y Frigorífico.

El cruce de las vías y playa del Ferrocarril del Sud (cerca de la Parada Gerli) era en el principio a nivel, pero de acuerdo con un convenio celebrado en Agosto de 1915 entre el Gobierno de la Provincia y la Empresa del F. C. del Sud, esta última debía construír un paso, puente o viaducto a alto nivel sobre la playa de maniobras existente en este punto, y el Gobierno concurriría con 195.000 pesos a sufragar una parte del costo de esta obra.

Con asistencia del Gobernador de la Provincia fueron inauguradas las obras para el pasaje a alto nivel el día 18 de Octubre de 1922. El Ministro de Obras Públicas pronunció un notable discurso, diciendo entre otras cosas: «Corresponde hacer especial mención de la actitud decidida de la Empresa del F. C. del Sud — elevado exponente y legítima representación del capital inglés en la República Argentina — que ha sabido afrontar todas las vicisitudes en las épocas críticas, contribuyendo eficazmente al desarrollo comercial del país, firme en sus convicciones, animada por la seguridad de la grandeza de su porvenir.

Por encargo especial del señor Gobernador, cuya presencia en este acto corrobora la trascendencia que el P. E. atribuye a la construcción del puente de Gerli, traduzco publicamente sus simpatías por este acto y su reconocimiento a la Empresa del ferrocarril, por la forma auspiciosa y gentil con que atendiera sus gestiones a favor de esta obra; brindándole la oportunidad de vincular su nombre a esta feliz y honrosa iniciativa».

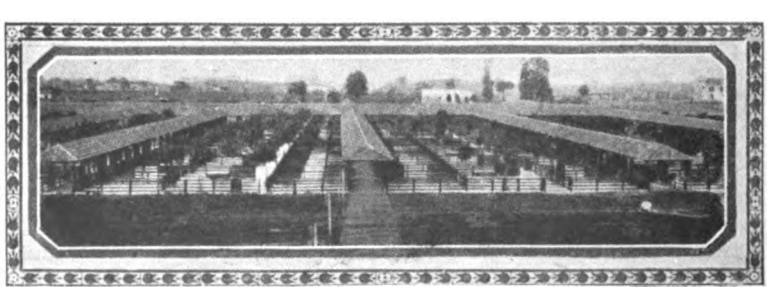
Los trabajos se iniciaron en seguida y el puente monumental que consiste en 3 tramos metálicos de 49, 50 y 53 metros de luz, respectivamente, fué inaugurado oficialmente el día 7 de Marzo de 1925.

Después de haberse ejecutado el Himno Nacional por la banda de Policía de La Plata, hizo uso de la palabra, el representante del F. C. del Sud, señor Fernando Guerrico quien, en un breve discurso, sintetizó la importancia de la obra construída y los enormes beneficios que ella reportará para el tránsito del camino que une Avellaneda con La Plata.

MERCADO GENERAL DE HACIENDAS DE AVELLANEDA

●

En todos los países esencialmente ganaderos, se ha reconcentrado en un sitio único la recepción y venta de las diferentes clases de ganado, permitiendo a los vendedores y compradores de hacienda vacuna, lanar y porcina, tener la ventaja de negociar en un sólo lugar, comparando los diversos precios y cotizaciones de todas las especies y evitándose gastos de personal y pérdidas de tiempo



Vista del Mercado General de Haciendas de Avellaneda.

Digitized by Google

al tener que acudir a varios mercados a la vez.

Desde hace 20 años, época en que las ventas de haciendas en los mercados de Liniers y Tablada empezaron a tomar la importancia que tienen actualmente, más que el deseo, la necesidad de los ganaderos, consignatarios y frigoríficos fué de centralizar todas las transacciones de las distintas clases de ganado.

Se hicieron proyectos de ampliar uno u otro mercado, de mejorar sus instalaciones, pero muy poco se llevó a cabo, porque bueno es recordarlo, la ubicación de los mercados actuales data de más de 30 años, en cuya época las transacciones ganaderas se reducían al consumo de los mataderos, pues, la exportación a Europa era entonces muy insignificante.

Hoy, que las condiciones han cambiado y que la exportación compra la mayor parte de las haciendas que entran a plaza, la Bolsa de Ganados se preocupó, a principios de 1924, de solucionar este interesante problema, que la Comisión de ganaderos y los representantes de la Sociedad Rural Argentina señalaron más tarde ante el Ministerio de Agricultura, esto es, el establecimiento de un Mercado General de Ganados, centralizando la venta de todas las clases de haciendas en una ubicación estratégica.

La Bolsa de Ganados, al efecto, se asoció con el Gobierno de la Provincia, que había proyectado en la Ley de Empréstito de Consolidación y Obras Públicas del 28 de Noviembre de 1922 la creación de un mercado general de haciendas en Avellaneda y firmó con ese P. E. un convenio, que aprobado por la Legislatura fué escriturado el 27 de Febrero de 1924 para la construcción y explotación de este Mercado.

Tuvo este convenio «ad referendum» su nota risueña: fué aquel telegrama en el que las maestras de escuela, acreedoras a cuatro meses de sueldo, decían al Gobernador de la Provincia:

«Felicitámoslo por la creación del mercado de ganados, siempre que ese mercado nos fíe carne a los maestros de escuela, que no cobramos sueldo desde Diciembre».

Vista panorámica de la parte de Avellaneda donde están ubicados:
1. El Mercado General de Hacienda. 2. La estación de clasificación del F. C. del Sud.
3. La estación de carga: Bullrich del F. C. Oeste. 4. La estación terminal del F. C. Provincial de Bs. As. 5. Estación Sarandí.

CARACTERISTICAS Y VENTAJAS DEL MERCADO GENERAL DE HACIENDAS DE AVELLANEDA

1°. — Su ubicación sobre tres líneas ferroviarias, F. C. Sud, F. C. Oeste y F. C. Meridiano 5°., con desembarcaderos propios.

2°. — Su proximidad a la vía fluvial (sólo 12 cuadras del Riachuelo) por calle adoquinada para

Digitized by Google

las haciendas procedentes del litoral de las provincias de Santa Fe, Corrientes y Entre Ríos, evitando largos y costosos arreos.

3°. — Su vecindad a los 4 frigoríficos instalados en Avellaneda: Sansinena, La Blanca, Wilson y el Anglo en el Dock Sud, así como al Matadero y Cámaras Frías proyectados por el Gobierno de la Provincia en terrenos lindando con el Mercado.

4°. — Su proximidad a los tres frigoríficos establecidos en La Plata (Swift, Armour y Buenos Aires), con transportes directos de los FF. CC. Meridiano 5°., y Sud.

5°. — Su construcción moderna con corrales pavimentados y principales calles cubiertas.

6°. — La concentración de las diferentes clases de haciendas: vacuno, lanar y porcino en un solo mercado.

7°. — Sus tarifas módicas por derecho de piso.

8°. — La exención de impuestos al mercado y a sus transacciones.

9°. — El apoyo oficial y la administración del capital privado que tiene mayoría en el Directorio, al igual del Banco de la Provincia.

A. E. BOWEN, J. P.,
Presidente del Directorio londinense del F. C. del Sud, fallecido el 19 de Setiembre de 1924.

Las estadísticas del año 1923, consignaban las cifras siguientes de haciendas llegadas a plaza:

		Cabezas
Vacunos	F. C. Sud	950.000
	F. C. Oeste	950.000
	Otros	500.000
Lanares	F. C. Sud	2.600.000
	F. C. Oeste	600.000
	Otros	550.000
Porcinos	F. C. Sud	150.000
	F. C. Oeste	150.000
	Otros	75.000

Es decir, que el F. C. Sud transportó el 70 por ciento del lanar que llegó a Tablada y el 40 por ciento del vacuno y el 40 por ciento del porcino consignados a Liniers, los cuales debieron, para llegar a los respectivos mercados, utilizar además la combinación del F. C. Oeste con los correspondientes recargos de distancia y gastos de empalme.

El F. C. Oeste y el Meridiano 5°. transportaron otro 15 por ciento del lanar y otro 40 por ciento del vacuno y también el 40 por ciento del porcino que llegaron a dichos mercados.

Por consiguiente, las tres vías férreas mencionadas, que tienen acceso directo a Avellaneda, transportan entre ellas:

el 85 % del lanar.
el 80 % del vacuno.
el 80 % del porcino,

que vienen para su venta en plaza.

Las economías de fletes para los ganaderos, al poder enviar por línea férrea directa sus haciendas al mercado de venta, suman cerca de $ 1.500.000 al año, es decir, $ 45.000.000 de ahorro, sólo en fletes, en los 30 años de duración del Mercado.

Igualmente se beneficiarán los principales compradores, que son los frigoríficos, por su vecindad al mercado y por consiguiente la menor distancia que las haciendas deben recorrer para llegar a sus respectivas fábricas, de las cuales la casi totalidad está mucho más cerca de Avellaneda que de los mercados actuales.

Resultaría también para los mismos frigoríficos y consignatarios consecuentes economías de personal y de tiempo al deber operar en un sitio único, en vez de dos al mismo tiempo.

Estaremos entonces en iguales condiciones que Chicago, que puede llamarse el centro más adelantado y más importante del mundo en transacciones de ganados, y cuyo mercado general de haciendas está situado en sitio al que tienen acceso directo los FF. CC. y a cuyo alrededor están situados los grandes frigoríficos que son, naturalmente, sus más fuertes compradores.

CAPACIDAD

Los planos para la instalación del Mercado de Avellaneda están desde ya previstos para llegar a una capacidad:

de 15.000 vacunos,
de 25.000 lanares,
de 1.500 porcinos.

Los estudios minuciosos y la cuidadosa distribución de mangas y corrales con comederos y bebederos, y corrales pavimentados, harán de este nuevo Mercado un establecimiento modelo en su género.

Contará igualmente con un lazareto con todas

Digitized by Google

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1924-1927

	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27
Longitud de la línea (al final del año financiero). Kilóm.	6356	7596	7596	7597
N°. de pasajeros transportados	47.686.760	50.876.990	53.021.100	55.486.700
Toneladas de carga transportadas	6.574.350	6.644.390	7.081.310	8.034.050
Entradas brutas (Pesos oro)	54.730.342	58.351.083	64.255.448	68.727.363
Gastos de explotación (Pesos oro)	33.076.729	39.071.566	41.278.637	44.525.880
Gastos de explotación (porcentaje)	60,44 %	66,96 %	64,24 %	64,79 %
Capital en Libras esterlinas	—	—	—	—
Dividendo pagado	7 %	7 %	8 %	8 %

ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA (TONELADAS)

Lana	65.051	55.427	72.133	81.951
Trigo	1.631.660	1.093.659	1.726.673	1.934.765
Maíz	427.082	378.459	302.826	411.540
Avena	523.645	679.001	490.046	500.890
Cebada	222.116	131.738	208.211	345.929
Pasto	95.476	108.123	88.634	83.850
Piedra	334.759	443.143	349.062	434.537
Patatas	351.962	436.222	394.378	422.155
Lino	91.698	102.190	138.480	151.162
Sal	63.933	89.292	91.826	100.273
Carbón	147.780	127.810	121.600	107.870
Mercaderías Generales	1.637.485	1.612.528	1.491.392	1.796.391

NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS

Equinos	25.577	24.350	21.477	22.578
Vacunos	2.138.063	2.310.864	2.355.352	2.605.702
Ovinos	4.313.584	5.122.045	4.813.816	5.164.483
Porcinos	205.866	213.334	273.789	370.060
Varios	45.050	30.414	30.778	35.219
TOTALES	6.728.140	7.701.007	7.495.212	8.198.042

DATOS ESTADISTICOS

Número de trenes de pasajeros	202.182	223.059	235.242	248.139
Número de pasajeros por Kilóm. de línea	7.505	7.090	6.983	7.305
Tren - Kilómetros recorridos	16.873.941	18.614.608	19.984.672	21.199.474
Toneladas de carga, incluso hacienda por Kilóm. de línea	1.223	1.109	1.107	1.269
Promedio de entrada por pasajero	$ 0,32 %s	$ 0,34 %s	$ 0,33 %s	$ 0,34 %s
Promedio de entrada por tonelada de carga y hacienda	$ 4,16 %s	$ 4,50 %s	$ 4,81 %s	$ 4,49 %s
Número de estaciones en servicio	400	456	486	487

Digitized by Google

las instalaciones necesarias para tratar en la mejor forma las haciendas que pudiesen ser intervenidas por las autoridades sanitarias, permitiendo así que en muchos casos el productor recupere todo lo que fuese posible de esas haciendas.

Se fijó en $ 2.500.000 m/n el capital del Mercado General de Haciendas de Avellaneda, integrado mitad por el Gobierno y mitad por la «Bolsa de Ganados».

El Gobierno de la Provincia entregó en pago de su aporte de $ 1.250.000 que le corresponden, 30 hectáreas de terreno de la mayor superficie adquirida con destino al Mercado General de Haciendas, Matadero, Cámaras Frías Anexas y Mercado de Abasto Proveedor en Avellaneda.

Se inició la construcción del mercado en la fracción de tierra comprendida entre las calles Güemes, Agüero, General Arenales y vías del F. C. del Sud en la vecina ciudad de Avellaneda.

La parte construída tiene capacidad para 30.000 lanares, 15.000 vacunos, 3.000 porcinos y 1.500 yeguarizos. El ingeniero constructor fué don Carlos María Lavié.

Todas las instalaciones han sido hechas de acuerdo con los últimos adelantos en la materia. Los corrales pavimentados con hormigón poseen, además, bebederos y arboleda para sombra.

Once calles de 180 metros de extensión cada una, bautizadas con el nombre de otras tantas provincias argentinas completan las cómodas instalaciones de este mercado que tiene 16 grupos de corrales con una superficie de 800 metros cuadrados cada uno.

El 22 de Diciembre de 1927 se realizó la inauguración oficial del nuevo Mercado General de Haciendas.

Hasta el final del año 1932 se permitió el funcionamiento de los viejos y anticuados mercados en Tablada y Liniers, pero después de esa fecha todas las operaciones se unificaron en el Mercado General de Haciendas de Avellaneda.

SENSIBLE FALLECIMIENTO

El 19 de Septiembre de 1924 falleció el presidente del directorio londinense Sir Albert Bowen, Bart., después de una enfermedad de varios meses.

Ingeniero FOLLET HOLT, M. Inst. I. C.
Director del F. C. del Sud desde Octubre de 1924.

Sir Albert Bowen fué nombrado director de la Compañía en 1908 y en 1916 fué electo presidente. Su vasta preparación unida a su profundo conocimiento de las condiciones generales vigentes en la Argentina, hacían de él una personalidad destacada, y por lo tanto un director y presidente de gran valía para la Empresa.

A nuestro país llegó siendo muy joven y puede decirse que se ha formado en parte su carácter y su espíritu en los ambientes de los trabajos de Buenos Aires, pues arribó a esta ciudad en 1879, cuando la Argentina iniciaba una vasta etapa de transformación y de progreso y se ofrecía a los hombres emprendedores con perspectivas de amplia y rápida compensación. En efecto, el Sr. Bowen se consagró al comercio, ingresando en un establecimiento que se ocupaba en importaciones de productos. En los 16 años que permaneció en la Argentina, conoció las necesidades de nuestra comunidad, las condiciones peculiares de su adelanto y los aspectos principales de sus problemas. El Sr. Bowen formó en Buenos Aires su hogar y fueron argentinos sus hijos. Los negocios ferroviarios, así como otras organizaciones industriales, contaban con su concurso, como capitalista y como orientador y su competencia, basada en sólidos conocimientos, le llevó a los altos cargos en la dirección de esas vastas asociaciones.

El Sr. Henry C. Allen, que ejerció el cargo de vicepresidente, desde 1916 y de director desde 1910, habiendo sido previamente secretario en Londres, fué entonces nombrado presidente de la Compañía, eligiéndose en su reemplazo al Sr. Follett Holt, M. Inst. I. C., cuya preparación técnica y conocimiento práctico de la Argentina, constituían una máxima garantía.

El Sr. Follett Holt nació en 1865 en Inglaterra (Lincoln's Inn). Después de haber cursado la escuela mercantil, estudió ingeniería y sirvió sus primeros años en los talleres del antiguo ferrocarril de London y Sud Oeste.

En 1887 a la edad de 22 años, entró a formar parte del personal de Sir Alexander Rendal, eminente ingeniero consultor.

En 1889 aceptó el puesto de ingeniero ayudante en el departamento de locomotoras del F. C. Bs. Aires al Rosario, llegando poco después a ser ingeniero interino de la misma repartición.

En 1897 fué nombrado Gerente e Ingeniero en

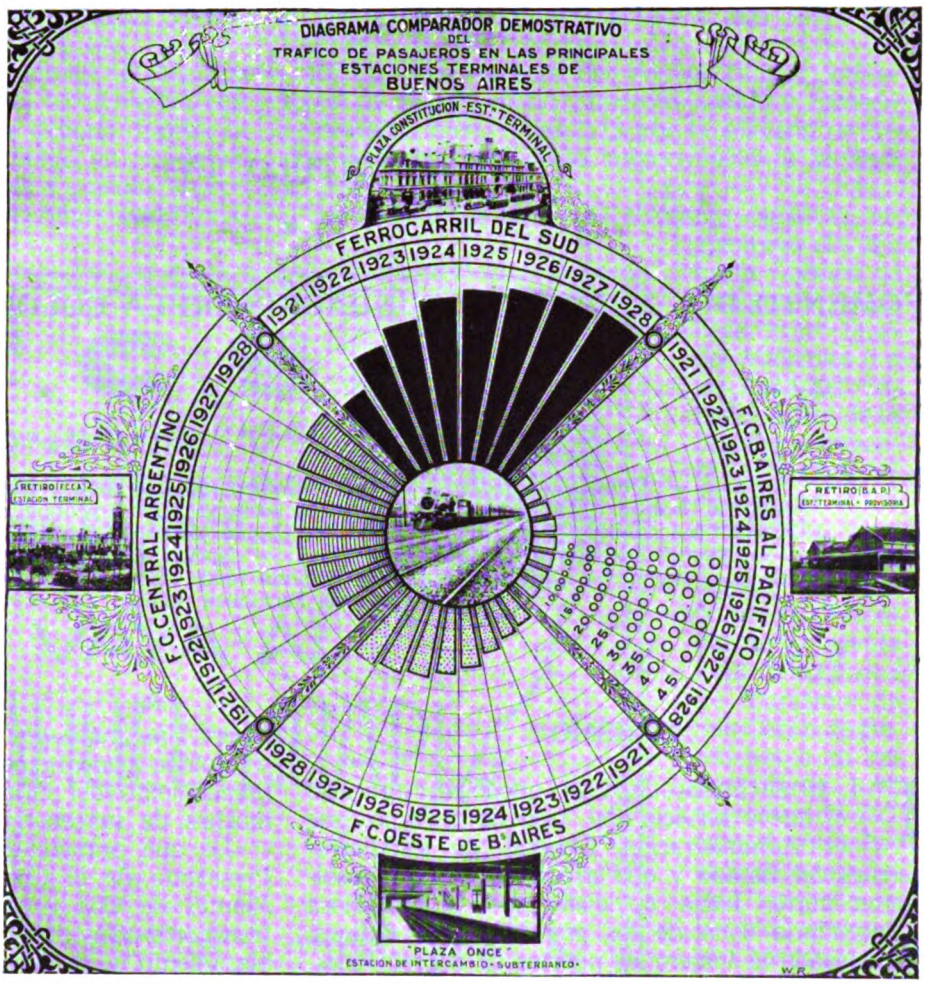
Digitized by Google

Jefe del F. C. Gran Oeste de Brasil y tres años más tarde volvió a la Argentina para ocupar los mismos puestos en los FF. CC. de Entre Ríos, donde introdujo el servicio de «ferry-boats» entre Puerto Ibicuy y Zárate que se inauguró en Mayo de 1908.

El Sr. Follett Holt que actuó durante muchos años como Vice-cónsul británico en Paraná, volvió en 1910 a Inglaterra, donde fué nombrado Director de los FF. CC. de Entre Ríos y más tarde Presidente del Directorio.

Durante la guerra ocupó varios puestos de gran responsabilidad, entre otros el de organizar la producción de municiones para el ejército.

En 1918 fué nombrado miembro comercial de la Misión diplomática y comercial mandada por S. M. el Rey de Inglaterra a Sudamérica y como tal tuvo la oportunidad de recorrer todas las repúblicas sudamericanas.



El 1º. de Enero de 1934 el señor Follet Holt fué designado presidente del Directorio en Londres del F. C. S. Sus condiciones tantas veces demostradas, culminan poniendo en sus manos y bajo su dirección máxima, los complejos intereses de la Empresa en un momento que está por cierto muy lejos de ser de holgura y bonanza. Múltiples problemas, agudizados por una situación económica de depresión, alcanzan también a nuestro país que capea el temporal con segura noción de sus fuerzas y de su porvenir. En tal momento era necesaria la presencia al frente de los destinos de la Compañía, de un hombre de tan vasta versación financiera y de tan rotunda energía como Mr. Follet Holt, el que dió pruebas de inmediato de su extraordinaria capacidad directiva y organizadora.

El Sr. Follett Holt es, además, Director de diez empresas ferroviarias en Argentina, Uruguay y Brasil como también de numerosos Bancos y otras compañías industriales y comerciales.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO LVI

●

FOMENTO DEL TURISMO - FUNDACION DE LA COLONIA REGINA ALVEAR

●

SUMARIO:

Turismo. — Trenes del Ferrocarril del Sud en combinación con los Ferrocarriles del Estado. — Viaje al Nahuel Huapí. — Formación de la sociedad Italo-Argentina de Colonización. — Capital autorizado. — Fundación de la Colonia Regina Alvear. — Estación en Kilómetro 1106. — Extensión de la red ferroviaria en el Sud. — Nuevas líneas y ramales. — Adquisición de locomotoras. — En Junio de 1925 la Empresa funda su órgano oficial con el título de «Revista del Ferrocarril Sud».

● ●

TURISMO

EL 18 de Enero de 1924 quedó inaugurado el nuevo servicio del tren de turismo, que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado y el Ferrocarril del Sud, resolvieron correr hacia el lejano sud, la misteriosa y legendaria zona de los grandes lagos andinos, franqueando al viajero las puertas de un reino desconocido.

El precio moderado del pasaje de ida y vuelta y la comodidad apreciable en la excursión y estada en los hoteles, obtuvieron el éxito más halagüeño y completo. Los quince días del término para el viaje de los turistas fueron aprovechados en diversas campañas de recreo, visitando los pueblos patagónicos, las pintorescas estancias de campo, las montañas, bosques y lagos regionales.

Para el viajero metropolitano que va hacia el lago Nahuel Huapí, en excursión de placer, estos viajes significan el advenimiento de una nueva orientación dentro del turismo nacional, hasta entonces tan frívolo como incipiente en orientación, llamada a liberarle de todo prejuicio y sugestión extranjera, facilitándole el conocimiento y la frecuencia de su propio país, lo que es un deber hasta cierto punto descuidado por los argentinos.

Como un complemento de estos viajes de turismo, y para que ellos alcanzaran trascendencia, era necesario centralizar el concepto, y dar a la propaganda patriótica aislada, la cohesión de un esfuerzo permanente susceptible de mantener vivo el interés de la bella obra a realizarse. Respondiendo a esta necesidad se constituyó en forma espontánea una Asociación de Amigos de Nahuel Huapí, integrada por caballeros de sólida cultura y espíritu generoso, que se proponían dedicar al florecimiento del Gran Parque Nacional del Sur, muchas de sus energías y todos sus entusiasmos.

«Lo que primero debe hacerse — manifestó el Presidente de la Comisión, Dr. Manuel Augusto Montes de Oca — es proporcionar facilidades de transporte a los comerciantes de la región. El establecimiento de la línea ferroviaria a Nahuel Huapí, viene a establecer el vínculo necesario para una incorporación práctica a nuestra nacionalidad, y por su parte la Comisión Pro-Parque hará lo posible para colaborar en la obra de los ferrocarriles, patrocinando todo lo que tienda a la creación de caminos y a los medios que faciliten la comunicación de las diversas partes de la región».

Hasta ahora la Argentina ha practicado poco turismo, con el resultado de que muchos habitantes ignoran que aquí existen bellezas que asombrarían a los naturales de los países reputados por su belleza de paisaje. Por eso, debe considerarse obra patriótica la que se inició con la formación de la Comisión Pro-Parque para dar a conocer los sitios más hermosos de nuestra patria.

La idea del Parque Nacional del Sud, se debe al Doctor Francisco P. Moreno, ilustre perito, quien trabajaba infatigablemente en la fijación de los límites con Chile (1902).

De la Guía del Nahuel Huapí y Parque Nacional del Sud, editada por la oficina de Turismo de los señores Hildebrandt y Mejling, de San Carlos de Bariloche, tomamos las siguientes notas:

«En reconocimiento de los méritos que la labor eficaz del Dr. Moreno adquirió para la Patria, el Gobierno Argentino le concedió el área de las

Digitized by Google

res leguas de tierra situadas entre el Lago Nahuel Huapí (Puerto Blest) y la Laguna Frías.

Pero el espíritu patriótico de Moreno no aceptaba al donación. Devolvió las tierras al Gobierno, con a indicación de que dicha área debería formar la base para un futuro Parque Nacional, en pro de todos los habitantes de la República quienes en sus vastos terrenos, dotados de insuperables tesoros naturales, habrían de encontrar el punto ideal para fortificar el cuerpo y para elevar el espíritu.

La idea fué acogida favorablemente por el Superior Gobierno y con decreto de fecha 8 de Abril de 1922 se declaró «Parque Nacional del Sur» un área aproximada de 785.000 hectáreas.

VIAJE AL NAHUEL HUAPI

El desarrollo nacional del mundo tiende hoy día a acortar las distancias en todas partes. Así también el Nahuel Huapí ya no queda «allá en el Sur», como se decía antes de una manera vaga.

Los rieles de los FF. CC. del Sud y del Estado, han abreviado para el viajero la distancia larga entre la Capital de la República y su Gran Parque Nacional.

En la actualidad, un viaje al Nahuel Huapí no exige otras preocupaciones que las que requiere cualquier otro viaje a puntos distantes, pero bien comunicados con los centros básicos de la República.

Sin tener que recurrir a intermediarios, todo pasajero que desea trasladarse a San Carlos de Bariloche por su propia cuenta, utiliza hoy en día el tren rápido a Carmen de Patagones que durante el verano sale de Constitución los días Martes y Viernes a las 18.35 horas.

En el coche comedor del Ferrocarril del Sud se toma la cena y en un camarote aseado y cómodo se descansa bien. A las 7.15 por la mañana de los días Miércoles y Sábado respectivamente se llega a Bahía Blanca.

Sin cambiar de tren y en el mismo camarote, sigue luego el viaje hasta Carmen de Patagones donde llega a las 14.25 del Miércoles o a las 15.48 del Sábado. Antes de la llegada, se presenta en el tren el empresario de trasbordo, Don Julián Lavayen (agente del Expreso «La Confianza» y agente local de la Oficina de Turismo de San Carlos de Bariloche) o su representante y él se encarga de efectuar el trasbordo indicando al viajero los autos y lanchas que deben tomar.

Ya en la actualidad - 1936 - este cuadro cambia de una manera radical y beneficiosa para el turista.

El puente sobre el río Negro que une a Patagones y Viedma y a la red del F. C. S. y de los FF. CC. del Estado está construído. No hay trasbordo. El viajero sale de la estación Plaza Constitución y llega, sin molestias, en el mismo coche dormitorio, con el maximun de comodidades a San Carlos de Bariloche. Esta obra de progreso realizada con empeño, abre al turismo argentino perspectivas promisoras.

Una corriente de curiosos viajeros se acrecienta. Mes a mes se la ve más nutrida y entusiasta. Empresas de viaje organizan en temporadas propicias excursiones económicas, El problema del hotel está

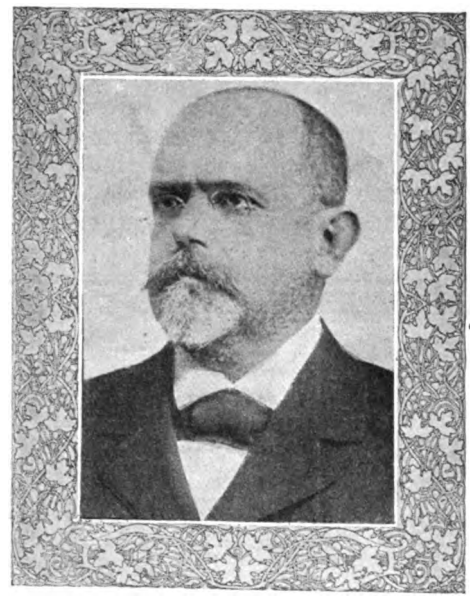
Digitized by Google

resuelto en el Nahuel Huapí.

Más adelante, la competencia producirá la baratura en los precios del hospedaje. Y así tendrá la Argentina su «región paradisíaca» con el poder suficiente de atracción que permita contar con falanges renovadas de turistas extranjeros.

Que la comodidad y el esfuerzo en ese sentido, jamás deja de proyectar su influencia, que compensa sacrificios y satisface aspiraciones.

Así, diremos que al dejar Viedma, y con la luz esplendente del nuevo día, el viajero se encuentra ya en pleno centro de la Patagonia y desde las ventanillas del tren puede entregarse a la contemplación de estos parajes inmensos, solitarios y majestuosos en su grandeza y su imponente silencio.

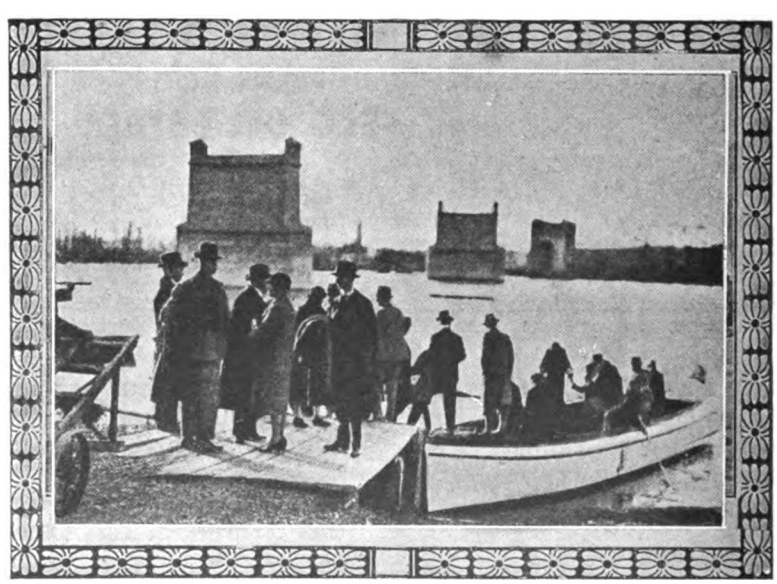


Dr. FRANCISCO P. MORENO
Perito argentino en las cuestiones de límites con Chile.

En medio de la soledad se extienden estancias de proporciones mayores, a veces, que muchos principados europeos, poblaciones importantes para el comercio de la región, como Maquinchao e Ingeniero Jacobacci. Esta última se llamaba antes Guahuel Niyeu y hoy lleva el nombre del meritorio constructor de la línea del Ferrocarril hasta ese paraje.

La estación siguiente a Ingeniero Jacobacci es Clemente Onelli, el nombre del famoso director del Jardín Zoológico de la Capital Federal hace recordar aquel episodio del año 1922, cuando bajo sus órdenes se trasladó al Lago Nahuel Huapí la comisión encargada de buscar al legendario Plesiosauro, cuya imaginada aparición en las aguas del lago ocupaba en aquel entonces los círculos científicos de casi todo el mundo.

Después de dejar Clemente Onelli, el tren se interna en el pintoresco «Cañadón de la Viuda», cuyo trayecto es lo más interesante del viaje desde Viedma, por las múltiples curvas, pendientes y puentes que se pasan en medio de las faldas de cerros elevados y así entre cuadros y estampas naturales, verdaderamente espléndidas, se llega a San Carlos de Bariloche, corazón de esta zona de tan variada y pasmosa belleza.



Viaje de Buenos Aires a Bariloche (Nahuel-Huapi)
Trasbordo de pasajeros a través del Río Negro entre Carmen de Patagones y Viedma.

Acción de la Sociedad Italo-Argentina de Colonización.

El 11° de Julio de 1924, se formó legalmente la sociedad Italo-Argentina de Colonización.

Un primer núcleo del cual formaban parte tres bancos y las cinco mayores empresas de navegación italianas, además de un grupo de industriales comerciantes y personalidades de la colectividad italiana constituyeron esta primer Empresa, cuyo principal objeto está claramente determinado en el artículo 4°. de su Estatuto Social, que dice:

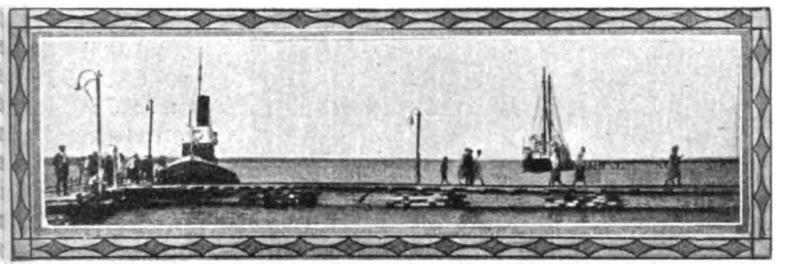
«La Sociedad tiene por objeto promover y favorecer la colonización en todo el territorio de la República Argentina tratando de que los colonos lleguen a ser propietarios de la tierra que trabajan dirigiendo sus actividades y prestándoles la mayor asistencia moral».

El capital autorizado se fijó en pesos 3.000.000 m/n. que será emitido por series a medida que el progreso de la Compañía lo requiera.

La Sociedad compró en buenas y favorables condiciones, una propiedad de 5.000 hectáreas de fertilísima tierra en zona totalmente irrigada, situada en el valle superior del Río Negro, sobre la misma línea del F.C. del Sud y cercana a la estación Chichinales.

La Compañía inició inmediatamente la realización práctica de su programa fundando una primera colonia en Re-

Digitized by Google



Puerto de San Antonio Oeste, en marea alta. Es cabecera del ferrocarril a Bariloche.

gina de Alvear, en la primera zona de 1.300 hectáreas, que fué dividida en 130 lotes de 5, 10 y 15 hectáreas, todos provistos de alambrados.

Fueron construídos caminos y todos los canales secundarios, terciarios y ramales con sus respectivos desagües y se instaló y organizó un gran vivero, proveyéndolo de plantas madres elegidas y expresamente importadas de Australia para suministrarlas luego a los colonos.

Fueron vendidos todos los primeros lotes a 130 familias de colonos, especialmente elegidas y seleccionadas.

El F. C. del Sud construyó una estación en el Kilómetro 1106, en el mismo centro de la Colonia.

La Sociedad promovió además la constitución en Buenos Aires, de un Comité de Señoras «Pro Construcción Iglesia» y «Obras Salesianas» para la Colonia.

También fueron aprobados y autorizados la inversión de fondos necesarios para iniciar en seguida el programa de colonización y trabajos inherentes para la segunda zona de otras 1.000 hectáreas. Los trabajos para la colonización de la tercera zona, también de 1.000 hectáreas se iniciaron en el año 1927.

El colono tiene el uso gratuito del Lote, por los dos primeros años; transcurridos éstos el colono efectuará el pago, totalmente a plazos, mediante:

1) Una primera hipoteca del Banco Hipotecario Nacional, por el 80 % de su deuda amortizable en 33 años.

2) Una segunda hipoteca de la C. I. A. C. por el 20 % de su deuda amortizable en 5 años.

El colono en el acto de firmar el Boleto de Compra-Venta, entregará a la Compañía una suma correspondiente al 10 % del precio del lote, por concepto de depósito en garantía, el cual gozará el interés anual del 7 %.

La Compañía entregará el Lote desmontado, alambrado y arado en toda su extensión, con casa habitación de 4 piezas, galería, servicio y pozo, para los lotes de 10 y 15 hectáreas, y de 2 piezas, galería, servicio y pozo para los de 5 hectáreas.

La Colonia Regina de Alvear ofrece hoy un espectáculo verdaderamente magnífico y es una de las más importante del valle del Río Negro, tanto por su crecida población como por su desenvolvimiento comercial.

2.400 hectáreas se encuentran ya plantadas con viña y frutales. En el año 1930 se plantaron más de 13.000 plantas, en su totalidad peras y manzanas.

La Colonia cuenta ya con varias bodegas para la elaboración del vino.

El pueblo, que se ha formado en los terrenos adyacentes a la estación, cuenta ya con Iglesia parroquial, Escuela Nacional, Sub-Comisaría, Oficina de Correos, Usina Eléctrica, Centro Recreativo, etc., etc.

La Colonia tiene una Cooperativa de Consumos, que vende artículos a los colonos a un precio de 30 % menos que los comerciantes de la zona y que también se encarga de ayudar a éstos, colocándoles sus productos, en defensa de los cuales ha obtenido un crédito para evitar las ventas prematuras.

También facilita a los colonos que lo solicitan un pequeño crédito mensual, para atender a sus primeras necesidades, durante los años de su iniciación.

EXTENSIONES

La política de la empresa del F. C. del Sud en el sentido de extender en lo posible el servicio de su red, fué reanudada en el año 1921, cuando la Compañía compró la línea de Bahía Blanca a Stroeder, ordenando de inmediato su prolongación a Carmen de Patagones que fué inaugurada el 20 de Abril de 1922.

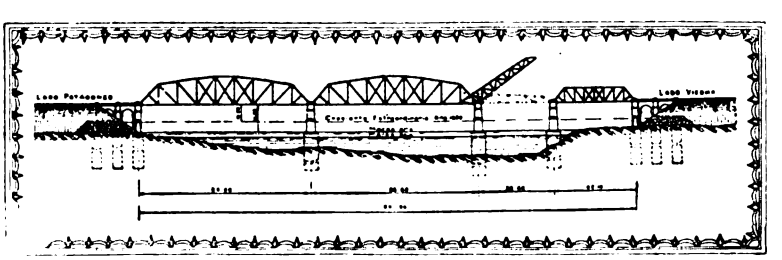
El 9 de Agosto del mismo año, la Empresa obtuvo la concesión para construir un ramal de 5 y ½ kilómetros de largo a las canteras del Cerro Sotuyo desde un punto del ramal a Sierras Bayas.

El 20 de Junio de 1924 la Empresa solicitó la concesión para construir tres extensiones; a saber:

1°. Desde Azul, por Juan E. Barra, hasta un punto de la línea entre Tres Arroyos y Bahía Blanca.

2°. Desde Napaleofú a Lobería.

3°. Desde la estación San Vicente hasta el pueblo.



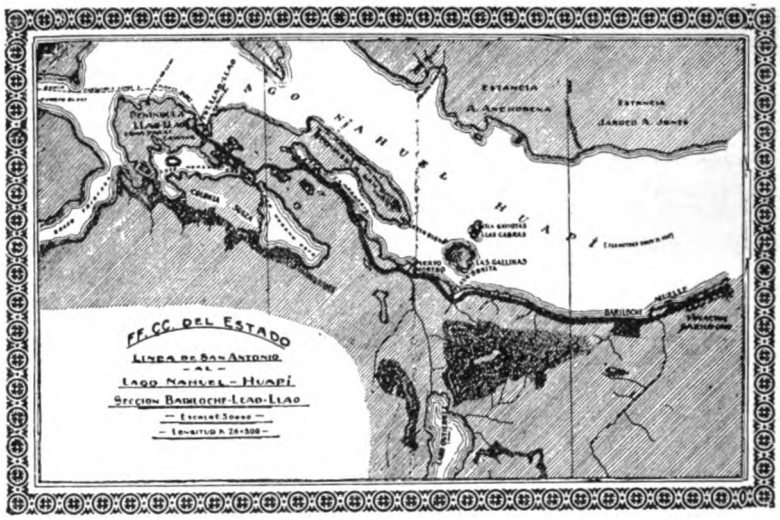
Puente ferroviario-carretero sobre el Río Negro, en la línea de San Antonio Oeste a Patagones.

Digitized by Google

Estas líneas representaban unos 350 kilómetros de vía.

La ley que autorizaba la transferencia del arrendamiento del F. C. Bahía Blanca y Noroeste, del F. C. Pacífico a la Compañía del Sud recibió la aprobación de la Cámara de Diputados en fecha 30 de Setiembre de 1924.

El 1°. de Noviembre del mismo año el F. C. del Sud se hizo cargo de la explotación de esta línea, que tenía un largo de 1.229.22 kilómetros.



Prolongación propuesta de la línea de San Antonio - Bariloche hasta la península de Llao - Llao

Se dió también comienzo a la cuadruplicación de la doble vía entre Kilóm. 12 y Temperley, trabajo que comprendió la construcción de nuevas estaciones en Banfield y Lomas y la dotación de vías adicionadas y acomodos de plataformas a la de Temperley.

En 1925, con el objeto de obtener los fondos destinados a los 330 kilómetros de extensiones solicitadas, para la reconstrucción de la estación terminal Plaza Constitución, tren rodante adicional y demás obras proyectadas, el Directorio consideró que había llegado el momento de aumentar el capital de la Compañía, ofreciendo al público 291.000 acciones de 10 libras esterlinas cada una que fueron ofertadas a los accionistas. Estas acciones preferidas serían más tarde convertidas en 6% «Preference Stock».

Este era el primer aumento del capital desde el año 1913 cuando las entradas brutas alcanzaban 33.108.000 pesos oro contr. 58.351.000 pes. oro en 1925 con 5.780 kil. metros de línea contra 7.595 kilómetros en e. año 1925.

El 22 de Setiembre de 192. se promulgó la ley autorizando a la empresa para construir los tres ramales solicitados en Junio de 1924.

En seguida, o sea el 1°. de Setiembre del mismo año, la Empresa solicitó del Congreso autorización para construir una línea de Darwin hasta Carmen de Patagones (pasando por la isla de Choele-Choel) de 300 kilómetros de largo aproximadamente, una línea de Miramar a Pieres (74 kilómetros), y otra de Necochea a Energía (61 kilómetros).

	Largo kilóm.	Fecha de apertura
Ramal a Cerro Sotuyo.....	5.511	1 Abril 1925
Ramal a La Providencia ...	7.285	8 Abril 1925
Ramal a Cerro Aguila.....	5.202	15 Oct. 1925
Cuadruplicación Kilóm. 12 - Temperley.....	5.485	1 Dic. 1925

Con fecha 13 de Setiembre y 30 de Noviembre de 1927, respectivamente, se presentaron solicitudes al Poder Ejecutivo Nacional para construir los siguientes ramales de acuerdo con la ley Número 5703:

Desde Carhué hasta Rivera. desde Orense has-

Digitized by Google

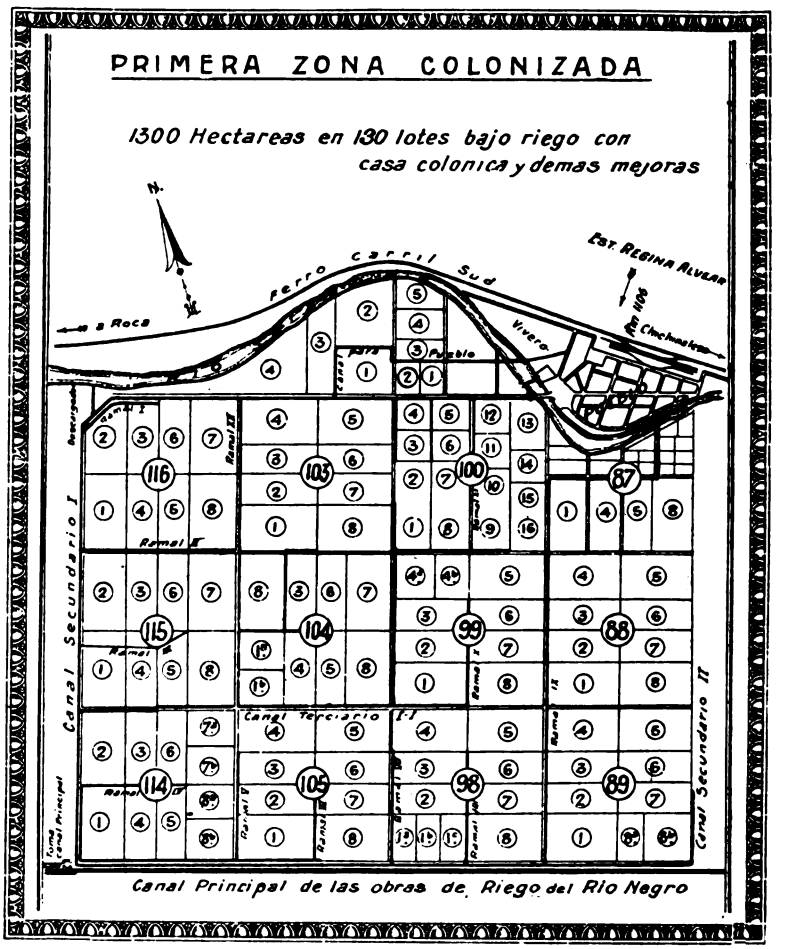
ta Copetonas acordándose concesiones para las mismas por decretos de fecha 17 de Noviembre de 1927 y 2 de Febrero de 1928.

Como las solicitudes de concesiones, bajo la ley 5315, para las líneas de Darwin a Patagones, Miramar a Pieres y de Necochea a Energía, no fueron consideradas durante las sesiones del Congreso Nacional en el año 1929, caducaron automáticamente, y en consecuencia la empresa formuló nuevas solicitudes con fecha 18 de Abril 1929.

Con respecto a la línea de Darwin a Patagones, a fin de facilitar el programa de obras del Departamento Nacional de Irrigación en la Isla de Choele-Choel, la Empresa consideró favorablemente el pedido formulado por las autoridades para construir la primera sección de la línea hasta 75 kilómetros desde Darwin bajo las prescripciones de la ley 5703 y estaba en vías de obtener el correspondiente contrato al respecto con el Ministerio de Obras Públicas, por el que quedaría establecido que dicha sección sería incorporada a la línea principal a Patagones una vez obtenido del Congreso la correspondiente concesión. Se fijaron períodos amplios para la construcción, debido a los puentes que serían necesarios sobre el río Negro.

También se solicitó (el 12 de Marzo de 1929) permiso del Poder Ejecutivo Nacional para construir, de acuerdo con la ley 5703, una línea desde un punto entre Tandil y Gardey hasta el Kilómetro 39.675 del ramal de Azul a Chillar, proveyendo en esa forma una comunicación ferroviaria directa entre las ciudades de Azul y Tandil.

Como el Gobierno Provincial se negó a exonerar al F. C. Buenos Aires Ensenada y Costa Sud de las multas a que se había hecho pasible por la falta de cumplimiento de la ley relativa a la construcción de la línea de Vergara a Lezama, insistiendo en la construcción de la misma, la empresa del F. C. del Sud resolvió llevar a cabo las obras, siendo renovada la concesión por decreto del P. E. Provincial de fecha 25 de Enero de 1929, comenzándose los trabajos el 29 de Junio del mismo año.



Colonia Regina Alvear. Primera zona (de 1300 hectáreas) colonizada.

Este ramal conectará con la línea principal del F. C. del Sud en Lezama, y a fin de explotarlo bajo el régimen de la ley 5315 una vez que sea librado al servicio público como lo es el resto de la red del F. C. Costa Sud, se solicitó en nombre del F. C. del Sud, una concesión nacional bajo la ley 5703, para una línea desde Lezama hacia el Norte que conectará en la estación Vergara con la línea que desde Elizalde hasta aquel punto ya construyó el F. C. Costa Sud bajo las prescripciones de la misma ley.

Además de las obras citadas, la Empresa solicitó del Gobierno autorización para construir una línea de Dolores a Ajó y costa, (100 kilómetros).

En la asamblea ordinaria general que tuvo lugar en Octubre de 1927, fueron pasadas resoluciones aumentando el capital de la Empresa en £ 5.000.000, o sea $ 25.200.000 oro sellado. Un ofrecimiento de 291.000 acciones ordinarias de £ 10 cada una, fué hecho a los accionistas, el que fué cubierto ampliamente. Las adjudicaciones fueron hechas en Diciembre de 1927 en proporción al número de acciones poseídas por los solicitantes. Estas acciones fueron convertidas en Stock en el año 1928.

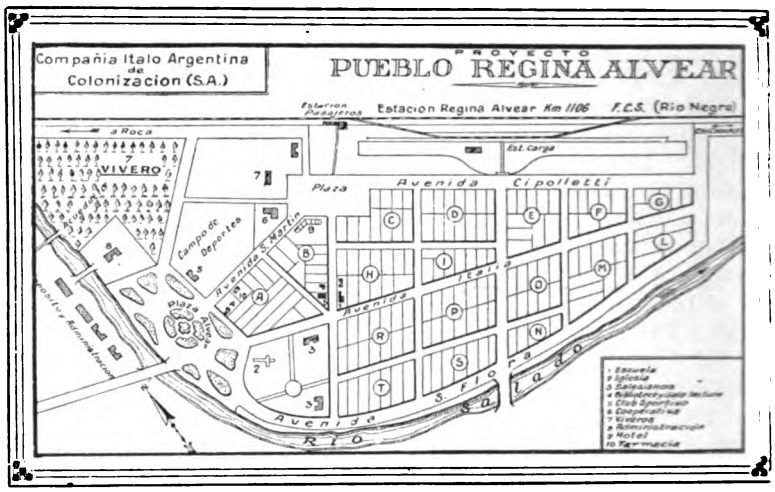
El saldo de 209.000 acciones de £ 10 cada una fué ofrecido en Octubre de 1928 a subscribirse a la par en la forma de acciones prefe-

Digitized by Google

ridas de 6 %, siendo suscrita esta emisión también con exceso.

Con el objeto de conseguir los fondos necesarios para la construcción de las muchas obras importantísimas en mano del Directorio, consideró, en Octubre de 1929, que en lugar de valerse de las condiciones del mercado que prevalecían entonces, de las facilidades del crédito a su disposición, sería conveniente en interés de la compañía, obtener poderes para crear nuevo capital de £ 5.000.000, a emitirse en la medida que se necesitase.

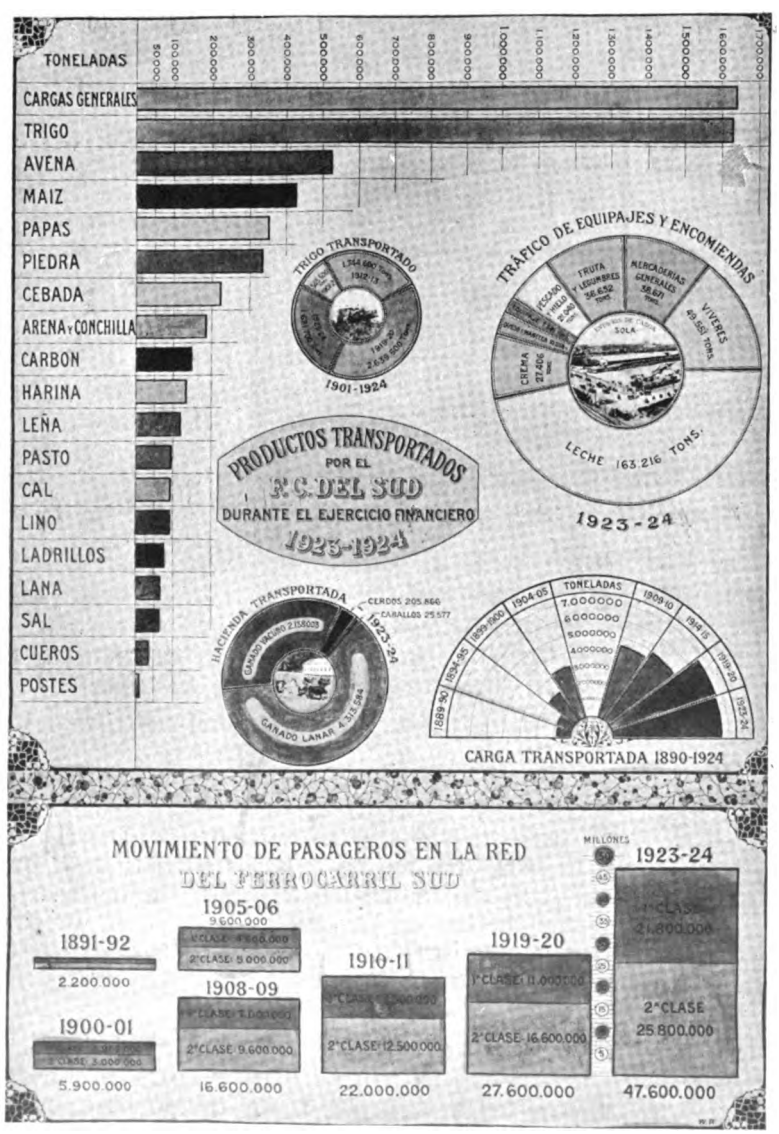
En caso de ser aprobadas las resoluciones citadas, el Directorio tenía la intención de emitir en seguida £3.000.000 en acciones preferidas del 6 %.



El pueblo Regina Alvear situado en el Kilóm. 1106 de la línea B. Blanca al Neuquén.

Las diferentes extensiones fueron libradas al servicio público en las siguientes fechas:

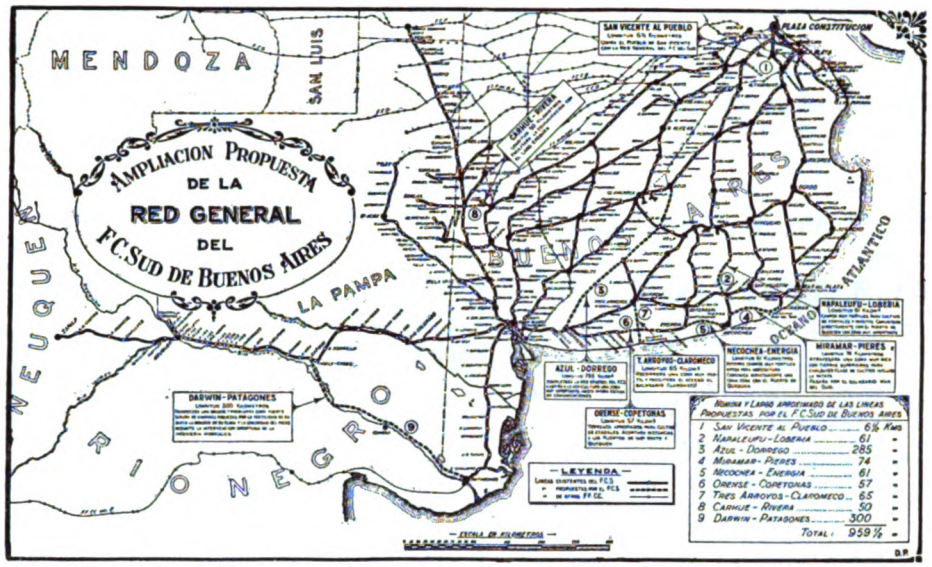
Longitud de las vías al finalizar el año 1925	7596.2 kilóm.
Conexión con el F.C.B.B. y N.O. en Spurr 15 Junio 1927	0.6 »
Conexión entre ramal de Casa Amarilla-Kilóm. 5 y el ramal a Ribera Sud 20 Junio 1927	0.4 »
Emp. San Vicente al pueblo 1 Diciembre 1928	7.7 »
Napaleofú a Lobería 25 Marzo 1929	59.7 kilóm.
Ing. White conexión con estación Garro 15 Abril 1929	0.3 »
Chillar a Juan E. Barra 15 Junio 1929	75.8 »
Orense a Copetonas 19 Agosto 1929	57.2 »
Carhué a Rivera 1 Octubre 1929	47.9 »
Juan E. Barra a Dorrego 1 Diciembre 1929	117.8 »
Azul a Chillar 16 Junio 1930	97.5 »
Total al 30 Junio de 1930	8061.1 kilóm.
Vía simple	7.654.4 kilóm.
Vía doble	388.7 »
Vía cuádruple	18.0 »
Total	8.061.1 kilóm.



Digitized by Google

l 31 de Diciembre 1930, la Empresa del rocarril del Sud poseía dministraba las líneas ientes:

.S. pro- o.....	6.642.5	km.
.B.A.En- nada y osta Sud	175.6	»
.B. Blan- y N.O.	1.229.6	»
ndí- ock Sud	4.1	»
eas del ob. Nac, el Prto. a Plata..	9.3	»
otal....8.061.1		km.



uenta Capital al 30 de Junio de 1930 **F.C. del Sud**

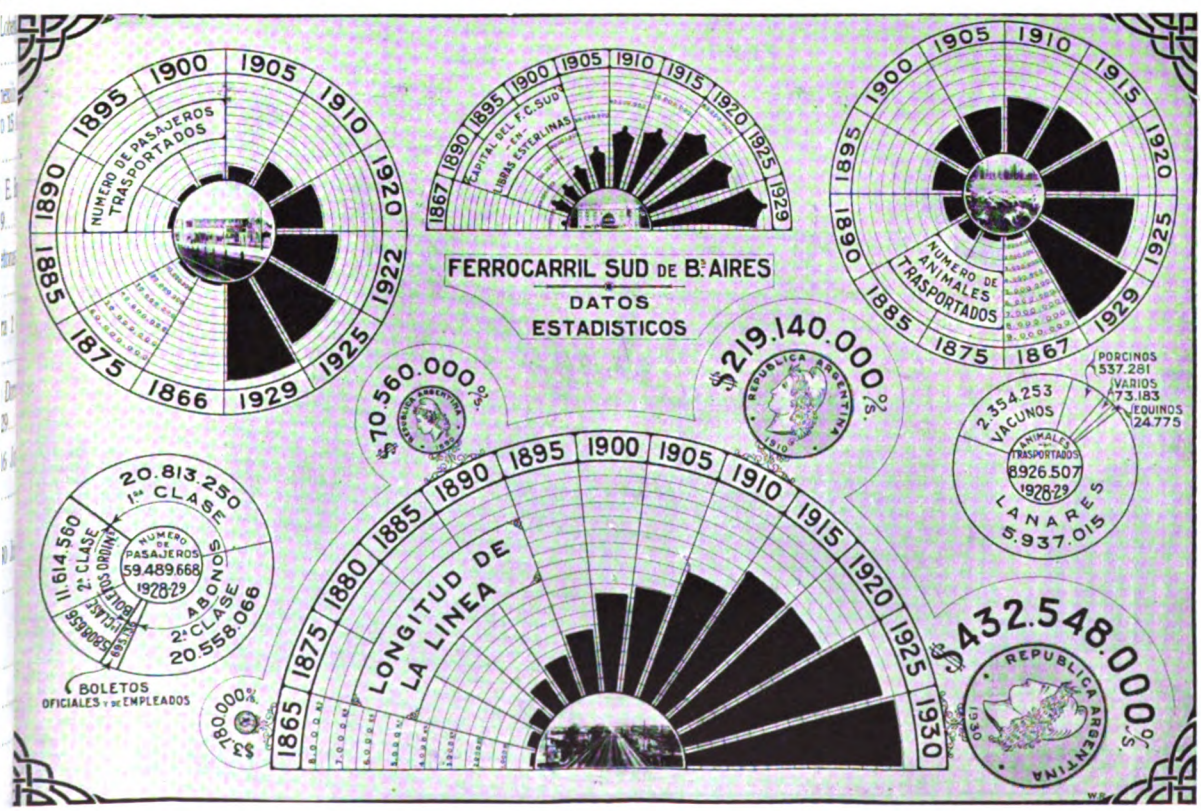
ones Ordinarias
$ 161.280.000 %s
» Preferidas 5 %
$ 40.320.000 %s
» Preferidas 6 %
$ 40.320.000 %s $ 241.920.000 %s

«Debenture Stock» 4 %..... $ 86.718.240 %s

«Debenture Stock» 4 ½ % entregados al F. C. Oeste en compra del ramal a Saladillo (no negociable)..... $ 5.205.967 %s

Bono de 4 ½ % que grava el ramal Brandsen a favor del F. C. Oeste ..... $ 1.222.704 %s

Bono de 4 % «Cuenta ramal a Patagones a favor del F. C.



Digitized by Google

al Pacífico	$	3.799.505 %s
	$	338.866.416 %s
Premios recibidos sobre emisiones de capital	$	6.454.882 %s
	$	345.321.298 %s
F. C. B. Aires Ensenada y Costa Sud	$	2.407.290 %s
F. C. B. Blanca y N. Oeste	$	50.652.000 %s
Total.....	$	398.380.588 %s
Capital autorizado, pero no emitido:		
200.000 acciones de £ 10 c/u. ...		10.080.000 %s
Préstamos		30.442.255 %s
	$	40.522.255 %s

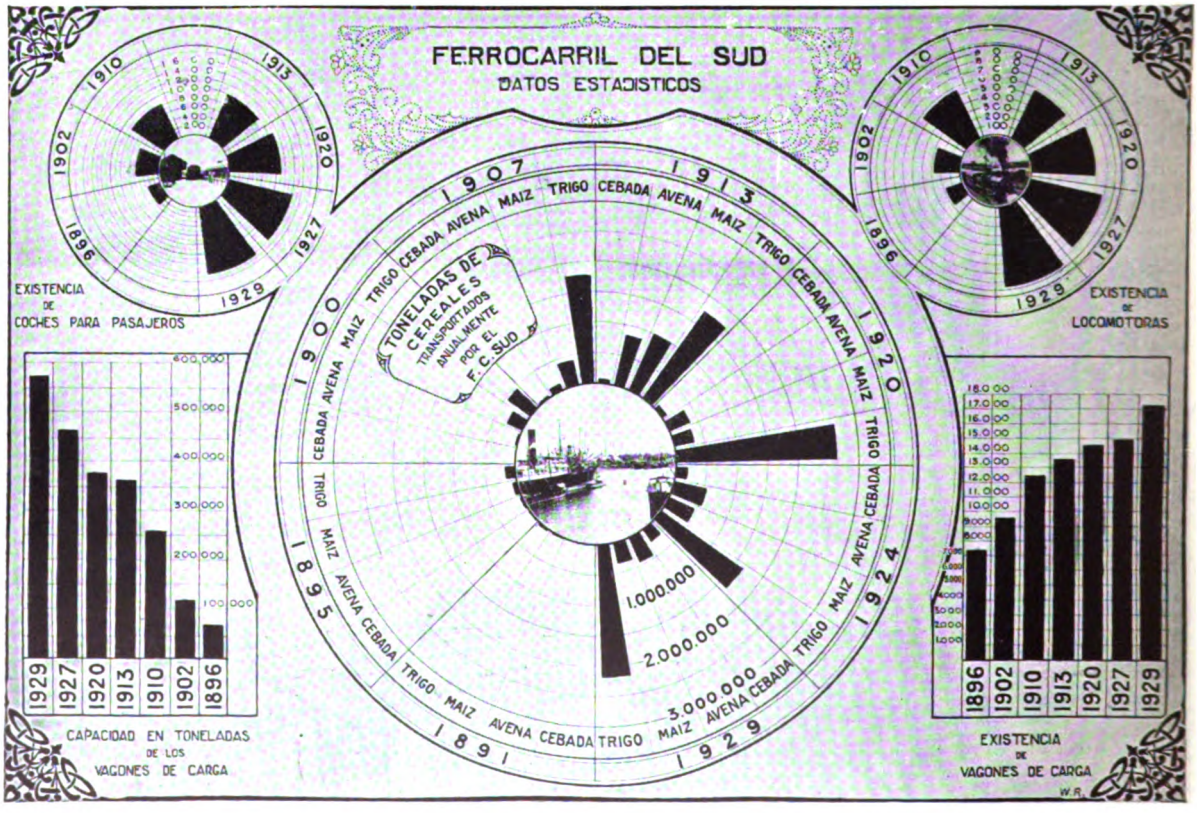
ADQUISICION DE LOCOMOTORAS

En Julio de 1924 llegó al Dock Sud de Buenos Aires el vapor Beldis, de matrícula noruega, con un original cargamento, consistente en 17 locomotoras completamente armadas, consignadas al Ferrocarril del Sud.

Las locomotoras, que pesan 134 toneladas cada una, fueron construídas en Elswick, Inglaterra, por la casa Armstrong, Witworth y Cía., y se las destinaron para tráfico pesado. El tipo de las locomotoras es de 4-8-0, y trabajan a simple expansión. Poseen 3 cilindros, dos el exterior del bastidor y uno entre ellos. Tienen condiciones para arrastrar trenes de más de 2.000 toneladas. Los dispositivos de que están provistos son para consumo de petróleo, pero permiten su adaptación inmediata al consumo de carbón.

Para poder descargar estas 17 locomotoras, hubo que utilizar la poderosa grúa flotante del Ministerio de Obras Públicas, la que puso de relieve, una vez más, sus poderosas condiciones causando admiración la facilidad con que mediante elementos enviados por la casa constructora, cada uno de esos pesados bultos eran elevados desde el barco, balanceados en el vacío y suavemente depositados sobre los rieles que existen en el Dock Sud. De ese modo quedó evidenciado el equilibrio observado en la distribución de los distintos factores de las locomotoras, su concienzuda construcción y la bondad de los materiales empleados, por el hecho de que a pesar de una prueba tan dura, haya quedado perfectamente en forma para funcionar, bastando para ello que se cargaran sus calderas y levantaran presión.

Todos aquellos que siguen de cerca las novedades importantes del riel, podrán darse cuenta



Digitized by Google

de lo que significa haber efectuado esa operación en la forma en que la dejamos descripta.

La transferencia del Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste, que hizo la empresa del Pacífico a la del Sud, se realizó el 1°. de Noviembre de 1924.

El F. C. Bahía Blanca y N. O. tuvo su origen en una concesión otorgada el 5 de Octubre de 1887 a los señores Abreu, Flores y Cía., con una garantía del 5 % sobre un capital de 20.000 pesos por kilómetro.

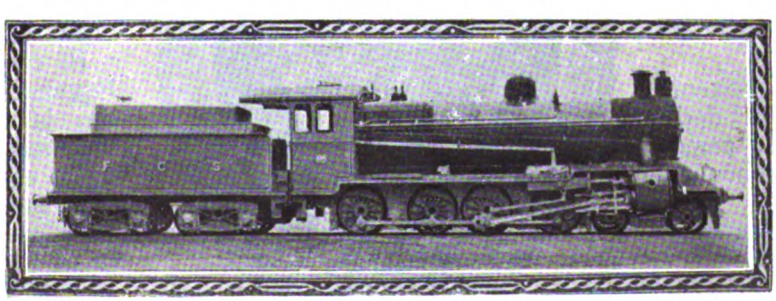
La concesión que era de una línea de Bahía Blanca a Villa Mercedes pasando por General Acha y Toay, pasó luego a los señores Meiggs y Cía., que la cedieron a la actual «Bahía Blanca and North Western Ry. Comp.», que a poco de hacerse cargo de la concesión tropezó con los inconvenientes de la situación difícil creada al país por la crisis del 90.

La primera sección que comprendía 175 kilómetros entre Bahía Blanca y Bernasconi, pudo ser terminada en los primeros días del año 1891 y el 30 de Julio de 1897 la línea llegó a Toay. Entre tanto, aunque el contrato primitivo establecía el trazado de la línea hasta Villa Mercedes y Río Cuarto, al rescindirse la garantía por convenio de Junio de 1896, la empresa aceptó la cantidad de 2.262.929 pesos oro, eximiéndola el Gobierno de la obligación que pesaba sobre aquella respecto a la prolongación de las vías hasta los puntos indicados, aunque reservándose el derecho de hacerlo en el futuro, sin goce de garantía.

Difíciles fueron para la empresa los primeros años. Los campos que cruzaba apenas si producían y el latifundio predominaba, obstaculizando la división de la tierra.

En tales circunstancias y después de algunos años de vida precaria, se hizo cargo de la explotación de esta línea, la empresa del F. C. de Buenos Aires al Pacífico el 1°. de Julio de 1904.

Fué necesario pensar, de inmediato, en la conveniencia de trazar nuevos rumbos y orientaciones a la explotación, siendo el Gerente local del Bahía Blanca y N. O., señor W. B. Harding Green, quien más trabajó en ese sentido. A este efecto se solicitó y obtuvo la concesión de una línea troncal que partiendo de Nueva Roma llegara a Huinca Renancó, empalmando en dicho punto sus líneas con el F. C. Gran Oeste Argentino. Esta línea que se ter-

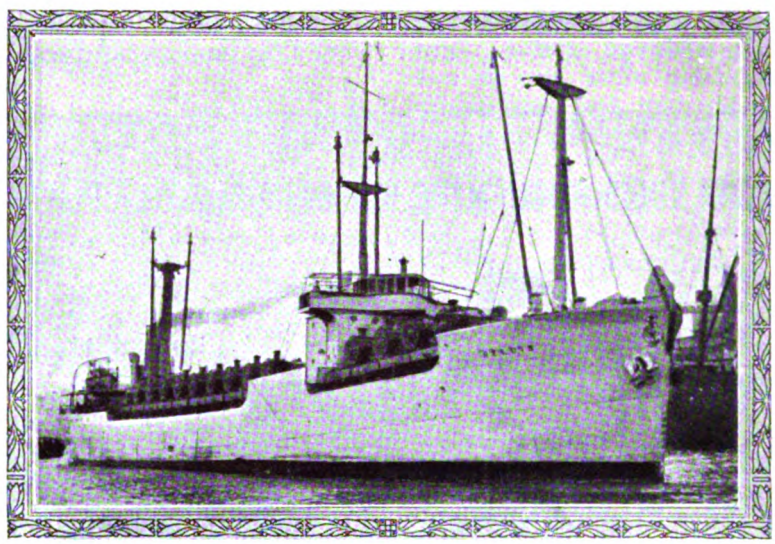


Locomotora, tipo moderno, construída para el F. C. Sud, en los talleres Elswick (Inglaterra) en Julio de 1924.

Digitized by Google

minó en Octubre de 1908, abría insospechadas perspectivas al comercio bahiense, ensanchando considerablemente su radio de influencia en la zona y estableciendo una comunicación directa con las provincias de Cuyo. La habilitación del Puerto Galván completó la mejora.

Por acuerdo celebrado con el F. C. al Pacífico y el Bahía Blanca y N. Oeste, las líneas de esta última empresa pasaron a ser explotadas por el F. C. del Sud, desde el 1°. de Noviembre de 1924.



«Vapor Beldis» que en Julio de 1914 entró en el Dock Sud con un cargamento de 17 locomotoras, tipo 4-8-0 (completamente armadas) para la Empresa del F. C. del Sud.

El Ferro Carril del Sud, siguiendo una práctica ya establecida por la mayoría de las Empresas de transportes de Europa y de América, resolvió, en el mes de Junio de 1925, fundar una revista mensual que fuera órgano oficial de la Compañía. A ese efecto se encomendó la confección de un proyecto de magazine al escritor y periodista argentino, señor Héctor Olivera Lavié, quien elevó a la Gerencia un extenso informe, un programa de acción para el magazine, todos los datos concernientes a ese propósito y un «facsímil» del mismo.

El proyecto del señor Lavié fué estudiado y aprobado, y se le encomendó la preparación del primer número del magazine, el que apareció el 1°. de Julio del año 1925.

El magazine, de acuerdo con ese plan, debía dedicarse al hombre de campo y tratar temas agronómicos y ganaderos.

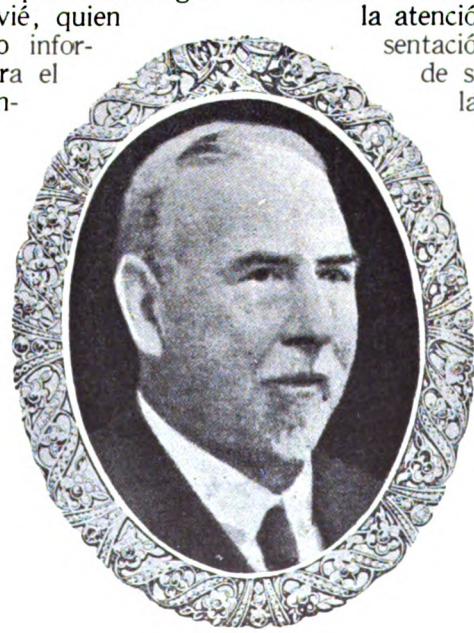
En seguida se advirtió la conveniencia de darle un carácter mixto, es decir, intercalar notas sociales, deportivas, industriales, comerciales, reseñas gráficas, reportajes, etc. sin perder por ello su primitiva orientación. Así encarada la publicación, asumió, desde sus primeros números, una importancia indudable, constituyendo al par que una tribuna responsable donde se tratan tópicos concernientes a la vida agraria del país, páginas de divulgación de temas generales, expuestos con recursos gráficos que les otorga condiciones de amenidad e interés. También la «Revista del Ferrocarril Sud» incorporó a sus secciones habituales, páginas de índole literaria y artística muy solicitadas y gustadas por sus lectores.

El «magazine» llegó a registrar una tirada de 15.000 ejemplares y a contar con un fichero de más de 10.000 suscriptores, todos ellos pobladores de su línea, y a gozar del más amplio prestigio en las esferas oficiales del país y en el concepto general de la prensa.

En diversas ocasiones el magazine ha editado números de carácter extraordinario que llamaron la atención por la excelencia de su presentación gráfica y el efecto estético de su ajuste. Así podríamos recordar las ediciones especiales dedicadas al Príncipe de Gales en ocasión de sus visitas al país y otros números consagrados al «turismo» (playas y sierras), el Primer Centenario de la locomotora; significado histórico del nombre de las estaciones de la línea, etc.

El magazine oficial de la Empresa ha establecido canje con la mayoría de las publicaciones similares del mundo y es recibida como «órgano útil de información» en los Consulados y Embajadas de la República Argentina en el exterior.

Su director, administrador y fundador, don Héctor Olivera Lavié, es un escritor argentino de larga actua-



Sr. W. B. HARDING GREEN
que fué administrador general del F. C. Pacífico en Bahía Blanca y propulsor del progreso local.

Digitized by Google

ción en el país. Autor de varias obras del género novelesco, filosófico y crítico; colaborador asiduo de los grandes diarios y revistas de la metrópoli, conferencista y además experto en la compaginación gráfica de publicaciones, ha logrado otorgar al magazine un perfil original y atrayente.

Esto, unido a la organización que lo respalda, le ha valido una difusión apreciable que sirve con eficacia al propósito de una noble y trascendente propaganda.

Sr. Héctor Olivera Lavié

Al decir de un experto financista y técnico en publicidad, «una Revista en las grandes organizaciones financieras, hace las veces de un «alta voz» que difunde los éxitos y rectifica los errores». En el mes de Julio de 1936 es decir, a los 12 años de su fundación, la «Revista del Ferrocarril Sud» cambió su titulo por el de «Sud-Oeste».

Era una consecuencia lógica de la coordinación administrativa de las empresas del Sud y del Oeste. Desde entonces ha comenzado a circular profusamente por la zona servida por aque último ferrocarril, siendo recibida con general complacencia por sus pobladores.

Con ello la tirada mensual del «magazine» ha sufrido un fuerte aumento que tiende a ser mayor día a día.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO LVII

●

S. A. R. EL PRINCIPE DE GALES VISITA LA ARGENTINA. NUEVA ESTACION PLAZA CONSTITUCIÓN

●

SUMARIO:

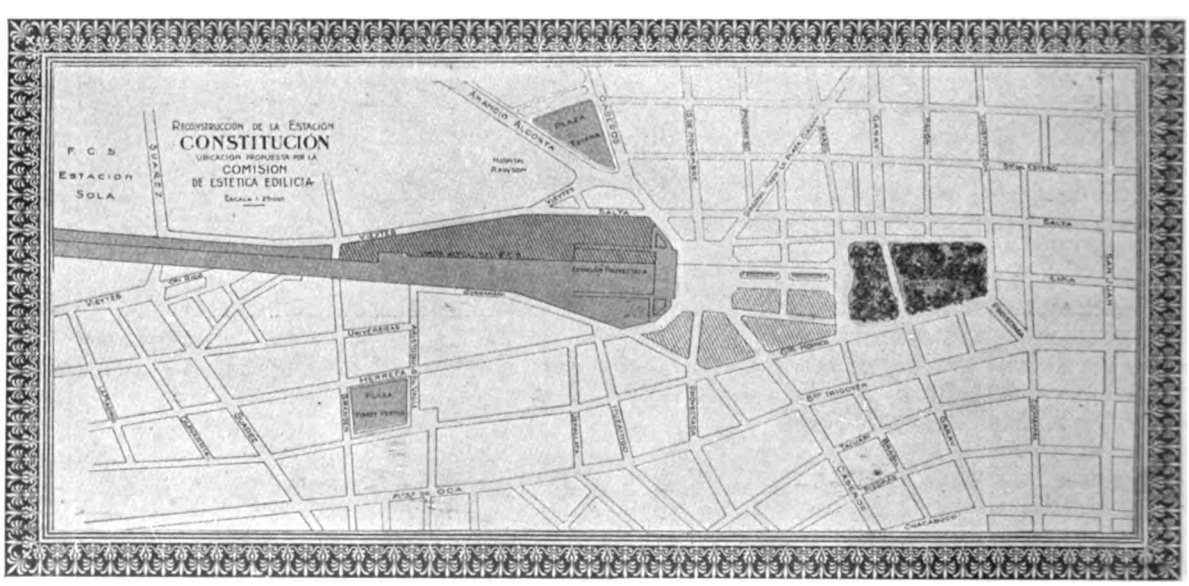
Proyecto de embellecimiento de la zona Estación Constitución. — La «Comisión de Estética Edilicia». — En Agosto de 1925 llega a la Argentina S. Alteza Real el Príncipe de Gales. — Visita a La Plata, Mar del Plata y las estancias Huetel y Chapadmalal. — Colocación de la piedra fundamental de la nueva Estación Plaza Constitución. — Descripción detallada de esta obra monumental.

● ●

EMBELLECIMIENTO DE LA ZONA DE ESTACION CONSTITUCION

CON el propósito de resolver en parte el problema de tráfico en la zona de Plaza Constitución, de proceder a la apertura de la calle Caseros, que allí se encuentra cerrada, y de contribuir, al embellecimiento y progreso de esos barrios, la **«Comisión de Estética Edilicia»**, preparó un proyecto sobre la base de ubicar, sobre la mencionada calle Caseros, el nuevo edificio destinado a la futura estación terminal de Ferrocarril del Sud.

Este proyecto fué aceptado por la Intendencia Municipal y, con el fin de gestionar su aprobación del Gobierno Nacional y de la empresa ferroviaria referida, el Intendente envió, en 1925, un mensaje al Ministro del Interior para que éste, a su vez, encareciese a su colega de Obras Públicas su preferente atención al proyecto.



Traslado de la nueva estación Plaza Constitución unos 370 metros más al Sud. Proyecto presentado por la "Comisión de Estética Edilicia" en Octubre de 1925, para así proceder a la apertura de la calle Caseros.

Digitized by Google

En dicho mensaje, la Intendencia comienza por manifestar que, preocupada por dar soluciones permanentes a los problemas que plantea el tráfico en los distintos centros de intensa actividad de la capital, se ha avocado al estudio de este punto en relación con la zona que rodea a la estación Constitución del Ferrocarril del Sud, zona que, como es notorio, experimenta las consecuencias de la tracción de movimiento que ejerce normalmente toda estación ferroviaria de impotancia capital, agravadas por la actividad propia de los numerosos establecimientos fabriles y comerciales, ubicados en el mismo radio o en sus inmediaciones.

El proyecto preparado por la Intendencia y que gráficamente se detalla en el plano que publicamos, importa, según la opinión del Intendente, un adelanto apreciable y un gran paso dado hacia el embellecimiento de uno de los barrios importantes de la Capital.

Añade luego el mensaje:

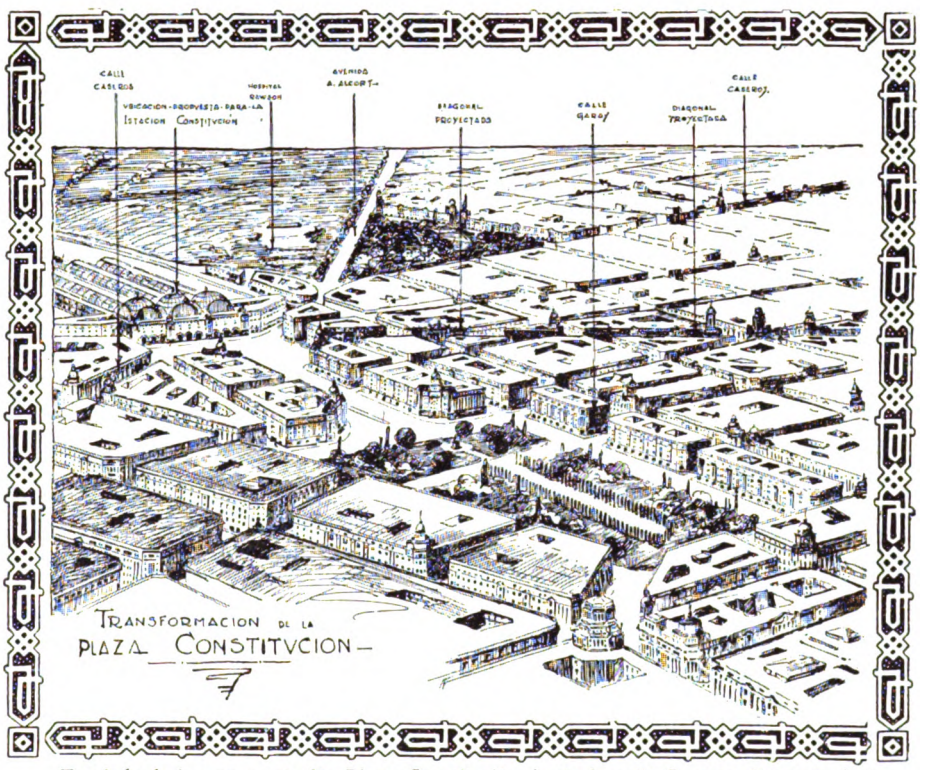
Para hacer el comentario de las innovaciones de más trascendencia que contiene el proyecto, hay que referirse, en primer término, al emplazamiento de la estación Constitución, hasta 370 metros al Sur de su actual ubicación.

Con esto se obtendría: 1°., unir los dos tramos de la calle Caseros, interceptada actualmente por la estación, estableciéndose una comunicación directa y cómoda entre las zonas Este y Oeste, de la parte Sur, y facilitando, por medio de la avenida Alcorta, el desahogo del tráfico hacia dos amplias vías de comunicación, las avenidas Vélez Sársfield y Sáenz; y 2°., frente a la fachada del edificio de la estación se extendería una gran plaza, de la que partirían en forma radial diversas avenidas, llamadas a facilitar, en varios sentidos, la actividad de ese lugar.

Entre esta gran plataforma y la actual plaza Constitución, correría una avenida de 60 metros de ancho y 240 metros de largo, y en cuanto al resto de la superficie que quedaría libre por el traslado de la estación, restada la necesaria para la apertura de las calles, según el trazado en proyecto, sería destinado a la venta para la edificación particular.

Ahora bien, prosigue diciendo la Intendencia, la ejecución de ese proyecto trae aparejada la necesidad de compensar a la empresa del Ferrocarril del Sud la comodidad que se le restaría al sustraerle el terreno que ahora ocupa la estación, y ello se ha tenido en vista al proyectar por el Este de la franja que ocupa el actual sistema de vías de entrada a la estación una anexión de terreno de una superficie de 7.875 metros cuadrados, a expropiar, y por el lado Oeste una franja de 81.925 metros cuadrados, también a expropiar desde la calle Caseros hasta los terrenos de la estación Sola.

Para realizar el plan expuesto sería necesario que la empresa del Ferrocarril del Sud se desprendiera de una superficie de terreno que ocupa y que representa 83.675 metros cuadrados, de la cual podría enajenar más o menos el 50 por ciento con destino a edificación privada y quedaría el resto para la formación de la nueva plaza y apertura de avenidas y calles, según se indica en el plano respectivo.



Traslado de la nueva estación Plaza Constitución, hasta la calle Caseros. Proyecto de la "Comisión de Estética Edilicia".

El producto de esa venta, opina esta Intendencia que sería superior, o suficiente, en el peor de los casos, a la cantidad necesaria para adquirir la tierra que la empresa debería a su vez comprar, a fin de instalar con comodidad la nueva estación, y que contando hasta la calle Suárez, entre los límites actuales del ferrocarril y las calles Salta y Vieytes, alcanza a una superficie de 91.925 metros cuadrados, y en total, añadiendo una parte situada sobre la calle Guanahani, a 89.800 metros cuadrados. Si a ese total se le resta un espacio libre de 11.800 metros cuadrados, que quedaría como consecuencia

Digitized by Google

del desplazamiento hacia el Oeste de la calle Vieytes y que la Municipalidad podría aportar como contribución a la obra, se reduciría la superficie a adquirir, por parte de la empresa, a 78.000 metros cuadrados.

Segundo Proyecto

A raíz de una visita realizada en Octubre de 1925 conjuntamente por el señor Ministro de Obras Públicas y el señor Intendente Municipal, acompañados por los ingenieros del F. C. Sud y miembros de la Comisión, se constató que la cantidad de obras ejecutadas en los últimos meses, harían más costosa la ejecución del proyecto.

Como era de esperar el Ferrocarril del Sud objetó el proyecto de la **«Comisión de Estética Edilicia»** con una argumentación bien documentada.

Después de un cambio de ideas, se llegó a otra solución del asunto, sin exigir el traslado más al Sur del edificio de Plaza Constitución.

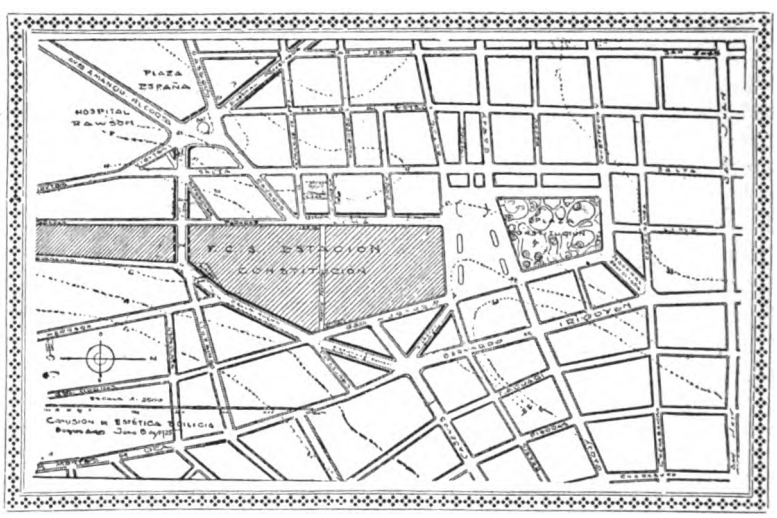
El nuevo proyecto consistía en:

1º. Convertir la parte de la Plaza Constitución en una explanada para el movimiento y clasificación del tráfico, equivalente a la que se proponían en el proyecto anterior más allá de los jardines.

2º. Obtener la prolongación de la calle Caseros mediante varios cortes diagonales y un nuevo puente sobre la parrilla ferroviaria, todo ello encargado no sólo de vencer la dicha barrera sino el poder llegar al núcleo de la Plaza España, donde hacemos ahora gravitar el arranque de las arterias distribuidoras del tráfico.

La nueva arteria, desviación de la calle Caseros, se obtendrá en la forma siguiente: a) apertura de una diagonal que arrancará del cruce de Caseros y Bernardo de Irigoyen para llegar hasta el cruce de General Hornos y de Patagones, es decir, trazada casi en prolongación recta con la calle nueva, últimamente creada, al lado del muro del F. C. Sud; a esta diagonal y calle se dará el ancho de 26 metros correspondiente al ancho de Caseros; b) el lote del terreno limitado por las calles Herrera, Ituzaingó, Guanahani y la calle Nueva, será expropiado para rectificar el trazado de la calle Nueva y llegar directamente al puente Ituzaingó; el terreno sobrante al Oeste, se incorporará a la Estación del F. C. Sud c) el puente Ituzaingó será reconstruído en dirección perpendicular a la calle Paracas, dándole el ancho de 26 metros; d) apertura de una calle, en prolongación del puente, entre Paracas y Salta y entre Salta y Vieytes, o sea hasta la Plaza España; esta plaza se modificará para el tráfico tomando una parte de la punta Este del jardín y tratando de mantener su nivel general, más o menos horizontalmente, a la cota de 25 metros.

Además, para facilitar los accesos a la estación de pasajeros se proyectan algunas reformas; apertura de una diagonal entre el cruce de Caseros y Bernardo de Irigoyen hasta el ángulo Sudeste de la Plaza Constitución, diagonal indispensable para recibir el tráfico de la Avenida Montes de Oca; el ensanche de la calle Lima entre Plaza Constitución y la calle Caseros, al Oeste de la estación, para conseguir la lógica continuación de las calles Amancio Alcorta y Caseros, y de su tráfico hasta la estación; el ensanche de la calle Brasil, por frente a la estación, para formar la plaza indispensable y responder a las necesidades generales de la circulación, y entrada y salida de los pasajeros a la estación. Por el momento sólo se prevé el ensanche hasta m. 75.00, teniendo en cuenta que la calle Maipú, por frente a la estación Retiro del F. C. C. A., tiene sólo m. 60.00, pero debe entenderse inevitablemente, en el futuro, la extensión de la plaza hasta la calle Garay y consecuente sacrificio completo de la parte del jardín existente entre las calles Brasil y Garay.



Proyecto de la Municipalidad para abrir diagonales y ensanchar las calles existentes para así facilitar el tráfico a través de la estación de P. Constitución.

Las demás diagonales que figuran en el plano, entre Plaza Constitución, ángulo, Norte Este y Bernardo de Irigoyen, y desde la Plaza España hacia el Nor-Oeste de la ciudad, forman parte del plano general de reformas estudiado por la **«Comisión de Estética Edilicia»** con el criterio exacto de lo que representa una estación terminal de ferrocarril en cualquier zona de la ciudad.

La Argentina recibe la visita de S. Alteza Real el Príncipe de Gales

En Agosto de 1925 la Argentina recibió la visita de S. Alteza Real el Príncipe de Gales.

Digitized by Google

Días de júbilo y entusiasmo incontenible vivió Buenos Aires, cuyo pueblo generoso y hospitalario, supo concretar en la simpática figura del príncipe, todo el respeto y admiración que siente por la Gran Bretaña, Nación que reconoció, la primera, nuestra independencia y nos concedió el primer empréstito.

El Príncipe viajó varias veces sobre las líneas del Ferrocarril del Sud, en sus visitas a La Plata, Mar del Plata y a las estancias de Huetel y Chapadmalal.

Este último establecimiento, propiedad del señor Miguel Alfredo Martínez de Hoz, que alojó al heredero del trono de la Gran Bretaña, es el primero en su género en toda la República.

Esta es la estancia más conocida en el extranjero, pues ella es un lugar de segura visita para todo huésped ilustre que llega al país, y la República Argentina puede sentirse orgullosamente satisfecha de que así sea.

En esta estancia, desde la planta del parque y la línea arquitectónica hasta la ajustada propiedad del mobiliario, todo demuestra valor de calidad, pureza de estilo. El Parque de «Chapadmalal», que circunda el castillo, es una soberbia creación de la jardinería artística.

«Chapadmalal» está situada cerca de Mar del Plata, cuatro leguas al Sud, sobre la estación que lleva el mismo nombre de la estancia, en el Ferrocarril del Sud.

Llega por un costado al Atlántico, en cuya costa pueden admirarse en campo del establecimiento, barrancas de cerca de cincuenta metros de altura, cuya belleza es realmente sugestionante.

Donde ahora se alza «Chapadmalal» fué en otra época el linde de la civilización y la barbarie. Puede decirse que allí estaban situadas las avanzadas contra el malón y la indiada que, feroz en su invasión arrasaba con todo lo que hallaba a su paso. Fué un Martínez de Hoz de legendario valor en el ejército de la patria, quien estableció en el paraje sus cuarteles para luchar contra el salvaje. Fué el Coronel Miguel F. Martínez de Hoz, esforzado guerrero de nuestras luchas civiles, que luchó en el sitio de Buenos Aires en 1852, más tarde en Cepeda y después en Pavón, y que halló muerte gloriosa y heroica en la cruenta guerra del Paraguay.

Su Alteza Real, el PRINCIPE DE GALES. K. G. en su primera visita a la Argentina en el mes de Agosto de 1925.

Desde entonces, y antes ya, los Martínez de Hoz son grandes propulsores de nuestra ganadería. Y tan es así, que en 1866 se ve a Don José Martínez de Hoz, a Don Benjamín, a Don Narciso, a Don Miguel F. y a Don Federico, reunirse con otros caballeros para elegir la primera comisión directiva de la Sociedad Rural, para cuya presidencia, en la noche del 16 de Agosto del citado año, resulta electo Don José F. Martínez de Hoz, padre del actual propietario de «Chapadmalal».

El Haras del establecimiento es algo sencillamente admirable.

Debe mencionarse en forma especial la riqueza de padres de cabaña y de productos de la misma y en tal sentido merecen especial mención, entre los yeguarizos «Botafogo», que ganó $ 365.948 en 17 carreras, de las cuales 16 eran «clásicas» y llegó segundo una sola vez, para derrotar luego, por más de cien metros, a su vencedor de ese día.

Esta estancia ha descollado también por sus raros y valiosos ejemplares vacunos, a tal extremo que los Shorthorn del «Chapadmalal», merecieron altas y justas recompensas en la mayoría de los más concurridos certámenes ganaderos del país.

Existen también ejemplares espléndidos de Lincoln, de un hueso robusto y de lana fina y espesa, que dieron a los productos de esta cabaña una gran semejanza con el Lincoln originario.

El edificio principal de la Estancia Chapadmalal.

Digitized by Google

En cada uno de los viajes que efectuaba el Príncipe de Gales por la zona del F. C. del Sud, la Empresa hizo imprimir en forma de libro el itinerario a seguir en cada caso.

Además de notas referentes a la hora de llegada y salida de los varios puntos adonde se dirigía el heredero, el libro contenía un mapa de la red del Ferrocarril del Sud, indicando con tinta de colores, los recorridos del tren especial. Varias vistas de los puntos más interesantes de la zona del F. C. del Sud, adornaban varias páginas que también ofrecían muchos datos estadísticos.

Edificio principal de la estancia Huetel.

COLOCACION DE LA PIEDRA FUNDAMENTAL DE LA NUEVA ESTACION PLAZA CONSTITUCION

Durante su permanencia en la Argentina. el Príncipe de Gales asistió a la sencilla ceremonia de la colocación de la piedra fundamental de la nueva estación Plaza Constitución que tuvo lugar el día 19 de Septiembre de 1925.

En esta ocasión la Empresa del Ferrocarril del Sud obsequió al Príncipe con una hermosa cuchara de albañil, hecha de oro y con una inscripción adecuada.

La piedra fué colocada atrás de uno de los paragolpes de las antiguas plataformas N° 1 y 2 y formará parte del edificio en su límite sud.

Varios han sido los ensanches y mejoras introducidos en la estación terminal de Plaza Constitución, durante los años que lleva de existencia desde su comienzo en 1865.

El tráfico principal durante los primeros años consistía en lana y cueros y toda el área de la estación terminal fué gradualmente ocupada por galpones y depósitos para estas mercaderías; siendo, en consecuencia, el movimiento de pasajeros, considerado como secundario.

Con los años y con la construcción de múltiples ramales extendidos sobre toda la parte Sud del territorio de la Provincia, el tráfico de pasajeros se impuso paulatinamente y la estación fué modificada para dar comodidades y facilidades en iguales proporciones a pasajeros y a cargas.

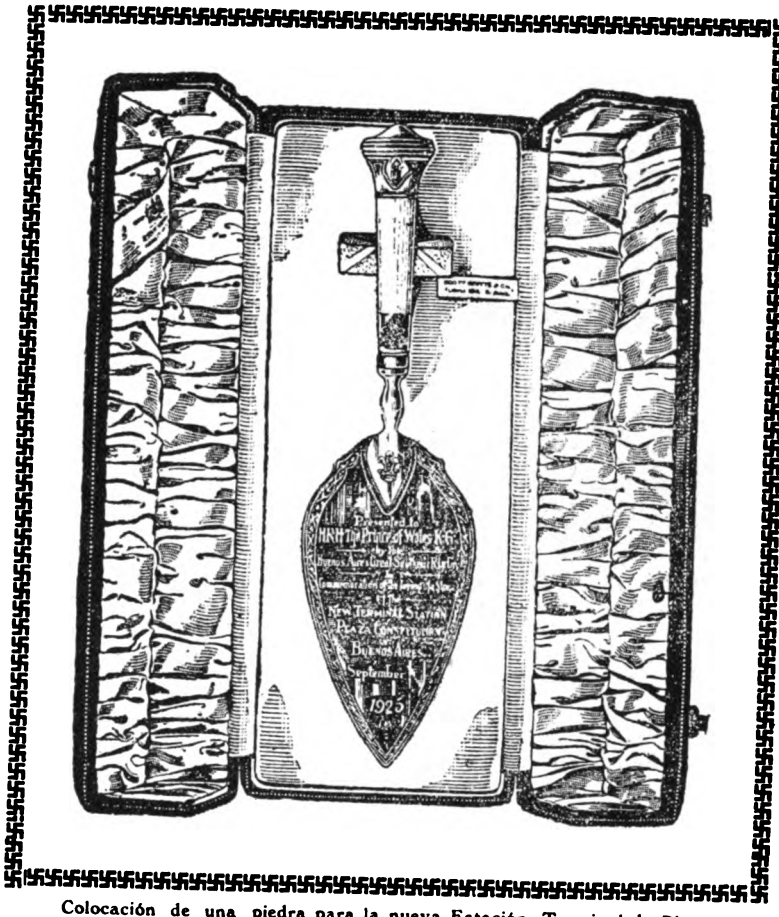
El edificio actual, en tamaño más reducido, fué construído durante los años 1885 - 1887, cuando el F. C. del Sud contaba con 1.160 kilómetros de vía, transportándose durante el año 1885 unos 850.000 y 500.000 toneladas de carga.

Las plataformas para pasajeros eran solamente tres, número más que suficiente para

Artística tapa del libro que contenía mapa, itinerario y vistas preparado por la empresa del F. C. del Sud en ocasión del viaje del príncipe de Gales a la estancia Chapadmalal el 23 de Septiembre de 1925.

Digitized by Google

14.000 pa-
eros que pa-
an diariamen-
or la estación.
Durante los
s 1901-02, el
icio principal
extendido ha-
el Este y en
3 fué habilita-
otra platafor-
más (N°. 4).
n 1903 el F.C.
Sud, tenía ya
4.000 kilóme-
de vía y los
ajeros trans-
ados alcanza-
a 7.000.000
os cuales casi
0.000 pasa-
por la esta-
terminal.
n 1907 fueron
truídas dos
aformas adi-
ales (N°. 5 y
y se agregó
piso en la
e central del
icio de pasa-
s.
l hecho más
ible produci-
en la década
1/1910, fué la eliminación completa de vías y
ones para carga de la estación terminal de Plaza
stitución, que desde el año 1906 fué destinada
ra y exclusivamente al tráfico de pasajeros
encomiendas, siendo la única estación ter-
al en la ciudad
Buenos Aires que
de esta ven-
.
n el año 1910
on clausuradas
estaciones de
a Amarilla, Ba-
as Iglesia, Tres
uinas y Barraca
a. para el trá-
de pasajeros,
luciendo todo el
imiento de via-
s de la línea de
enada a Plaza
stitución.
ara ese fin se
struyó un pe-
ño ramal con



Colocación de una piedra para la nueva Estación Terminal de Plaza Constitución. Septiembre de 1925.
Hermosa cuchara de albañil que la Empresa del Ferrocarril del Sud ofreció al Principe de Gales, que asistió a la ceremonia.

doble vía, desde la estación Sarandí hasta empalmar con las vías principales cerca de la estación Avellaneda. Este ramal fué inaugurado el 1°. de Octubre de 1910 y para poder acomodar el tráfico adicional, se habilitó una plataforma nueva (N°. 7).

El número de pasajeros que pasaron por la estación terminal, fueron en 1905: 4.422.000, en 1907 se llegó a más del doble o sea 9.815.000; en 1910 a 11.820.000; en 1912 se alcanzó al extraordinario total de 18.135.000 y en 1913 a más de 20.000.000.

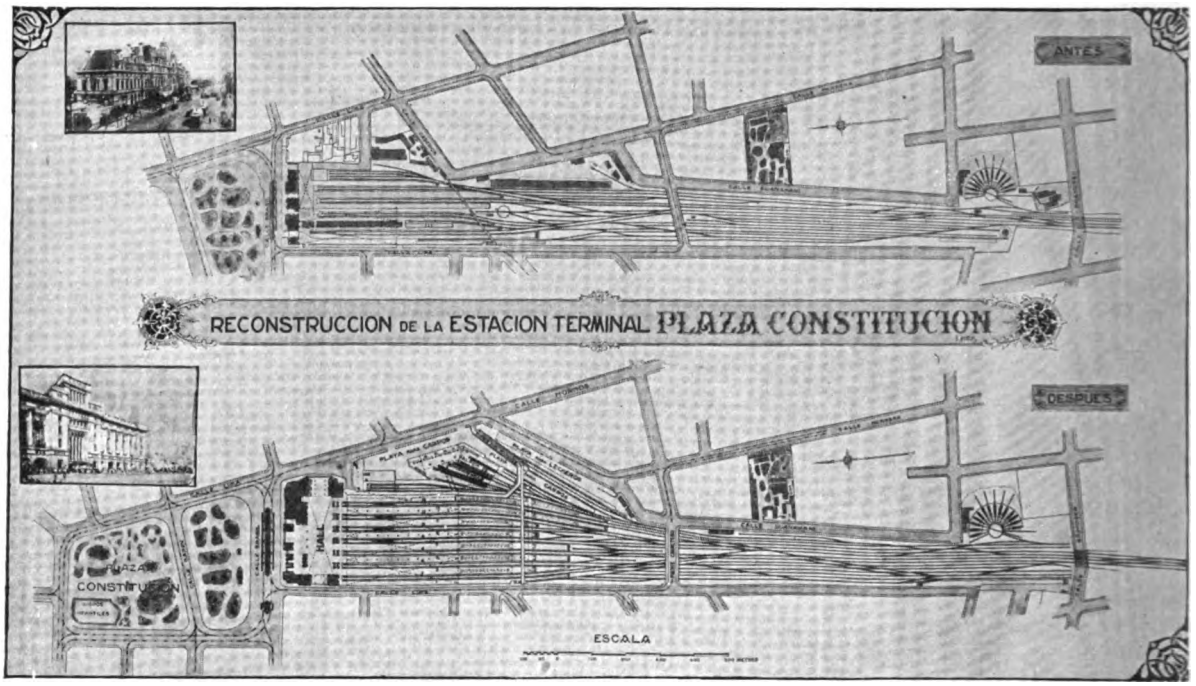
En 1912 se terminó la cuadruplicación de las vías principales desde Plaza Constitución hasta Kilóm. 12.600 cerca de Banfield y se habilitaron dos nuevas plataformas (N°. 8 y 9).

Con este último ensanche se había llegado a la máxima expansión que era posible efectuar dentro del marco estrecho de la estación terminal y se impuso la solución inmediata del problema del tráfico de pasajeros que aumentaba continuamente.

La nueva Estación Plaza Constitución. Entrada principal sobre la calle Brasil.

Todos estos ensanches llevados a cabo en varias ocasiones, si bien resultaban un alivio momentáneo, no se ajustaban ni formaban parte de un plan general de ensanche, y había ya llegado el momento de pensar en

Digitized by Google



una completa reconstrucción de la estación terminal y a ese fin, la Compañía confeccionó los planos correspondientes a una estación nueva.

Vino la conflagración europea y con ella la crisis financiera, por lo que el proyecto quedó suspendido momentáneamente.

Volviendo a la situación normal, la Empresa resolvió reanudar los trabajos suspendidos y en el 1922, preparó un proyecto de ensanche general o más bien reconstrucción completa de la estación Plaza Constitución.

De 21.200.000 pasajeros que pasaban por la estación terminal en 1920, se llegó a 30.840.000, en 1922; a 38.312.229 en 1924; a 40.135.404 en 1925; 42.000.000 en 1926, 43.500.000 en 1927 correspondiendo esta última fecha a cerca de 120.000 pasajeros por día.

Antes de poder aumentar el número de plataformas de la estación era indispensable construir las nuevas playas para encomiendas, depósito de confitería y tráfico de leche, con sus correspondientes y espaciosos galpones y plataformas.

Este último trabajo está ya terminado y se han construído las nuevas plataformas números 11, 12, 13 y 14, las dos últimas de las cuales serán destinadas principalmente para los trenes de larga distancia.

Habiendo concluido estos trabajos, ha llegado el momento de poner en mano la obra nueva del edificio de la estación, proveyendo las comodidades requeridas por el público también para las oficinas de la Administración y demás reparticiones del Ferrocarril.

Estación Plaza Constitución, vista por la calle General Hornos.

El edificio existente, que como se ha dicho más arriba, data del año 1885, será demolido completamente, y el nuevo edificio se extenderá desde la calle Lima hasta la calle General Hornos, con un frente a la Plaza, de 148.676 metros. Los frentes que dan a la calle Lima y a la calle General Hornos medirán 80, 94 y 61 metros respectivamente. La planta del edi-

Digitized by Google

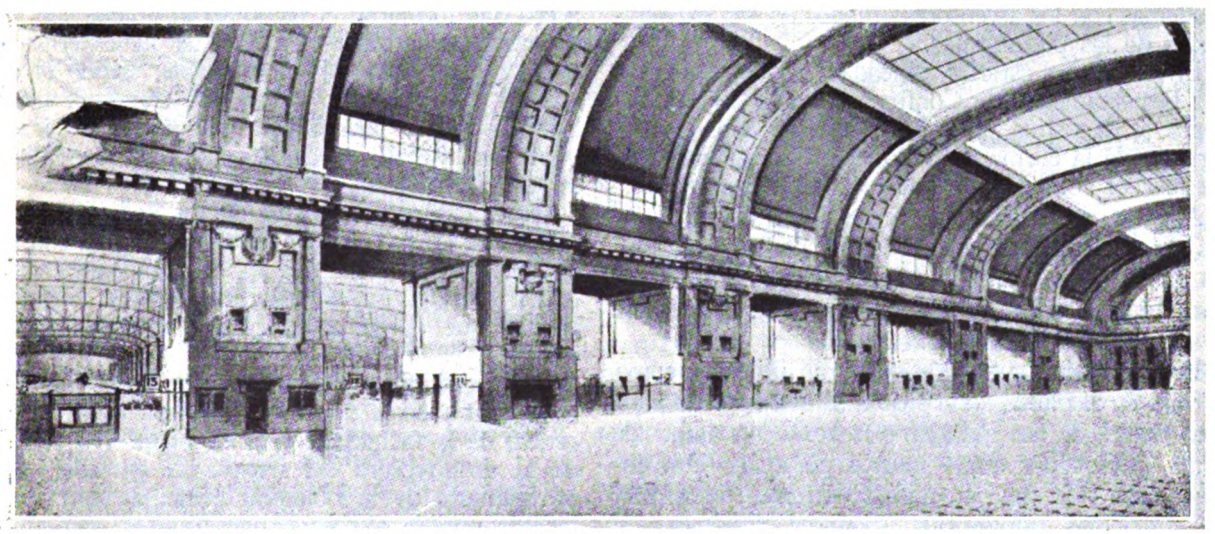
El monumental "hall".

ficio principal adoptará la forma de un gran rectángulo, cuya parte central será ocupada por un espacioso «Hall» o concurso que mide metros 122.78 de largo por 27.65 metros de ancho libre.

El edificio principal, se compondrá de sótano, piso bajo, entresuelo y cuatro pisos altos.

El estilo arquitectónico que se adoptará, está basado en un tratamiento liberal del renacimiento clásico adecuado a la construcción moderna; su frente principal estará ubicado sobre la calle Brasil mirando hacia la Plaza Constitución, erguido sobre una sólida base de granito en la cual descansarán las grandes columnatas, interrumpidas éstas en la parte central por una gran portada de entrada, terminándose ambos extremos por anchos pilones.

Los frentes laterales que dan a las calles General



Otra vista del "hall" y acceso a los andenes.

Digitized by Google

Hornos y Lima serán tratados con más simplicidad siendo sus motivos principales los grandes arcos de entrada que darán acceso desde estas calles hasta el gran «Hall» de la estación.

El edificio será erigido con esqueleto de acero revestido con mampostería y tendrá sus entrepisos construídos de lozas de cemento armado; hasta el nivel del primer piso se colocará en los frentes un revestimiento de granito y arriba de este punto llevará revoque imitación piedra artificial, toda la carpintería de los frentes será metálica con cortinas de acero en las ventanas del piso bajo y venecianas en los pisos superiores.

En el sótano se proveerá un depósito para equipajes y otro para despacho de éstos para afuera, locales cuyas medidas serán 23.65 metros por 15.55 metros para el primero y 18.48 metros por 18.11 metros para el segundo, tendrán comunicación directa por medio de ascensores y escaleras con el piso bajo al nivel de las plataformas y se comunicarán también con los sótanos de los galpones existentes de encomiendas recibidas y despachadas, y además con los ascensores situados en las extremidades de las plataformas.

En el sótano estarán ubicadas las dependencias del Departamento de Confiterías, como ser las bodegas y depósitos para llenar las necesidades del servicio de la cocina del piso bajo que servirá para atender el comedor y confitería para pasajeros.

Además se habilitarán locales para archivos de los diferentes departamentos de la Administración, un taller para la impresión de boletos y un local para la instalación de las calderas que alimentará la calefacción del edificio.

Los lavatorios subterráneos, serán ubicados como se verá en el plano, en el sitio más conveniente para comodidad de los pasajeros, tendrán un largo de 35.55 metros por 16.34 metros de ancho con entradas del piso bajo en ambos extremos; constarán de suficientes mingitorios, inodoros, lavatorios y demás locales especiales para baños, peluquerías y salón de lustrar botas.

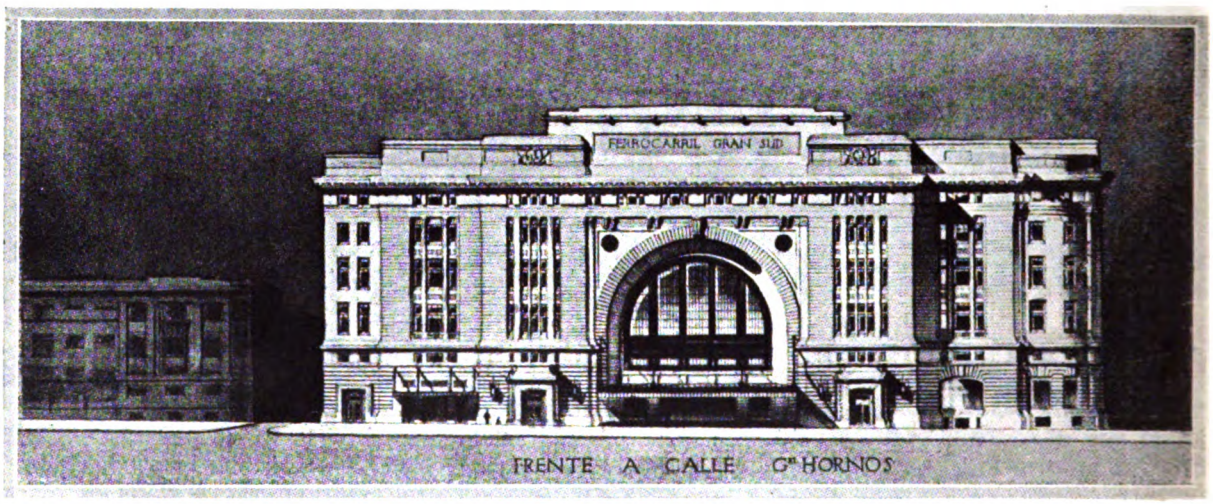
El piso bajo consistirá en un gran hall, con edificios en sus cuatros lados que formarán la substructura de los pisos altos, en los cuales se instalarán los locales para oficinas de la Administración. Contendrá además las entradas y salidas de la estación, los vestíbulos, las boleterías, locales para depósito y despacho de equipajes, oficina de telégrafo de la empresa, oficinas de correos y telégrafos de la Nación, oficina de teléfonos, salas de espera, lavatorios para señoras, oficinas del Jefe de la estación, y varias dependencias para uso del personal, grandes salones para confitería y comedor, con sus cocinas, lavatorios, etc.

El gran hall o concurso tendrá 122.78 metros de largo por 27.65 metros de ancho libre y su piso en el centro estará 1.23 metros sobre el nivel de la vereda, en la entrada principal de la calle Brasil.

El techo será semi-circular cuyo arranque empieza 11.15 metros arriba del piso y su altura total será de 24.97 metros. Las armaduras arqueadas de acero que formarán el techo serán unidas con lozas de cemento armado y cubiertas al exterior con una capa de material impermeable, siendo el artesonado del cielo-raso construído con yeso fibroso. Su iluminación será directa por medio de grandes ventanas laterales y claraboyas y el piso será de mosaicos especiales.

Para facilitar el tránsito de los pasajeros, habrá cinco entradas o salidas en el frente hacia la calle Brasil, que se comunicarán al gran hall, además habrá entradas y salidas amplias por ambos extremos que darán a las calles General Hornos y Lima.

La entrada principal en el frente de la calle Brasil tendrá 11 metros de ancho y estará ubicada en el centro de la fachada, formando el motivo principal de la arquitectura del frente. La entrada central al vestíbulo de la boletería principal será ubicada lo más posible al Oeste, para que la corriente de



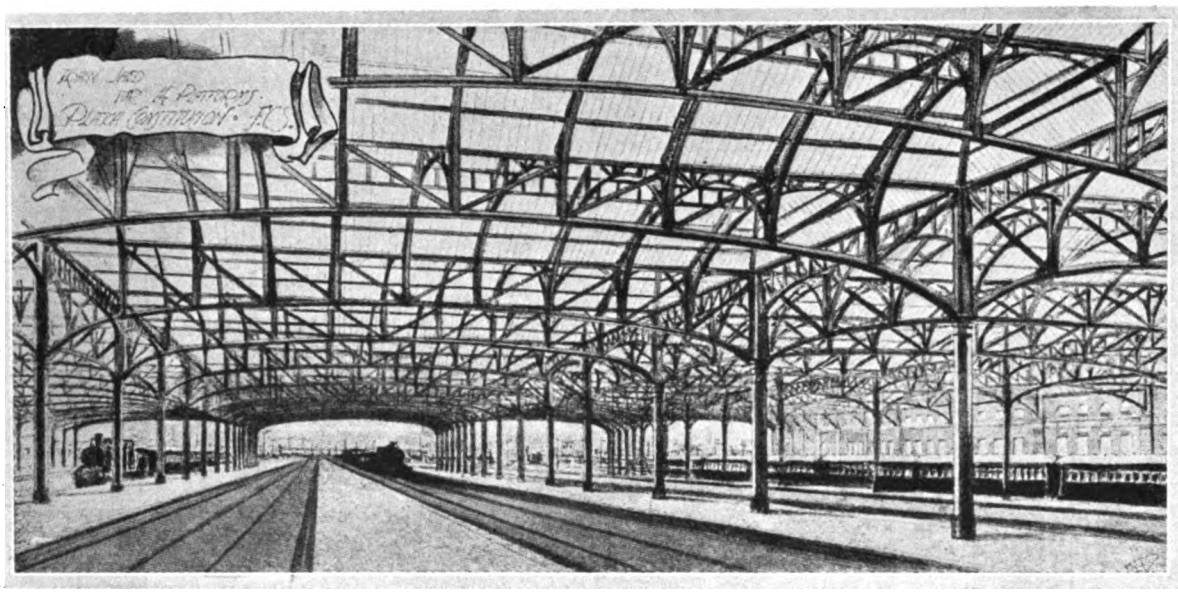
FRENTE A CALLE Gᵃˡ HORNOS

Digitized by Google

pasajeros que necesitaran obtener boletos sea alejada de la entrada principal, ya que ésta será aprovechada por una gran mayoría de pasajeros que son los poseedores de abonos, y además dará facilidad para dejar disponible un mayor espacio aprovechable.

El salón de la boletería principal tendrá un largo de 45,63 metros por un ancho de 21.90 metros y contendrá la boletería provista de diez y seis ventanillas. En ambos lados de la entrada central a esta boletería y para facilidad del tránsito de pasajeros se proyectará anchos pasajes de entrada y salida.

La entrada por la calle General Hornos será de 9.00 metros de ancho y tendrá acceso a un vestíbulo de 19.00 metros de largo por 14.00 metros de ancho, teniendo éste en un costado una boletería y por el otro el depósito de equipajes. El local para despacho de equipaje para afuera será ubicado en la proximidad de esta entrada para mayor comodidad de los pasajeros que necesitan de su uso.



La entrada por la calle Lima tendrá el mismo ancho e idéntico aspecto a la de la General Hornos, siendo éstas tan amplias que servirán simultáneamente para entradas y salidas de pasajeros.

Los locales de equipajes para afuera han sido ubicados uno a la calle General Hornos y el otro por la calle Lima. El primero será de 23.925 metros de largo por 19.19 metros de ancho, tendrá acceso de la calle y del gran hall; el segundo será de 12.45 metros de largo por 10.80 metros de ancho, ubicado al lado del salón de la boletería principal para mayor comodidad de los pasajeros que usarán de ésta; ambos locales tendrán comunicación con el sótano por medio de ascensores y escaleras para transporte de los bultos a los pasajes subterráneos.

El depósito de equipajes será de 11.00 metros de largo por 14.50 metros de ancho, tendrá ventanillas que darán al vestíbulo de entrada por la calle Lima y además comunicación con el gran hall, será también provisto de escaleras y ascensores de carga.

Con el fin de facilitar rápidamente la circulación de pasajeros del gran hall durante las horas de mayor concurrencia, se dispondrá de una amplia salida adicional con frente a la Plaza Constitución situada al lado de la confitería y cerca de la esquina de General Hornos y Brasil.

La sala de espera general que será de 16.00 metros de largo por 10.50 metros de ancho estará ubicada al lado Norte del gran hall o concurso con acceso desde éste y la entrada principal; la sala de espera para señoras, situada en el frente de la calle Brasil con acceso desde la entrada principal, estará provista de amplias y cómodas instalaciones sanitarias. Este local mide 15.16 metros de largo por 11.08 metros de ancho.

El gran salón comedor que se ha ubicado muy convenientemente en la esquina de las calles General Hornos y Brasil estará separado de la Confitería por medio de la cocina que de esta manera puede servir a ambos, asegurando así un servicio rápido y eficaz que indudablemente será apreciado por los muchos pasajeros que llegando a última hora necesiten utilizarlos.

Tanto el comedor como la confitería tendrán entradas desde la calle Brasil y también desde el gran «hall».

En el segundo cuerpo del edificio, al lado del gran hall, se proveerán las comodidades necesarias para el Jefe de la estación, Oficina de Informes, Inspectores, Guardas etc., y en esta parte se colocarán las escaleras y ascensores para el acceso a los pisos altos y también los grandes montacargas que transportarán el equipaje a los pasajes subterráneos. Este edificio, que formará la división entre

Digitized by Google

el techado de las plataformas y el gran hall, tendrá también entresuelos y cuatro pisos altos que serán ocupados por el personal de la estación y administración.

Aprovechando los espacios que ofrecerán las disposiciones de las columnas estructurales del edificio se ubicarán en esos lugares kioskos para la venta de libros, tabacos, frutas, etc., dejando en esta forma libre de obstáculos el gran hall.

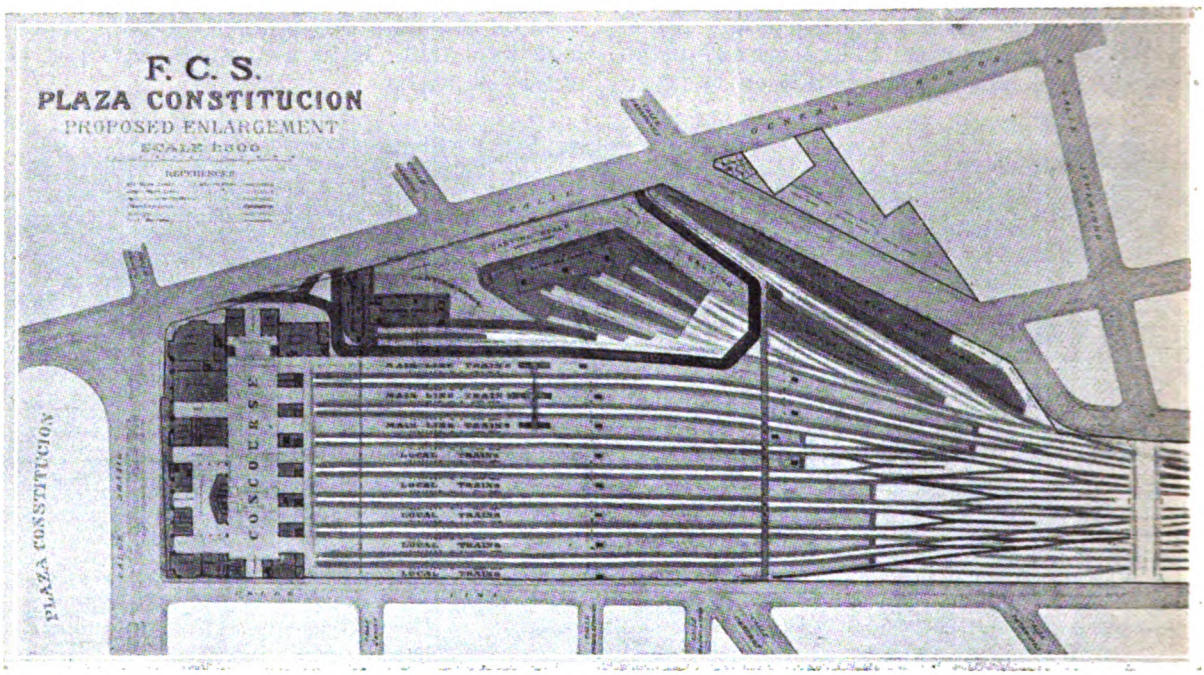
Por un lado de la entrada central del salón de boletería se proveerá un local para el despacho de telégramas por las líneas de la Empresa y por el otro una Oficina para Correos y Telégrafos de la Nación.

El entresuelo será construído entre el piso y el primer piso alto, arriba de los locales que por su poca impotancia no necesitan mayor altura. En él se ubicará la oficina de abonos para pasajeros, con entrada y salida a la calle General Hornos. También se destinará un local adicional para el depósito de equipajes que se comunicará por medio de escalera y ascensor al del piso bajo. Varias oficinas y dependencias de la administración y de la estación serán acomodados en este entresuelo por el lado Sud del gran hall y en una parte del edificio con frente a la Plaza Constitución. Sobre la confitería y parte del vestíbulo de entrada de la calle General Hornos, el espacio disponible será dedicado a usos relacionados directamente con el comedor y salón de Té.

Los cuatro pisos altos de los edificios que circundarán al vacío del gran hall o concurso serán ocupados por los diferentes Departamentos de la Administración, disponiéndose la parte del primer piso en la esquina de la calle Brasil y General Hornos para ser ocupado por la Gerencia y su personal; el resto de este piso se destina á las Oficinas del Departamento de Tráfico.

El segundo piso alto frente a la calle Brasil también será ocupado por el Departamento de Tráfico y lo restante y todo el tercer piso alto por la Contaduría.

El Departamento de Ingeniero en Jefe y su personal dispondrá del cuarto piso.



en servicio, mientras que las dos restantes que se usarán principalmente para el tráfico a Cañuelas y La Plata, tendrán un largo de 290 metros.

De las 9 plataformas para los trenes locales 7 tienen un largo de 330 metros siendo las dos restantes de 290 metros.

Todas las plataformas dobles tienen un ancho de 9 metros con 60 centímetros.

Para formar una comunicación entre las 5 plataformas para los trenes principales se ha construído y se encuentra ya en uso público un pasaje subterráneo para pasajeros.

De esa manera los viajeros tendrán acceso directo a la plataforma N°. 14 (que tiene un ancho de 10 metros) que da frente a la playa para coches y automóviles.

(1) La nueva estación terminal tendrá un total de 14 plataformas de las cuales 5 se destinarán para los trenes generales y 9 para el tráfico local.

De las plataformas para trenes de larga distancia cuatro tienen un largo de 390 metros y están ya

(1) El lector advertirá que esta Historia comenzó a redactarse en 192- de suerte que algunas de las obras que se dan como próximas han sido hechas y son actualmente realidad.

Digitized by Google

La entrada para coches se encuentra sobre la calle General Hornos cerca de la esquina que esta arteria forma con Herrera. Por medio de una rampa el camino sube hasta llegar al puente que se construirá sobre las vías que conducen al Depósito para encomiendas a despachar, para luego descender hasta llegar al nivel de la plataforma N°. 14.

La salida se efectuará por la calle General Hornos en dirección a la plaza.

Otra obra importante, que era absolutamente indispensable ejecutar antes de poder terminar todas las plataformas y vías de acceso a ellas, consistía en la completa reconstrucción del puente carretero de la calle Ituzaingó.

El puente viejo fué construído en el año 1887 y contaba con 8 tramos, unos para doble vía y otras para vía simple. Los pilares de esta antigua construcción ocupaban demasiado lugar e impedían la colocación de unas vías necesarias para acceso a las plataformas y por esas razones la Empresa proyectó substituir el puente existente por otro más ancho y más moderno con sólo dos tramos.

En cuanto a la delineación del nuevo puente se consideró más oportuno construírlo formando un ángulo recto con la calle Paracas.

Esta ubicación se conceptúa beneficiosa al tráfico de esta última calle, tanto para los tranvías como para vehículos en general.

Por otra parte, el leve quebrantamiento de la delineación de la calle Ituzaingó, no traerá consecuencia en la vialidad, por tratarse de una calle cortada, que terminará precisamente en la calle Paracas, cuyo costado Oeste está cerrado por edificación. El puente nuevo consta de dos tramos, uno de 35 metros y el otro de 42 metros de largo.

La superstructura es de acero, de armadura superior provista de veredas para peatones en ambos costados. La sección libre para el tráfico de carros, tranvías, etc., es de 10.80 metros de ancho por 6.00 metros de altura. Las veredas que son sostenidas por ménsulas de fierro aseguradas a los costados de los tramos, tienen un ancho de 2.50 metros y están protegidas en el lado exterior por una defensa de chapas de acero estampado de 2.00 metros de altura, la que no tiene aberturas, a fin de evitar que el humo de las máquinas llegue a molestar al público.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO LVIII

INICIATIVAS Y PROYECTOS DEL F. C. S. - UN PLAN DE COLONIZACION FERROVIARIA. - LA INDUSTRIA FRUTÍCOLA EN RIO NEGRO

SUMARIO:

Fallecimiento de don Guillermo White. — El puerto de Quequén; características. — Calefacción en los coches dormitorios. — Integración de la Comisión Local del F. C. del Sud. — El nuevo Frigorífico «Anglo» en el Dock Sud. — Proyecto de Colonización Ferroviaria. — Ensayo de un nuevo sistema de tracción eléctrica. — Nuevos elevadores de granos construídos en su puerto de Ing. White por el F. C. S. — Fallece un destacado colaborador de la Empresa, el Doctor Norberto Fresco. — Acción desarrollada por el F. C. S. para la colocación de los productos de la Industria Frutícola del Río Negro.

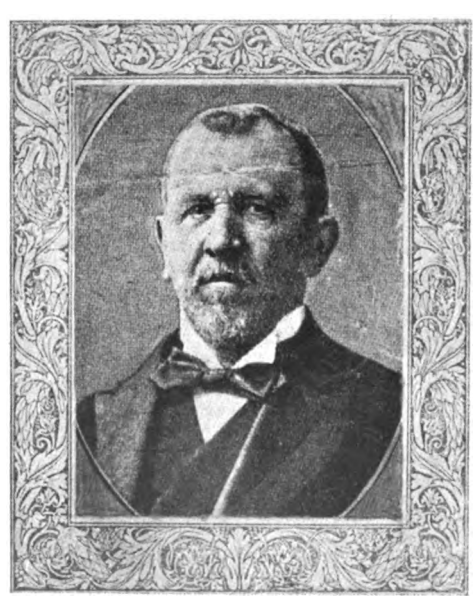
EL 14 de Febrero de 1926 dejó de existir en su residencia veraniega en Mar del Plata, el señor Guillermo White, que, como es sabido, fué el Presidente de la Comisión Local del Ferrocarril del Sud, desde el año 1887 hasta el de 1917, en que se retiró a la vida privada, en procura de un merecido y bien ganado descanso.

Durante su período de actuación, sirvió con celo encomiable los intereses de la Compañía, gozando del respeto y afecto sincero de todos cuantos compartieron su labor.

Hombre de sano juicio, de elevado criterio y clara percepción de las posibilidades del futuro, no sólo dió prestigio al Ferrocarril a cuya dirección cooperaba con tanta habilidad, sinó que también se destacó como un gran dirigente ferroviario, y un eximio ciudadano argentino.

En Junio 27 del año 1924, con motivo de cumplir sus 80 años de edad, le fué ofrecido un pergamino por los representantes y gerentes de los ferrocarriles del país, el que llevaba la siguiente y expresiva dedicatoria:

«Los representantes y gerentes de los ferrocarriles argentinos, tributan a su preclaro patriarca, Ingeniero Don Guillermo White, en este día de recuerdos y emociones íntimas, el homenaje de gratitud debido a sus servicios y el homenaje de respeto debido a sus virtudes».



Ing. GUILLERMO WHITE, W. Insh. I. C. ex-presidente de la Comisión Local del Ferrocarril del Sud, fallecido el 14 de Febrero de 1926.

PUERTO DE QUEQUEN

El puerto de Quequén, situado en la desembocadura del río de su nombre, fué completamente terminado en el año 1926.

Las obras consisten en dos escolleras, que encierran un antepuerto de 33 hectáreas de superficie en el cual se ha dragado el canal de acceso de 60 metros de ancho.

Del lado de Quequén, existe un muro de atraque de mampostería, de 200 metros de longitud con dos galpones de 75 por 25 metros. Este muelle está servido por varias vías de trocha ancha unidas a la red del Ferrocarril del Sud por un ramal de 5 kilómetros hasta la estación Quequén.

Unos 600 metros aguas arriba y sobre la otra margen

Digitized by Google

es decir, del lado de Necochea, se encuentra la sección de cabotaje con 60 metros de muelle de madera y un galpón de zinc de 40 por 50 metros. A continuación de este muelle se ha construído otro de cemento armado de 100 metros de largo servido por otro galpón de 40 por 50 metros.

En cuanto al porvenir del movimiento portuario no es muy halagüeño, a pesar de la riqueza de la zona de influencia del puerto que consta de 2.000.000 de hectáreas fertilísimas, aptas en su totalidad para el cultivo y de las cuales casi una tercera parte están ya entregadas a la agricultura, siendo los principales productos de la zona, el trigo y la avena, junto con la patata, el lino y el maíz, en menor escala. La actividad del puerto se inició recién en el año 1921 y se desarrolló así;

Años	1921	9.100	toneladas
»	1922	20.000	»
»	1923	28.100	»
»	1924	35.200	»
»	1925	50.000	»
»	1926	52.800	»
»	1927	84.000	»
»	1928	60.100	»

El movimiento, ha sido hasta ahora, exclusivamente de cabotaje, lo que reduce la zona de influencia a un semicírculo de muy poco más de 50 kilómetros de radio.

Para que puedan utilizar el puerto de Quequén los vapores de ultramar será necesario ampliar las comodidades interiores, mejorar los medios de carga y asegurarse una mayor profundidad permanente en la boca y canal de acceso.

Para conseguir esto último deberá estudiarse seriamente la prolongación de la escollera Oeste, que en el año 1929, en que se inició el movimiento de ultramar, se ha experimentado que la profundidad obtenida es el límite compatible con las necesidades locales y que sería de vital importancia aumentarla, por lo menos para permitir la entrada de buques de 30.000 toneladas a cuyo fin convendría llevar la profundidad de inmediato a 25 pies (m. 7.60) en el plazo más breve posible.

El río Quequén Grande, que sirve de límite a los partidos de Necochea y Lobería, y en cuya margen Oeste está emplazado el pueblo, es muy caudaloso. En la desembocadura tiene más de 200 metros de ancho en tiempos normales, llegando en las épocas de crecida a desbordarse, ocupando zonas considerables.

La más extraordinaria de las crecidas de que se tiene memoria fué la de 1915. Llegó a cubrir en toda la parte inferior de su curso las quintas próximas al pueblo, corriendo por un lecho que tenía cerca de mil metros de ancho. El aspecto que entonces ofrecía era imponente a causa del extraordinario empuje de aquel turbión que arrasaba cuanto hallaba al paso. Derribó casas, sacó de raíz árboles enormes y excavó la tierra dejando profundas huellas. Boyando se veían pasar parvas de pasto, restos de construcciones de madera, animales, etc. La altura del agua fué de 7 metros sobre cero.

Para tener una idea exacta de aquella enorme masa de agua que marchaba en dirección al mar, con fuerza incontenible, bastará mencionar este hecho. El puente del Ferrocarril del Sud por donde corre la vía entre Quequén y Necochea está en el cruce a más de 5 metros de altura sobre el nivel normal del río, que en ese punto tiene más de 200 metros de ancho. Las aguas llegaron a cubrir los rieles, interrumpiéndose el tráfico de trenes ante el temor de que con su peso se derrumbara el puente y cayera el convoy al agua.

Pergamino ofrecido por los Representantes y Gerentes de los Ferrocarriles del país al distinguido caballero Ing. Guillermo White, con motivo de haber cumplido sus ochenta años de edad. 27 de Junio de 1924.

CALEFACCION EN LOS COCHES DORMITORIOS DEL FERROCARRIL DEL SUD

En la estación Plaza Constitución se realizó el 2 de Junio de 1926, el ensayo oficial de los equipos de calefacción con que, de acuerdo por lo dispuesto por el Gobierno Nacional, se propone dotar a los coches de pasajeros la empresa del Ferrocarril del Sud.

El ensayo tenía carácter privado y fué presenciado por el Minis-

Digitized by Google

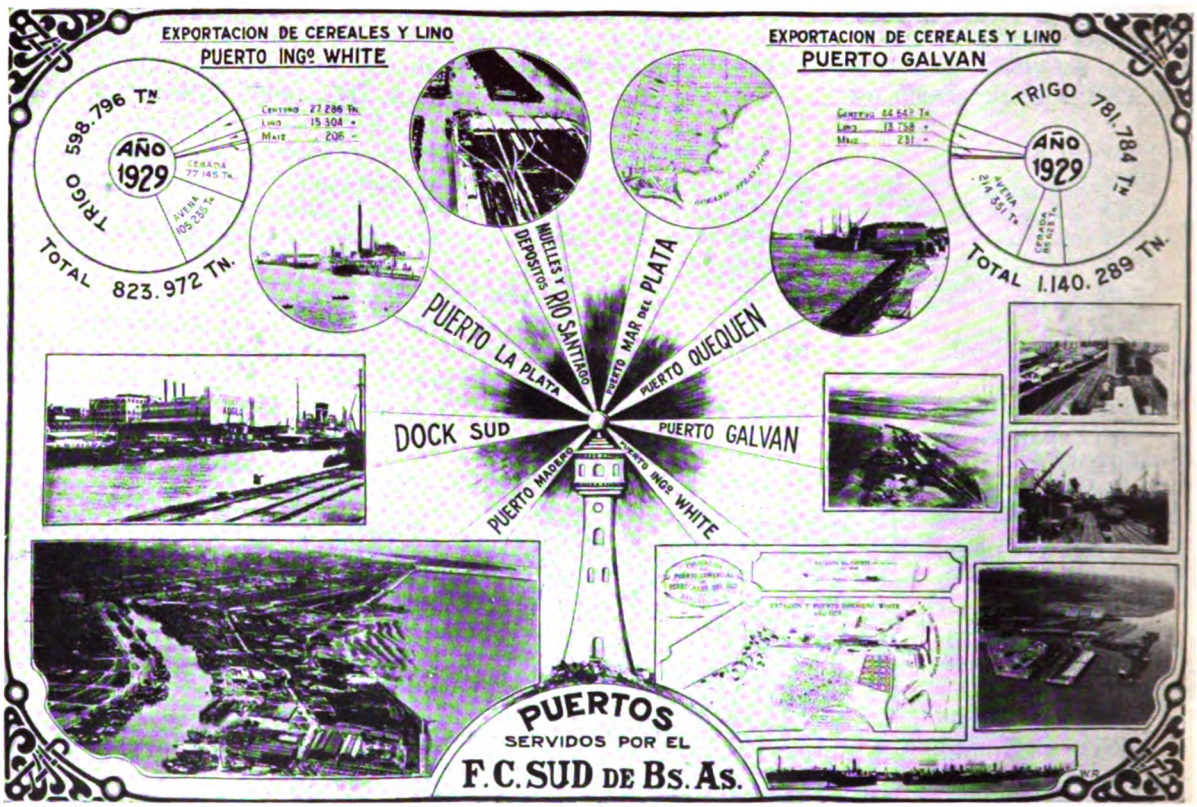
tro de Obras Públicas, el Director General de Ferrocarriles, el Gerente de la Empresa y un grupo de técnicos y ferroviarios.

En uno de los andenes de la estación Constitución había sido formado un tren dotado de calefacción, integrando el convoy coches con dispositivos eléctricos y coches con dispositivos a vapor, pues como es sabido, el F. C. del Sud cree que los aparatos eléctricos darán, en el uso, mejor rendimiento, siendo, además, a su juicio, más económica la explotación y el mantenimiento.

LOS EQUIPOS ELECTRICOS

A continuación de los coches con calefacción a vapor, se hallaba formado un juego con calefacción eléctrica, constituído también, como el anterior, por un dormitorio, un comedor, un salón de primera clase y uno de segunda.

La calefacción eléctrica se produce por la corriente de un dínamo colocado debajo de la plataforma del vehículo, que funciona, estando el coche en movi-



EL EQUIPO A VAPOR

El Ministro y la comitiva recorrieron minuciosamente el tren formado junto a la plataforma Nº. 3, compuesto por un coche de segunda, un salón de primera, un comedor y un coche dormitorio, todos ellos provistos de calefacción a vapor.

El sistema es igual al adoptado por el Ferrocarril Central Argentino y el Buenos Aires al Pacífico, diferenciándose tan sólo en los radiadores instalados en los coches dormitorios. La tubería de calefacción, acoplada entre vehículo y vehículo por mangas flexibles, era alimentada directamente por la locomotora.

Termómetros interiores y exteriores en los coches permitía ver la diferencia de temperatura ambiente y apreciar la bondad del sistema de calefacción adoptado.

miento, por medio de una correa y polea aplicada sobre uno de los ejes.

La corriente, cuyo voltaje varía desde 80 a 120 voltios, puede cortarse automáticamente una vez llegado a un máximo fijado. Las estufas, de construcción y dispositivos especiales, son de 600 voltios, produciendo una circulación completa de aire en el interior de las mismas.

La temperatura alcanzada estando el tren en reposo fué de 22 grados centígrados, la que indudablemente sufrirá variaciones cuando el tren esté en movimiento.

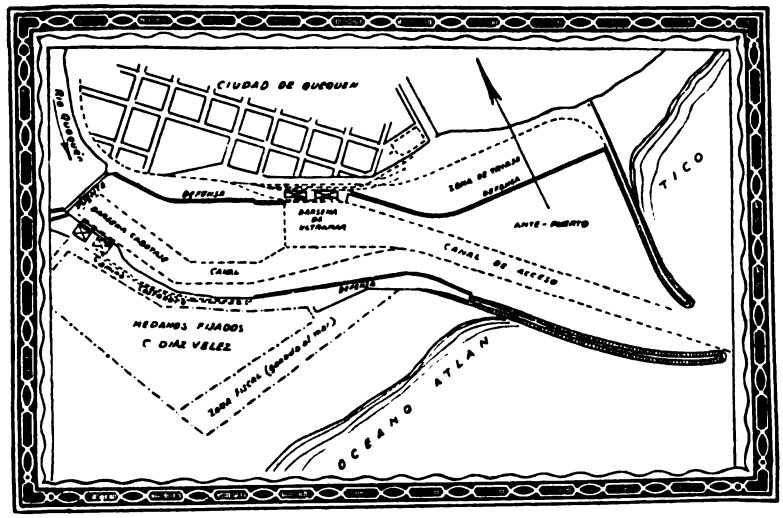
La impresión recogida por los visitantes fué inmejorable. La Empresa disponía entonces de cuatro juegos de coches con calefacción a vapor y tres con calefacción eléctrica, los cuales fueron destinados inmediatamente a los trenes que hacían los servicios a Bahía Blanca y al Neuquén.

Digitized by Google

SE INTEGRA LA COMISION LOCAL

En Diciembre de 1926, el Directorio en Londres del F. C. del Sud, integró su Comisión Local designando tres nuevos directores, quienes, bajo la presidencia de Don Fernando D. Guerrico y conjuntamente con el Señor J. M. Eddy, formarían la representación de la Empresa en la República Argentina.

Las designaciones recayeron en el Dr. GASPAR E. FERRER, e ingenieros JULIO LABARTHE y GUILLERMO J. WHITE, nombres altamente conceptuados en los círculos ferroviarios; estas designaciones fueron acogidas con evidentes pruebas de complacencia, pues ellas significaban una nueva garantía de labor armónica en línea con el progreso del país, ligado por múltiples conceptos a las actividades y al porvenir de la Empresa, cuya representación entraron a ejercer.



Plano general del Puerto de Quequén.

EL NUEVO FRIGORIFICO ANGLO EN EL DOCK SUD

El nuevo Frigorífico Anglo en el Dock Sud, inaugurado oficialmente en la mañana del martes 15 de Marzo de 1927 con asistencia del Presidente de la Nación constituye una obra de excepcional importancia para nuestro país, el que recibe con la incorporación de este nuevo centro de producción, un considerable aporte al desenvolvimiento de la industria ganadera.

Las amplias instalaciones del nuevo frigorífico de la compañía Anglo, se hallan dotadas de todos los elementos modernos de la ciencia aplicados a la industrialización de la carne enfriada. La capacidad de labor de que se halla dotado, lo colocan entre las fábricas más importantes del mundo en su género, pudiendo industrializar diariamente más de 5.000 animales vacunos y de 8.000 lanares. Situada la nueva fábrica en el Dock Sud, sobre la margen izquierda del Riachuelo, y con muelles propios sobre el mismo, su planta de edificación ocupa una considerable extensión de terreno y consta de cinco pisos altos en los cuales se hallan instaladas sus diversas dependencias.

El primer magistrado pronunció un breve discurso, durante el cual expresó la satisfacción que experimentaba al tomar parte en la inauguración del nuevo establecimiento, «el que constituye, expresó, la continuación de múltiples esfuerzos y felices realizaciones logradas en beneficio de nuestro país. Una unión de un siglo — añadió — durante el cual una mutua cordialidad de relaciones ha presidido el desenvolvimiento de la industria y del comercio entre la Argentina y la Gran Bretaña, tiene hoy su expresión más definida y halagüeña en la inauguración de esta nueva fábrica de capital inglés, hecho bien demostrativo, de la confianza que inspira el porvenir de la Nación. Es oportuno declarar, que

Digitized by Google

la industria de la carne no está reñida con la ganadería, pues no es posible suponer que los capitales que se invierten en la Argentina, con este objeto, puedan atentar contra nuestra riqueza ganadera, ya que el mutuo progreso y desenvolvimiento de estos dos aspectos de la industria se encuentran íntimamente ligados.»

El Dr. Alvear, agregó otros conceptos referentes a la importancia de los capitales ingleses que se invierten en la explotación de la riqueza argentina y terminó su discurso, que fué muy aplaudido, exteriorizando su satisfacción por el progreso que significa para el desenvolvimiento de nuestras actividades, la instalación en el país de nuevos establecimientos industriales.

Vista general del Dock Sud de B. Aires con el Frigorifico "Anglo".

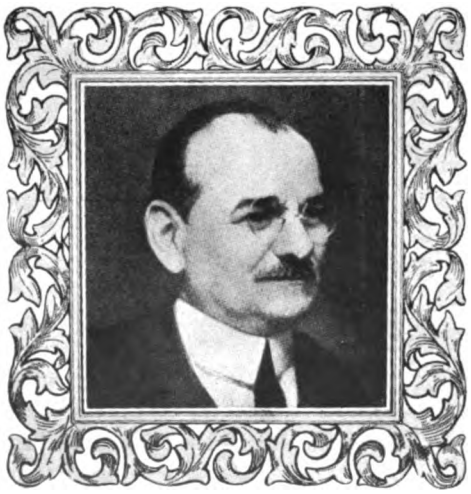
COLONIZACION FERROVIARIA

El día 17 de Marzo de 1927 se efectuó en el salón Blanco de la Casa de Gobierno, una reunión de los representantes legales de las empresas ferroviarias instaladas en el país, a la cual fueron convocados por iniciatlva del Presidente de la Nación para tratar acerca del proyecto de colonización formulado por las mismas y someter su conocimiento y aprobación a la consideración del Poder Legislativo Nacional.

Asistieron a esa reunión los representantes de todas las empresas ferroviarias del país.

La colonización, nadie puede dudarlo, es uno de los factores más eficaces para fomentar el progreso de un país nuevo, porque es el recurso mejor para terminar con las grandes extensiones de tierra sin cultivo.

Iniciada la sesión, hizo uso de la palabra en primer término el Presidente de la Nación, quien manifestó a los representantes de las empresas ferroviarias los propósitos que había tenido en cuenta al convocar a esa reunión y señaló su punto de vista sobre el problema de la colonización. Aludió también al proyecto de ley sobre el asunto enviado por el Poder Ejecutivo a la consideración del Congreso en el año 1924 y dijo que como esta iniciativa no había tenido sanción legislativa, el Poder Ejecutivo, al reunir a los representantes ferroviarios, buscaba la forma práctica de realizar aquellos propósitos.



Dr. MANUEL AUGUSTO MONTES DE OCA
Presidente del "Consorcio Ferroviario de Colonización".

Uno de los puntos que más preocuparon a los representantes ferroviarios para preparar el proyecto y bases del consorcio de colonización, fué la estabilidad del colono. Es así que se habló en términos generales de la conveniencia de traer del extranjero núcleos grandes de familias de una sola nacionalidad, y de ser posible de una misma región, para que inmediatamente forme cada colonia una masa única con las mismas formas de vida y de ambiente.

Después de una larga discusión quedaron acordadas las bases del plan de colonización recomendándose la formación de un organismo que tomara a su cargo esas tareas adoptándose para el la denominación de **«Consorcio ferroviario de Colonización»**.

Se dispuso que cada empresa conservaría la superintendencia de la colonización de sus propias líneas. El directorio del consorcio recibiría las instrucciones de cada una de las empresas para llevar las iniciativas a la práctica en todos los aspectos del plan colonizador.

La empresa del F. C. del Sud recibió, durante el año 1927 numerosas propuestas para la venta de buenas porciones de tierra aún no cultivada dentro del radio que abarca la influencia de sus líneas, pero desgraciadamente se notaron en esas propuestas precios caprichosamente elevados. Esto demostraba que los poseedores de tierras querían realizar un pingüe negocio sin contemplar el aspecto generoso del propósito.

La empresa del F. C. del Sud resolvió dar a

Digitized by Google

nuevo colono que llegara, tierras de la mejor calidad, baratas, para que él pudiera pagarlas con facilidad dentro de las franquicias que otorgaría la empresa.

A cada uno de los colonos se le entregaría lotes de tierra perfectamente apta para la agricultura no mayores de 50 hectáreas, pero dotadas de sus respectivos alambrados, casa, agua, útiles de labranza y demás enseres que les permitiera afrontar ampliamente los trabajos con una relativa tranquilidad.

Los pagos de esos lotes se efectuarían a largos plazos y el capital invertido solamente devengaría un interés de tipo bancario usual.

Las empresas ferroviarias no perseguían propósitos de lucro. Se limitaban a vender la tierra al precio que la adquirían, y su interés era el mismo que el de sus colonos.

Lo que se proponían las empresas ferroviarias era únicamente llevar el progreso y la colonización a las tierras incultas, a las que hasta ese momento no habían recibido los beneficios del arado.

A éste propósito, el Presidente de la Comisión Local del F. C. del Sud, decía:

«Nuestra compensación vendrá después, cuando aquello marche y cuando nuestros ferrocarriles, transporten el fruto de las cosechas, aumentando en consecuencia, su tráfico y también sus entradas en concepto de conducción».

«Ese será nuestro único beneficio y el país ganará enormemente, pues con este plan habremos llevado una racha de florecimiento a regiones que hasta ahora permanecían en una situación industrial verdaderamente pasiva».

«Lo que necesitamos ahora, es que los terratenientes nos vendan aún cuando sea parte de sus tierras, en condiciones ventajosas, en la seguridad de que las tierras que les resten se valorizarán enormemente».

Ensayo del nuevo sistema de tracción eléctrica efectuado el día 30 de Enero de 1930.

Los señores Mac Rae, Gerente interino, Ingeniero en Jefe R. G. Garrow, Ingeniero Mecánico en Jefe P. C. Saccaggio y el Contador General R. Montgomery con un grupo de invitados.

UN NUEVO SISTEMA DE TRACCION ELECTRICA

La intensidad de población en la zona urbana que sirve el Ferrocarril del Sud, va cada vez adquiriendo proporciones mayores, a tal extremo que la tracción a vapor resultará insuficiente dentro de breve tiempo.

Desde hace varios años se efectúan estudios con el fin de obtener nuevos métodos de tracción, para facilitar y mejorar el transporte de la gran masa de pasajeros. Después de analizar detenidamente los varios sistemas de tracción en uso en éste y otros países, así como el costo inicial y operación de esos servicios, se convino que el sistema que ofrecía mayor facilidad de funcionamiento, menor costo inicial y de explotación, así como de implantación más rápida, se obtendría por medio de tracción eléctrica, con energía suministrada por un vehículo usina que formara parte del convoy, usando como fuerza primaria motores Diesel de un tipo especial apto para estos servicios.

En el año 1927 los Ingenieros consultores del F. C. del Sud, después de estudiar las características de la mayoría de los motores Diesel obtenibles en aquella fecha, descartaron todos por no reunir las condiciones que estimaban necesarias. Se proyectó entonces un nuevo tipo de motor, que el Directorio del F. C. del Sud estimó suficientemente apto para hacer experiencias en gran escala, autorizando la compra de dos usinas móviles, de suficiente capacidad para mover un convoy de cinco grandes coches de pasajeros, y que acoplando estos dos equipos se formaría un convoy de diez vehículos, o sea un tren de capacidad máxima.

Para obtener una aceleración rápida o sea la usual que se obtiene en ferrocarriles eléctricos, esa tracción se impone, decía, debido al fácil método de poder usar motores tractores en el número de ejes de vehículos que se considere necesario.

Los dos trenes experimentales consisten en un

Digitized by Google

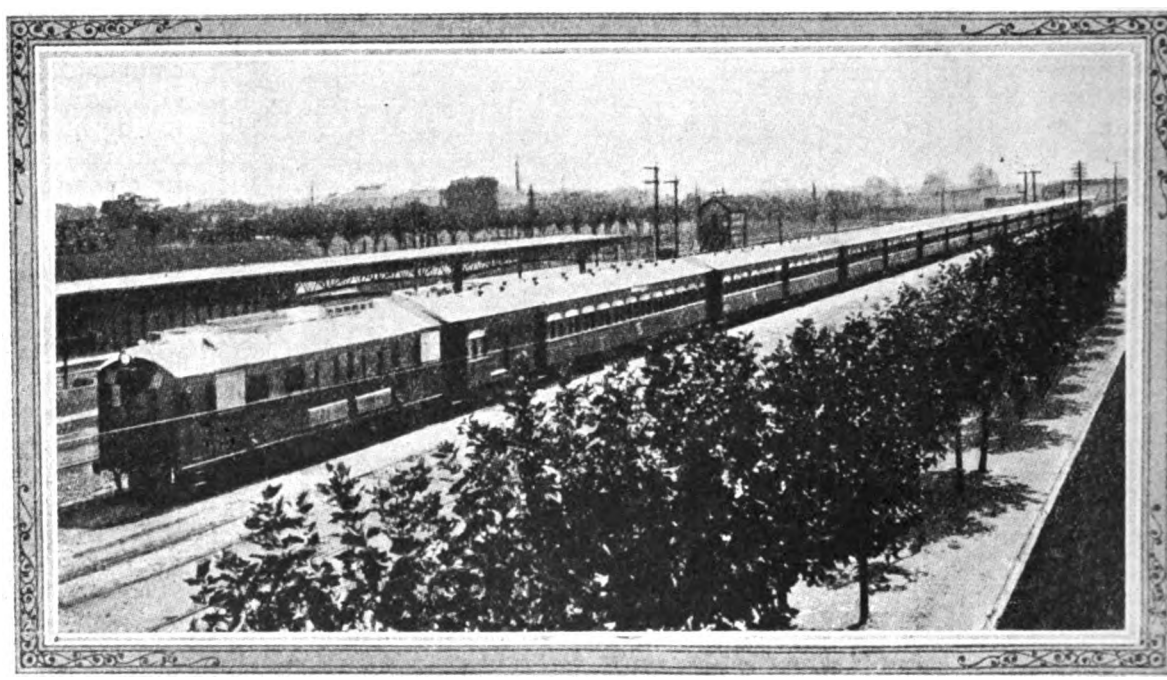
vehículo usina, dos coches de segunda clase, uno de los cuales tiene un compartimento de furgón y correos, más tres coches de primera clase. El número total de asientos es de 544. Todos los vehículos incluso la usina, están provistos de dos motores eléctricos que por medio de engranajes, transmiten la fuerza de rotación a las ruedas de los mismos. La usina contiene dos motores Diesel de 8 cilindros de un poder de 600 caballos vapor cada motor, o sea un total de 1.200 caballos, para un tren de cinco coches.

Los motores Diesel están acoplados directamente a un generador eléctrico, y suplen por medio de dos circuitos independientes los motores eléctricos del convoy.

La aplicación práctica de este sistema de tracción no ha sido hasta ahora desarrollada en esta República, y la Argentina es el primer país donde se ha implantado esta forma de tracción. Las economías que se pueden obtener con el nuevo sistema, ya sea en el costo primitivo, como en el costo de operación, son de tal magnitud que redundará en gran beneficio para la economía nacional.

LOS NUEVOS ELEVADORES DE GRANOS QUE CONSTRUYE EL F. C. SUD EN SU PUERTO DE ING. WHITE

En virtud y dentro de las condiciones establecidas por la Ley N°. 3344, aprobatoria del contrato de construcción de la línea de Bahía Blanca a Neu-



Tren eléctrico del F. C. del Sud formado por dos unidades.

La puesta en marcha de los motores Diesel como la manipulación del tren, puede efectuarse desde ambos extremos del convoy, donde está instalado el mecanismo del control usual.

Siendo los circuitos de los motores completamente independientes uno de otro, el tren puede ser movido por una de las dos unidades motrices, aunque con un motor sólo la aceleración es mucho menor, siendo sin embargo poco inferior a la que hoy se obtiene con la locomotora a vapor.

La conducción de estos trenes en nada difiere de los trenes eléctricos que hoy existen en el país, teniendo las mismas facilidades en el manejo, ya bien conocido.

Una característica muy importante de estos trenes es el hecho de poder usar en un sistema de tracción eléctrica, coches de 26 metros de largo entre los acoples, nunca intentado hasta la fecha.

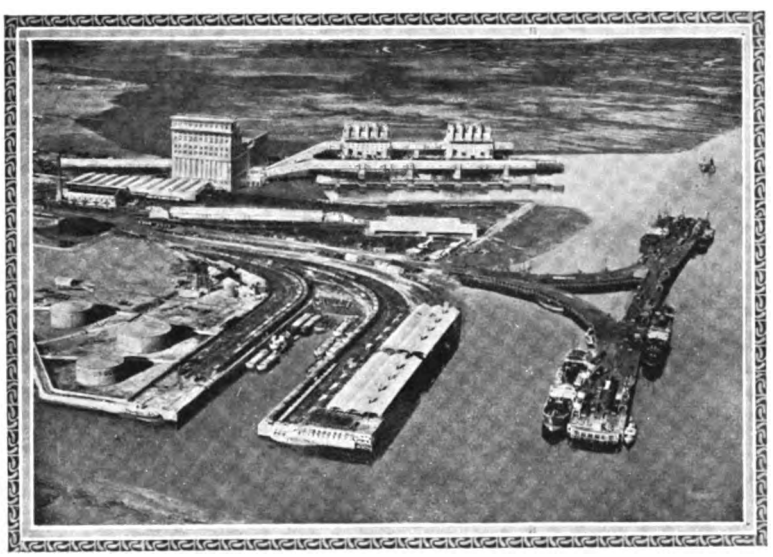
quén (7 de Enero de 1896), que en su artículo 10 dice: «Se acuerda a la Compañía del Ferrocarril del Sud, autorización para la construcción de muelles, pescantes, depósitos y demás instalaciones que fuesen necesarias en el puerto de Bahía Blanca, para la carga, descarga y acomodo de todo lo que constituye el tráfico del Ferrocarril, pudiendo al efecto servirle de base su actual instalación, que queda definitivamente incorporada a este contrato, con las modificaciones o ampliaciones que requiera, o construír nuevas instalaciones, según convenga a las necesidades del tráfico de todas sus líneas, no pudiendo cobrar tarifas más altas que las análogas que actualmente rigen en el Puerto de la Capital», la Empresa del Ferrocarril del Sud, por intermedio de su representante legal, don Fernando D. Guerrico, en Abril de 1928, sometió a la aprobación del Superior Gobierno un proyecto para

Digitized by Google

construír un elevador de granos de una capacidad de almacenamiento de 80.000 toneladas, con las modificaciones y ampliaciones a los desvíos existentes que han de servirle, así como del nuevo muelle de atraque necesario para aumentar las facilidades de embarque en el puerto de Ingeniero White.

Manifestó el señor Guerrico en su informe, entre otras cosas, lo siguiente:

«La magnitud de la obra que la Empresa del Ferrocarril del Sud se propone llevar a cabo y la importancia de la suma a invertirse en su ejecución (aproximadamente $ 6.300.000 %), están justificadas por los grandes beneficios que, se espera confiadamente, producirá la nueva instalación a la economía rural de la zona de afluencia a dicho puerto, ventajas que, si bien benefician también a la Empresa, repercutirán principalmente sobre los costos de producción de cereales en la región afectada, en el sentido de reducirlos.



Puerto de Ingeniero White del F. C. del Sud, con el nuevo elevador de granos.

Como se sabe, la colocación de la cosecha de éste y demás paises productores de cereales, depende de las condiciones del mercado internacional, vale decir, que los precios a obtenerse están sujetos a la libre concurrencia de esos países competidores, según la calidad del producto, la demanda y la oferta, la oportunidad de la entrega y demás factores que influencian esas transacciones internacionales.

Para nuestro país, un punto de capital interés del que depende la buena colocación de sus cosechas es la rapidez con que puedan entregarse después de levantadas, es decir, en el intervalo que media entre la cesación y comienzo de la exportación de los demás países productores; de ahí que toda demora en efectuar esa entrega por nuestra parte lleve aparejado el riesgo de perder los mercados de consumo favorables.

Ello evidencia la necesidad de qué, tanto el transporte ferroviario como el marítimo pueda realizarse con la mayor celeridad posible, y el rápido transporte ferroviario de la cosecha depende principalmente, como se sabe, de la capacidad de recepción y embarque de los puertos.

Es por ello que la Empresa del Ferrocarril del Sud, convencida como lo ha estado siempre, de la necesidad de ampliar, a medida que las circunstancias lo permitan, la capacidad de las instalaciones de los puertos de exportación de su pertenencia, ha creído deber mejorar las condiciones de recepción de cereales, su tratamiento, mezcla (cuando se requiera) y embarque en el puerto de Ingeniero White.

Con estas mejoras se obtendrá, aparte de otras importantes ventajas, las tres primordiales de celeridad en el embarque, pronta desocupación de los vagones y ahorro de estadías a los buques. Pero la más importante de todas, la de vital importancia para la economía nacional dadas las características que está asumiendo el comercio internacional de cereales, es la de la oportunidad de la entrega del producto en los mercados consumidores.

Actualmente, un gran porcentaje, que en algunos años llega hasta el 80 % de los cereales exportados por Ingeniero White, se destina, de primera intención, a los galpones e instalaciones particulares de que disponen las diversas casas cerealistas en los alrededores de dicho puerto, a los efectos de su tratamiento, mezcla, etc., de donde luego deben ser nuevamente cargados a vagones para ser transportados hasta el muelle de embarque; como puede observarse, tal estado de cosas origina dos movimientos que se evitarían si el cereal fuera directamente a elevador para su tratamiento o mezcla o embarque directo si fuera del tipo deseado.

Este solo renglón del doble manipuleo representa un gasto extra de más de $ 500.000 c/l. anuales, calculando su costo a un peso por tonelada y una entrada a galpones, particulares de 555.640 toneladas de cereales que fué la de 1926, a pesar de tratarse de una cosecha mediana. Hubo momentos, en 1927, en que la existencia de cereales depositados en galpones y planchadas particulares en Ing. White llegó a 145.000 toneladas.

La construcción de los nuevos elevadores significa además un ahorro, en materia de material rodante, en el período álgido de los embarques de cereales, de una capacidad de 58.000 toneladas por mes. Además, unos 3.000 vagones mensuales, por consignaciones despachadas directamente a muelle o elevador, demorarían 24 horas menos en Ing. White,

Digitized by Google

RECONSTRUCCION DE LA ESTACION TERMINAL PLAZA CONSTITUCION DEL F.C.SUD DE B. AIRES.

Digitized by Google

Frente de la nueva Estación, sobre la Plaza Constitución

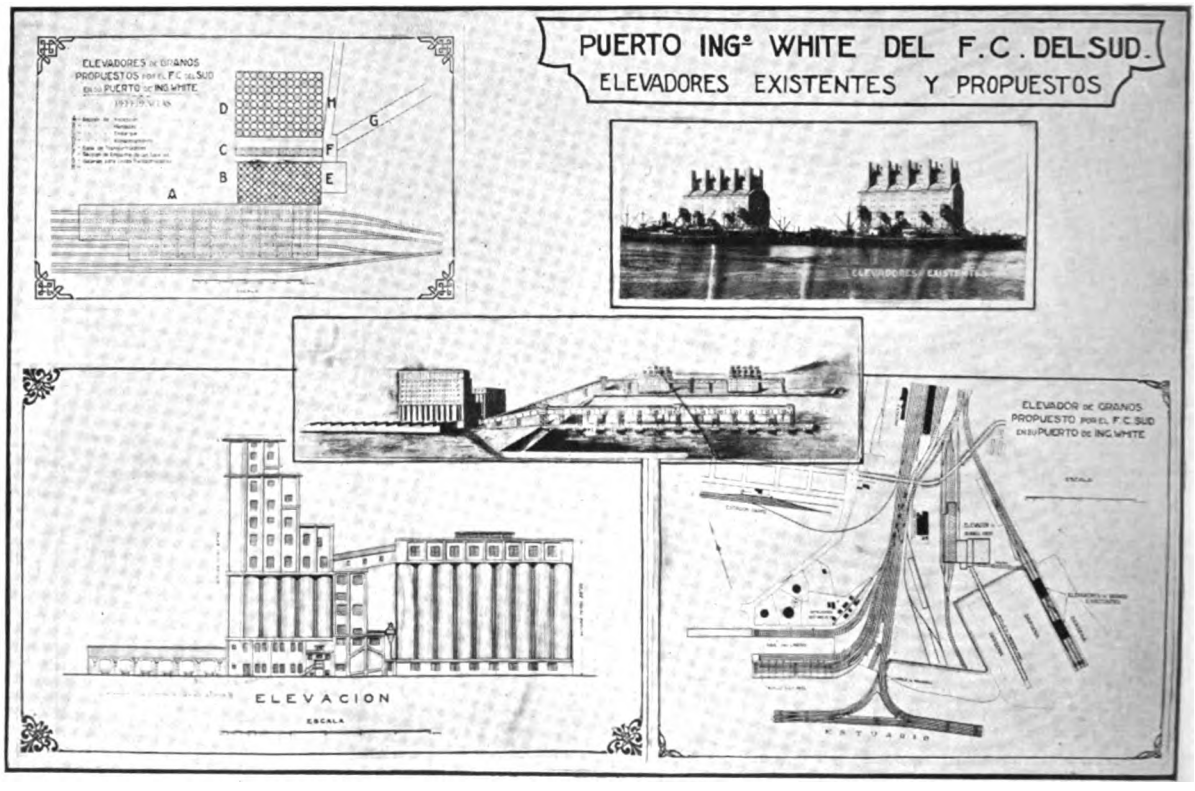
(Este fotograbado pertenece al capítulo LVII)

Digitized by Google

lo que representa un ahorro adicional de unas 15.000 toneladas de capacidad por mes.

Este ahorro de material rodante permitirá, por lo demás, durante la época de mayor movimiento de la cosecha, que el transporte de ésta no perjudique, como ocurre ahora, a los demás tráficos normales y permanentes como ser: cemento, cal, piedra, leña, sal, pasto, etc.

Por el decreto del 9 de Octubre de 1928, el Presidente de la Nación, aprobó el plano de ubicación, memoria descriptiva y presupuesto, autorizándose a la Empresa del F. C. del Sud para que, de acuerdo con esos documentos, llevara a cabo la ejecución de las obras referidas.



En los planos adjuntos, se ha indicado el sitio que ocupará el nuevo elevador de granos, con todos sus anexos, como también el espigón del muelle de embarque y las galerías para las cintas transportadoras.

Las instalaciones se compondrán de un granero en cemento armado de 80.000 toneladas de capacidad, con dispositivos para la descarga, a la vez, de 24 vagones de 45 toneladas de capacidad cada uno, que podrá aumentarse en momentos de apuro hasta 48 vagones del mismo tonelaje; un conjunto de elevadores y un sistema de cintas transportadoras mecánicas que en momentos dados permitirán embarcar hasta 6.000 toneladas de granos por hora.

Dentro del galpón de recepción habrá un total de 48 tolvas, o sea 8 debajo de cada una de las 6 vías, de las cuales 24 tolvas podrán funcionar simultánea y normalmente. Después de vaciar los vagones en las tolvas, el grano será conducido por medio de las cintas transportadoras y entregado a los elevadores de recepción. Cada cinta y cada elevador tendrá una capacidad de 500 toneladas por hora y alimentará una balanza a tolva con capacidad de 45 toneladas por pesada, o sea el contenido de un vagón; de ella el grano será enviado a cualesquiera de los silos de depósito, a las 14 cintas de embarque, o a las instalaciones de limpieza.

Habrá dos instalaciones de limpieza principales, cada una con capacidad de 500 toneladas, consistentes cada una de 10 máquinas limpiadoras de grano «Carter-Sirio»; estas máquinas quitarán la avena silvestre, impurezas grandes y el polvo liviano. La entrega del grano a los depósitos de almacenaje será efectuada por medio de 6 cintas transportadoras de distribución principales, cada una dotada de dos carros volcadores, accionados por electricidad.

Se instalará también un sistema esmerado para la recolección y eliminación de polvo.

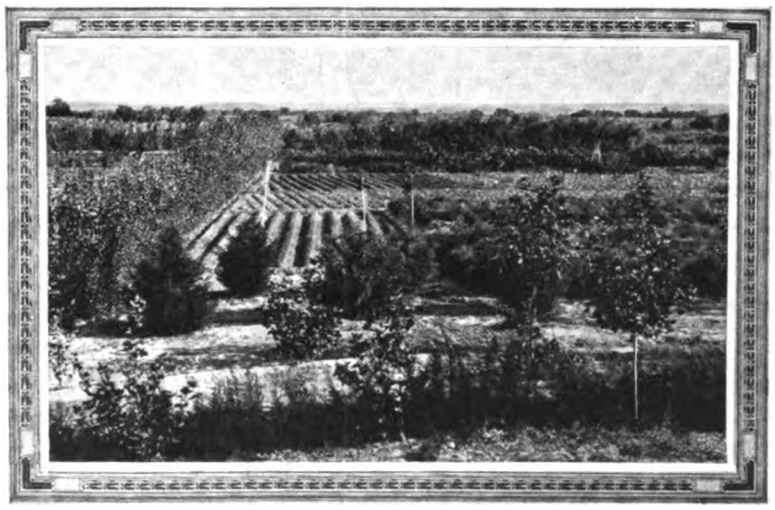
El edificio del depósito principal del nuevo granero consistirá de 108 silos circulares, cada uno con capacidad para 470 toneladas de grano, y 88 silos intermediarios de 120 toneladas cada uno. En la sección manipuleo habrá también 70 silos circulares y 60 intermediarios para depósito de unas 20.000 toneladas de granos, todo lo cual representa una capacidad total de unas 80.000 toneladas de cereales.

De las 14 líneas de cintas transportadoras de

Digitized by Google

, algunas serán prolongadas en una galería
e acero, que conectará el granero nuevo con
vadores Nos. 1 y 2, existentes en el muelle
ro, y otras serán llevadas a lo largo del nuevo
o espigón de atraque de
etros de longitud, que la
esa propone construír pa-
e puedan operar otros 4
es.
a la instalación será
ada por fuerza eléctrica,
ando el uso de numero-
tores independientes, los
serán protegidos escru-
mente contra la acción
olvo.
elevador de granos des-
á sobre 5.000 pilotes de
to armado sistema «Vi-
que se colocan por el
nte procedimiento: se en-
hasta la tosca un tubo
ro provisto de una punta
ntable de acero fundido,
del cual se coloca la ar-
a del pilote; luego, el
gón se vierte dentro de
bo en cantidades limi-
que se api-
conveniente para perque se retiu vez el tupara que el
zamiento de
zcla ocupe
acio dejado
aquél. Por
rocedimien-
n tubos de
68 de diá-
interior se
drán pilotes
½ centíme-
le diámetro.
pilotes se-
iego unidos
edio de una
orma de ce-
armado de un espesor que variará de 0m. 40 a
y sobre la cual serán construídas las varias
nes del elevador.

Dr. NORBERTO R. FRESCO



Vista general de la Chacra experimental de "Cinco Saltos".

allecimiento del Dr. Norberto R. Fresco

13 de Marzo de 1928 falleció en Mar del Plata,
. **Norberto R. Fresco,** ex abogado consejero y
tarde director local del Ferrocarril del Sud.
vigorosa inteligencia dejó en su larga actua-
n la Empresa, trazos luminosos en escritos y dictámenes, plenos de enseñanzas provechosas, y en los que su profunda versación en las ciencias jurídicas se complementaban con la serena ecuanimidad de sus juicios y la prudencia del consejo previsor.

El Dr. Norberto R. Fresco nació en esta capital en Junio de 1859, cursando primero sus estudios en el Colegio del Salvador y luego en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. Obtenido su diploma de abogado, se inició de inmediato en las actividades profesionales, no tardando en conquistar un prestigio merecido que le valió ser designado para ocupar importantes cargos. Fué así, cuando era todavía muy joven, secretario de la Cámara Federal de Apelaciones, e ingresó a la oficina de asuntos legales de la empresa del Ferrocarril del Sud, dentro de la cual llegó, por sucesivos ascensos, hasta el cargo de abogado-jefe. Años más tarde entró a formar parte del Directorio de la misma Empresa. Tuvo asímismo una actuación destacada en el seno de la empresa de los Ferrocarriles de Entre Ríos, cuyo directorio presidió por espacio de varios períodos, que fueron de notable adelanto para aquella organización. El Dr. Fresco también formó parte de los directorios de las Compañías Primitiva de Gas y de Tranvías Anglo Argentina. Como se recordará el Dr. Fresco se retiró de la Empresa en el año 1922, después de 26 años de servicio; durante los últimos 13 años actuaba como abogado en Jefe. De 1907 hasta 1917 era miembro de la Comisión Local.

Acción del F. C. Sud para la colocación de los productos de la industria frutícola del Río Negro

La acción de fomento de la zona del Valle del Río Negro Superior que venía desarrollando

Digitized by Google

desde muchos años atrás la Empresa del F. C. del Sud, tuvo su mayor exteriorización con la iniciativa de la empresa en pro de los intereses de los fruticultores de la región.

Dado el aumento que viene operándose de año en año en la producción, los productores han empezado a sentir los efectos de la acción perturbadora de algunos compradores y acaparadores de frutas de la región, codiciada por su impecable calidad.

A este propósito puede afirmarse que no hay otra región en el país donde, salvo raras excepciones, se cuide, cure y cultive mejor las plantaciones que en la del Río Negro Superior. En cuanto a calidad, la manzana y la pera de la zona ocupan el primer puesto entre las del país, y aun supera a muchas de las importadas, tanto en tamaño, aroma, gusto y cualidades de transporte y conservabilidad (en viaje y frigorífico).

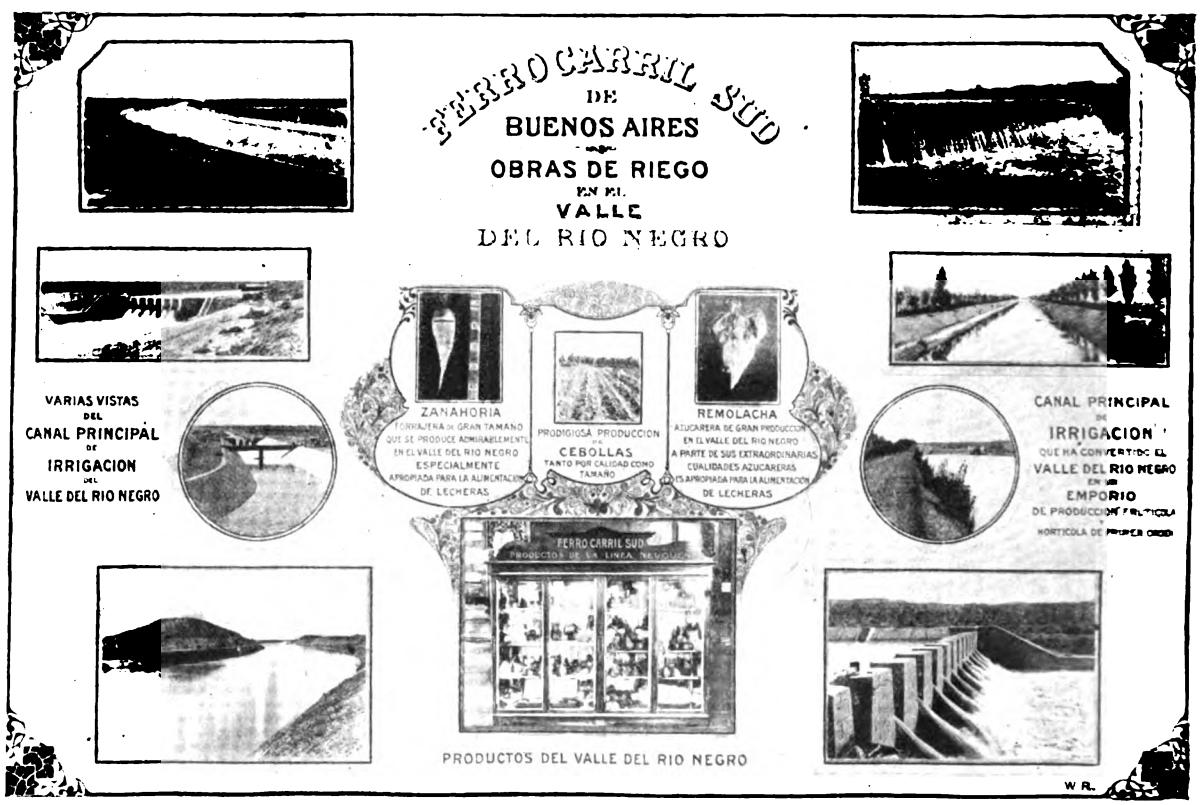
La Empresa del F. C. del Sud, que tendió sus rieles a lo largo del Valle cuando era un desierto y construyó por cuenta del Gobierno los canales que ahora riegan el Valle Superior, vislumbró, con optimismo el porvenir de estas tierras. Por ello fué multiplicando las estaciones a lo largo del valle y en paridad con el desarrollo de las zonas, y fomentó la plantación de frutales.

Compenetróse también de la necesidad de resolver el problema de la colocación por los productores de los 500.000 cajones de frutas a que ascenderá próximamente la producción. Defendería con ello su tráfico y al propio tiempo protegería al productor.

Se llegó así a reconocer la necesidad de crear una entidad que se encargara de recibir el producto, clasificarlo, embalarlo y conservarlo en depósito hasta el momento propicio de lanzarlo al mercado, sea interior o externo, para obtener los mejores precios.

Se estimó conveniente promover una reunión de los fruticultores de las zonas de Cinco Saltos, Cipolletti, Allen, Kilómetro 1.156 y Roca. para explicarles en detalle el pensamiento de la Empresa y el programa de acción a desarrollar.

La reunión tuvo lugar el 8 de Junio de 1928, en la estación agronómica del F. C. del Sud.



Como resultado de las discusiones formóse la «Argentine Fruit Distributors», cuyo principal objeto es la clasificación, embalaje y distribución de frutas provenientes de las zonas servidas por los ferrocarriles del Sud, Oeste, Entre Ríos y Nord Este Argentino, en forma más conveniente para los intereses de los productores de dichas zonas.

En el valle de Río Negro la A. F. D. cuenta con cuatro galpones equipados con instalaciones completas de maquinarias modernas para la limpieza, clasificación y embalaje de frutas. Estos galpones están situados en Cinco Saltos, Cipolletti, Allen y Gómez, cada uno de los cuales tiene una capacidad para el manejo de unos 40.000 kilos por día.

Digitized by Google

)urante la estación pasada fueron tratados).000 kilos netos de fruta, en su mayoría as. Las tareas de la clasificación y embalaje esta fruta están bajo la vigilancia directa de ertos contratados por la Asociación, y a ésta debe también la implantación en el país del ase en cajones «sin retorno» con obvias ven- as sobre el sistema antiguo de devolver los cajones productor para utilizarlos continuamente, faci- ndo así la propagación de plagas y pestes de ina región a otra.

Para facilitar la labor de fomento local, el Ferrocarril del Sud ha dotado a la región con una chacra experimental, situada en Cinco Saltos, la que funciona bajo la administración de la A. F. D. y cuyo principal objeto es el ensayo de diferentes métodos de poda, injerto, rocío, etc., de frutales y llevar a cabo toda clase de experimentos conducentes al mejor conocimiento de las necesidades particulares de la zona. La Chacra Experimental se mantiene constantemente en contacto con los fruticultores del valle, mediantes visitas personales y por intermedio de la publicación mensual «Sugestiones Oportunas», en cuyas columnas da a conocer los resultados de los experimentos efectuados, las épocas para el rocío y otros datos de interés para el productor.

No menos importante resulta el Laboratorio que también funciona bajo los auspicios de esta Asociación para la investigación de las pestes y plagas vegetales de la zona y la mejor forma de combatirla.

La organización de la A. F. D. con todos sus recursos está siempre atenta a las necesidades de los productores suministrándoles al precio de costo, maquinarias y materiales para el rocío de los árboles, injertos, plantas, etc. y facilitando hombres expertos en la poda y demás trabajos de la huerta.

• • •

Digitized by Google

CAPITULO LIX

●

OBRAS NUEVAS — DESIGNACION DE DIRIGENTES DE LA EMPRESA Y SENSIBLES BAJAS.

●

SUMARIO:

Construcción de puentes carreteros en la línea, de Remedios de Escalada a Temperley — Un conflicto obrero — La nueva estación en Ribera Sud de los Ferrocarriles de Entre Ríos — Tren rodante — Fallecimiento del Dr. Gaspar Ferrer — Fallecimiento de Mr. Percy Clarke — Se designa a Mr. J. M. Eddy, Director de la Compañía — Nómbrase Gerente a Mr. Robin Stuart — Fallecimiento de Sir Henry Bell — Fallecimiento de don Fernando D. Guerrico — Se designa Presidente de la Comisión Local a Sir Herbert Gibson — Su fallecimiento — Nombramiento del Dr. Guillermo Leguizamón.

● ●

Construcción de puentes carreteros en la línea de Remedios Escalada a Temperley.

LA zona suburbana del F. C. del Sud, entre las dos estaciones arriba mencionadas, se ha poblado de una manera extraordinaria durante los últimos 10 años y con la densa población se planteó también la necesidad de proveer comunicaciones de Este a Oeste, destacándose con evidente gravedad el problema de los pasos a nivel.

En el año 1929 se estipuló con carácter definitivo el convenio entre la Municipalidad de Lomas de Zamora y la Empresa del Ferrocarril del Sud, que autoriza a la última a reemplazar los pasos a nivel, existentes actualmente entre Remedios de Escalada y Temperley, por puentes carreteros.

Por dicho convenio se organiza y regulariza las comunicaciones a través de las vías de la empresa de los diversos núcleos de población, en ambos lados de la misma dentro del partido, o sea sobre el recorrido comprendido entre el Kilómetro 12 de dichas líneas y la estación Temperley.

Para asegurar las comunicaciones mencionadas anteriormente, la Empresa del F. C. del Sud construirá, a su exclusivo costo, 7 puentes carreteros con sus respectivas rampas de acceso para el cruce de las calles a través de las vías, a alto nivel. Dichos puentes tendrán las ubicaciones siguientes:

1. Calles José Ingenieros-Malabia.
2. » Vieytes-Rincón.
3. » Las Heras-Gallo.
4. Calles Boedo-Fonrouge.
5. » Garibaldi-Cerrito.
6. » Avellaneda-14 de Julio.
7. » 9 de Julio-Pasco.

SIR. HERBERT GIBSON, K. B. E.
Director Local desde Noviembre de 1928 y Presidente de la Comisión Local del Ferrocarril del Sud desde Abril de 1931. Fallecido el 28 de Diciembre de 1934.

En adición a los puentes carreteros indicados, la Empresa levantará, a su costo, varios puentes para peatones en reemplazo de otros tantos pasos a nivel.

Si el futuro desarrollo del distrito y las necesidades del tráfico local requieren, a juicio de las autoridades municipales o por gestión de ellas, la apertura de nuevos cruces a través de las vías sobre el recorrido entre Kilóm. 12 y Temperley, sea en las calles actualmente existentes, o en otros puntos, esos cruces, ya sean destinados a peatones o para todo tráfico, se establecerán a alto nivel y el costo de las obras correspondientes estará a exclusivo cargo de la Municipalidad.

———

Digitized by Google

En Noviembre de 1928, la Empresa del Ferrocarril del Sud, ofreció el puesto de Director Local a **Sir Herbert Gibson,** prominente miembro de la colectividad británica en la República Argentina, extensamente vinculado a ella por lazos de familia y de negocios. Gran propulsor de la industria agropecuaria, formando parte de la firma Gibson Hnos.; ocupaba también los siguientes cargos importantes: Presidente de la Cámara de Comercio Británica en la Argentina, Presidente de la Compañía de Seguros La Caledonia Argentina y Administrador General de la Compañía Liebig.

Sir Herbert Gibson, llegó a este país en el año 1883, fecha desde la cual se ha venido compenetrando de nuestros problemas y necesidades, llegando a convertirse en uno de los más fuertes puntales de la amistad anglo-argentina.

La nueva estación de Lomas de Zamora.

Un conflicto obrero.

En Octubre de 1929 la «**Unión Ferroviaria**» solicitó enérgicamente de las empresas ferroviarias las siguientes mejoras para los obreros del riel:

1. Salario mínimo de 150 pesos mensuales.
2. Revisación de todos los escalafones y reglamentaciones existentes a base del salario mínimo.
3. Escalafón para los empleados de la administración.
4. Licencia anual para los obreros de Talleres y Almacenes.

Uno de los motivos determinantes, quizá el principal, de la exigencia de mejoras presentadas por la Unión, era la creencia de que los ferrocarriles se hallaban en un período de gran prosperidad y no había que dejar pasar esa oportunidad para obtener ventajas.

Las empresas, que habían calculado en 25.000.000 pesos m/n. la suma necesaria para pagar el aumento de salarios y demás exigencias de la Unión, contestaban que no se hallaban en condiciones de soportar un desembolso tan formidable y demostraban que no existía tal aumento en el costo de la vida, cuyo número indicador, que en 1914 era 100 subió hasta 186 en 1920, empezando el descenso en 1921, para luego llegar a 133 en el año 1930.

En vista del rechazo de las mejoras solicitadas, «La Unión» recurrió en Noviembre de 1929 a las «huelgas relámpagos» obligando a todos los obreros — menos los maquinistas y foguistas — a detener los servicios durante media hora (en la sección suburbana). Al siguiente día el paro duró una hora y se proyectaba extenderlos hasta darles caracter permanente.

La intervención del Gobierno Nacional puso fin a estos abusos y las negociaciones volvieron a iniciarse, pero a pesar de que las empresas se declararon nuevamente imposibilitadas para aumentar los sueldos, el P. E. obligó a las empresas, por decreto del 17 de Diciembre de 1929 a otorgar una licencia anual de 7 días a los obreros de los Talleres y Almacenes.

La «Unión Ferroviaria» insistió, sin embargo, en las demás pretensiones y como las empresas no cedieron, «La Unión», obligó el 12 de Marzo de 1930, a los obreros a trabajar «a reglamento», qué, en puridad, significa obstruccionismo, dando así lugar a serios destrozos del material rodante por parte de un público poco escrupuloso, que llegó al extremo de quemar vagones y edificios.

Las autoridades intervinieron nuevamente y el

Digitized by Google

Poder Ejecutivo de la Nación decretó, con fecha 20 de Marzo de 1930:

Art. 1°. Ordenar a las empresas ferroviarias y a su personal en conflicto, la total regularización de los servicios públicos en el término de cuarenta y ocho horas.

Art. 2°. La Dirección General de Ferrocarriles adoptará las medidas necesarias a tal fin, informando al Ministerio de Obras Públicas al respecto.

Art. 3°. Disponer la revisión de los escalafones, convenios y reglamentos que no tengan plazo de vigencia, establecido sobre la base de un estudio que comprenderá los siguientes puntos:

1) Las condiciones económicas de la República en cuanto ellas tienen relación con los ferrocarriles y con el punto en discusión.
2) La situación financiera de las empresas.
3) Las condiciones del personal ferroviario con respecto al costo de la vida.
4) La posibilidad del mayor rendimiento del trabajo del personal, sin que ello implique en forma alguna la cesantía de parte del mismo.

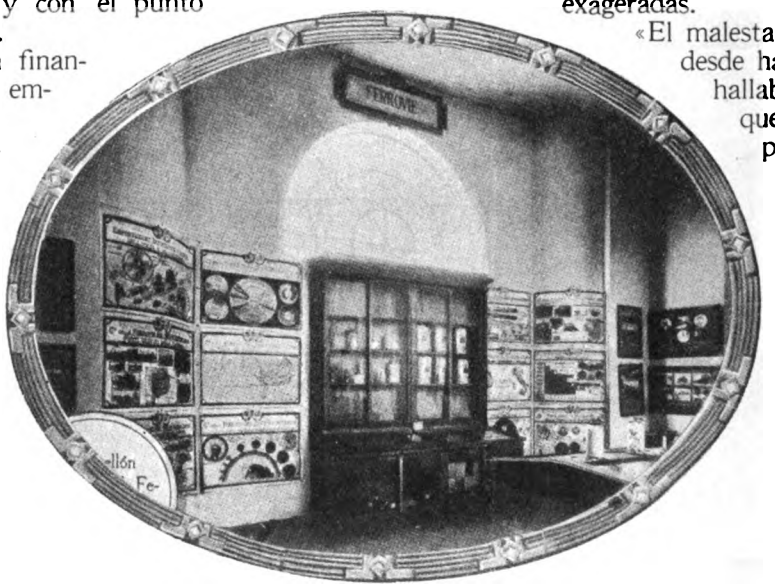
Art. 4°. A los efectos de lo dispuesto en el precedente artículo, las empresas ferroviarias y la Unión Ferroviaria, en representación del personal en conflicto, designarán cinco delegados por cada parte, quienes se constituirán en comisión de inmediato con la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles.

Art. 5°. La Dirección General de Ferrocarriles, de conformidad con las empresas y el personal afectado proyectará el escalafonamiento de los jefes de estación y demás personal comprendido en el reglamento del trabajo ferroviario que carezca de él.

En Buenos Aires, el 31 de Marzo de 1930, se reunieron en comisión, en la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, bajo la presidencia del Director General Ingeniero Castello, los representantes de las empresas y del personal ferroviario designados en virtud de lo dispuesto por el Decreto arriba mencionado.

Concurrieron en representación de las empresas, los señores Videla, Taylor, Montes de Oca (en representación interinamente del Ing. Iturbe), Montgomery y Paissaud. En representación del personal los señores Tramonti, Becerra, Ganza, Domenech y Rodríguez.

La actuación del Dr. Videla, en estas reuniones fué realmente brillante. Demostró clara y lógicamente que las empresas no estaban en condiciones de soportar gastos de esta naturaleza y comprobó que las exigencias de la «Unión Ferroviaria» eran exageradas.



Pabellón ferroviario de la "FERIA DE MILAN" con los doce gráficos preparados por el Ferrocarril del Sud.

«El malestar económico en que desde hacía algún tiempo se hallaba el país, debido a que el valor de muchos productos agrícolas y ganaderos había experimentado una depreciación considerable, ha cobrado excepcional gravedad este año a causa de la enorme disminución de la cosecha. Era conveniente conocer la intensidad de la crisis y medirla con exactitud para tener así una idea exacta de lo que significa y de sus proyecciones en el futuro».

«En el año 1929-30 la producción de cereales y lino sufrió una brusca declinación por la pérdida de la mayor parte de la cosecha, debido a causas de todos conocidas. Para apreciar la magnitud del fenómeno basta comparar algunas cifras de la cosecha de aquel año de gran prosperidad que llenó a Vds. (los representantes de «La Unión») de ilusiones, pues sólo teniendo en cuenta el extraordinario rendimiento de ese año Vds. reputaron como muy próspera la situación de las empresas y de consiguiente estimaron imprescindible la necesidad de la suba de los salarios.

«En aquellos momentos, efectivamente, la situación de las Empresas era bastante buena y fué lo que despertó en Vds. el deseo de un aumento que las circunstancias actuales hacen impracticable.

«En estas cuestiones económicas, sobre todo cuando se trata de empresas como las ferroviarias, el estado financiero no puede depender del desenvolvimiento de un año económico solamente. Hay

Digitized by Google

que tomar ciclos o períodos de varios años, tres, cinco o más».

COMPARACION DE LAS COSECHAS

Cereales y lino	1928–29 Toneladas	1929–30 Toneladas	Diferencias
Trigo.....	9.000.000	3.807.200	— 57.7 %
Maíz	7.500.000	5.500.000	— 26.0 %
Lino	1.880.000	1.339.700	— 25.6 %
Avena	946.000	972.200	— 2.8 %
Cebada ...	366.000	340.400	— 7.0 %
Centeno....	194.800	110.900	— 43.1 %
Alpiste	21.800	12.100	— 44.5 %
Totales .	19.908.600	12.082.500	— 39.0 %

«Esta disminución de la cosecha tiene atingencia con la situación económica del país. Los ferrocarriles están, más que ningún otro medio, vinculados a la economía del país, porque si hay cereales hay mucho tráfico y todo va bien, y de lo contrario todo es paralización».

«Teniendo en cuenta la disminución del volumen físico de la cosecha y la caída en los precios, especialmente en lo que se refiere al trigo, —que es un factor principal — vemos que hay una merma de 750.000.000 de pesos, con respecto a la cosecha del año anterior, es decir, una disminución del 42 %».

PLANO GENERAL DE LA ESTACION BUENOS AIRES DE LOS F.F.C.C. DE ENTRE RIOS

«De manera que si es mala la situación agrícola, también lo es la ganadera. Y lo peor del caso es que el mal es general — parece cosa del diablo — y se ha extendido a todo el organismo nacional. Es un conjunto de coyunturas desfavorables, inexplicables, porque muchas veces nos ha ido mal en uno o dos renglones, pero ese mal negocio se ha compensado con otro bueno, o, por lo menos, se ha tenido la esperanza de mejorar la situación en el año siguiente; pero ahora no hay compensación en el presente y hay poquísimas esperanzas en el futuro».

«La crisis mundial del trigo es de todos conocida. La caída de su precio es un hecho por demás notorio. Todos los países exportadores: Estados Unidos, Canadá, Argentina y Australia se debaten en una situación por demás dificultosa. Habrá o no superproducción o se tratará de una disminución del poder adquisitivo de los países europeos; pero lo evidente es una declinación enorme en los precios. Nadie sabe cuando se saldrá de este estado, pero todos están contestes en que la situación no se normalizará antes de dos años».

«Estas son las perspectivas que tenemos por delante: dificultades graves en el comercio externo y estrechez en nuestras dos más grandes industrias domésticas. Si el cuadro presenta colores sombríos no es porque haya recargado las tintas. He seguido fielmente la realidad. Estamos atravesando y atravesaremos malos días, pero no por ello debemos desesperar. Esta depresión económica pasará. Nuestra economía se repondrá. Pero durante este período de debilidad hay que tener paciencia. Si es cierto que el país tiene grandes energías y que dentro de unos años recobrará su marcha ascendente, no es menos cierto que ahora los hechos y las circunstancias nos imponen un compás de espera».

«En un período de desequilibrio general y de perturbación y desarreglo económico una suba de salario repugnaría a la opinión general. Y que ésta no es una vana afirmación lo demuestra el hecho de que son ya muchas las entidades industriales y comerciales que han expresado su opinión desfavorable a una medida de esa naturaleza».

Se celebraron nueve reuniones, durante las cuales los representantes de las empresas y obreros respectivamente discutieron ampliamente todas las cuestiones relacionadas con el decreto del P. E.

La documentación fué entregada a la Dirección General de FF. CC. para su estudio y examen.

La nueva estación en Ribera Sud de los Ferrocarriles de Entre Ríos.

Hace ya años que el Directorio de los Ferrocarriles de Entre Ríos, se ha venido ocupando del importante y urgente problema de solucionar la entrada a la

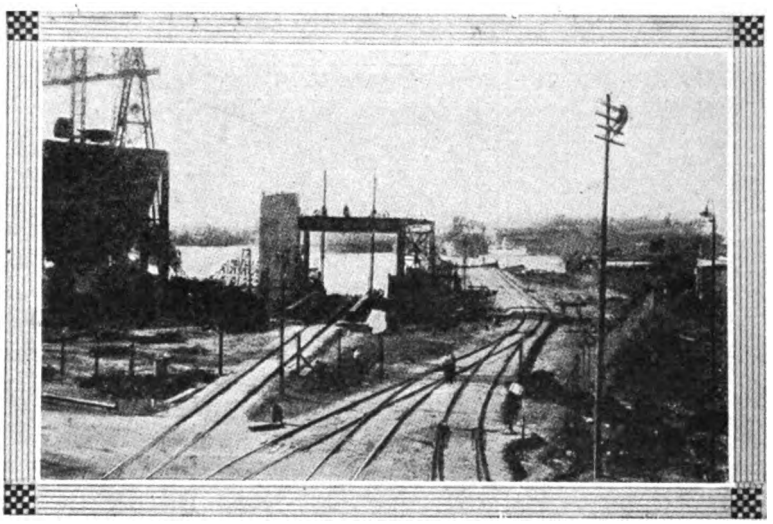
Digitized by Google

Capital Federal, mediante líneas propias, para llegar hasta el pleno centro de consumo y producción.

El acceso por tierra resultaba un problema poco menos que imposible, por las múltiples dificultades de diversos órdenes que representa la adquisición de las tierras en la zona de la Capital y fué por esta razón que se buscó la solución en una ampliación del actual servicio de «ferry-boats» para transportar las mercaderías y ganados directamente hasta la zona portuaria de Buenos Aires.

Habiendo tomado tal resolución y adquirido el terreno adecuado para la construcción del atracadero, galpones y playas inherentes a un servicio de esta naturaleza, se hicieron las tramitaciones del caso ante el Poder Ejecutivo, el cual autorizó la ejecución de la obra por un decreto firmado por S. E. el Presidente de la Nación, en fecha 3 de Octubre de 1927.

El domingo 5 de Mayo de 1929 se libró al servicio público la nueva estación Puerto de Buenos Aires de los FF. CC. de Entre Ríos, ubicada en la ribera Sud del Riachuelo en las inmediaciones del puente transportador Nicolás Avellaneda. En Junio de 1928 el P. E. dictó un decreto autorizando a la empresa para realizar el transporte de ganados y mercaderías directamente y en los mismos vagones entre los puertos de Ibicuy y Riachuelo mediante el uso de «ferry-boats».



El apostadero de los "ferry-boats" con el puente movedizo de embarque.

Este nuevo rumbo ofrecerá la más grande ventaja para los ganaderos de Entre Ríos y Corrientes, a quienes vinculará directamente con los grandes frigoríficos Anglo, Wilson, La Blanca y La Negra, y con el Mercado de Hacienda de Avellaneda, pues es sabido que dichos establecimientos poco o nada han trabajado con ganados de aquellas zonas debido a las dificultades para llegar a ellos directamente y sin transbordo de las estaciones de embarque.

La llegada de los «ferry-boats» a la nueva terminal de la ribera Sur del Riachuelo, vendrá a llenar una necesidad vivamente sentida por una de las principales riquezas de Entre Ríos y Corrientes, de donde fueron transportadas por ferrocarril durante el año 1927, 777.000 cabezas de ganado vacuno y ovino a los frigoríficos de Zárate y los mercados de Liniers y Tablada.

También será muy beneficiado con la nueva ruta de los «ferry-boats» el comercio de maderas, pues brindará a la producción argentina, paraguaya y brasileña un nuevo mercado en el mismo puerto de la capital y provincia de Buenos Aires, como asimismo la posibilidad de embarque directo de vagón a bodega.

Los productos forestales, en los cuales es tan rica la Mesopotamia Argentina, tendrán fácil colocación en todo el Sur de la Provincia de Buenos Aires, que carece de leña, carbón de leña, postes, etc., siendo su transporte tan directo y rápido, que podrán competir ventajosamente con los productos del Chaco y Santiago del Estero.

Entre las instalaciones en la playa terminal figura una estación de transborde de las mercaderías a los vagones del F. C. Sud, grandes galpones y varias playas para carros.

El nuevo «ferryboats» a motor Delfina Mitre fué destinado para los nuevos servicios entre Ibicuy y Ribera Sud.

Es tradicional en los ferrocarriles de Entre Ríos designar a sus «ferry-boats» con los nombres de las esposas de los gobernadores de esa provincia, pero al ordenarse la construcción de los grandes a motor, se resolvió bautizarlo, al primero, con el nombre de la esposa del primer presidente argentino, es decir, Dolores de Urquiza, y al segundo, con el de la esposa de otro de los primeros presidentes argentinos, que es el Delfina Mitre.

Para los FF. CC. de Entre Ríos y para el Noroeste Argentino, la nueva estación Puerto de Buenos Aires, significa la independencia absoluta de su tráfico. En efecto, las cargas podrán ser giradas directamente sin ser entregadas al F. C. Central de Buenos Aires cuya estación terminal no tiene todavía acceso directo al Puerto de la Capital sin previo empalme y transbordo al F. C. Oeste. Es decir, que las empresas creadoras del tráfico podrán usufructuar el total beneficio de las cargas sin compartir sus tarifas con otras empresas que sólo actúan de terminales de un transporte que no han creado ni fomentado.

Estadísticas acerca del resultado de la explotación del F. C. del Sud hasta el año 1930.

Digitized by Google

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DEL SUD DURANTE LOS AÑOS 1927-1930

	1927–28	1928–29	1929–30
Longitud de la línea (al final del año financiero). Kilómetros	7.597	7.741	8.061
N°. de pasajeros transportados	56.893.274	59.489.668	60.509.582
Toneladas de carga transportadas	8.225.975	8.272.734	7.601.959
Entradas brutas (Pesos oro)	66.886.877	65.856.616	61.561.391
Gastos de explotación (Pesos oro)	45.646.824	44.122.407	44.265.817
Gastos de explotación. (Porcentaje)	68,24 %	67 %	71,91 %
Capital en Libras esterlinas	76.369.279	79.466.210	82.780.760
Dividendo pagado	8 %	8 %	6 %

ALGUNOS DETALLES DEL TRANSPORTE DE CARGA (TONELADAS)

Lana	69.399	71.268	60.324
Trigo	1.911.764	2.154.470	1.706.103
Maíz	549.286	305.168	172.806
Avena	345.897	403.394	460.962
Cebada	284.916	246.383	205.712
Pasto	124.699	117.504	124.797
Piedra	483.385	474.543	434.247
Patatas	371.737	353.412	314.798
Lino	165.678	117.104	90.642
Sal	121.773	135.509	123.894
Carbón	118.441	94.425	112.882
Cemento	213.411	262.838	373.157
Petróleo	251.682	302.102	336.279
Conchilla y Arena	285.020	289.535	283.323
Tráfico de Gobierno	465.521	510.891	590.932
Mercaderías Generales	1.719.202	1.702.274	1.239.707

NUMERO DE ANIMALES TRANSPORTADOS

Equinos	21.210	24.775	23.477
Vacunos	2.848.011	2.354.253	2.204.060
Ovinos	5.875.101	5.937.015	5.879.317
Porcinos	359.148	537.281	437.241
Varios	62.652	73.183	44.595
Totales	9.166.122	8.926.507	8.588.690

DATOS ESTADISTICOS

Número de trenes de pasajeros	258.303	274.479	285.229
Número de pasajeros por kilómetro de línea	7.489	7.805	7.658
Tren — kilómetros recorridos	22.272.691	22.564.149	23.956.905
Toneladas de carga, incluso hacienda por kilóm. de línea	1.315	1.287	1.146
Promedio de entrada por pasajero	$ 0,28 %s	$ 0,27 %s	$ 0,26 %s
Promedio de entrada por tonelada de carga y hacienda	$ 4,05 %s	$ 4,05 %s	$ 3,99 %s
Número de estaciones en servicio	488	490	504

Digitized by Google

Tren Rodante

La Empresa tenía al finalizar el año 1930, el siguiente tren rodante:

Trenes eléctricos:
2 usinas movibles y
2 locomotoras Diesel.

Coches motores:
6 de 1ª. clase con 100 asientos c/u.
2 de 2ª. clase con 130 asientos c/u.
2 de 2ª. clase con 108 asientos c/u.

Locomotoras:
245 para trenes de pasajeros.
198 para trenes mixtos.
315 para trenes de carga.
126 para maniobras.
Total 884.

Coches:

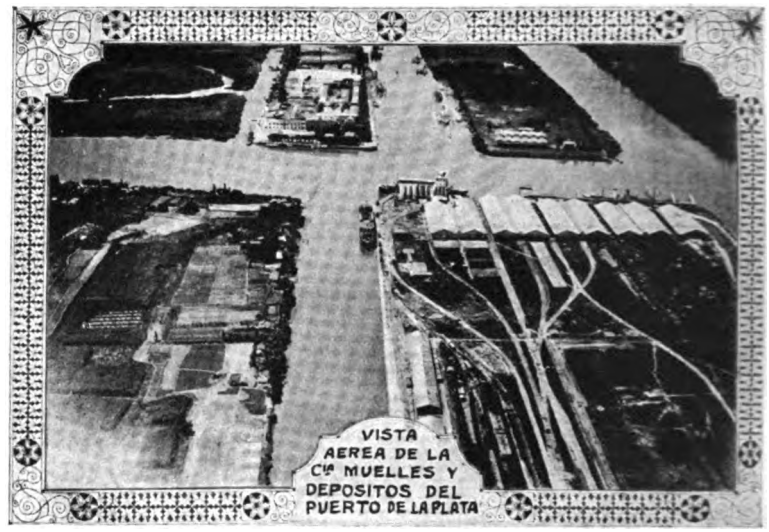
380 de 1ª. clase con	29.996	asientos
324 de 2ª. clase con	32.464	»
66 coches restaurants con	3.520	»
154 coches dormitorios con	3.844	camas
	6.677	asientos
18 coches compósitos con	1.602	»
3 coches motores con	156	»
Total 955 coches con	75.503	aientos

(incluyendo los eléctricos).

Furgones:
391 para encomiendas, capacidad: 5.924 tonel.
13 postales.
62 frigoríficos.
22 «horse box».
94 para autos.
Total 582 furgones.

Vagones:
5.906 abiertos. Capacidad total ..... 235.368 tonel.
8.503 cubiertos. Capacidad total ..... 297.080 »
372 tanques (inflamables). Capacidad total ..... 12.793 »
1.821 para hacienda. Capacidad para ..... 34.536 vacu. o para 201.400 lanares.
Total 16.602

Material ordenado o en construcción:
40 locomotoras para trenes de carga.
1 locomotora para trenes de pasajeros.
22 coches de 1ª. clase } de los cuales 6 de 1ª. y
40 coches de 2ª. clase } 3 de 2ª. clase son para el servicio eléctrico.



FLUCTUACIONES EN LOS PRECIOS MEDIOS DE LOS CEREALES Y LINO DURANTE LOS AÑOS 1920-1930

$ m/n. LOS 100 KILOS

Años	Trigo	Maíz	Avena	Cebada	Centeno	Lino
1920	20.95	9.08	9.74	9.97	14.50	24.71
1921	16.31	8.58	8.19	7.40	13.31	17.20
1922	12.42	8.04	8.47	7.44	7.75	19.69
1923	11.70	8.81	7.90	6.90	7.31	21.25
1924	12.46	9.57	7.94	8.66	8.77	20.77
1925	14.50	9.28	8.69	9.00	11.97	20.86
1926	12.93	6.46	6.84	6.90	8.52	15.79
1927	11.46	6.53	7.47	8.07	8.93	15.11
1928	10.59	8.60	9.12	9.02	9.50	15.46
1929	9.75	8.10	7.16	7.07	7.87	18.27
1930	8.92	5.66	4.36	4.07	4.86	17.12

FLUCTUACIONES DE LOS FLETES NAVIEROS PARA CEREALES DURANTE EL SEGUNDO SEMESTRE DE 1930

$ m/n. POR TONELADA

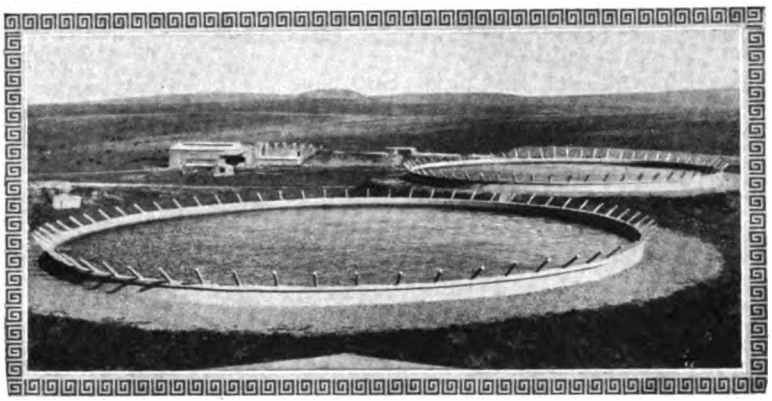
De los puertos de Rosario y B. A. a los puertos de	Julio	Agos.	Sept.	Octu.	Nov.	Dic.
Reino Unido..	7.84	9.66	7.86	7.01	8.55	11.90
Francia	7.84	9.66	7.86	7.01	8.38	11.54
Est. Unidos .	6.24	8.13	9.57	9.48	9.45	9.81

Los cereales embarcados por el puerto de Rosario pagan $ 0.86 m/n. por tonelada sobre los fletes indicados.

Digitized by Google

EXPORTACION DE CEREALES Y LINO

	1929 Toneladas	1930 Toneladas
Trigo.....	6.613.341	2.213.389
Maíz.....	5.047.792	4.670.321
Avena.....	430.197	453.638
Cebada.....	250.105	143.660
Centeno.....	186.805	12.572
Lino.....	1.617.488	1.169.661
Total..	14.145.728	8.663.241



Vista general de la Fábrica de la "Compañía Argentina de Cemento Portland" en Sierras Bayas, con los dos notables tanques australianos.

COTIZACION DE LA LIBRA ESTERLINA EN EL SEGUNDO SEMESTRE DE 1930

En $ m/n.

	Julio	Agost.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
Cotización media del mes..	13.49	13.42	13.53	14.17	14.11	14.65

En el mes de Junio de 1931 el valor de la libra esterlina llegó a $ 16.49 m/n.

La situación general en la República Argentina, como prácticamente en todos los demás países del mundo, fué difícil y poco satisfactoria durante el año financiero 1929-30. La cosecha fué seriamente afectada por el tiempo desfavorable, y la colocación de los productos primarios del país sufrió las consecuencias de los bajos precios que reinaron universalmente.

Como consecuencia, las exportaciones fueron de escala reducida, causando una continua baja en el cambio. La pérdida ocasionada a la Compañía, bajo este rubro fué de $ 951.746 %, cuya suma se cargó a la Cuenta de Ganancias y Pérdidas.

En el año anterior la diferencia en el cambio sobre remesas fué de $ 136.440 %, mientras que en el año 1927-28, la Empresa ganó en este concepto la suma de $ 170.977 %.

El golpe de Estado que se produjo el 6 de Septiembre de 1930, tuvo como consecuencia un cambio completo de Gobierno, que obtuvo un reconocimiento general.

El nuevo Gobierno empezó inmediatamente a introducir economías en todas las reparticiones, la desocupación aumentó, el valor del peso siguió bajando, los precios de los cereales bajaron también y el tráfico de los ferrocarriles disminuyó.

La crisis del trigo se acentuó por la simple razón de existir una superproducción de este cereal. Esto creó no sólo un problema para el presente, con respecto a la situación financiera de las Empresas, sino también un problema grave para el futuro.

Entre tanto y estando próximo el período de la nueva siembra, el Gobierno consideró llegado el momento de llevar la palabra de aliento a los agricultores, en el sentido de que no deben abandonarse al pesimismo, porque el país y el mundo entero han pasado más de una vez por estas crisis agudas y no ha tardado en producirse la reacción salvadora.

Lo indicado en estas circunstancias es procurar obtener del trabajo el máximo rendimiento, por medio de severas economías en los costos de producción, y la intensificación de ese mismo trabajo.

El Ministerio de Agricultura, después de apreciar con toda serenidad y prolijidad la situación mundial, aconseja por circular del mes de Abril de 1931, como medio de precaución conveniente, hacer el ensayo, diremos así, de reducir en un 10 % para cada agricultor, el área a sembrar con trigo, reemplazándolo por otros cultivos. Va dirigida esta recomendación para todos aquellos que persisten en consagrarse exclusivamente a la siembra de ese cereal, porque en general se aconseja, además, una diversificación de los cultivos en términos racionales.

Dentro de lo posible, y cuando las tierras se presten para hecerlo, conviene sembrar trigo, maíz y lino, porque rara vez se da el caso de que se afecten por igual las tres cosechas, sea por razones climatéricas, sea por los precios del mercado internacional.

En resúmen: quien tuviere cien hectáreas, por ejemplo, no debe sembrarlo con trigo solamente; le convendrá distribuir y diversificar la producción así: trigo, treinta, maíz, veinte; lino, veinte; avena y cebada, cinco; porotos, arvejas, pastoreo, alfalfa, en proporción adecuada.

La crisis se siente menos cuando se hace agricultura previsora.

La situación financiera de las Empresas es reconocidamente mala en el momento actual. Sería el caso de averiguar si es mala transitoriamente,

Digitized by Google

o si por esa circunstancia pueda serlo también en el futuro.

La Empresa del F. C. del Sud, suspendió en seguida todas las obras que no eran absolutamente necesarias y los gastos en general fueron reducidos a un mínimum.

Por suerte la reconstrucción de la Estación Plaza Constitución, había ya llegado al punto de permitir la transferencia de las oficinas administrativas al nuevo edificio y la utilización de las nuevas vías y plataformas.

Aparte de la terminación de obras de menor importancia, el ensanche y la demolición del viejo edificio de la estación, fueron postergados para época más propicia.

LA OBRA DE LA EMPRESA DEL FERROCARRIL DEL SUD EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Años	Número de empleados y obreros	Sueldos y salarios pagados
		$ m/n. c/l.
1898	7.865	8.399.000
1901	13.117	12.102.000
1907	22.030	23.352.000
1912	19.132	23.427.000
1917	17.305	20.327.000
1920	22.629	37.271.000
1923	23.081	40.895.000
1927	30.863	60.589.000
1929	33.409	69.308.800

SUMA CON QUE HA CONTRIBUIDO LA EMPRESA DEL FERROCARRIL DEL SUD PARA CONSTRUCCION Y CONSERVACION DE CAMINOS

1908-1912	$	2.785.000 m/n
1912-1917	$	3.900.000 »
1917-1922	$	3.400.000 »
1922-1927	$	7.200.000 »
1927-1930	$	3.995.000 »
Total	$	21.280.000 m/n

Fundado el 14 de Agosto de 1865, el Ferrocarril del Sud es hoy la Empresa Ferroviaria más poderosa de Sud América.

Labró el progreso del Sud de la República Argentina. Penetró el desierto. Su presencia alentadora abrió surcos, levantó dehezas, generó pueblos y fundó ciudades.

Se extendió en 114 kilómetros de vía el año 1865, llegó a 1.351 en 1888, a 4.240 en 1908 y hoy a más de 8.000 kilómetros.

Sembró estaciones; alcanzaron a 8 en 1865, a 85 en 1888, a 274 en 1908 y a 540 en 1930.

En 66 años de obra fecunda, su extensa red de acero llenó la Pampa legendaria y desde Buenos Aires a los Andes, cubrió en un solo tramo 1.400 kilómetros.

Transportó 423.824 pasajeros en 1868, 1.472.138 en 1888, 15.879.000 en 1908 y 60.509.600 en 1930.

Cada estación creó un pueblo y a su alrededor, chacras y estancias establecieron la base económica del país.

El capital invertido en la República Argentina fué: en 1865, $ 3.780.000 oro sellado; en 1888, $ 42.500.000 %; en 1908, $ 200.000.000 %; y en 1930, $ 432.548.000 %.

Transportó 10.000 toneladas de cereales y lino en 1868; 70.000 en 1888; 2.500.000 en 1908 y toneladas 3.226.500 en 1928.

Transportó 300.000 lanares en 1890; 3.000.000 en 1900; 5.000.000 en 1910; y 5.937.000 en 1929.

Transportó 100.000 cabezas de ganado vacuno

Digitized by Google

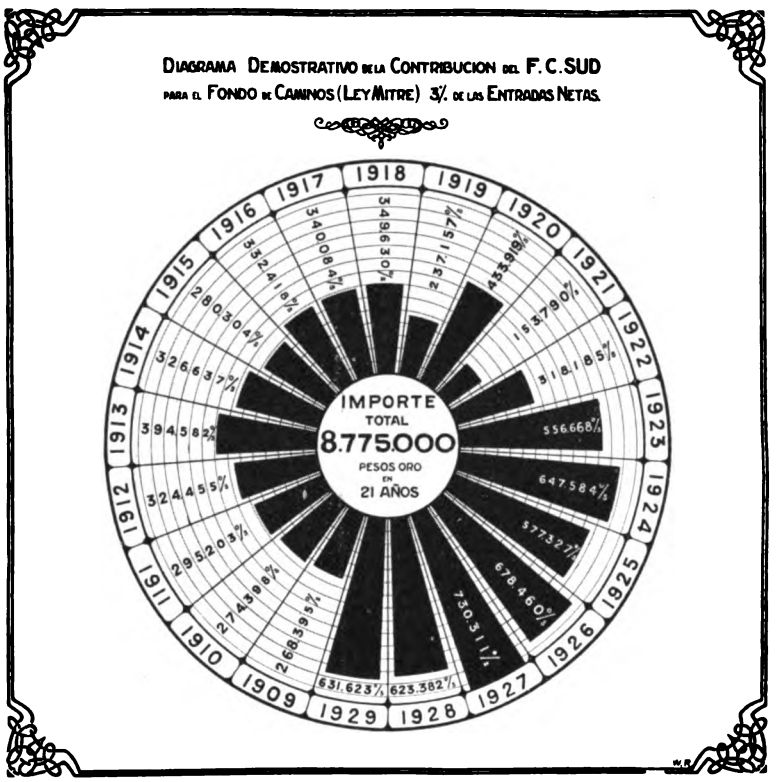
:n 1890; 300.000
:n 1900; 1.500.000
:n 1910 y 2.354.000
:n 1929.

Su Red se extiende sobre las Provincias de BUENOS AIRES y CORDOBA y sobre las Gobernaciones de LA PAMPA, RIO NEGRO y NEUQUEN.

Sirve a los puertos de BAHIA BLANCA, MAR DEL PLATA, QUEQUEN, LA PLATA y BUENOS AIRES; son de su propiedad los de GALVAN y ING. WHITE.

Las entradas brutas alcanzaron a pesos 495.640 oro sellado en 1868, a $ 6.226.230 en 1888; a $ 22.250.000 en 1908 y a pesos $ 5.856.616 en 1929.

El total de cargas transportadas fué 34.376 toneladas en 1868; 698.000 en1888; 4.810.000 en 1908 y 8.272.730 en el año 1929.

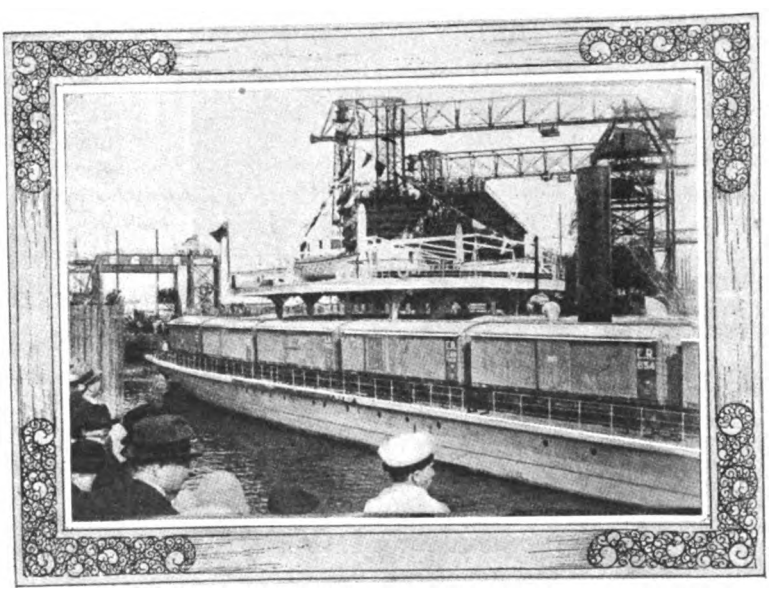


Ocupó en el año 1898, en la República, 7.866 empleados y obreros, pagándoles en concepto de sueldos y salarios pesos 8.399.000 m/n.

Durante el año 1929, dió trabajo a 33.409 empleados y obreros, que cobraron la suma total de $ 69.308.800 m/n.

Contribuyó al fisco con la suma de $ 21.280.000 m/n para la contribución y conservación de caminos (Ley Mitre).

La amplitud de su zona de influencia, las riquezas naturales que comprende, la intensidad del trabajo, el crecimiento de la población, son factores que concurren a asegurar su brillante porvenir.



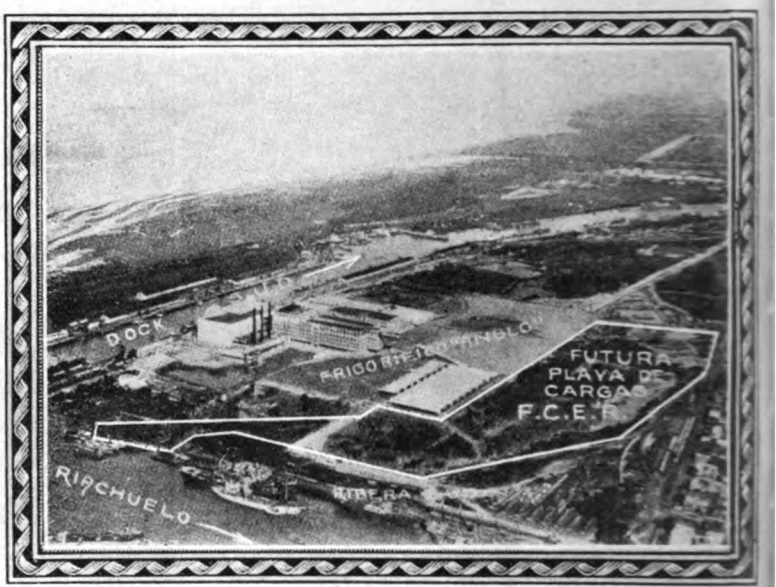
Estación B. Aires de los FF. CC. de E. Ríos - Llegada del "Ferry-boat" Delfina Mitre.

Digitized by Google

FALLECIMIENTOS Y DESIGNACIONES DE DIRIGENTES DE LA EMPRESA.

Fallecimiento del Dr. Gaspar E. Ferrer

El 12 de Enero de 1929, la Empresa perdió su Abogado - Jefe, el **Dr. Gaspar E. Ferrer,** que falleció inesperadamente de un ataque al corazón a la temprana edad de 47 años. El Dr. Ferrer ingresó al servicio de la Empresa en 1909 y desde 1922 ejercía la Jefatura del Departamento Legal, en cuyo carácter prestó su inestimable colaboración en la defensa de los intereses de la Compañía que, con su desaparición, perdió uno de sus más leales servidores y un asesor legal de amplia y sólida capacidad. Sus grandes conocimientos de las leyes y jurisprudencia argentinas, lo colocaron en primera fila entre los de su profesión, y mereció, con justicia, el alto concepto con que se le distinguió en los círculos ferroviarios y en otras esferas comerciales. En el año 1927 el Doctor Ferrer fué designado miembro de la Comisión Local, donde su vasta experiencia y sanos consejos hicieron de él un colaborador inestimable. Desempeñó también desde 1922 el cargo de Representante Legal del Ferrocarril Costa Sud.

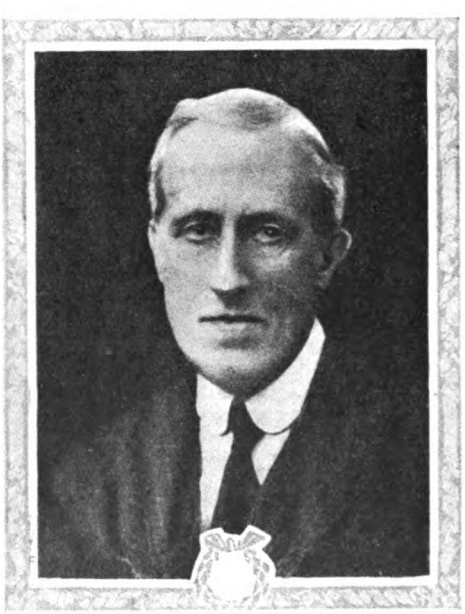


Vista aérea demostrando el lugar ocupado por la *nueva estación terminal* de los FF. CC. de Entre Ríos en Buenos Aires.

Fallecimiento de Mr. Percy Clarke

El fallecimiento de **Mr. J. Percy Clarke.** M. Juzb. J. C. acaecido en Londres el 26 de Enero de 1930, importaba una pérdida irreparable para la Empresa del F. C. del Sud, a la que se hallaba vinculado por una obra personal y efectiva de muchos años.

Como se ha dicho en otra parte de esta Historia, el Sr. Clarke, se hizo cargo el 1°. de Enero de 1907, de la Gerencia del F. C. del Sud. Desempeñó este puesto hasta el 31 de Diciembre de 1913, en que regresó a Inglaterra, con el propósito de radicarse definitivamente en su patria. Fué nombrado Director del F. C. del Sud y posteriormente de los FF. CC. Central Córdoba, Entre Ríos, N. E. Argentino, Oeste, B. Blanca y N. O. y Gran Oeste del Brasil, Cías. de Aguas Corrientes de Bahía Blanca, Rosario y Montevideo, Compañía Liebig, y otras empresas.



Ing. J. PERCY CLARKE, M. Inct. I. O.
Director del F. C. del Sud, fallecido el 26 de Enero de 1930.

Su reconocida competencia en materia ferroviaria indujo al Gobierno Británico a encomendarle durante la guerra, primeramente la fiscalización de la construcción de locomotoras, y luego la contratación y dirección del personal y material para explotar, fiscalizar y conservar los canales, ríos, diques y bahías en todas las zonas de guerra.

Durante la guerra tuvo la desgracia de perder dos de sus hijos, que sacrificaron sus vidas por la patria en el campo de batalla, golpe terrible que soportó con una heroica resignación.

Desde Londres siguió paso a paso nuestros progresos y los promovió con entusiasmo. Periódicamente nos visitó renovando los viejos afectos que dejara al partir, afectos que en la triste circunstancia de su fallecimiento se evidenciaron con suma elocuencia.

Se designa a Mr. J.M. Eddy, Director de la Compañía

Con el objeto de mantener una relación aun más íntima con la dirección local del Ferrocarril, s

Digitized by Google

Directorio nombró en Mayo de 1930, al **Señor J. M. Eddy, C. B. E.,** Director de la Compañía, con la condición de que pasara una parte de cada año en la Argentina.

Habiendo el Sr. Eddy, actuado eficazmente como Gerente del Ferrocarril durante más de diez años, el Directorio tenía plena confianza en los beneficios que reportaría a la Compañía su nombramiento.

Al dejar su puesto, en víspera de ocupar el que le fué destinado en el Directorio de Londres, el Sr. Eddy pudo auscultar bien de cerca la calurosa corriente de simpatía que rodeaba su atrayente personalidad.

La noche del día 3 de Mayo, en el Círculo de Armas, se le ofreció un banquete en el que, con cálidas frases y elogiosos conceptos, el Dr. Julio A. Roca, puso de manifiesto las condiciones excepcionales del Sr. Eddy y la eficiente labor por él desplegada en su destacada actuación como Gerente General del Ferrocarril del Sud.

Sr. J. M. EDDY, C. B. E.,
nombrado Director del F. C. del Sud en Mayo de 1930.

El Sr. Eddy agradeció la demostración de que era objeto y manifestó que su gestión al frente de los intereses de la Empresa que representaba, se había visto siempre facilitada por el cordial ambiente que en todo momento le fué grato observar en las diferentes esferas en que le cupo actuar y que, por lo tanto, parte del éxito de ellas, se debía a esa circunstancia favorable.

El viernes 2 de Mayo, se realizó el almuerzo ofrecido por la Junta de Representantes y Gerentes de los FF. CC. Argentinos, en el Restaurant de la estación Retiro. Al final de este almuerzo, en cuyo transcurso se pusieron muy de relieve las simpatías y consideración que inspiraba la personalidad del Sr. Eddy, le fué entregado un artístico presente como testimonio de aquellos sentimientos.

Sr. ROBIN STUART.
nombrado Gerente del F. C. S. en Mayo de 1920 en reemplazo del Sr. J. M. Eddy, C.B.E.

Al día siguiente, en el despacho de la Gerencia del Ferrocarril del Sud, reunidos en íntimo consorcio los Jefes de los distintos departamentos y Secciones de la Administración, se hizo objeto al Sr. Eddy, de una despedida cuya sencillez no alcanzó a restarle esa grata emoción que nace del afecto recíproco, bien cimentado en largos años de actividad conjunta.

El Sr. MacRae, el Gerente interino, con ese ingenio original que le otorga tan inconfundible relieve, usó de la palabra ofreciendo al Sr. Eddy en nombre del personal allí reunido, un valioso objeto de arte. El Sr. Eddy, igualmente ingenioso, pero tocado por ese leve estremecimiento que nace del corazón, agradeció el obsequio y dijo a los circunstantes, que su labor sin tropiezos, debíase al esfuerzo de todos, cada uno en su esfera; al aporte entusiasta de colaboradores dignos de su consideración y de su estima. Terminó con estas palabras: «Hasta luego»!.

Nómbrase Gerente a Mr. Robin Stuart.

El **Señor Robin Stuart,** que por ocho años actuó como subgerente del Ferrocarril, y que posteriormente desempeñó el cargo de Gerente del F. C. del Oeste de Buenos Aires, fué nombrado Gerente del F. C. del Sud, en reemplazo del Sr. Eddy.

Era un ascenso bien merecido en justicia y en una Empresa que de tiempo atrás era familiar al Sr. Stuart.

Llevado de la Subgerencia del F. C. del Sud a la Gerencia del F. C. O. en Enero de 1928, allí mostró todo su valer, evidenciando cuan a ritmo de la vida actual se encontraba su espíritu. Naturalmente que en un escenario tan amplio y complejo como lo era la Empresa del F. C. del Sud, sus aptitudes y su dinamismo fué puesto a prueba, con un éxito que abonaba su labor de 31 años de servicios en ferrocarriles argentinos, desde puestos subalternos hasta alcanzar los de máxima jerarquía.

Fallecimiento de Sir Henry Bell, Bart.

El día 16 de Marzo de 1931, falleció repentinamente a la edad de 83 años, **Sir Henry Bell, Bart.,** armador retirado, ex-presidente del Directorio del F. C. Oeste de Buenos Aires y ex-Director del F. C. del Sud, puesto que había dejado en Abril de 1926.

La avanzada edad de Sir Henry Bell, no había logrado disminuir la energía que derrochó toda su vida y le conquistó un lugar de privilegio en el mundo industrial de Gran Bretaña.

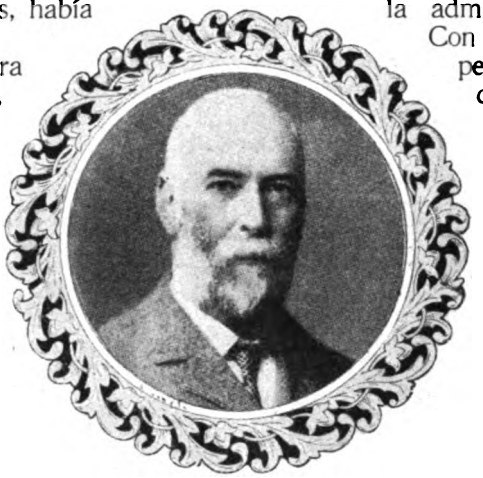
Del Ferrocarril del Sud, fué Director desde el año 1900, y en ese puesto de responsabilidad y de competencia, sus condiciones especiales brillaron a

Digitized by Google

gran altura. El extinto, que gozaba de sólidos prestigios en los círculos comerciales de Inglaterra, especialmente en los ferroviarios, había nacido el 25 de Mayo de 1848.

Muy conocido y estimado era Mr. Henry Bell entre nosotros, pues nos visitaba asiduamente por requerirlo así la índole de sus funciones, vinculadas al progreso de nuestra red ferroviaria y a diversas instituciones bancarias e industriales en las que intervenía el capital británico.

Su hijo, Sr. Eastman Bell, fué luego llamado a ocupar el puesto de Director en reemplazo de su padre.



Sir. HENRY BELL, BART
Falleció el 16 de Marzo de 1931.

Fallecimiento de Don Fernando D. Guerrico.

El día 4 de Abril de 1931 dejó de existir el presidente de la Comisión Local del F. C. S., don Fernando D. Guerrico. Era, dentro del sector de los dirigentes ferroviarios, una figura consular. Hombre de consejo, de experiencia, de claro y recto criterio, sabía encarar y resolver los más graves problemas con una noción exacta de lo equitativo y de lo justo. Esto le valió un prestigio de gran alcurnia.

Comenzó su carrera el señor Guerrico en la Dirección General de Ferrocarriles; luego fué designado subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y al retirarse ingresó con el cargo de Director a la Comisión Local del F. C. S.

Junto a don Guillermo White, destacó su pericia y se granjeó la más estimulante adhesión de aquel hombre de tan excepcional concepto de organizador y dirigente.

Llevado posteriormente el señor Guerrico a la presidencia del directorio del F. C. S., destacóse con firmes rasgos. A él se le deben buenas iniciativas y una labor armónica que consolidó los prestigios de la empresa ferroviaria que representaba con digna autoridad.

Don FERNANDO D. GUERRICO
Presidente de la Comisión Local del Ferrocarril del Sud, falleció el 4 de Abril de 1931.

En el acto del sepelio hablaron los señores Ramos Mexía, Angel Ochoa y Mr. J. M. Eddy. Este último lo hizo en nombre de Mr. Allen, presidente del Directorio de Londres.

Entre otras cosas, dijo Mr. Eddy: «La política de las empresas británicas siempre tendió a vincular lo más estrechamente posible a la Argentina con la administración de los ferrocarriles. Con tal propósito se buscó la cooperación de ciudadanos argentinos de destacada personalidad, y fué así que el Ferro Carril del Sud tuvo la suerte de lograr, en Febrero de 1909, la de don Fernando Guerrico. Durante los veintidos años que estuvo incorporado a la Comisión Local de la misma empresa, diez y seis de los cuales ha ejercido la presidencia, nuestro Directorio ha tenido en él un colega brillante, sabio en el consejo, tranquilo en la adversidad y fuerte en la batalla. Era hombre que supo dedicar todas sus energías a un solo interés, no al propio por cierto, sino al del Ferrocarril del Sud, confiado a su saber. Con su carácter ecuánime, supo conquistar amistades y al defender a la empresa que representaba, defendía también los intereses de su país. Era, por sobre todo, un verdadero patriota, y así en sus actos como en sus consejos buscaba el adelanto de su país y simultáneamente el del Ferrocarril.

Jamás titubeaba en sus convicciones de que los intereses de un dependían del otro.

Era, también, hombre de carácter modesto, enemigo de apariencias vanas, pero siempre mantuvo la dignidad de su investidura de Presidente del Ferrocarril del Sud. Hemos perdido un gran dirigente y un gran consejero y al rendir nuestro homenaje y presentar a la familia nuestro más sincero pésame, quiero decirles que será un gran consuelo el hecho de que ese ser querido vivirá en la memoria de todos como un gran ejemplo de hombre trabajador, sincero y leal, y como colega y amigo, un gran «gentleman». Habló, por último, el inspector de los Salesianos, R. P. Serié, quien trazó una figura altamente honrosa del extinto, expresión fiel de su vida ejemplar y noble.

Se designa presidente de la Comisión Local a Sir Herbert Gibson

Producido el lamentado fallecimiento de don Fernando D. Guerrico se nombra para reem-

Digitized by Google

zarlo en la presidencia del Directorio Local, a Sir Herbert Gibson.

De ascendencia británica pero argentino de nacimiento, reunía el señor Gibson las condiciones necesarias para el desempeño de tan difícil y complejo cargo. Era hombre de estudio, sagaz observador y tocado por un espíritu de análisis singularmente ponderable. Conocía la recia urdimbre de la economía y la prolija maraña de los negocios y de la industria. Este conocimiento, auxiliado por su cultura, le facilitaron la realización de sus gestiones al frente de la Comisión Local del F. C. S.

En circunstancias de celebrarse en Buenos Aires la Exposición de Artes e Industrias Británicas, derrochó una actividad tan fructífera como brillante, cooperando en buena parte al magnífico resultado de aquel certamen. Igualmente fué ponderable su actuación como presidente de la Comisión Local, cargo que desempeñó, desgraciadamente, poco tiempo pues Sir Herbert Gibson falleció en Buenos Aires el 28 de Diciembre de 1934, dando motivo la ceremonia de su sepelio a una tocante expresión de dolor, en la que comulgaron representantes destacados de las fuerzas vivas del país y los más altos valores intelectuales, ya que en tan distintas esferas actuó encomiablemente Sir Herbert Gibson.

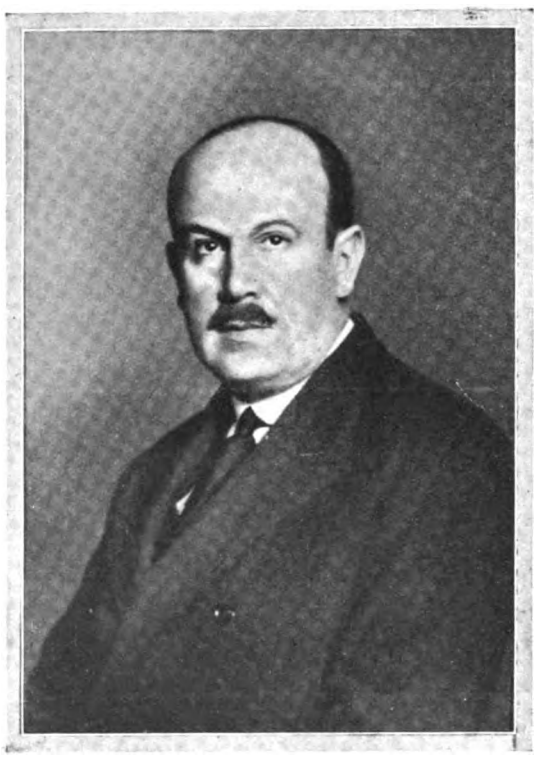
Se nombra al Dr. Guillermo Leguizamón Presidente de la Comisión Local

A raíz del fallecimiento de Sir Herbert Gibson, se designa para reemplazarlo en el cargo de Presidente de la Comisión Local del F. C. del Sud, al doctor Guillermo E. Leguizamon, quien ejerce desde el mes de Enero de 1935 ese puesto, que lleva implícito también la presidencia del directorio del Ferro Carril Oeste, que ya desempeñaba con anterioridad.

La especial versación del Dr. Leguizamón en materia ferroviaria, unida a sus dotes intelectuales, le asignan singular relieve y garanten el éxito de las gestiones tan delicadas y a veces árduas que le están confiadas.

El doctor Leguizamón ingresó como abogado al Departamento Legal del F. C. Oeste en el año 1905. Puede apreciarse su labor, por la serie de ascensos que lo llevaron en breve tiempo a la presidencia de la Comisión Local de la mencionada empresa y, posteriormente, como hemos dicho, de las dos conjuntas, la del F. C Sud y del Oeste. Su brillante actuación mereciole honrosas distinciones oficiales. Fué también presidente de la Junta de Representantes y Gerentes de las empresas ferroviarias, de la comisión especial y de Propaganda de las mismas, y, actualmente, de la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo.

El Gobierno Nacional lo designó en 1928 para presidir la comisión encargada del estudio del plan para la construcción de elevadores de granos, y poco después integró la Junta Consultiva Honoraria en asuntos Financieros creada por el Poder Ejecutivo. En 1933, al enviarse a Gran Bretaña una misión de amistad y comercio presidida por el Vicepresidente de la República, Dr. Julio A. Roca, se le nombró para integrarla con el cargo de Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario, confiriéndole después el Gobierno de S. M. la elevada distinción honorífica de Caballero de la Orden del Imperio Británico.



Dr. GUILLERMO LEGUIZAMON

Fallecimiento del Sr. Henry Charles Allen

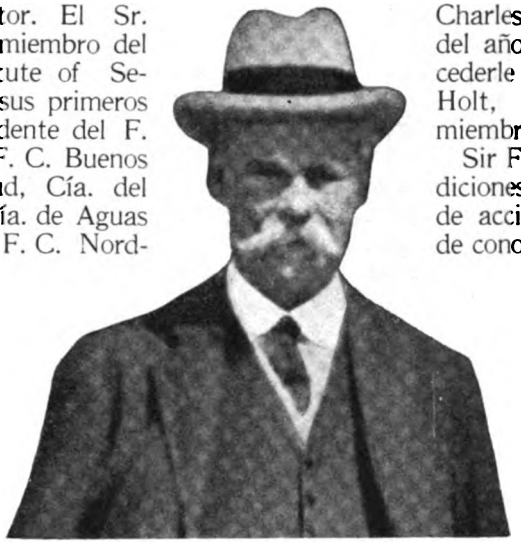
El 7 de Marzo de 1935 falleció en Woking, Inglaterra, a la avanzada edad de 80 años, Mr. Henry Charles Allen, miembro del Directorio del F. C. del Sud en Londres.

La personalidad de Mr. Allen era por demás conocida en nuestro país, donde gozaba de sólidos prestigios, especialmente en los círculos comerciales y financieros, a los que estuvo vinculado por intermedio de las empresas ferroviarias de capital británico, durante más de medio siglo.

Su actuación ferroviaria comienza desde temprana edad, pues, a los 20 años, tras de un período de aprendizaje con una firma de contadores, entró a formar parte del personal administrativo del Ferrocarril Central Argentino. En 1883, ingresó al F. C. Sud en calidad de registrador y contador, siendo nombrado Secretario de la Compañía en 1892 y Gerente en Londres en el año 1901. Su elección como Director tuvo lugar en 1910, y en 1924, al fallecer Sir Albert Bowen, Bart., fué designado Presidente, a cuyo cargo renunció en Diciembre de 1933, pero manteniendo su vinculación a

Digitized by Google

dicha Empresa como Director. El Sr. Allen, que fué Presidente y miembro del consejo del «Chartered Institute of Secretaries», del que era uno de sus primeros miembros, era también Presidente del F. C. Bahía Blanca y Noroeste, F. C. Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, Cía. del Dock Sud de Buenos Aires, Cía. de Aguas Corrientes de Bahía Blanca y F. C. Nord-Este del Uruguay, y Director del F. C. Oeste, F. C. Midland, F. C. Central del Uruguay y Extensiones, F. C. Gran Oeste del Brasil, F. C. Midland del Uruguay, F. C. Norte del Uruguay, F. C. Noroeste del Uruguay, Cía. Industrial Argentina y Cía. Argentina de Tierras e Industrias. Durante la guerra sirvió en diversas Comisiones del Gobierno, siendo presidente del «South American Priority Committee» y uno de los liquidadores en el «Munitions Levy Act» del Ministerio de Municiones.



Sr. HENRY CHARLES ALLEN

Fueron varios los viajes que realizó Mr. Allen a nuestro país. El último de ellos lo efectuó en el año 1931. Le gustaba conocer sobre el terreno las cuestiones relacionadas con el desarrollo de las actividades de su ferrocarril, y es por ello que en cada uno de sus viajes periódicos, realizaba giras por el interior, estudiando la forma de dar mayor incremento a la empresa que representaba.

La noticia de su fallecimiento, fué recibida con honda pena por las innumerables relaciones con que contaba en la Argentina, país que le tenía por uno de sus más dilectos amigos.

Asume la presidencia del Directorio en Londres, Sir Follet Holt, K. B. E.

Al dejar la presidencia del Directorio de Londres Mr. Henry Charles Allen a fines de Diciembre del año 1933, fué designado para sucederle en tan alto cargo, Sir Follet Holt, K.B.E. que era a la sazón miembro del Directorio.

Sir Follet Holt reune las triples condiciones de un hombre de gobierno, de acción y de consejo. A su caudal de conocimientos técnicos y financieros, que constituye un diagrama de eficiencia y una garantía de ejecución, Sir Follet Holt destaca las condiciones excepcionales de su carácter dinámico, aunado a iniciativas múltiples en el orden de sus actividades. Sir Follet Holt que ha logrado diseñar su personalidad en los círculos de máxima categoría, tanto aquí como en Inglaterra, su país de origen, nació el 4 de Diciembre de 1865, siendo hijo del abogado Robert Hallett Holt. Se educó en la Merchant Taylors School y City & Guilds Technical College. Empezó sus estudios prácticos bajo la dirección del Sr. W. Adams, del Ferrocarril Londres-Sud-Oeste, y subsiguientemente fué Ayudante del Ingeniero Consultor, Sir Alexander Rondel. En el año 1889 entró al servicio del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, y después fué nombrado Gerente General e Ingeniero en Jefe de los FF. CC. de Entre Ríos y Nord Este Argentino; construyó las líneas férreas conectando este último con el norte del país y con Buenos Aires por el sistema de «ferry-boat».

Sir. Mr. FOLLET HOLT
Presidente del Directorio de Londres del F. C. Sud.

En la Gran Guerra, actuó como Consejero Financiero del Departamento de Minas de Carbón, y como Miembro de la Misión Especial Diplomática y Comercial del Gobierno Inglés a los diez países Sudamericanos sobre la cual publicó un erudito informe. También fué miembro de la Comisión Consejera de la «Board of Trade»

Digitized by Google

durante los años 1931 a 1934; Presidente en Londres de la Exposición Británica celebrada en Buenos Aires en el año 1931; Presidente de la Comisión de Fondos Congelados bajo el Convenio entre Gran Bretaña y la Argentina - Año 1933; miembro de la Comisión de la Asociación de las Cámaras Británicas de Comercio.

Fué condecorado por el Gobierno Inglés con el título de K.B.E. («Caballero del Imperio Británico»).

En la actualidad es Presidente de los Directorios de los Ferrocarriles Gran Sud, Oeste de Buenos Aires, Bahía Blanca y Nor-Oeste, Entre Ríos y Nord - Este Argentino, y Director de los Ferrocarriles Central Córdoba, Central del Uruguay y Nor - Oeste del Uruguay, Liebig's Extract of Meat Co., Banco de Londres y América del Sud, Compañía de Obras Sanitarias de Rosario, British Shareholders Trust, Pullman Car Co., y Barclays Bank.

Su actuación presidencial en el Directorio de Londres constituye una serie de iniciativas ejecutadas sin dilaciones, dentro de un plan orgánico de mejoras administrativas y técnicas, cuyos resultados eficientes se vienen confirmando en la realidad de manera singularmente auspiciosa.

Fallecimiento del Señor Gilberto Ramsay Darbyshire, Secretario de la Comisión Local del F. C. Sud.

El 20 de Octubre de 1935 falleció en Buenos Aires un meritorio y conspicuo servidor de la Empresa: el señor Gilberto Ramsay Darbyshire, secretario de su Comisión Local. De nacionalidad argentino, el señor Darbyshire cursó sus estudios en el English High School de Buenos Aires, obteniendo las máximas distinciones.

En Octubre del año 1901 ingresó al servicio de la Empresa en su Comisión Local, llegando al cargo de secretario de la misma en Julio de 1919. Lo desempeñó con singular contracción y relieve hasta su fallecimiento, que causó general consternación en el vasto círculo donde actuaba y se le tenía en gran estima por sus relevantes dotes personales.

Sr. GILBERTO RAMSAY DARBYSHIRE

Sr. FRANK P. OLIVER

Sr. ARTURO H. COLEMAN

Se designa al señor Frank P. Oliver, secretario de las Comisiones Locales de los Ferrocarriles del Sud y del Oeste.

En reemplazo del señor Darbyshire fué designado Secretario de la Comisión Local el señor Frank P. Oliver quien desempeñaba ese mismo cargo en el Ferrocarril del Oeste, y coincidiendo ello con la coordinación de servicios entre las dos empresas, procedióse a unificar ambas secretarías bajo la dirección de dicho funcionario, que goza de general estimación.

Arturo H. Coleman Superintendente de Tráfico de la sección Bahía Blanca.

El 31 de Julio del año 1937 cumple cincuenta años de servicios ferroviarios prestados todos en el Ferrocarril Sud, el Superintendente de Tráfico de la Sección Bahía Blanca, don Arturo H. Coleman.

Ingresó a la empresa el 1°. de Agosto de 1887 y por sucesivos ascensos culminó en el puesto que actualmente desempeña y en el cual evidenció aptitudes relevantes de actividad e inteligencia. Su foja de servicios acusan la evolución gradual de un ferroviario que llegará al medio siglo de actuación gozando de la consideración de sus superiores y el aprecio de sus subordinados.

Digitized by Google

APENDICE

•

SUMARIO:

Coordinación de servicios entre las Empresas del F. C. S. y Oeste. — Nombramiento de un Director General de ambas empresas, recaído en Mr. Charles R. S. Harris. — Retiro de los Gerentes Sres. Robín Stuart y Cecil P. Roberts. — Se nombra al Mayor Oscar Loewenthal, Gerente de los FF. CC. Sud y Oeste. — Nuevo jefe de Tráfico, Sr. Tomás B. Stewart. — Se designa al Sr. H. N. Anderson, Gerente del Ferro Carril Midland y Ayudante del Director General de los FF. CC. Sud y Oeste. — Jubilación del señor Juan F. Glennon. — Se nombra al Ingeniero Dante Ardigó, Ayudante Comercial de la Gerencia. — Fallecimiento del Señor William Rogind, y de Don Ezequiel Ramos Mexía.

• •

LA depresión económica que se inicia en 1930, fenómeno mundial agudizado por diversas circunstancias cuyo examen escapa a la jurisdicción de esta Historia, incide de una manera excepcionalmente grave en el desarrollo normal y progresivo de la industria ferroviaria en el país. Las empresas soportan una merma alarmante en sus entradas. Se adoptan una serie de medidas tendientes a economizar en todos los rubros, sin que a este propósito la Empresa del Ferrocarril Sud apele al recurso extremo de sacrificar alguna parte de su personal administrativo. Nuevamente se dió prueba manifiesta de la consideración que siempre dispensó a sus servidores, sin distingos de categorías, la Empresa del F. C. S.

La disminución alarmante del tráfico de pasajeros y cargas, determinó igualmente las correspondientes en las tareas administrativas. Sin embargo, ningún empleado del riel se vió amenazado por la cesantía. Este gesto de consecuencia de la Compañía, en momentos que bien pueden reputarse de graves, valióle los más encomiásticos elogios, incluso de los poderes públicos, para quien la situación de crisis de las empresas del riel era bien conocida.

Como hemos dicho, fueron arbitradas medidas de distintas naturaleza a objeto, no de solucionar una situación de suyo compleja en los motivos determinantes, sino simplemente de ayuda a un agobio que llegó a cobrar, en oportunidades, serias proporciones.

Entre esas medidas, en los primeros meses del año 1936, procedióse con la autorización pertinente, a coordinar las administraciones de los FF. CC. del Sud y del Oeste. Esta coordinación, que alcanzaba por supuesto a los servicios, y llegaba a la unificación del alto personal directivo, tiende a suprimir gastos superfluos, competencias perjudiciales y orientaciones antagónicas. En el fondo, una real economía y la posibilidad eminente de un mejor servicio público.

Mr. REGINALD HARRIS

Como primer acto de ejecución de este plan integral, el directorio de Londres designó director general de las empresas del Sud y del Oeste, a Mr. Reginald Harris, personalidad de bien ganados prestigios en los círculos intelectuales de Inglaterra. Mr. Reginald Harris ofrece la particularidad de ser, a la vez que un técnico economista, hombre de gabinete, dado a las altas especulaciones del espíritu y tocado por la propensión y el prurito de las investigaciones filosóficas.

Reunir en sí estas dos tendencias tradicionalmente reputadas antagónicas y practicar ambas con máxima autoridad, importa un valor de excepción. Por lo pronto evidencia una suerte de equilibrio mental que no es de orden común.

La biografía de Mr. Reginald Harris arroja estos datos; incli-

Digitized by Google

nado desde muy joven al estudio de las humanidades, graduóse en Oxford como «Master of arts» y doctor en filosofía, obteniendo también este título en la Universidad de Princetown donde ejerció el profesorado.

Más tarde consagróse al estudio de la cultura medioeval, haciendo de estas investigaciones una fecunda actividad. Fué así como dedicó un volumen al pensamiento de Duns Scott, el gran escolástico inglés y otro al examen comparativo de su doctrina y la de Santo Tomás de Aquino.

Igualmente escribió una extensa monografía que está incluída en la obra «La Legación en la Edad Media». Espíritu alerta para recoger y pulsar las necesidades y preocupaciones de su época, abordó después el estudio de problemas económicos y financieros, incorporándose en 1925 a la redacción de «The Times» de Londres y colaborando en órganos de tanto prestigio como «The Economist» y otras muchas publicaciones de habla inglesa. Los asuntos relacionados con el transporte merecieron su atención de modo especial y sobre ellos ha dado a luz varios trabajos que consolidaron su prestigio.

El señor Reginald Harris llegó a Buenos Aires el mes de Julio de 1935. Lo hacía por vez primera.

Es halagador consignar que de inmediato se sintió atraído por fuerzas de simpatía hacia el país, cuyo progreso le impresionó, así como también expresó su reconocimiento a la sociedad argentina que le acogió, en todos sus núcleos y sectores, con su proverbial gentileza. Mr. Reginald Harris manifestóle a Mr. J. M. Eddy, que a la sazón se hallaba en Buenos Aires, que esa *«primer semana que pasó en nuestra capital fué una de las más gratas de su vida»*.

Al hacerse cargo en el mes de Julio de su alto investo, en la estación Constitución, el Sr. Harris comenzó de inmediato sus consultas con los Jefes administrativos. En una palabra, «entró en tareas» sin mayor protocolo, tarea — huelga decirlo — en extremo compleja y difícil. No se tardó en advertir las ventajas que reporta en una organización tan vasta y compleja como es el F. C. Sud y Oeste, la adopción de una máxima jefatura, de tan alta autoridad y responsabilidad.

Mayor OSCAR LOEWENTHAL.

Al asumir su cargo Mr. Reginald Harris, y como una consecuencia de la coordinación de servicios entre los FF. CC. del Sud y del Oeste, la Gerencia estaba dividida así: Gerencia Comercial y Gerencia Técnica.

A cargo de la primera se hallaba el Sr. Robín Stuart y de la segunda el Sr. Cecil A. Roberts, ambos antes Gerentes generales del F. C. Sud y Oeste, respectivamente.

La nueva reorganización, imponía cambios substanciales que se produjeron de inmediato. El más resonante fué la unificación de ambas gerencias en una sola, para cuyo desempeño se designó al Mayor, Oscar Loewenthal, acogiéndose entonces a la jubilación, Mr. Robín Stuart, y Mr. Cecil A. Roberts.

El Mayor Oscar Loewenthal se hizo cargo de sus funciones el 1°. de Abril de 1936. No se trataba por cierto, de un desconocido. Técnico ferroviario de larga y descollante actuación y a la vez hombre de vastas iniciativas y de ponderable carácter de empresa, Mr. Loewenthal había sido, sucesivamente, ingeniero ayudante en el F. C. del Istmo de Tehuantepec (Méjico) y en los FF. CC. Nacionales del mismo país; ingeniero constructor de la Compañía de Minas de Real del Monte; en el F. C. Noroeste del Brasil y el F. C. Leopoldina y Puerto Victoria; Ingeniero de nuevas obras en el F. C. del Sud de Buenos Aires; ingeniero en jefe y sub-gerente general del F. C. Madeira-Mamoré, Brasil; Gerente general del F. C. Sud de San Pablo; gerente de los FF. CC. Trasandino Argentino y Chileno, y gerente de los FF. CC. de Entre Ríos y Nord Este Argentino.

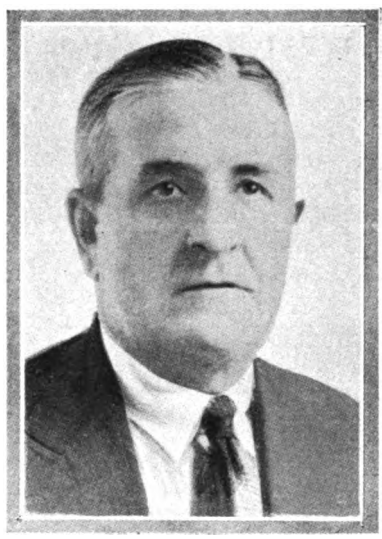
Al ocupar estos cargos era además presidente de la Compañía Frutales de Pindapoy Ltda. y Compañía Citrícola Centinela Ltda.; director y representante de la comisión de Hacienda de Tenedores de Segundos Debentures del F. C. Central de Buenos Aires; gerente de la Compañía Argentina de Tierras del Este y director local del F. C. Trasandino Argentino.

Esta enumeración somera de cargos de responsabilidad ocupados por el señor Loewenthal evidencian una larga experiencia en materia de transportes, experiencia de la que extraerá beneficios positivos las empresas del Sud y del Oeste cuya gerencia desempeña en la actualidad.

Digitized by Google

El Mayor Loewenthal fué reemplazado en la Gerencia de los FF. CC. de Entre Ríos y Nor Oeste Argentino por el señor Johon Wilson, jefe de Tráfico de los FF. CC. Sud y Oeste, y para llenar las vacante que se producía designóse, al Sr. Tomás B. Stewart.

El señor Tomás B. Stewart, era un destacado servidor del Ferro Carril del Sud, al que ingresara en el mes de Noviembre de 1918. Su carrera fué exitosa y rápida. A raíz de su designación de jefe de Tráfico de los FF. CC. Sud y Oeste la «Revista del F. C. S.», en el artículo que le dedicara, dijo que el señor Stewart había patentizado en los últimos tiempos, en que tuvo a su cargo gestiones delicadas, un tacto especial en su dilucidación. Así era, en efecto, agregado a su indudable capacidad de trabajo y relevantes condiciones de carácter.



Sr. TOMAS B. STEWART

Como antecedente de su versación en asuntos ferroviarios, recordaremos que el señor Tomás B. Stewart perteneció a la Oficina de Ajustes de los Ferrocarriles, a la que ingresó en el mes de Enero de 1910 en calidad de liquidador del Departamento de Cargas, siendo después Jefe de la Sección cargas, ayudante Jefe de la división cargas, Jefe de la división cargas y promovido al cargo de Jefe del Departamento de Tarifas en Julio de 1916, puesto que desempeñó hasta Octubre de 1918 en que renunció, para incorporarse de inmediato a la Administración del Ferro Carril del Sud. En ella logró destacar valiosa competencia de organizador.

Este último nombramiento fué simultáneo al del señor Henry Norman Anderson, designado Ayudante General del Director de los FF. CC. Sud y Oeste, Mr. Reginald Harris, y Gerente general del Ferrocarril Midland, en reemplazo del Sr. Cecil A. Roberts.

Evidencia el señor Anderson una simpática figura de ferroviario, forjada en el trabajo diario, en el manipuleo corriente de problemas vinculados a su especialidad, los que supo enfocar con exacta proporción de sus medidas y proyecciones y con un tacto donde se equilibran cualidades de alto mérito.

Sr. H. N. ANDERSON

Incorporado a la empresa del Ferro Carril del Sud en el mes de Abril del año 1900 con un puesto modesto, hizo paulatinamente su aprendizaje y conquistó ascensos merecidos hasta Agosto del año 1928 en que fué designado Ayudante del Gerente, teniendo también a su cargo los asuntos de la Compañía Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata.

Fué, constantemente, un destacado servidor de la Empresa, sin otra interrupción de servicios que los seis años que actuó en las Fuerzas Expedicionarias Británicas en Salónica, Mesopotamia y Constantinopla. Por su destacada actuación militar le fué confiado el grado de Mayor. Trátase, desde luego, de un funcionario de largas vistas, ordenado en su función, cauteloso en sus resoluciones, y asistido en todo instante por una experiencia lograda en la cotidiana labor y en la multiplicidad de los asuntos en que debió intervenir.

Estos motivos hizo más auspicioso si cabe, el doble ascenso del señor Anderson, reconocimiento tácito de sus ponderables méritos.

Jubilación del Sr. Juan F. Glennon

Comentando el retiro del Sr. Juan F. Glennon, ayudante comercial del Gerente, la «Revista del Ferrocarril Sud» publicó el artículo que transcribimos en alguna de sus partes, escrito por su Director.

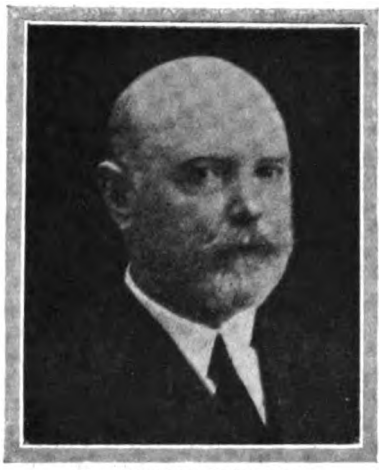
«Acaba de acogerse a los bene-«ficios de la jubilación un servidor «meritorio y digno del Ferrocarril «del Sud: el Sr. Juan F. Glennon.

«Ingresado a la Empresa en el «mes de Agosto del año 1895, a «las oficinas de la Comisión Local, «fué transferido a la sección Co-«mercial de Gerencia, en Diciem-«bre de 1905, y luego, en Julio «del año 1924, pasó a prestar «servicios al departamento de Trá-«fico, en el que permaneció hasta «Enero de 1927, siendo ascendido «en esa fecha a Jefe de la Sección «Comercial, puesto que desempeñó «con suma eficiencia hasta el mo-«mento de su retiro. La actuación «del señor Glennon se vincula de «manera estrecha a los progresos «de la Empresa ya que, desde «puestos diferentes y desempeñan-«do gestiones de responsabilidad, ha sido colabo-«rador empeñoso y autorizado en los múltiples «problemas que a diario se plantean en una or-«ganización de magnitud. De inteligencia avisada, de ponderable criterio, ecuánime, con una claridad

Digitized by Google

«de visión certera y equilibrada, «el señor Glennon sabía abordar «un problema, dominar su con-«junto y arbitrar su solución.

«Y ésto no es cosa fácil. Re-«quiérese para ello cierta armonía «intelectual y un ritmo de volun-«tad uniforme, que no es del co-«mún dominio. Tenía, además, en «el desempeño de sus funciones un «concepto de exactitud en lo que «se refiere a los valores jerárquicos; «sabía ser a la vez subordinado y «Jefe, y lo era con dignidad, sin «concesiones ni transgresiones, fiel «a un principio de orden del que «se sentía su más altivo cultor». Y concluye el artículo, diciendo: «Hombres de esta clase, lógico es que dejen hue-«llas de su paso. Los que le trataron y trabajaron «a su lado tuvieron en él un vivo ejemplo de rec-«titud, de labor ordenada, de perseverancia ejem-«plar, sugestiones todas que definen un carácter «y acusan las líneas de una vigorosa personalidad «de Jefe y de amigo, etc.». El Sr. Glennon, recibió, en ocasión de su retiro, pruebas inequívocas del grado de afecto que le profesaban superiores y subordinados. En acto de singular relieve, el personal le obsequió con un magnífico «carrillón» y le hizo objeto de otras deferencias, que evidenciaban un cariño que se había conquistado a lo largo de una actuación de altos méritos.



Sr. JUAN F. GLENNON

Nombramiento del Sr. Ing. Dante Ardigó

En Mayo de 1936, se nombró al Ingeniero Dante Ardigó, Ayudante Comercial del Gerente, en reemplazo del señor Juan F. Glennon que acababa de acogerse a los beneficios de la jubilación y de quien nos ocupamos en párrafo aparte.

Este nombramiento importaba también para la empresa una valiosa adquisición.

Se trataba de un funcionario que había acreditado indiscutible autoridad en asuntos tarifarios y afines; que conocía el juego de las transacciones comerciales y económicas, y que reunía a estos merecimientos evidentes, condiciones de carácter y de ejecución propicias para el desempeño de un cargo que incluye en esas facultades primordiales otras de orden personal bien destacadas, por cierto.

Ing. DANTE ARDIGÓ

El Ingeniero Dante Ardigó ostenta una foja de servicios que le presentan sin reservas.

En 1919 egresó de la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires, con el título de Ingeniero civil. Un año antes, había sido presidente del Centro de Estudiantes de Ingeniería y de la Federación Universitaria de Buenos Aires. En el año 1920 se le designó convencional constituyente para la reforma de la Constitución de Santa Fe. En Junio de 1921 ingresó a la Dirección General de Ferrocarriles donde desempeñó diversos cargos, hasta ser nombrado en 1935 Inspector General de Contralor Financiero, especializándose a la sazón en materias de orden comercial y particularmente en cuanto concierne a la tarificación ferroviaria. En 1930/31 desempeñó el cargo de superintendente General de Irrigación en la provincia de Mendoza. Un año después, renunció al cargo que ejercía en la Dirección General de Ferrocarriles para asumir la presidencia del Consejo Nacional de Educación de Santa Fe, que abandonó en Junio de 1933 para reingresar a la Dirección General de Ferrocarriles, hasta el mes de Mayo de 1935 en que fué llamado por la empresa del F. C. S. y Oeste y se le confió el cargo de Ayudante Comercial de la Gerencia.

Fué también el Ingeniero Dante Ardigó director de la prestigiosa publicación mensual «La Ingeniería», órgano oficial del Centro Argentino de Ingenieros.

Entre las varias obras y estudios publicados por el Ingeniero Ardigó, mencionaremos un completo y erudito trabajo, «La Economía de Mendoza y las tarifas del F. C. de Buenos Aires al Pacífico», realizado por encargo del gobierno de aquella provincia.

El Ingeniero Ardigó, desde el año 1921, dicta la cátedra de «Vías y Comunicaciones» (1er. Curso) en la Facultad de Ingeniería de Rosario.

Tales antecedentes y tan erudito bagaje, movieron a las autoridades del F. C. Sud, a procurarse el valioso aporte de su colaboración.

Despedida al Sr. Robin Stuart

El retiro del señor Robín Stuart de la Gerencia del F. C. Sud, tuvo afectuosa repercusión en el personal que, durante años, trabajara bajo sus órdenes.

El señor Stuart se había conquistado simpatías generales. Su carácter franco, espontáneo, a ratos jovial, sin lesionar jerarquías, le acercaba a todos. De ahí que se le despidiera con cariño. Se trata-

Digitized by Google

ba de un ferroviario que había culminado en su carrera desde los puestos primarios, que había sido un trabajador entusiasta, un caballero sin tacha y un Gerente discreto en horas un tanto dificiles para la Empresa. Este afecto se puso de manifiesto de manera elocuente.

Los jefes de sección le obsequiaron con una cena íntima en «La Emiliana» y poco después, el día 3 de Abril de 1936, se efectuó en el salón de la Confitería de Plaza Constitución, lo que puede llamarse, la «depedida oficial». Reuniéronse allí empleados de toda categoría, animados de los mismos sentimientos y de idéntica emoción.

El acto tuvo así un cuadro tocante.

Se obsequió al señor Stuart con una magnífica radio ortofónica que exhibía una plaqueta de oro con inscripción alusiva. Ofreció la demostración en breves y oportunas palabras el Jefe de tráfico de los FF. CC. del Sud y Oeste, Sr. Tomás B. Stewart, al que repuso el señor Stuart con muestras de visible emoción. Sus frases fueron acogidas con grandes aplausos, renovándose las felicitaciones y augurios de ventura que se le tributaron durante la cordial despedida.

Fallecimiento del Sr. William Rogind

El 10 de Abril de 1935 falleció en Buenos Aires, a la edad de 73 años y en forma repentina, el señor William J. M. Rogind, quien, como se sabe, fué el recopilador y ordenador de esta Historia y destacado servidor del F. C. Sud.

Pertenecía el señor Rogind a esa falange de hombres que dejan huella perdurable de su paso, que educan con el ejemplo y proyectan, en gracia a su riqueza emotiva y a su calor humano, ambientes de sincera fraternidad.

De origen dinamarqués — nació el 21 de Junio de 1861 — llegó a Buenos Aires en Octubre de 1890, ingresando al F. C. Oeste en el mes de Marzo de 1891, en el departamento de Vía y Obras, primero como dibujante y luego en calidad de agrimensor, hasta el 8 de Marzo de 1899. El 6 de Mayo del mismo año entró al F. C. Sud como segundo jefe de la oficina de dibujos. El 15 de Diciembre de 1910 fué designado jefe de la oficina de Construcciones, puesto que desempeñó hasta el 16 de Mayo de 1920, en que se clausuró aquella oficina para ser incorporada a una sección general, correspondiéndole el cargo de Ayudante en jefe de la oficina de Dibujo.

Permaneció en este puesto el señor Rogind hasta el 30 de Septiembre de 1930, en que obtuvo su jubilación. Aún así, siguió trabajando para la Empresa del F. C. Sud, a la que le ligaba un acendrado cariño, y en la Exposición Británica celebrada en ese año, en Buenos Aires, exhibiéronse gráficos, mapas, ilustraciones, etc., debidas al talento prolijo y lujoso del señor Rogind.

En otras ocasiones representó a la Empresa del Ferro Carril del Sud en el primer Congreso Nacional de Ingeniería, en el año 1916, presentando una monografía titulada «Historia y Desarrollo del gran Ferrocarril del Sud». Representó también a la Empresa, en el Segundo Congreso Nacional de Ingeniería, en el año 1921, habiendo en esa oportunidad preparado una monografía sobre «Los Puertos en la Costa Atlántica de la República Argentina». Invistió también la representación del F. C. S. en el Congreso Sudamericano de Ferrocarriles efectuado en Río de Janeiro en Septiembre de 1922, sometiendo al mismo una monografía titulada: «Buenos Aires, sus ferrocarriles y el problema de sus estaciones terminales».

En igual carácter, concurrió al Congreso Panamericano de Carreteras, en Octubre de 1925, y conjuntamente con el señor F. D'Angelo firmó un trabajo titulado «El Ferrocarril Económico tipo Decauville. Solución Efectiva del problema vial».

Al año siguiente llevó la representación del Ferrocarril Sud a la Comisión Asesora formada por la Municipalidad de Buenos Aires para modificar el Reglamento de Tráfico en la ciudad.

Sr. WILLIAM ROGIND

Otro mérito ostentaba el Sr. William Rogind, y no era el menor, su prurito histórico, su amor por el documento ilustrativo, por el fotograbado de viejas épocas, y ese afán suyo de catalogar y retener fechas, afición que le hizo posible ordenar esta Historia del F. C. S. cuyo valor documental será debidamente apreciado.

El Sr. Rogind era, a su manera, un artista, de gusto selecto, que vivía con fruición en la soledad, departiendo con sus libros y sus infolios. Siempre se le encontraba entregado con voluptuosidad a la lectura, recreo único de su espíritu y posiblemente el substancial de su existencia. La muerte le sorprendió en plena tarea. Ni la edad ni el largo ajetreo de su vida fueron suficientes para aplacar su entusiasmo por las cosas de la inteligencia. Hombre modesto y humilde, había hecho suya la máxima de los viejos monjes: «trabajar es orar».

Don Ezequiel Ramos Mexia

Su fallecimiento

Honda consternación produjo en los círculos sociales, financieros y ferroviarios el fallecimiento

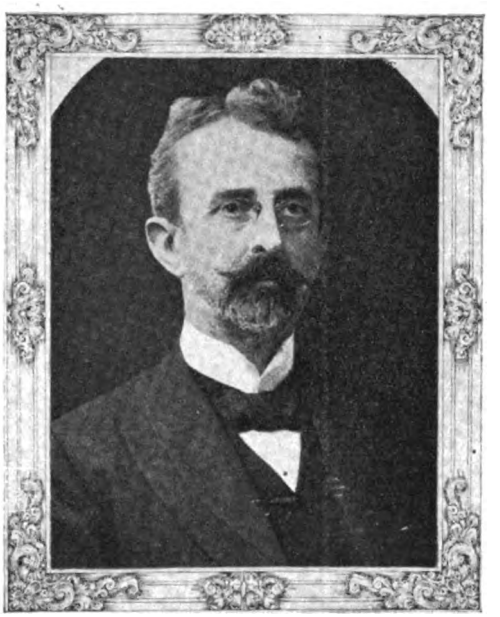
Digitized by Google

del señor Ezequiel Ramos Mexía, ocurrido en Buenos Aires, el 7 de Noviembre de 1935.

Hombre público, estadista en la más amplia y noble acepción del vocablo, el señor Ramos Mexía pertenecía a esa generación de patriotas que cimentaron la organización del país.

Pertenecía don Ezequiel Ramos Mexía a una familia ilustre por su tradición y por su cultura, en la que descolló con firmes líneas y recio carácter. Interesado desde joven en el proceso de las industrias rurales del país dedicóse a su estudio con ahinco y fe. Diseñó las reformas que exigían su natural desarrollo y ya legislador dióse por entero a la ardua tarea de concretarlas en magníficos proyectos que abarcaban los problemas actuales y futuros de esas básicas industrias nacionales. Fué más tarde Ministro de Agricultura durante el período presidencial del general Roca y su paso por esta secretaría de Estado, señalóse elocuentemente en la cantidad y calidad de iniciativas que luego fueron concretándose en la realidad.

El conocimiento de las necesidades de la vida agraria y la sospecha de su incalculable porvenir, sustentaron las bases de su actividad incansable y de su acción tesonera, que no logró aminorar el obstáculo ni la crítica, en ocasiones singularmente implacable.



Don EZEQUIEL RAMOS MEXIA

Era hombre de realizaciones, de ímpetu espiritual y por añadidura partidario de la lucha hasta su extremo. Así se concibe que su vida constituya una foja de relevantes servicios tendientes todos a la organización sistemática del país, que tuvieron su expresión más firme cuando tocóle desempeñar el ministerio de Obras Públicas al frente del que trabajó un programa de magnitud con amplias proyecciones al futuro.

Retirado después de la política y de la acción pública, entregóse con el mismo entusiasmo y calor a las tareas de director ferroviario, vinculado a las empresas de transportes en las que se apreciaba en mucho su experiencia y sus múltiples conocimientos.

En sus últimos años fué presidente del Directorio de los Ferrocarriles de Entre Ríos y Nord Este Argentino.

El acto de su sepelio revistió imponentes proporciones. Concurrió a él un gran contingente de personalidades de nuestro mundo oficial, social y ferroviario; el presidente de la República, el vicepresidente, ministros del Poder Ejecutivo, embajadores, etc. Hablaron, haciendo el elogio del extinto, el ministro de Agricultura, el presidente de la Sociedad Rural Argentina, el Dr. Guillermo Leguizamón quien lo hizo en nombre de la Comisión Local del F. C. Sud y Oeste y en el de la Junta de Representantes y Gerentes de los Ferrocarriles, y por último el presidente del Círculo de Armas al que pertenecía desde su fundación el Dr. Ramos Mexía.

Al terminarse de escribir este apéndice, en Septiembre de 1936, el Congreso Nacional trata y aprueba y es promulgada días después por el Poder Ejecutivo, la ley de Coordinación de los Transportes, en la capital, ley con la que se inicia una nueva legislación en esta importante materia.

Si bien ella no implica una solución de base al complejo problema que lesiona el desenvolvimiento progresivo de los Ferrocarriles Argentinos, se considera, desde luego, un paso de importancia hacia un conjunto de leyes que amparen los cuantiosos capitales invertidos en el país en obras ferroviarias, colocando sobre planos de igualdad una competencia que se insinuaba en forma y grado que iba entorpeciendo el normal desarrollo de esas actividades.

Por lo pronto revela una atención auspiciosa de los Poderes Públicos hacia uno de los más importantes problemas, sobre el que descansa la economía general de la Nación.

FIN
de la "Historia
del Ferrocarril
Sud"

Digitized by Google

Digitized by Google

INDICE DE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL SUD

Pág.

PROLOGO 3
INTRODUCCION 7

CAPITULO I. Sumario: En el año 1861 el Señor Eduardo Lumb solicita la concesión de una línea de Buenos Aires a Chascomús. — Corta biografía del solicitante. — Discusión en las H. H. Cámaras de Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. — Un proyecto bien recibido. — Desacuerdo sobre el monto de la garantía — Recursos con que contaba la Provincia. — El fracaso del F. C. del Oeste que no pidió garantía. — Cálculo pesimista sobre el tráfico futuro de la línea proyectada. — Sin ayuda del Gobierno no habrá ferrocarriles. — Se presentan otros empresarios solicitando la misma concesión. — Ventajas tan grandes que despiertan sospechas. — El señor Lumb ofrece 1.000.000 de pesos como garantía. — Proyecto aprobado. — Texto de la concesión. — Aprobación de la traza de la línea. — El Sr. Lumb no puede formar una sociedad. — Situación económica de la Provincia. — Venta de la concesión. — Formación de la Compañía del F. C. del Sud en Londres 9

CAPITULO II. Sumario: Situación política y financiera de la Provincia de Buenos Aires. — El Gobierno aprueba los Estatutos de la Empresa. — Cuestión de la Garantía. — Noble actitud de un núcleo de Caballeros. — Espléndida fiesta con motivo de la inauguración de las obras. — El Presidente General Mitre y el Gobernador Mariano Saavedra, iniciaron los primeros trabajos. — Gran banquete para 400 convidados. — El primer Directorio en Londres y personal dirigente en Buenos Aires. — Inauguración de la línea a Jeppener. — El 14 de Diciembre de 1865 llega al prrimer tren a Chascomús. — Reseña histórica de esta localidad. — Nómina de las estaciones. — Primer horario de trenes. — Primer tren rodante. — Brillante excursión a Chascomús. — Lo que era Plaza Constitución en aquellos tiempos. — Tranvía de la Empresa del F. C. del Sud. — Pequeños talleres en Barracas. — FF. CC. existentes en la República en el año 1865..... 19

CAPITULO III. Sumario: Entrada bruta de 1000 libras por semana. — Frank Parish aconseja la inmediata construcción de la línea hasta Dolores. — Partida para Londres donde defendió su proyecto. — Importancia del tráfico de Lanas. — Prudencia de los Directores. — Noble actitud del Presidente del Directorio londinense. — Extraño proyecto de uno de los Directores. — Resultado de la explotación. — Los estancieros prefieren mandar la lana por carros. — Carros versus ferrocarril. — Rescisión de la garantía. — Protesta contra los elevados fletes del F. C. del Sud. — El Gobierno arregla el conflicto elevando las tarifas del F. C. Oeste. — Epidemias, guerras e invasiones de indios. — El Directorio en Londres no admite la posibilidad de nuevas prolongaciones. 31

CAPITULO IV. Sumario: Comunicación con los pueblos lejanos. — La Galera. — La riqueza de la Provincia en ganado vacuno y lanar. — La oveja merina. — Inmigración de Irlandeses. — Los estancieros del Sud piden nuevas extensiones. — Lo que era la provincia de Buenos Aires en aquellos años. — Lucha con los indios. — Líneas de fortines. — El Gobierno trata de hacer la paz con los indios. — Expediciones. — Gobernadores de la Provincia. — El Gobierno progresista de Don Mariano Saavedra. — Fundación de varios pueblos al Sud y al Oeste de la Provincia. — El Gobierno fecundo del Dr. Alsina. — Fundación del pueblo de Olavarría y el partido de Juárez. — Don Emilio Castro prosiguió con éxitos lisonjeros la labor de sus antecesores..... 36

CAPITULO V. Sumario: Presidencia de Domingo Faustino Sarmiento. — Guerra con el Paraguay. — El Directorio del F. C. del Sud resuelve autorizar nuevas extensiones. — El Gobierno amenaza invadir la zona del F. C. S. — Las dos glorias de la Provincia de Buenos Aires. — Política ambiciosa del F. C. Oeste. — Programa de extensión del F. C. Sud. — Llegada de la vía a General Belgrano en Marzo de 1871. — Horrible epidemia de fiebre amarilla. — El Dr. Avellaneda es electo Presidente. — Crisis Comercial. — Desinteligencias entre los dos altos poderes públicos. — Guerra civil en 1880. — Buenos Aires declarada Capital de la República. — Modificación propuesta de la ley de FF. CC. referente a las expropiaciones. — Interesante discusión en el Senado Provincial. — Relaciones cordiales entre el Gobierno y las empresas particulares. — Nombres dados a las locomotoras. — El F. C. del Sud llega en 1872 a Las Flores, en 1874 a Dolores y al Azul en 1876..... 44

CAPITULO VI. Sumario: Resultado de la explotación 1870-1876. — Tren rodante en 1877. — Viajes de inspección de los Directores. — Lo que era Buenos Aires en el año 1877. —El recorrido de los FF. CC. dentro de la ciudad. — La estación Central. — Gran éxito de la línea de tranvía del F. C. del Sud. — Antecedentes de la instalación de tranvías en Buenos Aires. — Numerosas concesiones otorgadas. — Seria competencia. — Venta de la línea de tranvía del F. C. del Sud en 1872 50

CAPITULO VII. Sumario: Se pone término a las extensiones del F. C. del Sud. — Estación terminal de Dolores. — Reseña histórica. — Frank Parish elegido Presidente del Directorio. — La conquista del desierto. — Resumen de la explotación de la Empresa 1877-1879. — Se substituye el ramal de Lomas a Monte por la prolongación de Dolores a Maipú y Ayacucho. — Inauguración de esta línea en Diciembre de 1880..... 59

Digitized by Google

Pág.

CAPITULO VIII. Sumario: Rumores de expropiación. — Alarma en Londres. — Delegación enviada a la Argentina. — Conferencias con el Gobernador Dr. Dardo Rocha. — Resultados favorables. — Contrato para la construcción de nuevas líneas. — Carta del Sr. Frank Parish. — La Empresa ofrece introducir mejoras en la explotación de sus líneas. — Modificación de las tarifas. — Nuevo reglamento. — Comparación con los demás FF. CC. de la República 64

CAPITULO IX. Sumario: Nuevo período presidencial. — Campaña electoral. — Los Candidatos. — El Presidente Avellaneda y la cuestión Capital. — La Provincia no quiere perder su Capital tradicional. — La actitud del Gobernador Carlos Tejedor — La Provincia se alza en armas contra el Gobierno Nacional. — Combates sangrientos. — El F. C. del Sud sufre serias pérdidas. — Tráfico suspendido durante mes y medio. — Revolución sofocada. — Proyecto de federalización de Buenos Aires. — El acontecimiento más trascendental del período de Avellaneda. — Exportación de la primera bolsa de trigo. — Exportación de cereales de la República Argentina desde 1873 hasta 1880. — Ley de capitalización de la ciudad de Buenos Aires. — Dr. Juan José Romero, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. — Notable actuación durante ocho meses. — Admirable Mensaje a la Legislatura en Mayo de 1881. — Gobierno del Brigadier General Julio A. Roca 67

CAPITULO X. Sumario: La transformación completa de la ciudad de Buenos Aires. — La fecunda administración del Intendente Torcuato de Alvear. — Obras realizadas. — La Recova vieja. — Avenida de Mayo. — Pronósticos sobre la futura población de la Capital. — Intendencia de Francisco Seeber. — Epoca de especulación desenfrenada. — Formación de sociedades anónimas. — Gran Hotel Internacional. — Proyectos para construcción de tranvías eléctricos de alto nivel. — Traslación a Sola de los talleres del F. C. del Sud. — Urgente necesidad de construír una nueva estación terminal. — Compra de terreno. — Obras construídas 73

CAPITULO XI. Sumario: El Dr. Dardo Rocha asume el poder como Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. — Necesidad de fijar el asiento legal de los Poderes Públicos de la Provincia. — Comisión técnica nombrada para examinar las posibles localidades para la futura ciudad-capital. — Concurso de planos y presupuestos. — El mensaje del Gobernador declara que la Capital de la Provincia debía formarse en las Lomas de la Ensenada de Barragán. — El 19 de Noviembre de 1882 se colocó la piedra fundamental de la nueva capital. — Necesidad de buenas comunicaciones entre Buenos Aires y La Plata. — Instalación de los poderes públicos el día 15 de Abril de 1884. — El Gobierno del Dr. Dardo Rocha se singularizó por numerosas obras e iniciativas de progreso para la Provincia 83

CAPITULO XII. Sumario: Fundación de Olavarría. — Reseña histórica. — Invasión de indios. — Las vías del F. C. del Sud llegan a «El Puerto» (hoy Ing. White) en Mayo de 1884. — Bahía Blanca. — Reseña histórica. — Concesión para construír un muelle. — Valor de productos exportados. — Inauguración de la línea. — Gran entusiasmo. — Asistencia del Gobernador Dr. Dardo Rocha. — Algunos de los discursos. — El Ferrocarril llega a Tandil en 1883. — Reseña histórica. — Tata Dios. — Resultado de la explotación del F. C. del Sud, 1880-1886. — Existencia de ganado en la zona del F. C. S. — Asombroso desarrollo de la empresa. — Doble vía entre Buenos Aires y Burzaco. — Unión en Mármol con el F. C. Oeste. — Primitivos talleres. — Compra de terreno para nuevos talleres en Sola 91

CAPITULO XIII. Sumario: Llegada de inmigrantes al país durante los años 1881 y 1882. — Formación de Centros de población. — Obligaciones de los nuevos pobladores. — Severa crítica del servicio prestado por el F. C. del Sud. — Comisión de investigación. — Un descarrilamiento con fatales consecuencias. — La empresa declarada sin culpa. — El Gobierno se empeña en promover la construcción de líneas férreas. — Ordena practicar estudios para la prolongación de Tandil a Juárez. — El F. C. del Oeste presenta tres estudios. — El Gobierno consulta al Representante Legal del F. C. del Sud. — El F. C. del Sud pide la concesión correspondiente. — Apertura de la línea en Marzo de 1885. — La empresa impone nombres a las estaciones intermedias. — Formación de una colonia agrícola en Juárez. — La posición del F. C. del Sud entre todos los FF. CC. del país, el 31 de Diciembre de 1886 105

CAPITULO XIV. Sumario: Reseña histórica de Mar del Plata, 1870-1888. — Misión de la Virgen del Pilar. — La primera población. — Creación de la «Estancia de la Laguna de los Padres». — Una sociedad portuguesa adquiere grandes propiedades. — Fecunda acción de José Coelho de Meyrelles. — Instalación del primer saladero. — Llegada de Don Patricio Peralta Ramos. — Compra de 32 leguas de terreno. — Biografía del futuro fundador de Mar del Plata. — La férrea actividad de Don Patricio. — Como nació Mar del Plata. — La influencia del riel en el engrandecimiento de Mar del Plata. — El 26 de Setiembre de 1886, llega el F. C. del Sud al futuro balneario. — Nómina de las estaciones. — Los primeros hoteles. — Obras progresistas de Don Pedro Luro. — La primera iglesia. — Formación del partido de Gral. Pueyrredón 109

CAPITULO XV. Sumario: Progreso de la industria minera. — Ramales solicitados. — Ramales a Sierra Chica y Sierras Bayas. — La Empresa adquiere el ramal de Tandil a la Piedra Movediza. — El puerto del Riachuelo. — Reseña histórica. — La obra admirable del Ing. Luis A. Huergo. — El puerto del Riachuelo declarado abierto para la navegación de ultramar. — Entrada del primer paquete regular de pasajeros. — La Empresa del F. C. del Sud solicita autorización para construír un muelle en la ribera Sud del Riachuelo. — Algunos artículos del contrato. — Ramal de Kilómetro 5 a la ribera Sud del Riachuelo solicitado por el F. C. del Sud. — Protesta del F. C. de la Ensenada. — Quejas contra el proceder de la Empresa del F. C. del Sud. — Resolución del P. E. no haciendo lugar a las pretensiones del F. C. de la Ensenada. — El ramal queda terminado en Julio de 1888. — Concesión Dávila y Cía., para una línea de Olavarría a San Jacinto. — Es adquirida por la Empresa del F. C. del Sud. — Concesión Bustamante y Cía. 117

Digitized by Google

Pág.

CAPITULO XVI. Sumario: Política portuaria del Gobierno Nacional durante los años 1880-1888. — Reseña histórica del puerto de Buenos Aires. — Restricciones impuestas por el gobierno español. — Itinerario de las mercaderías que venían de España a las colonias ribereñas del Plata. — En el año 1805 se presentaron nueve proyectos de obras de puerto. — Nota gráfica de los más importantes proyectos para un puerto de Buenos Aires durante los años 1822 y 1875. — Ingenieros extranjeros contratados por el Gobierno Nacional. — El eminente ingeniero argentino Luis A. Huergo construye el primer puerto en el Riachuelo. — Presenta en 1881 los estudios, planos y presupuestos para un gran puerto. — Por Ley del 18 de Octubre de 1881 se autoriza la expropiación de las obras del Riachuelo. — El Gobierno no dió cuenta al Congreso de este proyecto. — En Julio de 1882 el señor Eduardo Madero presenta al Congreso un nuevo proyecto de puerto. — La Ley del 27 de Octubre del mismo año autoriza su ejecución. — Severa crítica por parte de los ingenieros argentinos. — La opinión general favorece el proyecto del Ing. Huergo. — Inconveniente de dos canales de acceso. — Renuncias del Presidente del Departamento de Ingenieros y del Director de las obras del Riachuelo. — Desaprobación de la popular «Alameda». — Protesta del gremio de lancheros. — Los planos de los señores Hawkshaw, Son y Hunter fueron aprobados en Diciembre de 1885. — Iniciación de los trabajos en Abril de 1897. — Inauguración de la dársena Sud en Enero de 1889. — Fechas de inauguración de los diques y los canales. — Movimiento del puerto. — Costo total del puerto Madero. — Exportaciones de cereales y derivados en 1873-1890.. 125

CAPITULO XVII. Sumario: Las tierras de Ensenada. — Los primeros habitantes. — En 1727 el piloto Juan Antonio Guerrero descubre la Ensenada. — La bautiza con el nombre de Ensenada de Barragán. — Construcción del fuerte en el año 1731. — Reconstrucción en 1800. — Brillante actuación del fuerte evitando las invasiones de los portugueses y rechazando el desembarco de los ingleses. — Declarado monumento público en 1911. — Investigaciones históricas del Dr. Manuel María Oliver. — Colocación de una placa con leyendas cronológicas. — Reseña histórica del puerto. — La patriótica solicitud de Rivadavia en 1822. — Estudios de oficiales de la Marina inglesa. — Iniciativa del F. C. de B. A. a la Boca., Barracas y Ensenada en 1863. — Lo que opinaba el Gobernador Dr. Dardo Rocha. — Waldorp y Cía., empiezan los trabajos del puerto en 1883. — Terminación en el año 1890. — Concesiones acordadas para dar impulso al puerto. — Mensaje del Presidente de la Nación en Mayo de 1881 138

CAPITULO XVIII. Sumario: Nuevos centros suburbanos. — Lanús. — Adrogué. — Reseñas históricas. — Esteban Adrogué construye el primer hotel para veraneantes. — El Hotel «La Delicia». — Origen del nombre. — El trazado del pueblo obtuvo un Primer Premio en la exposición. — Abandono de los ángulos rectos. — La personalidad del Sr. Adrogué. — Notable discurso del Sr. Carlos Pellegrini. — Ley de los centros agrícolas..... 145

CAPITULO XIX. Sumario: Fiebre de especulación que precedió a la crísis del 90. — El Congreso concedió en 1867 más de 9.000 kilómetros de líneas férreas. — 7.200 kilómetros con garantía. — En tres años se concedieron cerca de 22.000 kilómetros de vías. — Visible propósito de «chantage» a las empresas ferroviarias. — El Presidente Dr. Juarez Celman optimista. — Líneas garantidas. — Fuerte suma pagada por el Gobierno en concepto de garantías. — La nueva política ferroviaria del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. — Línea de competencia al F. C. Sud. — Concesión Gianolla. — La empresa del F. C. del Sud solicita inmediatamente permiso para construír varias líneas y ramales. — Discusión en la Cámara. — Sesiones memorables llenas de incidentes parlamentarios. — Atmósfera de antipatía contra el F. C. del Sud. — De todas las líneas solicitadas se otorga solamente la de Tres Arroyos a Bahía Blanca. — Las demás concesiones solicitadas afectaban a tres empresas: Olivier y Cía., Wilkinson y Cía. y a los FF. CC. de la Provincia. — Antecedentes. — Formidable invasión en la zona servida por las vías del F. C. del Sud. — Protesta de la Empresa del F. C. del Sud. — Admirable defensa de los derechos del F. C. del Sud por los señores Diputados Toso, Lartigau y Ugalde. — La tradición que liga la suerte del F. C. del Sud con la Provincia de Buenos Aires. — El Directorio del F. C. del Sud fué siempre el más eficaz propagandista en favor del crédito argentino. — La Empresa entra en negociaciones con los señores Olivier y Wilkinson. — Resultados favorables. — La concesión de Olivier y Cía. transferida al F. C. del Sud en 1889. — Autorización a la Empresa del F. C. S. para construír varias líneas. — Formación de la Compañía del F. C. de Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud Lt. — Transferencia al F. C. del Sud de dos concesiones 151

CAPITULO XX. Sumario: Dificultades financieras del F. C. de la Provincia. — Venta del ramal a la Magdalena. — El P. E. de la Provincia resuelve vender toda la línea. — Informe de la Comisión de Hacienda. — Se elogia la administración del F. C. del Sud. — Discusión en las Cámaras. — Votación favorable a la venta. — El ramal de Temperley a Cañuelas pasa a ser de propiedad del F. C. del Sud. — Modificación del empalme. — Licitación para la venta del F. C. Oeste de la Provincia. — Se vende por la suma de 41.000.000 pesos %. — El F. C. del Sud adquiere el ramal de Lobos a Saladillo. — Formación de la nueva compañía del F. C. Oeste de Buenos Aires. — Resultado de la explotación 1896-1890. — La Presidencia del Dr. Miguel Juárez Celman. — Crisis de progreso. — Descontento general. — Fiebre de especulación. — Inmigración 1886-1890.— Estalla la revolución. — Renuncia del Dr. Juárez Celman. — El Dr. Carlos Pellegrini sube al poder para terminar el período constitucional..... 159

CAPITULO XXI. Sumario: El F. C. del Sud llega con otra línea a Bahía Blanca (vía Tres Arroyos). — Inspección de la propiedad del F. C. del Sud en la Argentina. — Informe detallado recomendando la futura política de la Empresa. — Se aconseja la inmediata construcción de 1764 kilómetros de vía. — Personal dirigente de la Empresa. — Cambio de Presidente de la Nación. — Revolución en 1893. — Renuncia del Presidente. — El Dr. Uriburu asume el poder. — Situación precaria de la Provincia de Buenos Aires. — Brillante actuación del Gobernador Guillermo Udaondo. — La Provincia abona a la Empresa una fuerte suma en concepto de fletes adeudados..... 169

CAPITULO XXII. Sumario: Nómina de las líneas y ramales entregados al servicio público. — Mercado Central de Frutos. — Líneas de acceso al mismo. — Acción conjunta de las empresas del Sud y Oeste. — Sustitución

Digitized by Google

Pág.

de la concesión Martínez y Cía. — Solicitud de las empresas para dejar sin efecto algunas líneas ya concedidas. — Programa de extensiones presentado al Gobierno. — 530 kilómetros de líneas nuevas. — Presupuesto de cerca de 7.000.000 pesos %. — Aceptación del proyecto de las empresas. — El contrato «ad referendum» aprobado en Febrero de 1895 174

CAPITULO XXIII. Sumario: Nombramiento de comisiones. — Presentación de proyectos para una estación Central. — Por falta de estudios se suspende la licitación de la obra. — Ferrocarril de circunvalación. — Informe favorable de la Comisión. — El proyecto presentado y recomendado. — Algunos detalles del mismo. — Innumerables propuestas presentadas por particulares. — El proyecto de los señores Pedro A. Gartland y Cía. — Proyecto del Gobierno para ensanchar la estación Central existente. — Incendio y completa destrucción de la estación. — Se renuevan los proyectos de una nueva estación Central. — Negociaciones entre el Gobierno y las empresas ferroviarias. — El F. C. del Sud estudia detenidamente el acceso a la estación Central. — Detalles de estos proyectos. — Fracaso de las negociaciones entre el Gobierno y las empresas ferroviarias. — El Gobierno ordena el levantamiento de las vías entre Retiro y Casa Amarilla. — Protesta de las empresas. — Cambio de aspecto del Paseo de Colón. — Invasión del «territorio de las lavanderas» 179

CAPITULO XXIV. Sumario: En 1893, los vecinos del partido de Pila solicitaron la construcción de una línea férrea de Chascomús a Pila. — Esta solicitud determinó un serio conflicto entre la Empresa del Sud y los señores Wilkinson y Cía. — Extensos cambios de notas, informes, aclaraciones, dictámenes y protestas. — La empresa del F. C. Ensenada y Costa Sud interviene en el asunto. — Transferencias de concesiones. — Nadie quiere construír la línea solicitada. — Más notas y severas acusaciones. — Dictamen del Asesor del Gobierno Provincial. — Protesta de Wilkinson y Cía. — La Empresa del F. C. del Sud no cede terreno. — El Gobierno Provincial resuelve aplicar multas a las dos empresas. — Enérgicas protestas. — En 1897 se resuelve definitivamente el conflicto. — Se declaran caducas las concesiones de líneas otorgadas a Wilkinson y Cía., con excepción del ramal a Atalaya. — Nueva liquidación de multas..... 191

CAPITULO XXV. Sumario: Amenazas de una guerra con Chile. — El Gobierno procura la construcción de una línea estratégica. — Negociaciones con la empresa del F. C. del Sud. — Contrato «ad referendum». — Discusión en las Cámaras. — Aprobación del contrato en Marzo de 1896. — La empresa imprime gran impulso a los estudios de las diferentes secciones. — Los ingenieros activan la construcción. — La sección de Bahía Blanca a Río Colorado se termina en Septiembre de 1897. — La segunda sección desde Río Colorado hasta Choele-Choel es librada al servicio público en Junio de 1898. — Toda la línea al Neuquén (La Confluencia) terminada el 30 de Mayo de 1899. — Grandes preparativos para la inauguración de la línea. — La Empresa impone brillo a la ceremonia. — Asiste al acto el Presidente de la República en persona. — Una inundación imponente del Río Negro. — Los trenes se ven imposibilitados de llegar hasta La Confluencia. — En la estación Chimpay el Presidente Gral. Roca declara inaugurada la línea. — Los discursos. — Cablegrama del Directorio de Londres. — Viaje de vuelta. — Excursión al puerto militar. — Banquete en honor de la Comisión Local. — Decreto del P. E. dando el nombre de Ing White a la estación del Puerto de Bahía Blanca. — Causas de la creciente del Río Negro. — El Directorio de Londres obsequia al Presidente Gral. Roca con una artística copa de plata. — El Presidente agradece esta deferencia..... 194

CAPITULO XXVI. Sumario: Visita periódica a las gobernaciones. — Viaje del Dr. Gabriel Carrasco al Neuquén, en 1900. — Casas de comercio del lugar, un emporio maravilloso.— Seis días desde Neuquén a Chos-Malal. — Antes de inaugurarse el ferrocarril al Neuquén el gobernador Lisandro Olmos efectúa ese viaje en un mes y medio. — Sabrosa anécdota del coronel Olascoaga.— Necesidad de dotar al país de un puerto militar sobre el mar. — Solicitada su opinión al gobierno de Italia, recomienda al ingeniero Luis Luiggi. — Elígese el estuario de Bahía Blanca como la ubicación más conveniente para el puerto militar. — Se acepta la propuesta de los señores Dirks, Dates y Van Hatten como empresa constructora del puerto. — Luis Luiggi director técnico de la obra. — Construcción de un gran dique de carena; largo máximo 220 m. y ancho 27 m. — El 2 de Enero de 1902 entra al dique el primer acorazado, el «San Martín». — Las obras de Puerto Militar fueron estudiadas, contratadas y ejecutadas en cinco años. — Ley General de Ferrocarriles de la Provincia. — Con fecha 29 de Abril de 1902 la Suprema Corte declara al Ferro Carril del Sud sujeto a la jurisdicción Nacional. — Opinión del señor Ezequiel Ramos Mexía. — Descontento del Gobierno de Buenos Aires que demanda a la Empresa del Ferro Carril del Sud por violación de la ley General de Ferrocarriles Provinciales. — La Suprema Corte absuelve a la Empresa..... 215

CAPITULO XXVII. Sumario: Líneas y ramales existentes al finalizar el año 1899. — Ramales nuevos: fecha de incorporación a los servicios públicos. — Tráfico de pasajeros hasta el año 1900. — Aumento del material rodante: trenes para servicio de pasajeros. — Tren rodante para uso exclusivo de la Empresa. — Sinopsis de la explotación del F. C. S. durante los años 1890-1894. — Detalles del transporte de cargas en toneladas. — Número de animales transportados. — Algunas explicaciones acerca de la cuestión de límites entre la República Argentina y Chile. — Laudo británico del 20 de Noviembre de 1902. — Los dos países aceptan el fallo. — Arreglo definitivo de esta vieja cuestión 224

CAPITULO XXVIII. Sumario: Datos interesantes acerca del desenvolvimiento de la Empresa del Ferrocarril del Sud. — Estación Sola. — Su ampliación. — Necesidad de instalar nuevos y modernos talleres. — Planos aprobados en 1889. — Estación Talleres. — Construcción de viviendas para empleados y obreros. — Una plaga nacional: la langosta en 1897. — Pérdida que ocasiona al F. C. del Sud. — La sequía. — Una huelga que obliga a clausurar los talleres. — Fallecimiento del señor Barker, secretario-gerente del F. C. S. — Muerte trágica del señor Juan B. Wanklyn, miembro de la Comisión Local. — Inauguración del «Barker Memorial Hall» — En 1899 el Directorio formula un proyecto para la creación de un fondo de jubilaciones — Capital realizado de la Empresa en el año 1899: £ 21.012.230. — Cotización de las acciones en Londres 230

Digitized by Google

Pág.

CAPITULO XXIX. Sumario: Licitación pública de arrendamiento de las líneas de Tolosa a Elizalde y de La Plata al Puerto. — En 1898 el Ferrocarril del Sud toma posesión de las líneas pertenecientes a la Compañía del F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada. — Referencias acerca de esta Compañía. — Datos biográficos del ingeniero Guillermo Wheelwright. — Historia del F. C. Buenos Aires y Puerto Ensenada. — Liquidación de esta Compañía. — Transferencia al F. C. del Sud..... 239

CAPITULO XXX. Sumario: Descripción del Río Neuquén. — Construcción de un puente hasta la nueva estación Neuquén. — Dificultades que ofrecía el paraje despoblado y el transporte de materiales. — La gran creciente de 1900. — Peripecias sufridas por los obreros. — Salvataje. — Interrupción de la línea a Chos-Malal. — El territorio del Neuquén; algunos datos interesantes. — Descubrimiento de minas de oro y plata. — Anécdota acerca del cacique Purrán. — Inauguración del Puente. — Neuquén declarada capital del Territorio. — Discurso del Doctor Joaquín V. González — Datos referentes a la explotación de la línea al Neuquén..... 250

CAPITULO XXXI. Sumario: Concesión acordada en 1889. — Para la continuación de la línea al Neuquén se concede prórroga a la Empresa. — Los vecinos del Azul solicitan que el ramal a Bahía Blanca arranque de aquella ciudad. — El informe del Departamento de Ingenieros, no es favorable a dicha solicitud. — Se aprueba la línea: Olavarría-Pringles-Bahía Blanca. — 15 de Julio de 1903: Se libra al servicio público dicha línea. — Ramal a Las Talas 262

CAPITULO XXXII. Sumario: Los ferrocarriles. — Líneas de propiedad de la Nación. — Líneas de propiedad particular. — Importancia del F. C. del Sud. — Cifras comerciales y financieras. — Exportaciones cerealistas. — Valor de la exportación 1896-1901. — Inmigración de ultramar (gráfica). — Datos interesantes acerca de importación y exportación: precios obtenidos..... 269

CAPITULO XXXIII. Sumario: Construcción a alto nivel de la línea principal en el distrito de Barracas. — Ensanche de la estación Plaza Constitución. — Sola: nueva estación de cargas. — Empalme del ramal a la Ensenada, con la vía principal. — Presentación de los proyectos mencionados, al Superior Gobierno. — Mensaje del Poder Ejecutivo al Congreso de la Nación, relacionado con la expropiación de terrenos necesarios para estas obras. — Promulgación de la ley 4057. — Líneas del F. C. O. compradas por el F. C. del Sud. — Compañía del Dock Sud: convenio con el F. C. del Sud 279

CAPITULO XXXIV. Sumario: Un contrato con el Superior Gobierno de la Provincia, obliga al Ferrocarril del Sud a construír una nueva estación en La Plata. — Lugar escogido: calle 1 y diagonal 80. — Presentación de planos y aprobación de los mismos. — Puerto de La Plata: su movimiento desde 1892 a 1903. — Un problema que suscita controversias: ampliación del Puerto Madero o la nacionalización del Puerto de La Plata. — Entrega del puerto platense a la Nación. Discurso del gobernador Marcelino Ugarte. — Discurso del Excelentísimo Señor Presidente Julio A. Roca. — Tierras expropiadas a la provincia de Buenos Aires. — Concesiones otorgadas a varias sociedades para dar impulso al Puerto de La Plata. — El Congreso Nacional acuerda a la firma Vickers, Sons y Maxim de Londres, en 1909, concesión para explotar un terreno propiedad del Gobierno de la Nación sobre Río Santiago..... 288

CAPITULO XXXV. Sumario: Breve reseña descriptiva acerca de su construcción. — Consecuencias lógicas de las obras portuarias de Ingeniero White. — Progresos verificados en Bahía Blanca. — Inauguración de la primera sección del F. C. Bahía Blanca y Noroeste. — Estadísticas de transportes de diversos puertos argentinos. — Fallece el director del F. C. del Sud: Jorge Drabble. — Datos biográficos. — Otras bajas sensibles para la Empresa: Juan Fair miembro del Directorio del F. C. S., y C. H. Krabbé, de la Comisión Local. — Nombramiento de dos nuevos Directores: Henry Bell y Charles E. Smith. — En 1902 y 1903 se enluta nuevamente la Empresa: fallecen los Directores Edward Ashworth y S. Neild. — Nombramientos. — Celebración en Washington del VII°. Congreso Internacional de Ferrocarriles en el año 1905. — Extraordinaria actividad de la Empresa: nuevos ramales. — Ley de tinglados. — Estadística de cereales transportados anualmente por el Ferrocarril del Sud. — Estadísticas acerca de vagones, locomotoras y coches para pasajeros 300

CAPITULO XXXVI. Sumario: Proyecto de ampliación del Puerto de la Capital. — Puerto comercial en la bahía de Samborombón. — El H. Congreso de la Nación sanciona la ley que acuerda la construcción de este puerto a los Señores Agostini y Scarsella. — Presupuestos. — Obras anexas. — Puerto San Clemente. — Puerto de Quequén. — Concesiones acordadas. — Caducidad de algunas de ellas. — Puerto de Mar del Plata. — Se acuerda la construcción y explotación a la firma Taglioni Hermanos. — Depósito de garantía: $ 100.000 m/n. Imposibilidad de realizar la obra..... 318

CAPITULO XXXVII. Sumario: Ramal Puán a Guatraché. — La ley que autoriza la construcción de este ramal se sancionó en 1903. — Ramal General Guido a Juancho. — Ramal de Cooper a Gardey. — Tres Arroyos a Lobería. — Empalmes. — Estadísticas. Explotación del F. C. del Sud durante los años 1904-1907. — Algunos detalles del transporte de cargas. — Número de animales transportados. — Progreso agrícola de la Nación. — Fundación de la Sociedad Rural Argentina. — Socios fundadores. — Primeras exposiciones internacionales de ganadería. — Altos precios alcanzados en las ventas. — Vinculación con las sociedades afines de los países vecinos 330

CAPITULO XXXVIII. Sumario: Marcelino Ugarte, gobernador de Buenos Aires. — Obras públicas proyectadas. — Autorízase la construcción y explotación de ferrocarriles agrícolas y económicos en la provincia. — Algunas concesiones. Cuestiones suscitadas por cruces de vías. — Trazas definitivas de los FF. CC. Midland de Buenos Aires. — Percy Clarke es nombrado administrador del F. C. del Sud. — Acción de la Sociedad Literaria Inglesa. — El ingeniero Carlos Maschwitt ocupa el cargo de Consultor de la Empresa. — Datos biográficos. —

Digitized by Google

Pág.

El 2 de Mayo de 1906 muere Frank Parish. — Su obra. — Se designa para ocupar su puesto a su hijo Woodbine Parish. — Muerte de argentinos ilustres en 1906. — Fracaso de la Ley provincial de ferrocarriles. — Expansiones y ramales solicitados al H. Congreso por el Ferrocarril del Sud. — Derechos de construcción de líneas otorgados a la Empresa: en total 1.317 kilómetros 345

CAPITULO XXXIX. Sumario: Congestión del tráfico en Bahía Blanca. — Materiales importados por la Compañía. — Tráfico Público. — El Ferrocarril del Sud presenta planos y memorias descriptivas de un muelle adicional y de un elevador de granos. — Otro proyecto de futuros muelles.— Aprobación por decreto del 11 de Diciembre de 1905. — Modificación del proyecto. — Estadísticas demostrativas. Número de barcos que entraron al puerto. — Exportación de cereales. — Obras realizadas. — Planos. — Muelles, dársenas y elevadores. — Caminos afirmados. — Se proyecta solemnizar el 50°. aniversario del primer Ferrocarril Argentino. — Exposición especial de ferrocarriles. — El gobierno Nacional decreta el cambio de nombre de algunas estaciones. Homenaje a la colectividad inglesa 365

CAPITULO XL. Sumario: Informe presentado por Mr. Jason Rigby. — Progresos de la República Argentina. — La inversión de capitales ingleses. — % sobre el capital invertido. — Aparente política hostil contra los ferrocarriles. — Trabas y dificultades que creaban los Poderes Públicos y la prensa. — Situación anómala de algunas empresas ferroviarias. — El folleto del Dr. E. Lamarca. — Huelgas. — Consecuencias. — Nombramiento de los ingenieros argentinos: Julio Labarthe, Alejandro Lértora y Carlos Maschwitz. — Trazado del ferrocarril interportuario entre la Capital y La Plata. — Datos biográficos de Mr. David Simson. — Capital emitido por el F. C. del Sud de Buenos Aires. — El Ministerio de Hacienda dictamina sobre liberalidad de los derechos de Aduana. — Permisos de construcción y explotación de líneas. — Proyecto de ley presentado por el Ingeniero Emilio Mitre. — Texto de la Ley Mitre 373

CAPITULO XLI. Sumario: Considerandos en que se basó el Ejecutivo Nacional. — Decreto creando la Comisión. — Proyectos de ejecución de caminos. — Reparaciones. — Estadísticas. — El ferrocarril del Sud solicita modificar el recorrido de algunas líneas proyectadas. — Estudio de los ramales concedidos al F. C. del Sud. — Línea de Alvear a Pigüé. — Grandes obras de los ferrocarriles del Oeste y del Sud. — Adquisición del «Potrero de Catalinas». — Los ferrocarriles facilitan los medios para que sus empleados posean la «casa propia». — El ferrocarril del Sud toma a su cargo la explotación de Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata. — Resultado de la explotación del Ferrocarril del Sud durante los años 1908-1911. — Línea de acceso a los galpones de la Compañía de Muelles y Depósitos de Río Santiago. — La clausura del Congreso en 1908 motivó una gran baja en las acciones de los ferrocarriles. — Petróleo argentino. — Ensaya el ferrocarril del Sud el uso del petróleo en lugar del combustible carbón. — Ferrocarril Midland en Buenos Aires. — Inauguración de algunos ramales Ferrocarril de La Plata a Meridiano V°. 393

CAPITULO XLII. Sumario: Gran banquete en el Hotel Cecil de Londres, celebrando el Centenario de la Independencia Argentina. — Visión de progreso. — Carta de Woodbine Parish al Excelentísimo Señor Presidente Dr. Figueroa Alcorta. — Respuesta a la misma. — Notable progreso de la ganadería y agricultura argentinas. — La inmigración y emigración. — Obras de desagüe del Sud de la Provincia de Buenos Aires. — Inauguración de la Exposición Internacional de FF. CC. y Transportes terrestres. — La Sección Británica en la Exposición. — Exposición de la Empresa del Ferrocarril del Sud. — Congreso Internacional Sudamericano. — Temas a tratarse. — Obsequio de la colectividad inglesa a la Nación, como homenaje en su Centenario..... 412

CAPITULO XLIII. Sumario: Grandes obras efectuadas por el Ferrocarril del Sud, durante el período 1908-1913. — Muerte del Gobernador y del Vice Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. — Crecimiento de la red ferroviaria argentina. — Aumento de los capitales de las empresas ferroviarias del Sud y del Oeste. — Desenvolvimiento de la agricultura en la República Argentina. — El Ferrocarril del Sud libra al servicio público 451 kilómetros de líneas nuevas en 1911 y 323 kilómetros en 1912. — Ampliación del puerto de Buenos Aires. — Diversos proyectos. — Conflictos que suscitan. Nombramiento de una Comisión Asesora. — Informes. — Se acepta la propuesta presentada por la Empresa Walker y Cía. 432

CAPITULO XLIV. Sumario: La antigua Patagonia. — Sus ríos. — Conveniencia de los canales de irrigación. — Posibilidad de transformar las aguas perjudiciales de los ríos, en caudales útiles. — El ingeniero César Cipolletti. — Su obra. — Promulgación de la ley de Irrigación. — El Ferrocarril del Sud y las obras de regularización del caudal del Río Negro. — Se evita el peligro de las inundaciones. — Comienzo de las obras en el valle del Río Negro. — Discurso del Ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mexía. — Gráficas de los canales de riego en el valle Superior del Río Negro (ver pág. 464 y 465). — Trabajos en los Ríos Neuquén y Limay. — Construcción de grandes diques, canales y compuertas. — Reedificación del pueblo General Roca.. 446

CAPITULO XLV. Sumario: Proyecto del Doctor José Tomás Sojo, Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires. — Sugestiones interesantes sobre este proyecto por el Ingeniero Percy Clark. — Somera reseña de la obra del Ingeniero Guillermo Domínico. — Inauguración oficial del nuevo hotel de Inmigrantes. — Fundación de la Compañía Ferroviaria Argentina. — Construcción de puentes sobre el Riachuelo. — Puente carretero. — Proyecto del Ferrocarril del Sud. — Aprobación. — Ejecución de la obra. — Puentes «Nicolás Avellaneda» y «Justo José de Urquiza»..... 461

CAPITULO XLVI. Sumario: Situación económica de la Provincia de Buenos Aires en 1912. — Exportación de productos agrícolas. — Valor de la producción. — Explotación ganadera. — Ferrocarriles en la provincia, capitales invertidos, longitud de sus líneas, intereses producidos. — Otras industrias. — Los frigoríficos. — Comercio provincial. — Huelga de maquinistas y foguistas en 1912. — Medidas adoptadas. — Intervención directa y personal del Excelentísimo Señor Presidente, Dr. Roque Sáenz Peña. — Bases del convenio entre

Digitized by Google

Pág.

Gobierno de la Provincia y la Empresa del Ferrocarril del Sud. — Proyecto de fusión de las empresas rroviarias del Sud y del Oeste. — Solicitud presentada al H. Congreso de la Nación. — Informe de la irección General de Ferrocarriles firmado por el Dr. Pablo Nogués. — Sesión pública en la Cámara de Sena- ores. — Opinión pública. — Resumen de las negociaciones. — El Directorio en Londres del Ferrocarril del id desiste de su propósito de fusión con la Empresa del F. C. Oeste. — Fracaso de este proyecto 477

TULO XLVII. Sumario: Intercambio de cargas entre el sud y el norte. — Proyecto de construcción de una tación de cargas en la calle Brasil. — La comisión de obras públicas del H. Senado formula un proyecto e ley. — Concesión de una línea de Neuquén a la frontera de Chile, otorgada a la empresa del F. C. del Sud. - Fallecimiento de Henry Herbert Loveday. — Progreso de los pueblos del Sud vecinos a la Capital. — umento notable de pasajeros. — La extensa red tranviaria de Buenos Aires. — La empresa de tranvías nglo Argentina construye el primer subterráneo. — Acuerdo entre los Directores del Anglo-Argentina y del . C. Oeste. — Estación Once, del subterráneo, utilizada para trasborde de pasajeros del tranvía al ferrocarril del este. — Obras de desagües en la provincia de Buenos Aires. — Inundaciones causadas por lluvias excepcio- ales de 1913. — El ingenie o Carlos A. B. Mystromer autor del proyecto de las obras de desagües. El obierno provincial lo nombra Director de las Obras..... 497

TULO XLVIII. Sumario: Fundación del balneario Ostende. — Inauguración de nuevos ramales del Ferro arril del Sud. — Resultado de la explotación de dicho ferrocarril durante los años 1912-1915. — Aumentos abidos en los capitales de las Empresas del F. C. del Sud y Pacífico en la década 1904-1913. — Aconteci- ientos de Agosto de 1914. — La guerra Europea. — Medidas tomadas por el Gobierno. — El Gobierno nglés prohibe la cotización de nuestros títulos en el exterior. — El P. E. Nacional declara caducas algunas oncesiones. — Líneas afectadas por el decreto. — Inauguración de la estación terminal Retiro del F. C. Cen- al Argentino. — La tradición del Retiro. — Regreso a Inglaterra del Administrador General del F. C. del ud, ingeniero Percy J. Clark. — Marcelino Ugarte es elegido por segunda vez Gobernador de la provincia e Buenos Aires. — Empleados del F. C. del Sud muertos en la gran guerra europea..... 514

TULO XLIX. Sumario: La gran inundación del valle del Río Colorado en 1915. — Rotura del dique natural le la laguna Carri-Lauquen. — Razones de la catástrofe. — La Empresa del Ferrocarril del Sud organiza una xpedición de estudios. — Situación de los habitantes de esa región. — Perjuicios que sufrió la Empresa. — Camino afirmado de La Plata a Avellaneda. — Contrato de la Compañía Otto Franke. — Transferencia a a Sociedad Franco Argentina de Caminos. — Propuesta del Superior Gobierno de la Nación para cambio de nateriales. — Cruce de las vías férreas. — Actividad del gobierno de la Provincia en lo referente a la cons- rucción de caminos. — Materiales enviados desde el presidio de Sierra Chica. — Producción anual de la fá- brica de adoquines y pedregullo de Sierra Chica. — El pueblo de Quilmes. — Datos interesantes. — El vecin- dario solicita que el pueblo sea declarado ciudad. — Levantamiento del Censo Ganadero. 531

ITULO L. Sumario: Región petrolífera de Neuquén. — Estudio de las posibilidades petrolíferas de esta región en 1906 y 1907. — Sus precursores. — La perforación de los primeros pozos. — Formación de la Compañía para explotar las regiones petroleras, con capitales uruguayos y argentinos. — Fracaso en sus comienzos. — Estudios hechos por técnicos oficiales. — Intervención del Gobierno Nacional. — Hallazgo del petróleo. — El Gobierno declara una zona de reserva nacional de 7854 hectáreas alrededor del primer pozo. — La línea del Ferrocarril del Sud ofrece un transporte fácil al Puerto de Bahía Blanca. — Plaza Huincul. — Comodoro Rivadavia. — Reseña descriptiva. — Importación de la explotación petrolífera para los ferrocarriles argentinos. — Precios exhorbitantes pagados por el carbón, debido a la escasez mundial del combustible. — Las Empresas ferroviarias utilizan el petróleo. — La Sociedad Científica Argentina y el Congreso Científico Nacional. — Inauguración del Primer Congreso Nacional de Ingeniería. — Homenaje al Doctor Juan María Gutiérrez. — La Empresa del Ferrocarril del Sud pone a disposición de los miembros del Congreso un tren expreso, para visitar las obras de riego de Río Negro. — Notas de agradecimiento. — Fallecimiento de David Simson, M. I. C. E., Presidente del Directorio en Londres. — Retiro del Ingeniero Guillermo White, presidente del Di- rectorio Local del Ferrocarril del Sud. — Varios nombramientos 543

ITULO LI. Sumario: Proyecto para jubilación de empleados ferroviarios, presentado por el doctor Carlés. — Consideraciones que sugiere a las Empresas ferroviarias el proyecto de jubilaciones y pensiones. — Al discutirse la ley en el H. Senado el Doctor Maciá expone interesantes puntos de vista acerca de la ley proyectada. — Impracticabilidad del proyecto puesta de manifiesto por el informe de Mr. Burn. — La Comisión de la Hono- rable Cámara de Diputados redacta otro. — Sanción del mismo por la Cámara de Diputados. — Debido al receso parlamentario de Septiembre de 1916 no es tratado por el Senado. — El Dr. José Arce solicita de la Facultad de Ciencias Exactas la designación de una Comisión de estudio del nuevo proyecto. — El Senado y la Cámara de Diputados sancionan la ley de creación de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios. — Fallecimiento del General Julio A. Roca. — El gobierno Radical. — Hipólito Irigoyen y la cuestión obrera. — Las grandes huelgas. — Reglamento General de Trabajo de empleados ferroviarios..... 556

ITULO LII. Sumario: La fijación del capital del Ferrocarril del Sud. — Nuevos nombramientos..... 567

ITULO LIII. Sumario: Concesión otorgada a Eduardo Shaw para la construcción de una ramal ferroviario. — Transferencia a favor del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. — Presentación y aprobación de planos. — Comienzo y paralización de los trabajos. — Protesta de los vecinos. — Traspaso de la parte del ramal cons- truído y concesión de la línea al Ferrocarril del Sud. — El 3 de Enero de 1921 corre el primer tren hasta Stroeder. — Construcción del ramal de Stroeder a Patagones. — Llegada de la «Maragata» a Carmen de Patagones. — Festejos organizados. — Datos acerca de la fundación de Carmen de Patagones. — Inauguración oficial de las líneas. — Discurso de Don Fernando D. Guerrico, presidente de la Comisión Local del F. C. del

Digitized by Google

Pág.

Sud. — Mensaje del Directorio de Londres. — Líneas económicas decauville del Ferrocarril del Sud. — Ramales a Orense, Cascallares y Copetonas partiendo de Balcarce. — Toneladas de carga y hacienda transportada..... 579

CAPITULO LIV. Sumario: Centenario de la fundación de Dolores. — Antecedentes de su fundación en 1818. — Ataque y destrucción del pueblo por los indios. — Saqueo. — Reedificación de Dolores. — Clausura de los puertos del Salado y Tuyú. — Motín del 1°. Diciembre de 1828. — Trabajos iniciados por los estancieros del Sud para preparar el derrocamiento de Rosas en 1839. — La conspiración. — Don Pedro Castelli. — Fracaso de la intentona. — Degüello de los cabecillas. — Riqueza actual de Dolores. — Obras de desagües de la provincia de Buenos Aires. — Estudio científico acerca de las obras realizadas. — Proyecto de los ingenieros Mercau y Waldorp. — El «canal colector». — Costo de la obra. — El puerto de Arroyo Parejas. — Un poco de historia acerca de este puerto 594

CAPITULO LV. Sumario: Ganancias líquidas de los FF. CC. Argentinos hasta 1920. — Gastos de las Empresas más importantes de trocha ancha. — Transporte de pasajeros de todos los ferrocarriles. — Transporte de cargas. — Resultado de la explotación del Ferrocarril del Sud durante los años 1919-1923. — Canalización y rectificación del Riachuelo. — Un poco de historia acerca de este asunto. — Proyectos, planos, y obras realizadas. — Ferrocarril transandino Sud por Lonquimay. — Obras para el pasaje a alto nivel del camino La Plata-Avellaneda. — El puente Gerli. — Inauguración de las obras en 1922. — Mercado General de Haciendas de Avellaneda. — Características y ventajas del Mercado. — Capacidad del mismo. — Estadísticas ferroviarias. — Fallecimiento de Sir Albert Bowen. — Nuevos nombramientos: Henry C. Allen y el Ingeniero Follet Holt, M. Inst. I. C. ... 609

CAPITULO LVI. Sumario: Turismo. — Trenes del Ferrocarril del Sud en combinación con los Ferrocarriles del Estado. — Viaje al Nahuel Huapí. — Formación de la sociedad Italo-Argentina de Colonización. — Capital autorizado. — Fundación de la Colonia Regina Alvear. — Estación en Kilómetro 1106. — Extensión de la red ferroviaria en el Sud. — Nuevas líneas y ramales. — Adquisición de locomotoras. — En Junio de 1925 la Empresa funda su órgano oficial con el título de «Revista del Ferrocarril Sud» 624

CAPITULO LVII. Sumario: Proyecto de embellecimiento de la zona Estación Constitución. — La «Comisión de Estética Edilicia». — En Agosto de 1925 llega a la Argentina Su Alteza Real el Príncipe de Gales. — Visita a La Plata Mar del Plata y las estancias Huetel y Chapadmalal. — Colocación de la piedra fundamental de la nueva Estación Plaza Constitución. — Descripción detallada de esta obra monumental 636

CAPITULO LVIII. Sumario: Fallecimiento de don Guillermo White. — El puerto de Quequén: características. — Calefacción en los coches dormitorios. — Integración de la Comisión local del F. C. del Sud. — El nuevo Frigorífico «Anglo» en el Dock Sud. — Proyecto de Colonización Ferroviaria. — Ensayo de un nuevo sistema de tracción eléctrica. — Nuevos elevadores de granos construídos en su puerto de Ingeniero White por el F. C. S. — Fallece un destacado colaborador de la Empresa, el Doctor Norberto Fresco. — Acción desarrollada por el F. C. S. para la colocación de los productos de la Industria Frutícola del Río Negro 648

CAPITULO LIX. Sumario: Construcción de puentes carreteros en la línea, de Remedios de Escalada a Temperley. — Un conflicto obrero. — La nueva estación en Ribera Sud de los Ferrocarriles de Entre Ríos. — Tren rodante. — Fallecimiento del Dr. Gaspar Ferrer. — Fallecimiento de Mr. Percy Clarke. — Se designa a Mr. J. M. Eddy, Director de la Compañía. — Nómbrase Gerente a Mr. Robin Stuart. — Fallecimiento de Sir Henry Bell. — Fallecimiento de don Fernando D. Guerrico. — Se designa Presidente de la Comisión Local a Sir Herbert Gibson. — Su fallecimiento. — Nombramiento del Dr. Guillermo Leguizamón 662

APENDICE. Sumario: Coordinación de servicios entre las Empresas del F. C. S. y Oeste. — Nombramiento de un Director General de ambas empresas, recaído en Mr. Charles R. S. Harris. — Retiro de los Gerentes señores Robín Stuart y Cecil P. Roberts. — Se nombra al Mayor Oscar Loewenthal, Gerente de los FF. CC. Sud y Oeste. — Nuevo jefe de Tráfico, Sr. Tomás B. Stewart. — Se designa al Sr. H. N. Anderson, Gerente del Ferrocarril Midland y Ayudante del Director General de los FF. CC. Sud y Oeste. — Jubilación del señor Juan F. Glennon. — Se nombra al Ingeniero Dante Ardigó, Ayudante Comercial de la Gerencia. — Fallecimiento del señor William Rogind, y de don Ezequiel Ramos Mexía 678

Digitized by Google

Esta
"Historia del Ferrocarril Sud"
se terminó de imprimir el 28
de Febrero de 1937, en el
Establecimiento Gráfico Argentino,
S. A. (antes Turtl y Compiani).
Cevallos 1643 - Buenos Aires,
República Argentina

Digitized by Google

Precio del Ejemplar
$ [illegible]

Digitized by Google

Digitized by Google

Precio del Ejemplar
5 [illegible]

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 03505 1484

BOUND

FEB 29 1940

UNIV. OF MICH.
LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google