

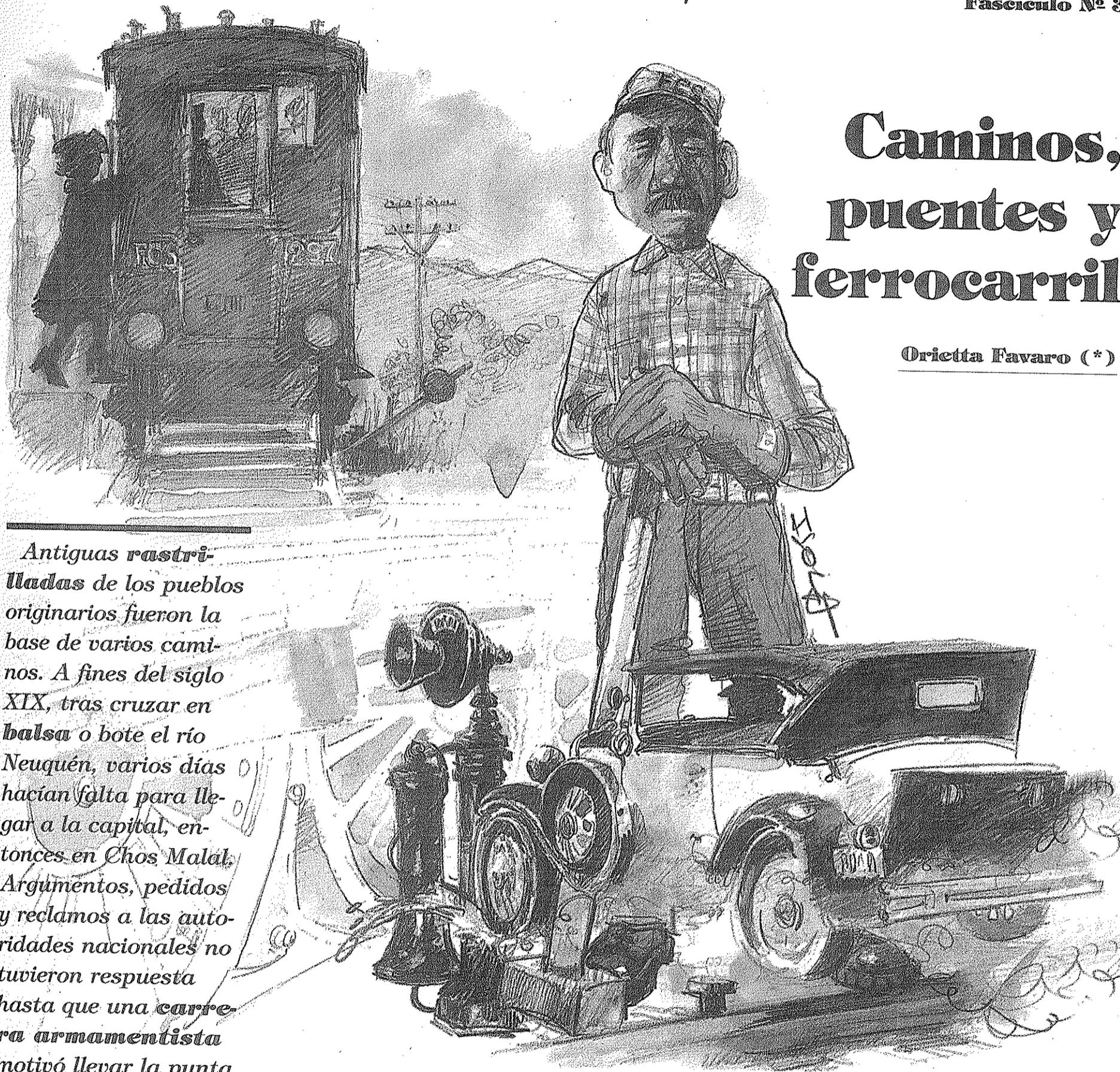
El pulso del viento

(Historia de Neuquén)

Fascículo Nº 3

Caminos, puentes y ferrocarril

Orietta Favaro (*)



Antiguas rastrilladas de los pueblos originarios fueron la base de varios caminos. A fines del siglo XIX, tras cruzar en balsa o bote el río Neuquén, varios días hacían falta para llegar a la capital, entonces en Chos Malal. Argumentos, pedidos y reclamos a las autoridades nacionales no tuvieron respuesta hasta que una **carretera armamentista** motivó llevar la punta de rieles de Bahía Blanca a Neuquén. Ello constituyó uno de los mejores negocios para el Ferrocarril del Sud, **empresa británica**. Después, el **dique Ballester** y el **puente sobre el Neuquén** promovieron el fin del aislamiento.

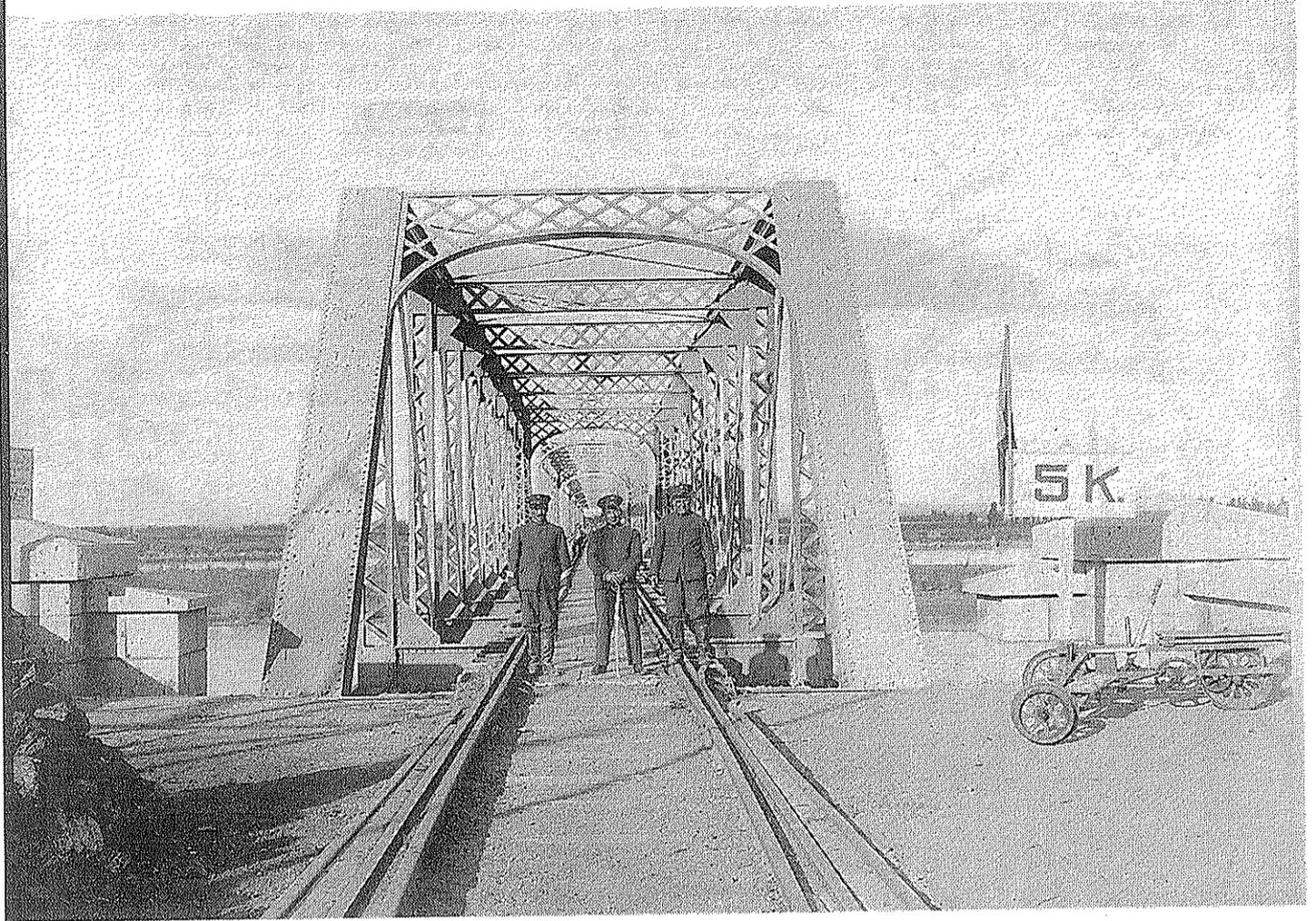
Las comunicaciones (o la incomunicación) del territorio neuquino

La triangular conformación de Neuquén, creado por el Estado nacional en 1884, la cordillera de los Andes, los ríos, las diferentes zonas geográficas, la lejanía del área pampeana, localizó a este espacio como un territorio, durante mucho tiempo, incomunicado. Incomunicación que lentamente fue decreciendo por

la acción del gobierno nacional cuando comienzan a darse una serie de medidas como la instalación de la capital en el norte neuquino, el riego en la zona de la Confluencia, el establecimiento de personas y organismos, la llegada del ferrocarril, la construcción de puentes y caminos.

En efecto, los gobernadores territorianos pedían al gobierno nacional que se destinaran fondos para infraestructura en el nuevo ámbito, para la construcción de caminos, puentes, telégrafos; en su conjunto, factores que permitirían la radicación de población.

Desde el primer gobernador, Manuel Olascoaga, en adelante, esta es una prédica constante, especialmente cuando la capital se encontraba en Chos Malal, fundamentalmente por razones geopolíticas.



El telégrafo llegó en 1896, las estafetas postales y mensajerías se crearon en varios lugares, luego vendrá la colocación de oficinas de correo (el servicio se hacía a lomo de mula, por chasque militar y policial), puentes y balsas. Las rastrilladas indias sirvieron de base a la construcción de algunos caminos; eran huellas profundas que dejaba el arreo de ganado desde la zona del litoral a Chile. Ya para la primera década del siglo XX, se instaló un servicio de pasajeros y correspondencia con una regularidad semanal hacia el interior neuquino.

A fines del siglo XIX no era tarea fácil llegar a Neuquén, menos al lugar donde estaba emplazada la capital. Para llegar a Chos Malal se necesitaban varios días, había que cruzar el río Neuquén en bote o en balsa, cargar alimentos y agua, tener mulas y caballos, carros y vadear cuanto río y arroyo había en el trayecto de la particular geografía neuquina.

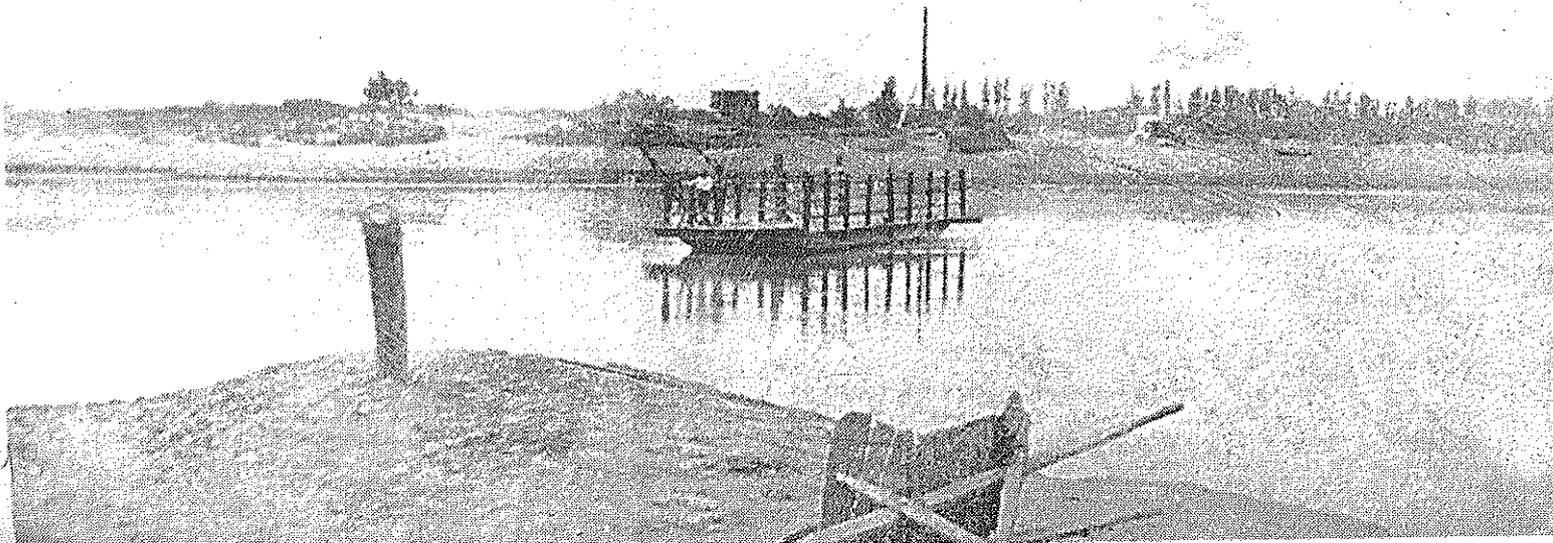
El gobernador, Manuel Olascoaga debía ir en fe-

rocarril hasta Mendoza e ingresar a Neuquén, vía Chile. Olmos, por ejemplo, tardó un mes y medio para llegar cuando aún no había arribado la punta de rieles a la Confluencia y un carro de mercadería proveniente del área pampeana demoraba dos meses para arribar a la capital territorial.

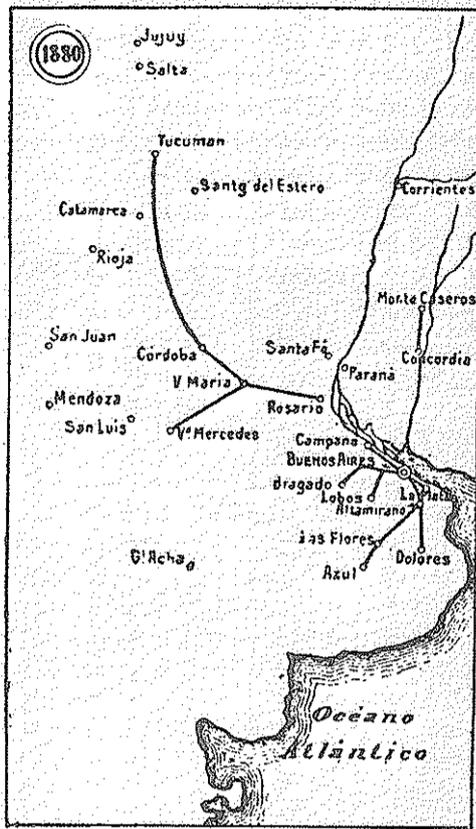
De todos modos, no fueron las prédicas de los gobernadores lo que decidió al gobierno nacional definir la construcción del ferrocarril a Neuquén. El aumento de la tensión entre Argentina y Chile, debido a las pretensiones de ese país como consecuencia del tratado de 1881, llevó a una 'paz armada' con preparativos de guerra. La carrera armamentista cobró impulso a partir de 1892 y llevó a los dos países a adquirir armamento y a la formación de un poder militar y naval considerado el mejor de América del Sur. Se necesitaba un medio de transporte rápido y eficaz para movilizar tropa; esta es la razón por la cual se decide la prolongación de la línea férrea desde Bahía Blanca a Neuquén.

La tarea estuvo a cargo del Ferrocarril del Sud (en adelante FCS), empresa británica radicada en nuestro país desde 1865 y la más importante dentro de las privadas, por las extensiones de su red, los capitales invertidos y los servicios realizados.

Es importante señalar que había empresas nacionales que habían elaborado ya hacia tiempo propuestas de construcción de la línea de ferrocarril hasta Chos Malal; tal es el caso de los Mc Phail y Cía, según relata en sus informes Manuel Olascoaga. No obstante, en 1895 siendo



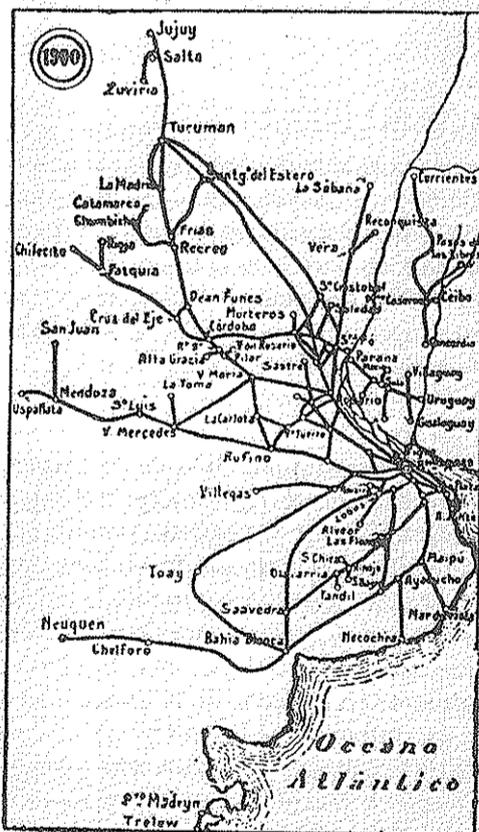
Extensión de la red ferroviaria, 1880-1910



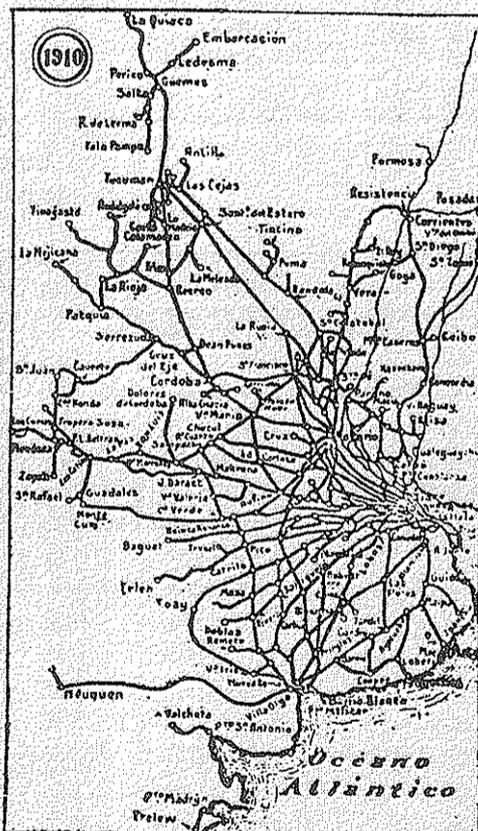
Extensión: 2.516 km



Extensión: 9.432 km



Extensión: 16.563 km



Extensión: 27.994 km

Fuente: Alejandro Bunge: *Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional.* Bs. As., 1918.

Moribundos abstenerse

El diario *La Razón*, con motivo de un nuevo aniversario de la ciudad de Neuquén, comenta respecto del poeta y escritor colombiano Eduardo Talero, amigo de Rubén Darío y que acompañara la gestión del gobernador Bouquet Roldán.

«En 'Voz del desierto', Eduardo Talero habla de los trabajos y de los sueños del gobernador Bouquet Roldán, instalado en una carpa o mirando desde la altura de las bardas el sitio donde él ya veía la ciudad construida» (...) «Mire aquella avenida. ¿Divisa las tres plazas? ¿Ve aquellos boulevares? Esa es la calle San Martín, esa otra es Vélez Sársfield...».

- Aquí no se puede vivir. Usted ha olvidado algo indispensable, le dice Talero al gobernador.

- Y es?...

- ¡El cementerio!

En primer lugar -dijo Bouquet Roldán- aquí no admito moribundos, en segundo lugar, si alguien cometiera el adefesio de morir, su ubicación está prevista.

- ¿Dónde?

- Allá arriba, allá lejos: sobre aquella colina. Hemos resuelto que los que aquí se mueran 'suban' a la tumba. Así quedamos bien. Nosotros junto al agua, y ellos cerca del sol».

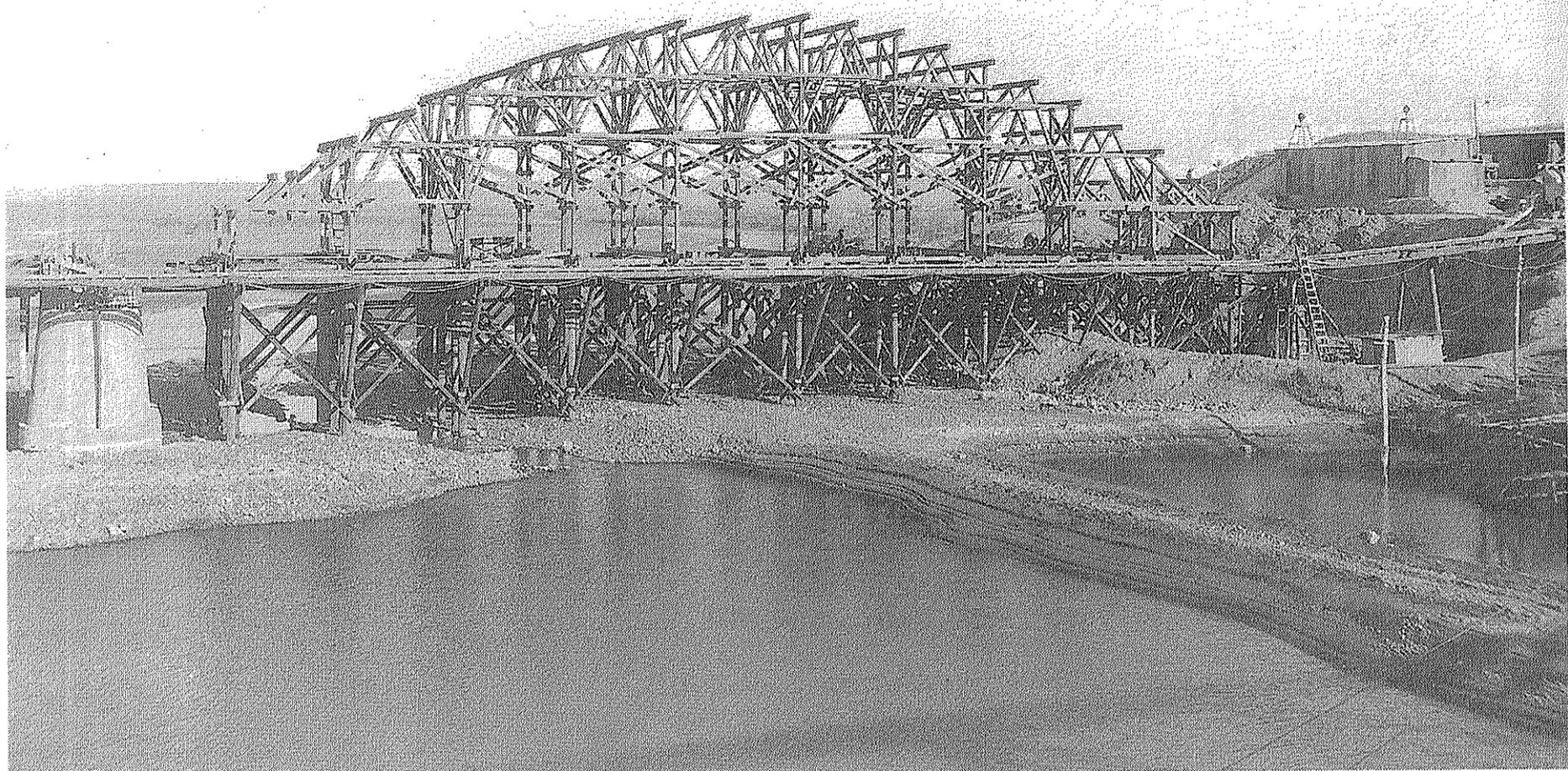
Fuente: *La Razón*, Bs. As., 6 de mayo de 1957.

presidente de la República José Uriburu, a través de su ministro del Interior, Benjamín Zorrilla, se hacen los primeros contactos con la empresa del FCS para la prolongación de la línea a Neuquén. El Poder Ejecutivo planteó la concesión de tierras en compensación, que la empresa no aceptó, demostrando que hacía tiempo venía estudiando el terreno y se reservaba el derecho de establecer por dónde pasaría el riel.

Su emplazamiento corrobora la idea de controlar la actividad que se desarrollará en el Alto Valle: la fruticultura. En este sentido, en 1912 la Compañía de Tierras del Sud subsidiaria del Ferrocarril, compró tierras, fraccionó lotes, vendió a colonos; unos años después, creó una estación agronómica (hoy se

encuentra la sede de la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional del Comahue) y en 1928 pone en marcha la AFD (Argentine Fruit Distributors) que levantó plantas de empaque en las playas del ferrocarril en varias localidades de Río Negro, desde el actual Cipolletti hasta Villa Regina, comenzando a exportar frutas -en volúmenes significativos- hacia el mercado externo a partir de los años '30.

Ahora bien, la punta de rieles se encontraba en Bahía Blanca, puerto por donde se exportaba trigo y lana de la provincia de Buenos Aires y los intereses de la compañía británica estaban vinculados a los cambios producidos en la expansión de la ganadería. El contrato se celebró en Buenos Aires en 1896, por él se obligaba a la empresa a construir una vía férrea y telégrafo desde Bahía Blanca a la confluencia de los ríos Limay y Neuquén. El Estado se hacía cargo de los terrenos necesarios para las vías, estaciones y casas de camineros, «medidos con extraña generosidad», a juicio de Ricardo Ortiz. La mayor generosi-



El viento y la arena

Don Arsenio Martín, sobreviviente de aquella comisión de vecinos que tuvo a su cargo la organización de los festejos que se realizaron el 12 de septiembre de 1904, con motivo del traslado de la capitalidad del territorio desde Chos Malal a La Confluencia, recordaría para el cincuenta aniversario de Neuquén capital:

«No existía local medianamente apropiado, no ya para hospedar al Señor Ministro y sus acompañantes, aquél se alojó en la casilla de madera, residencia entonces del Gobernador Carlos Bouquet Roldán, sino para ofrecerles, como era lógico, el almuerzo obligado (...). Grandes tableros de madera, sobre caballetes del mismo material, tendieron a lo largo de la margen del río Neuquén en las inmediaciones del puente ferroviario, a base de mesa de comedor (...). Un tren expreso que desde la Capital Federal condujo a ésta la comitiva en cuestión, tren, como era lógico, estaba a disposición del Ministro, transportó hasta el puente sobre el río Neuquén a sus acompañantes, parte de la comisión de festejos y público, que en estos casos se agrega. Allí como queda dicho, ya estaba preparada la gran mesa para el almuerzo campestre, y a pesar del fuerte viento reinante se fueron ubicando por su orden todos los concurrentes, en cuyos rostros se notaba la franca satisfacción y alegría.

Terminado el almuerzo campestre, la comitiva y demás público tomó el tren «...regresando a la estación con el propósito de prender los fuegos artificiales ya dispuestos, lo que no fue posible debido al fuerte viento y la tierra (arena, mejor dicho) pues se levantaba impidiendo todo tránsito por las calles, determinando la comitiva oficial regresar a Capital Federal, emprendiendo el viaje esa misma tarde al anochecer».

Fuente: Libro de los cincuenta años de Neuquén. Imprenta Neuman, Neuquén, 1954.

dad se observa en el artículo 8° del contrato, por el cual «se declaran eximidos de derechos (a la empresa) de introducción e impuestos de cualquier clase, los materiales que se introduzcan durante 50 años para la construcción y explotación del ferrocarril y telégrafo, de sus prolongaciones y ramales y toda la red de propiedad de la compañía».

El contrato fue firmado *ad referendum* del Congreso, precedido de un mensaje del Presidente de la Nación en el que se reafirmaba las ventajosas condiciones que se habían conseguido. Si bien hubo cuestionamientos por parte de legisladores nacionales a las concesiones que realizaba el gobierno nacional, fundamentalmente en el hecho de la gratuidad en la escrituración de las tierras para la empresa (20 hectáreas para cada estación, excepto Bahía Blanca, 14 ha para las intermedias y la misma cantidad para las casas de camineros), la mayoría consideró que no valía la pena detenerse en discutir ese punto, ya que la «tierra no valía nada». Asimismo, frente a la crítica por el beneficio otorgado por 50 años libre de importación, decía Alcorta que «no merece la pena que por disminuir 10 años la concesión, pongamos en peligro la ejecución de una obra útil...» (...). «Imponer derechos a los ferrocarriles es crear impuestos sobre obras útiles al país». En definitiva, el contrato fue aprobado por el Congreso nacional a fines de marzo de 1896 sin modificaciones sustanciales y la construcción de la obra se realizó en cuatro secciones habilitadas por los decretos respectivos.

La cuarta sección, fue precisamente, Chelforó-Confluencia en 1899. La inauguración oficial de la prolongación Bahía Blanca - Neuquén contó con la presencia de invitados especia-

ies dispuestos en tres trenes preparados para la ocasión. Estaban, entre otros, Roca, Mitre, Cané, Balestra, Bouquet Roldán, Bunge, Bosch, López Lecube, Lacroze, Martínez de Hoz, Rocha y representantes de los principales diarios y prensa nacional y extranjera, además de los exponentes más importantes del Ferrocarril del Sur: Henderson, Allen, Mallmen, Coleman, profesiones, técnicos y agentes de tierras. Todo se realizó en un viaje que parecía desarrollarse sin incidentes, hasta que desbordó el río Negro e imposibilitó la llegada de la comitiva a la punta de rieles; a pesar de todo, los medios gráficos publicaron elogiosos conceptos con motivo del acontecimiento.

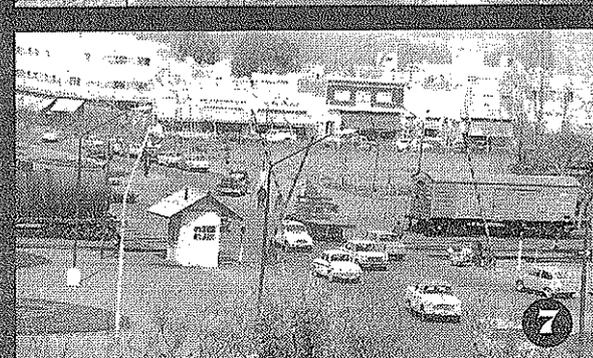
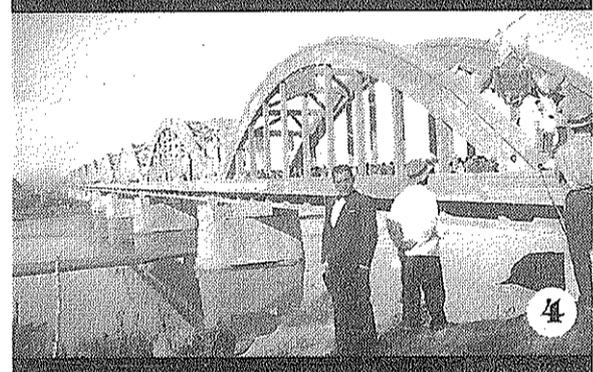
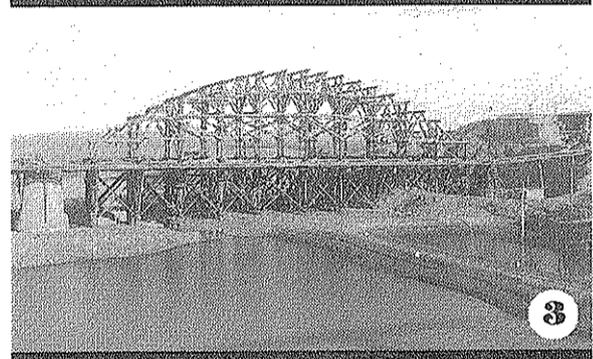
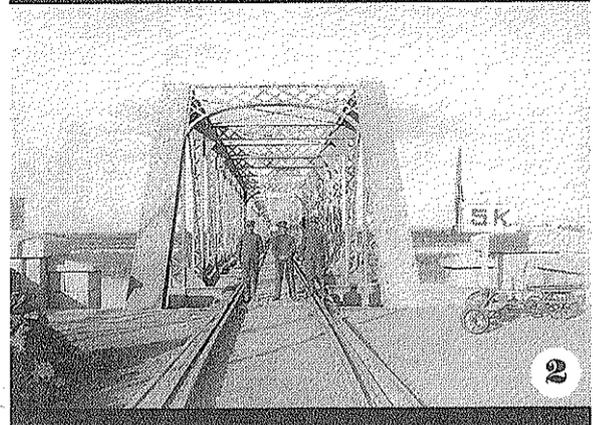
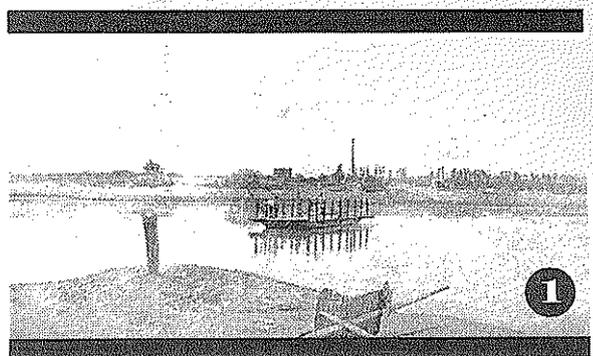
En el contrato figuraba la obligación de la construcción por parte de la empresa de un puente ferroviario sobre el río Neuquén, hecho que tuvo numerosas dificultades pues las nevadas, las crecientes, el frío y los consiguientes deshielos obligaron a cambiar varias veces el sitio del emplazamiento, colocándose un mareógrafo en Paso de los Indios (donde existía una oficina telegráfica) para trabajar con confianza en el lecho del río y para que si se producía un creciente fuera anunciada y se alcanzaran a levantar las partes afectables, ya que transcurrían entre 24 y 30 horas antes de que el agua llegara al lugar de construcción. Se emplearon arenas y piedras de canteras cercanas a Bahía Blanca y Tandil y se utilizó por primera vez en nuestro país para el armado de los estribos y pilares del puente, el aire comprimido.

Los trabajadores de la construcción del puente, fueron alojados en carpas y ranchos de totora, siendo abastecidos desde Ingeniero White. En 1901 se efectuó la prueba de resistencia del puente sobre el río Neuquén y por decreto de 1902, la empresa del Ferrocarril del Sud, fue autorizada a librar al servicio público la estación terminal Neuquén.

El capitán inglés

«El puente ferroviario se encuentra sobre el río Neuquén. Al fondo a la izquierda está la casa de Celestino Dell'Anna y a la derecha la Sierra Roca donde está ubicado hoy el monolito conmemorativo del Ejército Expedicionario de 1879. En este lugar mantenía un servicio el bote de Andrés von Puttkamer entre 1898 y 1901, radicándose, más tarde en San Martín de los Andes. Había un vaporcito que hacía el servicio de transporte de cargas desde Choele Choele hasta la Confluencia. El capitán Barton de nacionalidad inglesa era el encargado.

Fuente: Libro de los cincuenta años de la ciudad de Neuquén, capital. Imprenta Neuman, Neuquén, 1954.



La publicación de las fotografías de esta edición de El Pulso del Viento es gentileza del Servicio Provincial de Archivos.

1. La balsa sobre el río Neuquén, única posibilidad de comunicación, en imagen tomada en 1910.

2. En 1918, de cara al sol, personal y puente ferroviario.

3. La estructura de construcción de uno de los arcos del puente carretero entre Neuquén y Cipolletti, en 1935.

4. En 1937, la inauguración del puente carretero.

5. El servicio de ómnibus, también en 1937.

6 y 7. Imágenes de 1970, de ambos lados del paso a nivel del nacimiento de la avenida Olascoaga.

8. Dependencias del ferrocarril, en el centro de la ciudad de Neuquén, hoy Museo Gregorio Alvarez.



El portero en el fondo

Las razones expuestas por Olmos respecto de la incomunicación en el territorio neuquino, son parte de los fundamentos por los cuales el primer gobernador Manuel Olascoaga se oponía al traslado de la capital del territorio desde Chos Malal a Neuquén. Decía:

«La capital fue fundada en Chos Malal atendiendo a que reúne todas las condiciones necesarias, como se ha demostrado para el fomento de una población importante y porque la traza del ferrocarril proyectado hacia Chile (concesión Belástegui y Bustamante) pasaba por allí. (...) Si lo que hace inadecuado a Chos Malal para capital, es la distancia que la separa de las poblaciones del sur, que son las más importantes del territorio y que se halla su acceso interceptado por el río Neuquén durante pocos meses del año, ¿qué diremos de La Confluencia que está aislada de todo el territorio por travesías largas desprovistas de agua y de pastos. (...) Confluencia viene a ser como el vértice de un triángulo y esta es la forma que se le puede dar al territorio del Neuquén. De modo, pues, que si ahí se hace la capital, es como colocar un portero en el fondo de una casa».

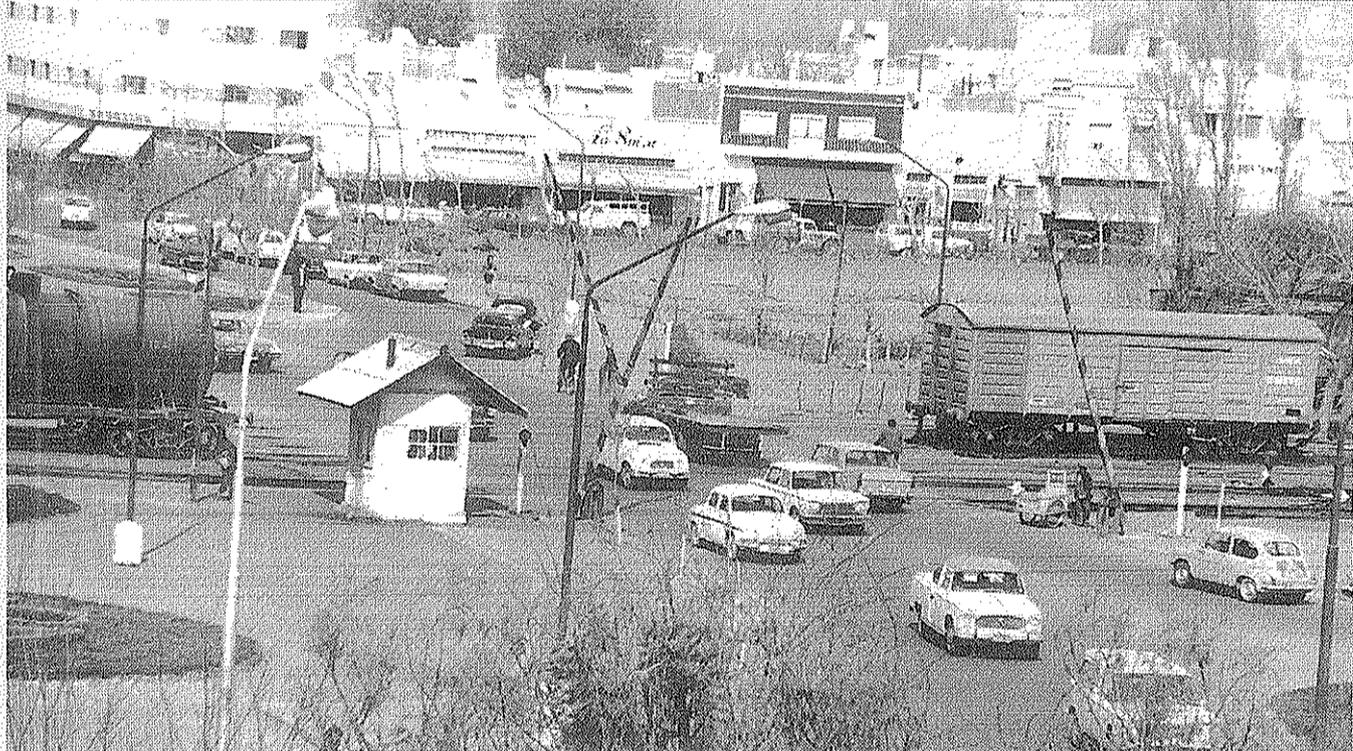
Fuente: La Prensa, Bs. As., mayo de 1904.

Ahora bien, la llegada del ferrocarril a Neuquén no solucionó la incomunicación del territorio, su capital se encontraba desde 1887 en Chos Malal. Por ello, el gobernador Carlos Bouquet Roldán inició gestiones ante el presidente Roca y su ministro del interior González para el traslado de la sede administrativa y política a la punta de rieles. Es que el ferrocarril había valorizado las tierras del área conocida como La Confluencia y denominada desde la llegada del riel, Neuquén.

De este modo, algunos de los propietarios de los terrenos en esa área -adquiridos en el remate público de 1885- influyeron por sus vinculaciones con el gobierno nacional, para que se efectivizara la medida del traslado de la sede capitalina: ferrocarril y sede político-administrativa en el mismo espacio. La medida se concretó rápidamente y la nueva capital del territorio se inauguró el 12 de septiembre de 1904, a pesar de las quejas y reclamos de los chosmalenses, de los ex gobernadores, de la prensa de la época y de las objeciones de algunos legisladores nacionales.

Estas medidas tampoco terminaron de solucionar la incomunicación del territorio neuquino. El ferrocarril avanzó un poco más, llegó en 1914 a Zapala (a 200 km aproximadamente de la frontera con Chile) y esta localidad se convirtió en el nudo de las comunicaciones en el interior territorial ya que se construyeron caminos hacia distintas direcciones de Neuquén, luego base del trazado de las rutas nacionales 22 y 40. Gobernadores como Olascoaga, Elordi, Carlos H. Rodríguez y Pilotto, fueron claros exponentes de esta preocupación. Unos, por ser los iniciadores de la propuesta sobre la necesidad geopolítica que el espacio neuquino estuviera comunicado -se vinculaba naturalmente con Chile y Mendoza- y del establecimiento de población como principal política territorial, otros en el contexto de una mayor preocupación por parte del





Rezagos de un tiempo bárbaro

«Su ubicación central en el país, lo coloca por su situación geográfica en una condición envidiable en cuanto a clima se refiere. Sus aires son saludables y si bien sus vientos periódicos resultan molestos para la población, hacen las veces de regulador del ambiente, no siendo campo propicio para la propagación de epidemias y enfermedades. Las aguas, productos de los deshielos, son tan puras que resultan la admiración de los que por primera vez la beben. Varias de ellas son ricas en hierro y otras sustancias benéficas para el organismo.

La abundancia de agua y su distribución natural por la contextura descendente del Territorio, hace que la misma llegue con prodigalidad a todos sus rincones, trayendo a la par que la vida a los campos, una gran fuente de energía -todavía no aprovechada en todo cuanto es capaz de producir- por la rapidez de su corriente.

Este punto, destacable a todas luces, coloca al Territorio en posición tan inmejorable que podemos decir que nos encontramos a la vanguardia de todos los demás. La energía hidroeléctrica, en relación con la industria minera y las demás que se explotan, a poco que se racionalice en forma adecuada, dará un gran impulso al Territorio y le permitirá ocupar el lugar que le corresponde en

el orden nacional.

El Neuquén es inmensamente rico en minerales; la escasez de medio de movilidad traban momentáneamente todas las iniciativas de explotación en gran escala; pero, una vez subsanado ese inconveniente, se alcanzará un nivel de progreso tan grande que será no ya un recurso principal del Territorio sino una de las fuentes de riqueza más importantes de la república.

Las grandes distancias que hoy nos separan, (...) terminadas las obras que se hallan en ejecución (...) por la Dirección Nacional de Vialidad, nos pondrá en contacto con los mercados y centros de la industria.

La existencia de un solo ferrocarril, y extranjero, es un obstáculo serio para el desarrollo de esta fuente de riqueza; asimismo, éste no llega ni medianamente al centro de los más importantes yacimientos de minerales (distancia superior a los 200 kilómetros), y para llegar hasta la estación terminal: Zapala, deben utilizarse vehículos automotores, que encarecen notablemente el produc-

to, máxime tratándose de material pesado y de volumen.

Volviendo al sistema de aguas, sus dos caudalosos ríos de cintura: Limay y Neuquén, con sus numerosos afluentes, hacen grandes extensiones de tierras aptas para la agricultura, necesiándose mayor preocupación para la construcción de nuevas obras de riego, similares a las existentes en la zona Capital (Neuquén, Colonia Valentina, Bouquet Roldán, Plottier) y Centenario.

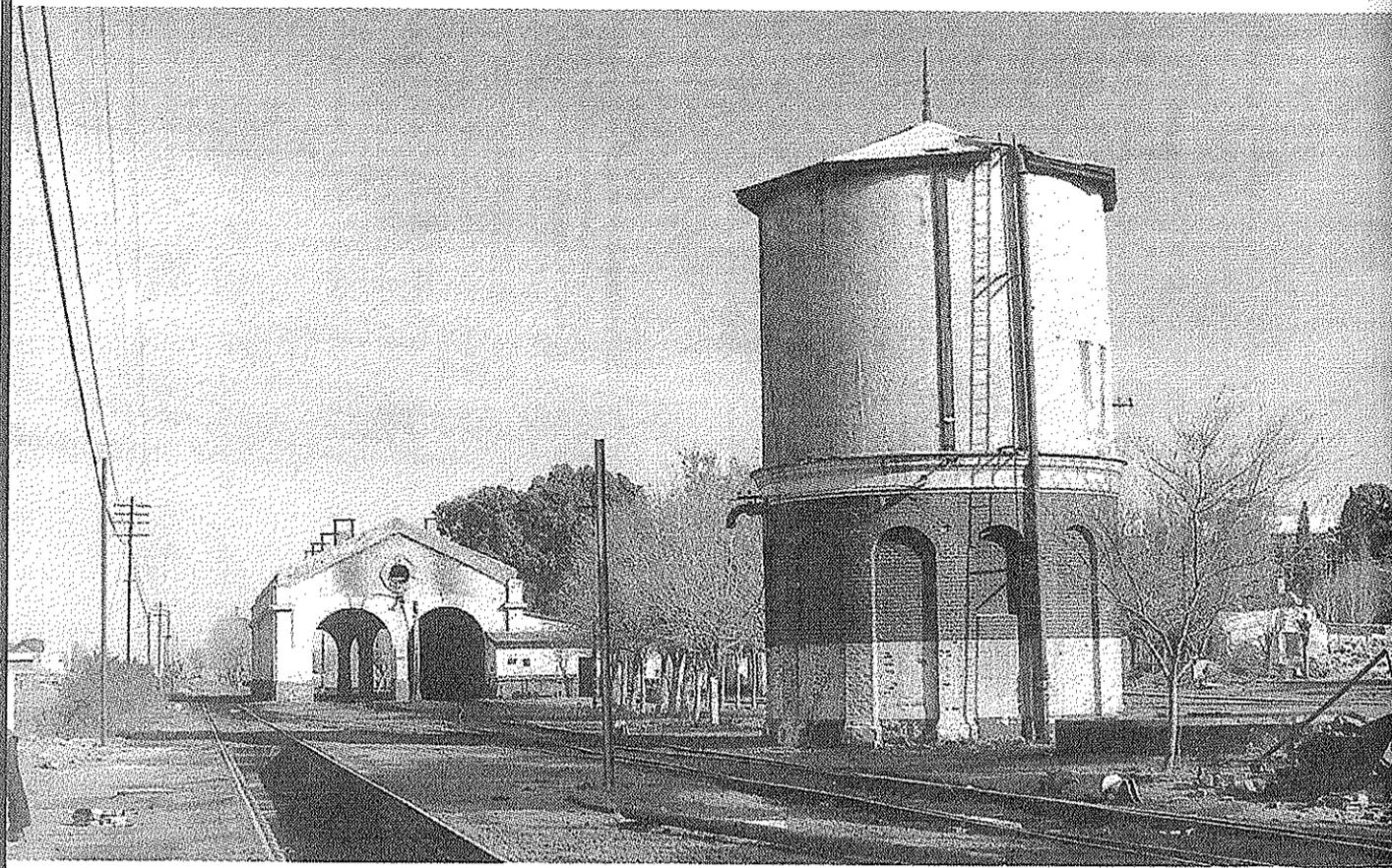
El Neuquén, por sus habitantes, costumbres y medio ambiente, está en condiciones de asimilar rápidamente cualquier contingente de colonizadores; pero, antes es necesario resolver el problema de la tierra propia.

El standard de vida es bueno, existe gran preocupación por mejorar y si aún quedan familias que vivan en extrema miseria, no son más que rezagos de los tiempos de la barbarie y de la violencia.

La zona norte, que es la más nutrida en población y la que tiene más pobreza, se verá totalmente transformada en un día no lejano, y la industria minera será la causa fundamental de tal transformación».

(...), 31 de diciembre de 1940.

Fuente: Memoria de Gobernadores, 1940.



Bibliografía

- Orietta Favaro: «La llegada del ferrocarril a Neuquén y su incidencia en el traslado de la capital desde Chos Malal a Confluencia». Separata del Quinto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina. Academia Nacional de la Historia, Bs. As., 1987.
- Susana Bandieri y Emma Bonnahom: «Neuquén. Un territorio incomunicado». En: Neuquén. Un siglo de Historia. Publicación de la UNComahue-CALF, Neuquén, 1983.
- Susana Bandieri, Orietta Favaro, Marta Morinelli: Historia de Neuquén. Plus Ultra, Bs.As., 1993, 16.
- Eduardo Zalduendo: «Aspectos económicos del sistema de transporte en la Argentina». En Ferrari y Gallo (comp.), La Argentina del ochenta al centenario. Sudamericana, Bs.As., 1980.
- Winthrop Wright: Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Emecé, Bs.As., 1980.
- Alejandro Rofman y Luis A. Romero: Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina. Amorrortu, Bs.As., 1999.
- Mario Rapoport (comp.): Economía e Historia. Contribuciones a la Historia Económica Argentina. Tesis, Bs.As., 1988.
- Ricardo Ortiz: Historia Económica Argentina. Plus Ultra, Bs.As., 1974.
- César Vapñarsky: Pueblos del norte de la Patagonia: 1779-1957. Ed de la Patagonia, Roca (Río Negro), 1983.

Dirección:

Orietta Favaro
ofavaro@arnet.com.ar

Equipo:

Mario Arias Bucciarelli
María Carolina Scuri
Alicia Ester González
Graciela Elvira Iuorno
María Susana Palacios
Norma Beatriz García

Centro de Estudios de
Históricos de Estado,
Política y Cultura (CEHE-
PyC), miembro del Consejo
Latinoamericano de Cien-
cias Sociales (CLACSO).

Poco recomendable

El gobernador Lisandro Olmos, describía así el territorio neuquino a fines del siglo XIX:

«...un territorio con 160 leguas cuadradas, con superficie abrupta, cubierta de nieves en cinco meses al año y que no tiene, por otra parte, vías de comunicación, ni puentes, en los innumerales ríos y arroyos que lo cruzan...».

Fuente: Memoria de Lisandro Olmos al Ministerio del Interior. Bs. As., 1900.

Estado nacional por el tema de los caminos y puentes (creación de Vialidad Nacional, política de obra pública), concretan un avance en este sentido. Quizás lo más importante en lo que venimos explicando, es precisamente la construcción del puente carretero sobre el río Neuquén (hoy conocido como 'puente viejo'), inaugurado en 1937 con lo cual se pone fin, en cierto modo, al aislamiento neuquino. El interior lentamente se transformará con caminos, puentes, balsas, teléfono, aunque es importante destacar que la definitiva política de infraestructura que permitirá la comunicación de todo el interior neuquino, se da años más tarde, cuando Neuquén es provincia, durante las gestiones del partido provincial.



La comunicación de Neuquén con otras provincias y el área pampeana se completaba con la construcción del dique sobre el río Neuquén (Ballester) en 1916 que operó como puente. Recordemos que el territorio vecino, Río Negro se comu-

nicaba por vía fluvial hasta Patagones-Viedma, luego con el ferrocarril en el Alto Valle. Ferrocarriles estatales que partían de San Antonio llegaron a Picaniyeu, a un poco más de 50 km de Bariloche y en 1934 se unió esta localidad con Buenos Aires por tren, hecho que originó una importante actividad turística.

() Docente e Investigadora de la Facultad de Humanidades. Universidad Nacional del Comahue. Directora del Centro de Estudios de Estado, Política y Cultura (Clacso).*