



Investigaciones Socio Históricas Regionales
Unidad Ejecutora en Red – CONICET
Publicación cuatrimestral
Año 2, Número 3, 2012

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN UN PROYECTO TEMPRANO DE INTEGRACIÓN REGIONAL

SALERNO, Elena (UNTREF, Argentina)

Resumen

En este trabajo nos proponemos analizar un proyecto temprano de integración regional en que los Ferrocarriles del Estado jugarían un papel fundamental para conectar las regiones del Altiplano y del Oriente Boliviano con los puertos argentinos del frente fluvial de los ríos Paraguay y Paraná y desde allí acceder a otros puertos fluviales y de ultramar. Estas propuestas tenían el objetivo de canalizar el intercambio económico y comercial.

Desde fines del siglo XIX y en las primeras décadas del siglo XX el gobierno argentino planeó la extensión de dos líneas férreas hasta la frontera boliviana para conectarlas con las líneas de aquel país. El mismo objetivo tenía la construcción de los Ferrocarriles de Fomento en los territorios de la región chaqueña argentina. Para este caso, recurrimos a diversas fuentes y memorias de organismos públicos.

Palabras claves: Ferrocarriles; integración regional; Argentina; Bolivia

THE STATE RAILWAYS IN A REGIONAL INTEGRATION PROJECT EARLY

Abstract

In this paper we analyze an early project of regional integration in the State Railways play a key role in connecting the regions of the Bolivian Altiplano and Eastern to Argentine ports of the riverfront of the Paraguay and Parana rivers and from there access other river ports and overseas. These proposals were intended to channel the economic and trade exchanges.

Since the late nineteenth and early twentieth century, the Argentine government's planned extension of two railways lines to the Bolivian border to connect with the lines of that country. The same goal was the construction of the Railway Development in the territories of the Chaco region of Argentina. In the case, we use various sources and reports of public bodies.

Keywords: Railways; regional integration; Argentina; Bolivia

Recibido con pedido de publicación 20/03/2012
Aceptado para publicación 10/05/2012
Versión definitiva recibida 01/06/2012

Si partimos de la realidad presente del Mercosur y rastreamos en el pasado la idea de una integración regional realizada a través de vías de comunicaciones modernas que facilitarían el comercio y la movilidad de las personas, encontramos que los ferrocarriles fueron vistos como instrumentos de esa integración. En todos los países se buscó la conexión de sus redes, a veces como parte de un proyecto muy ambicioso, el Ferrocarril Panamericano que uniría toda América desde Canadá a Chile o Buenos Aires. Sin embargo, en América del Sur, Bolivia fue un objetivo atractivo en este entramado de líneas ferroviarias.¹

En este trabajo analizamos las etapas en que se fue implementando este proyecto de conexión entre Argentina y sus países vecinos, en particular, tomamos en esta oportunidad la conexión ferroviaria con el Oriente boliviano. Desde un primer momento se pretendía la integración regional mediante las líneas férreas que conectarán las regiones del Altiplano y del Oriente Boliviano con el norte argentino y desde allí con los puertos argentinos del frente fluvial de los ríos Paraguay, Paraná y del Plata. En esta propuesta de integración, que consideramos temprana, los Ferrocarriles del Estado de Argentina tuvieron un papel fundamental. Estos proyectos se complementaron con los que planeó el gobierno argentino para el fomento de los Territorios Nacionales del Chaco y Formosa en las primeras décadas del siglo XX.

Las condiciones de mediterraneidad de Bolivia y sus riquezas mineras la convirtieron en la meta de los países vecinos para alcanzar el corazón de Sudamérica con los ferrocarriles, que era el medio de transporte terrestre dominante en el siglo XIX y a principios del siglo XX. Estas propuestas tenían el objetivo de canalizar el intercambio comercial aunque la concreción del mismo llevó mucho tiempo, al punto que el modo de transporte ferroviario fue perdiendo su supremacía frente a la competencia del automotor y del avión.

Por las características del tema, su abordaje requiere un cruce entre los estudios técnicos en el desarrollo de infraestructuras y la acción política de los gobiernos involucrados, los conflictos regionales, además de los ciclos económicos y financieros que fueron determinantes para llevar a cabo estas obras.

En esta primera aproximación, recurrimos a memorias de organismos públicos argentinos y debates legislativos, entre otras fuentes de información. Esta investigación es tributaria de otros estudios previos. Debemos destacar dos libros que han abordado esta problemática. Situándose en Bolivia, Valeire Fifer² abordó la cuestión desde un enfoque geográfico e histórico. Mientras Paulo Roberto Cimó Queiróz³ estudia la actuación de la empresa ferroviaria y,

¹ Marín Vicuña, Santiago. "Los Ferrocarriles internacionales". *Separata Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, Año V, Nº 10, 1921, Buenos Aires, Cía. Gral. de Fósforos, 1921. Marín Vicuña, Santiago. "El Ferrocarril Panamericano. La cuota de Bolivia". *Boletín Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, Año X, 1º Semestre, Nº 19, Buenos Aires, 1925.

² Fifer, J. Valeire. *Bolivia. Territorio, situación y política desde 1825*. Trad. y Prol. de Sergio Aguirre Mac-kay. Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires, 1976.

³ Cimó Queiroz, Paulo Roberto. *Uma ferrovia entre dois mundos. A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. MS, Ed. EDUSC y UFMS, Bauru, SP y Campo Grande, Bauru, SP y Campo Grande, 2004.

en una extensa investigación, analiza las conexiones ferroviarias de Brasil con Paraguay y con Bolivia a través del Ferrocarril Noroeste do Brasil que comunicó Santa Cruz de la Sierra con el puerto de Santos a través de Corumbá.

Conexiones ferroviarias entre Argentina y los países vecinos

Desde mediados del siglo XIX comenzaron a plantearse con más fuerza la necesidad de construir vías de comunicaciones modernas para conectar los puertos con el interior de cada país de la región y al mismo tiempo comenzaron a proyectarse planes de conexión entre los distintos países para hacer más fluido el comercio y la circulación de las personas. A partir de la primera Conferencia Panamericana realizada en Washington entre 1889 y 1890 se planteó una obra utópica para la época, que pretendía unir América de norte a sur, desde Canadá a Chile y Buenos Aires⁴ y que mereció la atención del Departamento de Comercio Norteamericano.⁵

Este tipo de obras requería de acuerdos diplomáticos con los países vecinos, por lo que estuvieron sometidas a los vaivenes de las relaciones bilaterales de la época y a los ciclos económicos y financieros. Por cierto, el mayor obstáculo fueron los recelos que existieron por los conflictos en la delimitación fronteriza y la competencia regional. Sin embargo, no afectaron por igual la relación entre todos los vecinos, fue mayor la conflictividad con Chile y con Brasil. Mientras que la Argentina con Bolivia mantuvo relaciones más armoniosas, aunque no exentas de momentos de tensión.

Una primera etapa culminó con la inauguración de la conexión ferroviaria entre Argentina y Chile que acercó Buenos Aires y Santiago de Chile a través de Mendoza. La misma se cerró con el inicio de la Primera Guerra Mundial y las distorsiones del mercado mundial, tanto en las transacciones de mercancías como en el movimiento de capitales financieros, esenciales para el financiamiento de las obras. Para esta época, las vías férreas habían alcanzado la frontera con Bolivia desde el lado argentino pero no se había concretado la unión de ambos sistemas ferroviarios.

Una segunda etapa podemos ubicarla en la década del veinte, cuando desde la Argentina se buscó y se concretó la conexión ferroviaria con el Altiplano boliviano, al construirse el tramo entre Villazón y Atocha en territorio boliviano. Al mismo tiempo avanzaron las tratativas para la realización de las obras de la segunda conexión entre el norte salteño y el Oriente boliviano. Al inicio de la década del veinte, el gobierno nacional, a cargo del Presidente Hipólito Yrigoyen, dio inicio a un proyecto de larga data, el Ferrocarril desde Socompa, en Salta, a Antofagasta, pero que demoró más de veinte años la terminación de su construcción.

⁴ Marín Vicuña, Santiago. "Los Ferrocarriles internacionales"..., op. cit. Santiago Marín Vicuña; "El Ferrocarril Panamericano"..., op. cit.

⁵ Long, W. Rodney. *Railways of South America. Part II: Bolivia, Colombia, Ecuador, Guianas, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela*. Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, United States Government Printing Office, Washington, 1927, [pág.] 1-25.

La tercera etapa se dio después de la finalización de la Guerra del Chaco, cuando se definieron los límites entre Bolivia y Paraguay y pudieron diagramarse las vías de comunicación que tenían como meta la principal ciudad del Oriente boliviano, Santa Cruz de la Sierra. Ciudad a la que se pretendía alcanzar desde Brasil, uniendo el puerto fluvial de Corumbá con el Puerto Suárez, y desde Argentina, por Yacuiba y Pocitos. Durante esta etapa también se concluyó la otra obra que significó un desafío técnico, el Ferrocarril de Socompa o de Huaytiquina.

I. Primera etapa: Las primeras conexiones ferroviarias internacionales de la Argentina con sus vecinos.

Desde un primer momento, existió el proyecto de conectar el país con sus pares vecinos limítrofes. Así, el nombre de la primera línea férrea que corrió en el territorio, el Ferrocarril Oeste inaugurada en 1857, hacía explícito este objetivo, pues se proponía alcanzar la Cordillera de los Andes y cruzar a Chile. Pero el largo diferendo limítrofe postergó estos planes, recién luego de la firma de los Pactos de Mayo en 1902 se dieron las condiciones políticas para llevarlo a la práctica.

Los primeros proyectos que se concretaron fueron la unión ferroviaria con Chile por Mendoza y la conexión con Paraguay. Recién en 1910 se inauguró el cruce cordillerano mediante el Ferrocarril Trasandino Argentino y que se conectaba con su homónimo chileno, de capitales privados. Fue inaugurado como parte de la celebración del Centenario de los primeros gobiernos patrios en Chile y Argentina. Pese a los cambios de trocha obligados del trayecto, permitía unir Buenos Aires con Santiago de Chile. Hasta que la falta de rentabilidad y los desastres naturales generaron interrupciones en el servicio en los años treinta, los altos costos fueron decisivos para dejarlos en manos de los respectivos Estados. El gobierno argentino asumió la responsabilidad de los gastos de la reconstrucción del Ferrocarril que había sido destruido por un aluvión en 1934, que arrastró unos 100 kilómetros de vías.⁶ Años más tarde, en 1984, dejó de funcionar por las severas dificultades técnicas y afectado por los rigores de la naturaleza que lo dejaron inoperante, a los que se sumaron la competencia del transporte automotor de carga y de pasajeros y el avión. En la actualidad se sigue abogando por la puesta en marcha de este Ferrocarril Trasandino que une Mendoza con Santiago de Chile.⁷

⁶ El decreto nacional del 11 de febrero de 1937 dispuso que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado tomara a su cargo las obras de reconstrucción del Ferrocarril Andino Argentino, véase República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso de la Nación. Año 1938*. Publicación Oficial, Buenos Aires, 1939. T. II, [pág.] 129.

⁷ Pablo Lacoste hace un amplio estudio sobre el Ferrocarril Trasandino. Véase Lacoste, Pablo. *El Ferrocarril Trasandino, 1872-1984. Un siglo de ideas, política y transporte en el sur de América*. Con notas de Ian Thomson, Garcés Delgado, Alberto Bernades y Mario Justo López. Editorial Universitaria y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago de Chile, 2000.

La otra conexión ferroviaria se concretó en 1913 entre Posadas, en Argentina, y Encarnación, ciudad paraguaya al otro lado del curso superior del río Paraná, que se conectaban a través de un ferry. La propiedad y la operación estaban a cargo de empresas particulares pero contaron con el apoyo del gobierno argentino tanto para las empresas que operaban en la Mesopotamia como para que el Ferrocarril Central de Paraguay procediera al cambio de trocha para adecuarla a la del tipo “media” de los ferrocarriles que transitaban por la Mesopotamia argentina. Esta línea debía atravesar nuevamente el curso inferior del río Paraná, recurriendo a la ayuda de un ferry-boat entre Ibicuy, en la provincia de Entre Ríos, y Zárate, en la provincia de Buenos Aires para alcanzar la ciudad de Buenos Aires.⁸

El gobierno nacional, a fines de la presidencia de Bartolomé Mitre (1862-68), tomó la iniciativa de construir aquellas líneas que no eran atractivas al capital privado pero que permitirían el fomento de las regiones del centro y norte del país.⁹ Desde ese primer momento se pergeñó el proyecto de alcanzar los puntos fronterizos más óptimos para la conexión ferroviaria que facilitarían el comercio y el tránsito de las personas. Poco antes del fin del mandato presidencial de Mitre, en 1868, se aprobó la construcción de dos líneas férreas que partirían de diferentes puntos del Ferrocarril Central Argentino (FCCA), que estaba en construcción entre el puerto de Rosario y la ciudad de Córdoba, a cargo de un consorcio de capitales británicos. La primera línea, el Ferrocarril Andino (FCA), arrancarían en Villa María, estación intermedia del FCCA, para dirigirse a Río Cuarto y Villa Mercedes, en San Luis, para alcanzar más adelante Mendoza y San Juan, en el oeste del país y en las proximidades de la Cordillera de los Andes. Mientras que desde la ciudad de Córdoba partiría otra línea, que se conocería como Central Norte (FCCN) que llegaría a Tucumán con el propósito de extenderse hasta la frontera con Bolivia y conectarse con los ferrocarriles del vecino país, aunque también se planeaba una serie de ramales para conectar todas las capitales provinciales y ciudades más importantes del centro y noroeste de la Argentina.

En la década de 1890, cuando la crisis económica comenzaba a dejarse atrás, se retomaron los planes de construcción ferroviaria en las provincias del noroeste. Luego de un extenso debate en el Congreso y en la prensa, se aprobó la construcción de la línea al norte por la Quebrada de Humahuaca, pasando por San Salvador de Jujuy. Este trazado se impuso sobre otro proyecto que preveía el tendido de la línea por la Quebrada del Toro, que partiría de la ciudad de Salta. La primera variante era algo más corta y pasaba por poblaciones establecidas, a pesar que debía atravesar la región montañosa de el Volcán mediante un sistema de cremallera; mientras que la variante por la Quebrada del Toro pretendía fomentar la explotación minera, pero era una región de mayor altura, casi despoblada y con aguas salobres inadecuadas

⁸ Belzoni, Guido. “Las vías férreas internacionales en América del Sud”. *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, N° 85, Publicación no oficial, Buenos Aires, 1943, [pág.] 610-611.

⁹ La ley 280 del 14 de octubre de 1868, véase Schlatter, Eduardo (comp.). *Leyes, Contratos y Resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina*. Dirección General de Vías de Comunicaciones, Buenos Aires, 1904, [pág.] 5.

para las calderas de las locomotoras.¹⁰ El ingeniero Miguel Iturbe, oriundo de Jujuy, fue el jefe de la comisión de estudios de la línea, la que se concluyó con su arribo a La Quiaca a principios de 1908. Aunque se demoró unos años para establecer en forma efectiva la unión con los ferrocarriles del altiplano de Bolivia a través de Villazón, desde donde se alcanzaba La Paz y los puertos chilenos del Pacífico. Esta conexión no se concretó hasta mediados de la década del veinte.¹¹

Sin duda, Bolivia fue un objetivo atractivo para el trazado de las líneas férreas. En la medida que se afianzaban los estados nacionales se llevaron a cabo los primeros acuerdos bilaterales. Los primeros tratados fueron de paz, amistad, comercio y navegación, como los de 1858, 1865 y 1868. A los que siguieron otros que tenían como objetivo fijar los límites internacionales entre ambos países a partir de 1889, aunque generaron muchas controversias y conflictos diplomáticos.¹² Las primeras convenciones ferroviarias se suscribieron en mayo de 1883 y en junio de 1894, donde se establecía que se prolongaría el Ferrocarril Central Norte hasta la frontera con Bolivia, en un punto que fuera el más adecuado. En diciembre de 1902, la convención Carrillo – Drago puso de manifiesto la disposición del gobierno argentino para prolongar la línea que estaba en construcción y prevista para que llegara a La Quiaca, en la frontera, para extenderla hasta Tupiza, en territorio boliviano.¹³

Desde el poder ejecutivo nacional se impulsaban estas obras, aunque realizaban un análisis realista sobre las posibilidades de competir en el transporte de los productos de los departamentos de centro y sud de Bolivia, Chuquisaca, Potosí y Tarija, en particular desde las ciudades de Tupiza, Cotagaita, Camargo, Potosí y Tarija, los hacia los puertos argentinos. Tal es así que en la Memoria del Ministerio de Obras Públicas de 1908 se observaba la importancia de la extensión de la línea del Central Norte desde La Quiaca a Tupiza en territorio de Bolivia y desde allí la posibilidad de llegar a La Paz y a Sucre, aunque tenían presente la ventaja de la conexión de esas ciudades con los puertos de Arica y Antofagasta en Chile. Esta unión con Tupiza tenía un doble propósito, el aumento de intercambio comercial con Bolivia y encontrar una vía de salida al Pacífico para los productos del norte argentino. Con este último objetivo a la vista, también se veía con interés la futura construcción de

¹⁰ Pérez, Domingo T. *Ferrocarril a Bolivia. La acción del Senador Nacional para la realización de esta obra y el trazado de la vía por Humahuaca. Antecedentes legislativos y de otro orden.* Buenos Aires, Compañía Sud Americana de Billetes de Banco, 1908 y República Argentina, Ministerio de Obras Públicas; *Memoria al Honorable Congreso, años 1898 a 1901.* Buenos Aires, 1901, [pág.] 129-132.

¹¹ República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria al Honorable Congreso, años 1898 a 1901.* Publicación oficial, Buenos Aires, 1901, [pág.] 129-137 y República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso, Junio de 1907 a Marzo de 1908.* Publicación oficial, Buenos Aires, 1908, [pág.] 3-8.

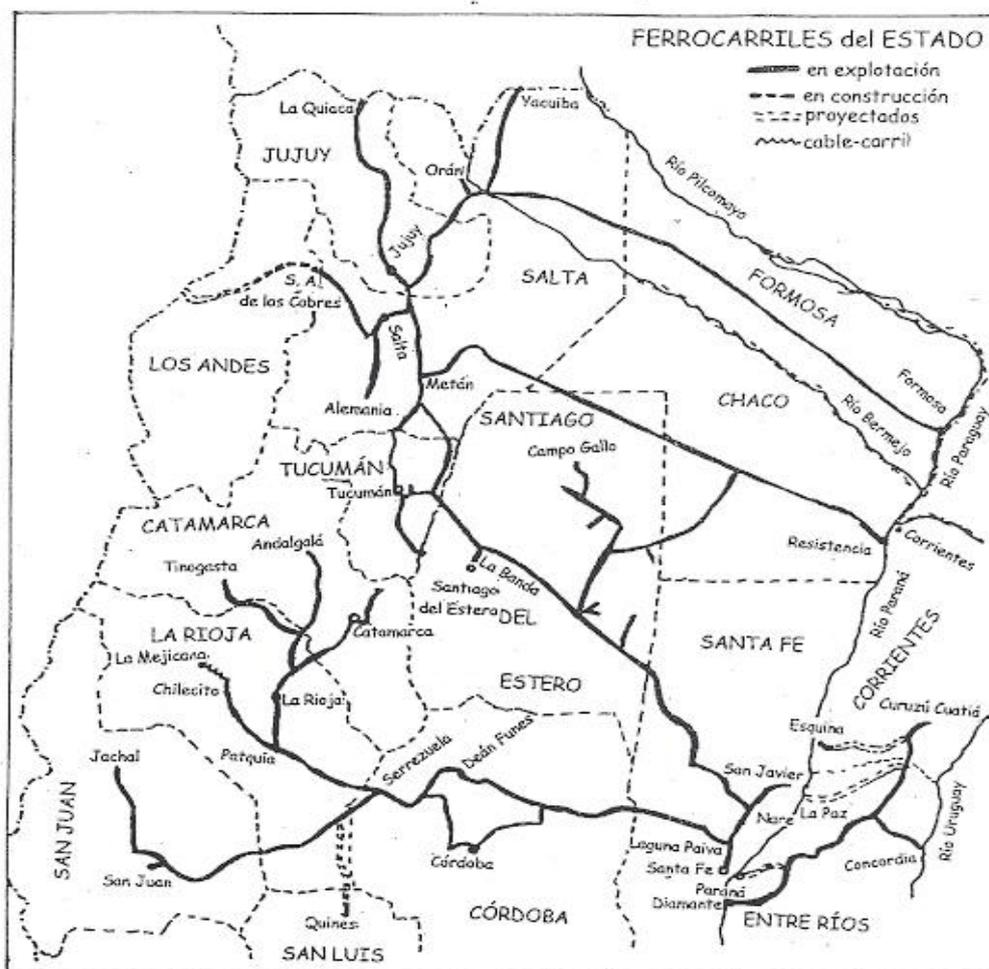
¹² Pérez de Arévalo, Liliana y Torino, Ester María. "Argentina y Bolivia" (1810-2000)", en Lacoste, Pablo. *Argentina Chile y sus vecinos.* Tomo I. Caviar Bleu, Mendoza, 2005, [pág.] 297-300. Los conflictos entre ambos países los señala Ruiz Moreno, Isidoro. *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas (1810-1955).* Editorial Perrot, Buenos Aires, 1961.

¹³ República Argentina. *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores, años 1896-97.* Publicación Oficial, Buenos Aires, 1897, [pág.] 27; República Argentina, Congreso Nacional, Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 18 de agosto de 1942, [pág.] 39.

otras líneas internacionales argentinas hacia Chile por el Valle de Lerma a Huaytiquina y por Tinogasta.¹⁴

A conciencia de la competencia que había en el transporte de los productos del Altiplano, el gobierno hacía explícita la necesidad del estudio de la línea de Embarcación a Yacuiba para fortalecer la unión con el Oriente de Bolivia a través de la línea desde el puerto de Formosa, a orillas del río Paraguay, con Embarcación y también mediante el ferrocarril de Metán a Barranqueras, en Chaco.¹⁵

Mapa 1. Los Ferrocarriles del Estado argentino y las conexiones ferroviarias con Bolivia, año 1931



Fuente: Itinerario de Trenes, Año 1931.

¹⁴ República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria al Honorable Congreso, años 1898-1901*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1901, [pág.] 134-136 y República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso, Junio de 1907 a Marzo de 1908*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1908, [pág.] 3-8.

¹⁵ República Argentina, Ministerio de Obras Públicas; *Memoria presentada al Honorable Congreso, Junio de 1907 a Marzo de 1908*. Buenos Aires, 1908, [pág.] 7.

II. La segunda etapa: La conexión ferroviaria entre Argentina y Bolivia por el Altiplano

La primera presidencia de Yrigoyen (1916-1922) marcó un hito en el crecimiento de la red ferroviaria estatal y en la construcción de las conexiones ferroviarias con los países vecinos. En cuanto el país comenzó a experimentar las mejorías en sus cuentas públicas después de la Primera Guerra Mundial, el gobierno retomó las obras ferroviarias que habían quedado suspendidas y se relanzaron los proyectos de unir la red estatal argentina con Bolivia y Chile.

Luego de quince años en que el Ferrocarril Central Norte había llegado a La Quiaca, en la frontera con Bolivia, se firmaron los acuerdos entre ambos gobiernos para el inicio de las obras. El gobierno boliviano financió la construcción entre Villazón y Atocha que comenzó en 1922 y se inauguró tres años después coincidiendo con el centenario de la independencia boliviana. De ese modo se conectaban con Uyuni y desde allí se alcanzaba la costa del Pacífico en el norte de Chile y con las ciudades del Altiplano boliviano, entre otras, La Paz; aunque también se podía llegar a los puertos peruanos.¹⁶

El tramo ferroviario entre Atocha y Villazón fue arrendado inicialmente por la firma radicada en Argentina, Dates y Hunt, pero por los malos resultados económicos fue transferido a la Bolivia Railways Co. que era subsidiaria del Ferrocarril de Antofagasta y Bolivia, de capitales británicos y controlaba el tráfico comercial entre el Altiplano boliviano y el puerto chileno.¹⁷ Según Valerie Fifer¹⁸ el tráfico de esta sección era pobre y la administración fue deficiente, aunque también deja entrever el poco interés de la compañía del Ferrocarril de Antofagasta y Bolivia para que funcionara bien la salida hacia el sur y hacia el Atlántico, al que veía como una competencia.

La uniformidad de trochas en un metro facilitaba las comunicaciones, sin embargo, la orografía y las debilidades de los materiales, en particular, en el tramo entre Villazón y Atocha convirtieron el tránsito en incierto. Por tal motivo la mayor parte del comercio internacional del Altiplano se orientaba hacia el Pacífico. Del lado argentino también las condiciones ambientales complicaban año a año el funcionamiento de estos ferrocarriles, había diversos puntos críticos, pero el Volcán fue el más complejo que se superaba con un tramo de cremallera pero estaba en el cono de eyección por donde se deslizaban los aluviones que destruían tramos de vías periódicamente. En la década del treinta se destinaron enormes recursos públicos para la construcción de una variante que suprimiera la cremallera y evitara las zonas más riesgosas de deslaves.¹⁹ La conexión ferroviaria de Villazón – La Quiaca comunicaba el Altiplano boliviano con los puertos de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires. El Ferrocarril Central Norte Argentino, nombre que adoptó a partir de 1917, comunicaba directamente desde la frontera con el puerto de Santa Fe hasta

¹⁶ Fifer, J. Valeire. *Bolivia. Territorio, situación...* op. cit. [pág.] 302-303.

¹⁷ Fifer, J. Valeire. *Bolivia. Territorio, situación...* op. cit. [pág.] 303 y 390-391.

¹⁸ Fifer, J. Valeire. *Bolivia. Territorio, situación...* op. cit. [pág.] 303.

¹⁹ A fines de la década del treinta se seguía mencionando estos problemas en las Memorias del Ministerio de Obras Públicas, véase República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso de la Nación. Año 1938.* Buenos Aires, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, 1939, T. II [pág.] 213.

1938, pero por la distancia y los problemas técnicos y ambientales perdía competitividad frente a los puertos del Pacífico. Todos estos inconvenientes convertían a la salida del occidente boliviano al Pacífico como la más adecuada, era la más corta y práctica y le permitía afrontar la competencia de otras alternativas sin sobresaltos.

En ese mismo tiempo, las cargas y los pasajeros podían hacer trasbordo en Tucumán para seguir por el Ferrocarril Central Córdoba también de trocha angosta hasta Rosario o Buenos Aires. El gobierno boliviano tenía zonas propias en los puertos a los que podía llegar con sus propios trenes. También podían trasbordar en Tucumán y seguir por el Ferrocarril Central Argentino, de trocha ancha, hasta Rosario y Buenos Aires. A partir de 1938, cuando el gobierno argentino compró la empresa del Ferrocarril Central Córdoba, el Ferrocarril Central Norte Argentino llegó directamente a los principales puertos del país, Rosario y Buenos Aires.

En forma contemporánea a que se hiciera efectiva la primera conexión ferroviaria entre por La Quiaca – Villazón, se suscribieron los acuerdos para llevar a cabo la segunda unión ferroviaria por Yacuiba. En 1906 se había firmado un tratado en este sentido; luego, en enero de 1922 se firmó el convenio para la construcción del Ferrocarril entre Yacuiba y Santa Cruz de la Sierra a cargo del gobierno argentino, previéndose los estudios a cargo de una Comisión Mixta formada por técnicos de ambos países. En principio, la línea sería operada por el Estado argentino, pero se establecían las pautas para su transferencia al gobierno de Bolivia a precio de costo de la construcción.²⁰

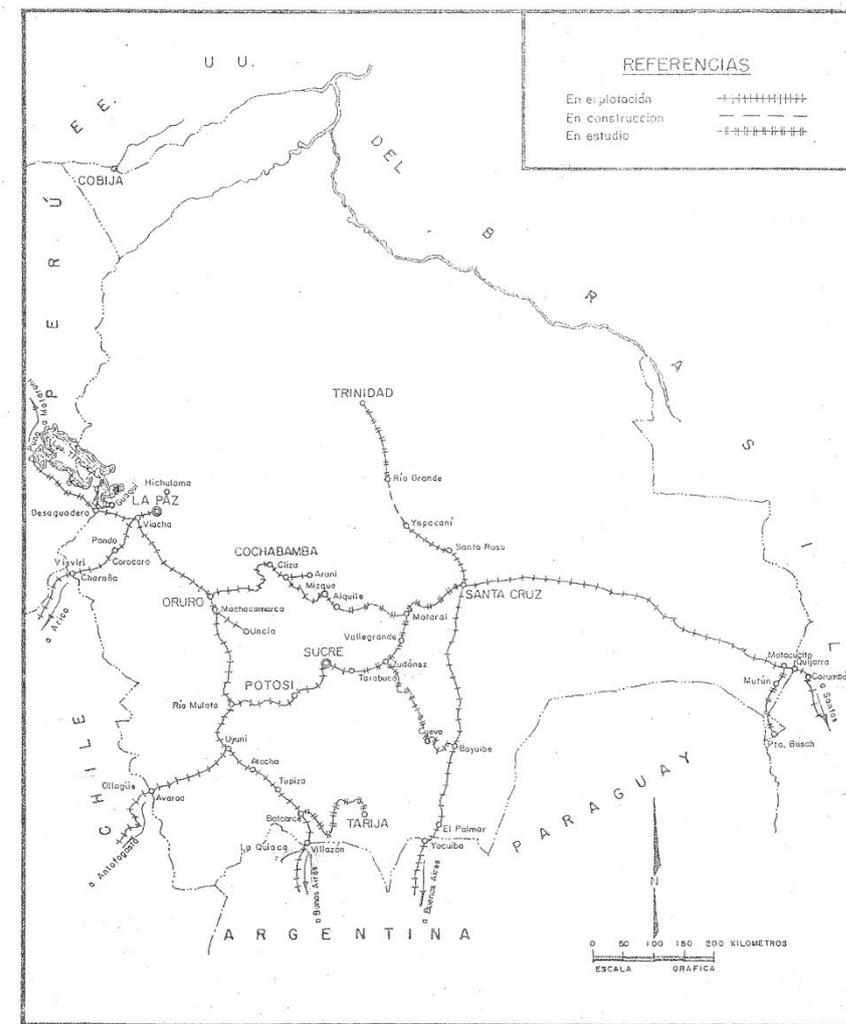
Al mismo tiempo, el gobierno de Yrigoyen dispuso el inicio de la construcción del Ferrocarril de Rosario de Lerma a la frontera con Chile, una obra que implicó un gran desafío técnico que demoró su construcción e insumió enormes fondos públicos.²¹

²⁰ República Argentina, Ministerio de Relaciones Exteriores. *Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional. 1923-1924*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1925, [pág.] 27-35; República Argentina, *Memoria de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado correspondiente al año 1921*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1922, [pág.] 25-28 y Carrillo, Horacio. *El ferrocarril al Oriente Boliviano. Algunos antecedentes. La convención. Notas personales*. Buenos Aires, Imprenta Coni, 1922.

²¹ Esta línea se la conoce con diferentes nombres: Ferrocarril de Salta a Socompa, Ferrocarril de Huaytiquina, Trasandino del Norte.

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN UN PROYECTO TEMPRANO DE INTEGRACIÓN REGIONAL

Mapa 2. Mapa de la red boliviana para mediados del siglo XX



III. La tercera etapa: La conexión ferroviaria entre Argentina y Bolivia por el Oriente

La crisis de 1930 provocó una caída considerable de los ingresos fiscales que obligaron a la suspensión de las obras públicas, entre otras medidas. Aunque seguían en pie los proyectos de conexión tanto con Chile como con Bolivia. La extensa frontera que discurría a lo largo de la Cordillera de los Andes entre Argentina y Chile había sugerido diversos proyectos además del Trasandino que unió a ambos países a la altura de Mendoza y Santiago. Las obras del Trasandino del Norte con Chile se retomaron en cuanto se vislumbró una mejora en las cuentas públicas, entre 1933 y 1935. La continuación de la construcción demandó más de una década para unir el noroeste con Socompa en la frontera, para que desde allí se alcanzara el puerto de Antofagasta mediante la unión con el ferrocarril chileno que se inauguró en 1948. Su compleja construcción llevó más de veinte años y estuvo a cargo de las arcas

públicas a ambos lados de la Cordillera.²² Pero, las dificultades técnicas habían conspirado contra su operatividad; hoy tiene una explotación turística en una parte del trazado pero no cumple con los objetivos que le dieron origen.²³

La segunda conexión ferroviaria argentina-boliviana se planteó casi en forma simultánea en que se concretaba la primera. El gobierno argentino se propuso otro proyecto de ferrocarril internacional entre ambos países. El convenio bilateral se firmó el 16 de febrero de 1906 con el compromiso argentino de llevar una línea del Ferrocarril Central Norte hasta la frontera en las vecindades de Yacuiba para continuarla luego unos 100 kilómetros hacia el norte en territorio boliviano en dirección a Santa Cruz de la Sierra. Años después, se firmaron dos convenciones, el 6 de enero de 1922 y el 14 de noviembre de 1923, durante las presidencias de Yrigoyen y Alvear, respectivamente, en las que Argentina pactó realizar los estudios definitivos de las líneas troncales y ramales, asumiendo los gastos de construcción con sus propios recursos públicos; estableciendo que el gobierno boliviano podría adquirirla al precio del costo de las obras más un porcentaje.²⁴

La segunda línea recorrería la región oriental de Salta, a partir de Perico (en Jujuy), Metán y Embarcación que debería alcanzar la frontera a la altura de Pocitos, en la actual localidad de Salvador Maza, en las vecindades de Yacuiba del lado boliviano. Esta segunda conexión se proponía comunicar el Oriente boliviano con los puertos del Litoral argentino para mejorar el intercambio comercial y proveer de productos agrícolas como harinas rioplatenses al mercado del Oriente boliviano. El proyecto se vio reforzado con la construcción de los Ferrocarriles de Fomento en los de los Territorios de Formosa y el Chaco, una línea partía de la ciudad de Formosa, a orillas del río Paraguay, hasta Embarcación, más próximo a la frontera boliviana, y el otro, desde el puerto de Barranqueras a la vera del río Paraná y próximo a Resistencia que se extendería hasta Metán. Tanto esta población como Embarcación se encuentran en el oriente de la provincia de Salta.

Sin embargo, los problemas de límites entre Bolivia y Paraguay conspiraban para que se concretara este proyecto. Lo mismo podemos observar con los planes similares que se dieron para la misma época desde Brasil, mediante un ferrocarril que uniría Santa Cruz de la Sierra con el puerto de Santos, pasando por las vecindades de Puerto Suárez (Bolivia) y Corumbá (Brasil).²⁵ Entre 1932 y 1935 la Guerra del Chaco enfrentó a los dos países vecinos por sus

²² Belzoni, Guido. "Las vías férreas internacionales en América del Sud". *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, Nº 85. Publicación no oficial, Buenos Aires, 1943, [pág.] 606-610.

²³ Actualmente, un tramo del mismo se lo explota como recurso turístico con el nombre de Ferrocarril a las Nubes. Internamente, la nomenclatura ferroviaria lo denomina C 14. Véase Kirbus, Federico B. *El fascinante Tren a las Nubes y otros ferrocarriles de montaña*. Buenos Aires, El Ateneo, 1993 y República Argentina. *Memoria de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado correspondiente al año 1921*. Buenos Aires, 1922, [pág.] 15-25.

²⁴ República Argentina, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. *Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional. 1923-1924*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1925, [pág.] 27-35 y República Argentina. Congreso Nacional, Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 18 de agosto de 1942, [pág.] 39.

²⁵ Cimó Queiroz, Paulo Roberto. *Uma ferrovia ...*, op. cit [pág.] 172-175.

divergencias limítrofes.²⁶ El resto de los países de la región mediaron para poner fin a la conflagración, aunque el gobierno argentino y en particular su Ministro de Relaciones Exteriores, Carlos Saavedra Lamas, hizo todo lo posible para acaparar el control de las negociaciones que finalizaron en Buenos Aires.

En los primeros años de la década del treinta, cuando la crisis comenzó a ceder, el gobierno nacional retomó las obras en el Ferrocarril de Embarcación en dirección a Yacuiba, avanzado considerablemente en la enrielladura para el año 1935, muy cercano a la frontera, en Tobantirenda, a unos 20 kilómetros de Yacuiba.²⁷

Recién cuando concluyó la guerra y se habían sellado los acuerdos de paz, tanto Argentina como Brasil firmaron por separado sendos tratados para la prolongación de sus ferrocarriles en territorio boliviano, ambos en búsqueda de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Aunque desde principios de siglo se proyectaba esta obra, recién en 1937 se firmaron los acuerdos entre Bolivia y Brasil y comenzó la construcción.²⁸ Por su parte, el gobierno argentino firmó con el de Bolivia una convención el 17 de septiembre de 1937, que se ratificó por el acuerdo del 2 de abril de 1940 y las notas reversales del 14 de agosto de 1941.²⁹

Desde el convenio de enero de 1922, el gobierno argentino se comprometía a realizar los estudios y construir la línea de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra para impulsar el intercambio comercial y, en particular, el interés en canalizar la salida del petróleo que se extraía en Bolivia hacia el mercado argentino. En él se preveía un incremento del comercio de materias primas y de la venta de ganado en pie de todo tipo en la región.³⁰ Con el tiempo se reiteraron una serie

²⁶ Bolivia y Paraguay se disputaban el territorio del Chaco boreal, mientras la primera pretendía avanzar sobre el Chaco para garantizarse una salida al río Paraguay y conseguir un puerto navegable, en tanto Paraguay no renunciaba a sus derechos. En los años veinte, los hallazgos de petróleo sumó nuevos motivos en la contienda, Bolivia había otorgado concesiones a la empresa norteamericana Standard Oil que lo explotaba en los contrafuertes andinos y la empresa británica Royal Dutch Shell estaba interesada en el Chaco paraguayo. Los incidentes se incrementaron desde hacía unos años hasta que el conflicto estalló en julio de 1932 y concluyó en junio de 1935. Paraguay se impuso en un cruento conflicto bélico en donde las condiciones ambientales adversas y la falta de recursos fueron el principal enemigo para ambos bandos. Los tratados de paz que se firmaron en Buenos Aires tres años más tarde le otorgaron la mayor extensión del Chaco boreal a Paraguay, sin embargo allí no encontraron petróleo, y Bolivia obtuvo una salida en el curso del alto Paraguay. Véase Lewis, Paul H.; "Paraguay, 1930-1990" en Leslie Bethell (ed.) *Historia de América Latina*, Barcelona, Crítica, 2002; Tomo 15, [pág.] 187-189 y Moniz Bandeira, Luiz Alberto; *Argentina, Brasil y Estados Unidos. De la Triple Alianza al Mercosur*. Buenos Aires, Grupo Norma, 2004; [pág.] 140-171.

²⁷ República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso de la Nación. Año 1935*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1936, [pág.] 781-783.

²⁸ Cimó Queiroz, Paulo Roberto. *Uma ferrovia ...*, op. cit [pág.] 159-174.

²⁹ República Argentina; Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso de la Nación. Año 1938*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1939. Tomo II, [pág.] 262; República Argentina; Congreso Nacional. *Cámara de Diputados, Diario de Sesiones*, 6 de agosto de 1942, [pág.] 352; República Argentina; Congreso Nacional. *Cámara de Senadores, Diario de Sesiones*, 18 de agosto de 1942, [pág.] 39.

³⁰ Horacio Carrillo fue el enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la Argentina en Bolivia que participó en la negociación para la firma de la Convención del 6 de enero de 1922,



de acuerdos en este sentido. A principios de la década del treinta, se promueven estas obras acompañadas de otras destinadas a facilitar la explotación petrolera.³¹ La Convención Ferroviaria de 1937 trató en forma conjunta la realización de obras ferroviarias entre Yacuiba y Villa Montes a cargo de Argentina y el financiamiento argentino del resto de la línea hasta Santa Cruz de la Sierra y de un oleoducto desde Bermejo, localidad boliviana en la frontera, a Orán en el norte de Salta, donde el petróleo podía cargarse en vagones ferroviarios. Estas negociaciones culminaron en el tratado de 1941. En el mismo se puede apreciar claramente el intercambio de rieles por petróleo, como lo ha llamado Valerie Fifer.³² Los recursos aportados por el gobierno argentino podían ser devueltos en dinero o en petróleo, de ese modo la Argentina se aprovisionaba del combustible necesario para el reemplazo del carbón mineral, la crisis mundial de los años treinta y los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial pusieron nuevos obstáculos a la economía argentina que no era autosuficiente en materia energética, estimándose claramente que por la conexión ferroviaria de la Argentina al oriente boliviano “Se logrará una importación de petróleo independiente de las contingencias de una falta o carestía de bodegas marítimas.”³³

Se preveía la construcción del ferrocarril entre Yacuiba y Santa Cruz de la Sierra, de unos 600 kilómetros de extensión, en tres fases. Los Ferrocarriles del Estado habían dejado sus puntas de rieles en Tobantirenda, a 20 kilómetros de Yacuiba, aunque existía la decisión política de continuarlo hasta el territorio boliviano porque no tenía sentido si no se prolongara más allá de la frontera. El gobierno argentino se comprometía a construir el primer tramo entre Yacuiba y Villa Montes, unos 105 kilómetros ya estudiados y financiaría el resto, con la construcción a cargo del gobierno boliviano; el segundo tramo partía de ese último punto y hasta Charagua, unos 204 kilómetros, y el tercero llegaba a Santa Cruz de la Sierra, otros 291 kilómetros. A su vez, se proyectaba un ramal a Sucre que partiría Boyuibe, en la línea de Yacuiba al norte, que tendría una extensión de 500 kilómetros y pasaría por Camiri, Monteagudo y Tarabuco. Los fondos adelantados por el gobierno argentino serían reembolsados en dinero o en petróleo. En el mismo tratado se disponía la construcción del oleoducto entre Bermejo a Orán a cargo de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales de la Argentina para su refinamiento en territorio argentino.³⁴

Las tratativas encaradas después de la Guerra del Chaco dieron sus frutos, en julio de 1944 los Ferrocarriles del Estado argentino llegaron a la frontera boliviana, a pasos de Yacuiba. Desde entonces y entre 1945 y 1957 el gobierno argentino construyó el Ferrocarril hasta Santa Cruz de la Sierra. La

véase Carrillo, Horacio. *El ferrocarril al Oriente Boliviano. Algunos antecedentes. La convención. Notas personales.* Buenos Aires, Imprenta Coni, 1922, [pág.] 13-72, en particular [pág.] 56-58 y 71.

³¹ Simons, Hellmut. “El Convenio Ferroviario con Bolivia.” *Revista del Colegio de Abogados*; Año XIII, Tomo XII, Nº 3. Buenos Aires, 1934, [pag.] 5-9.

³² Fifer, J. Valeire. *Bolivia. Territorio...*, op.cit. [pág.] 351 y 360.

³³ República Argentina; Congreso Nacional. *Cámara de Diputados, Diario de Sesiones*, 6 de agosto de 1942, [pág.] 347.

³⁴ República Argentina; Congreso Nacional. *Cámara de Diputados, Diario de Sesiones*, 6 de agosto de 1942, [pág.] 345-356 y República Argentina; Congreso Nacional. *Cámara de Senadores, Diario de Sesiones*, 18 de agosto de 1942, [pág.] 26-28 y 34-41.

construcción fue lenta y, en principio, se vio afectada por los problemas ambientales y tuvo severas dificultades en el cruce de los ríos. Hacia 1965 se reemplazaron los puentes sobre los ríos Pilcomayo, Parapetí y Grande, los más caudalosos y de regímenes irregulares que solían complicar el tránsito en algunas épocas del año. Estas obras se realizaron en el marco establecido en el Tratado Vinculación Ferroviaria Argentino - Boliviana de 1941, que entre otros aspectos, preveía el intercambio de rieles por petróleo. Para la misma época también se llevaron a cabo las obras previstas por los acuerdos firmados entre Brasil y Bolivia a fines del conflicto bélico paraguayo-boliviano. En 1956 quedó inaugurado el ferrocarril entre Corumbá y Santa Cruz de la Sierra, siendo algunos puentes precarios que también fueron reemplazados antes de la entrega de la línea al gobierno boliviano en octubre de 1964. El gobierno brasileño no hizo efectivo el cobro en petróleo, según lo estipulaban los acuerdos que habían dado origen a estas obras; sino que se pagarían entre 1970 y 1990.³⁵

La línea de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra fue entregada al gobierno boliviano el 31 de octubre de 1967, quedando bajo la administración boliviana a partir del 1º de noviembre de ese año. La Comisión Mixta Argentino-Boliviana continuaría con las obras complementarias.³⁶ Al día siguiente, parte de la delegación de ambos países firmaron un Protocolo complementario para la prolongación de la línea ferroviaria desde Santa Cruz de la Sierra hasta un punto navegable sobre el río Ichilo en la confluencia con el Río Mamoré, en el norte boliviano. Este acuerdo invocaba como antecedente el Tratado de 1941 y las notas reversales de diciembre de 1960 y noviembre de 1965. Las condiciones eran similares a las que se dieron en la construcción del ferrocarril de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra, el gobierno argentino adelantaba los fondos para que el gobierno boliviano llevara a cabo la obra que estaría supervisada por la Comisión Mixta Ferroviaria Argentino – Boliviana.³⁷

³⁵ Fifer, J. Valeire; *Bolivia. Territorio...*, op. cit. [pág.] 353, 359, 360 y 363.

³⁶ Copias de las Notas de la Cancillería del 31 de julio de 1967 y del 18 de septiembre de 1967 al Sr. Embajador de la República de Bolivia en la Argentina, Dr. Gustavo Medeiros Querejazu y Acta de Entrega del Ferrocarril Yacuiba – Santa Cruz de la Sierra del 31 de octubre de 1967, firmada en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra por los representantes del gobierno argentino: el Subsecretario de Relaciones Exteriores, Dr. Jorge A. Mazzinghi; el presidente de la Empresa Ferrocarriles Argentinos, general Juan Carlos De Marchi; el Embajador argentino en Bolivia, Dr. Mario Raúl Pico; y por el gobierno boliviano suscribieron el Acta el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Ing. Hugo Zárate Barrau; el Subsecretario de Relaciones Exteriores, el Dr. Walter Montenegro y el Presidente de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, Cnl. Ing. Sigfredo Montero Velasco. (Documentación en Biblioteca del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina, mimeo).

³⁷ Protocolo firmado en Santa Cruz de la Sierra el 1º de noviembre de 1967 por el Embajador argentino en Bolivia y el Subsecretario de Relaciones Exteriores de Argentina, Dr. Mazzinghi; por parte del gobierno de Bolivia lo hicieron el Ministro de Obras Públicas, el Ing. Hugo Zárate Barrau y el Subsecretario de Relaciones Exteriores, el Dr. Walter Montenegro (Documentación en Biblioteca del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina, mimeo).

Los Ferrocarriles de Fomento argentinos y su conexión con el Oriente Boliviano

La construcción de los Ferrocarriles de Fomento por parte del gobierno argentino era parte de un proyecto que promovía las mejoras de los Territorios Nacionales mediante una serie de obras públicas, puertos, canales y ferrocarriles que se construirían en los Territorios Nacionales del nordeste del país, Formosa y Chaco, y en los del sur, Río Negro, Chubut y Santa Cruz, en la Patagonia.³⁸ Este extenso plan de obras fue aprobado en 1908 y se iniciaron las obras en los años siguientes, aunque sufrieron retrasos con la Primera Guerra Mundial, se finalizaron en la década del treinta. Para 1931 el Ferrocarril de Formosa quedó conectado con Embarcación y la línea de Barranqueras demoró su llegada a Metán por la falta de recursos para afrontar la construcción del puente sobre el río Pasaje, sin embargo había quedado unida al resto de la red del FCCN a través del ramal que unía Avia Terai, estación al oeste de Roque Sáenz Peña, con Añatuya en Santiago del Estero.

Estos Ferrocarriles de Fomento se planteaban como líneas transversales que conectaban el oeste del país con los puertos fluviales o marítimos pues también se contemplaban Ferrocarriles de Fomento en la Patagonia y que no competían con los ferrocarriles privados. En el caso del Chaco y Formosa, comunicarían las áreas hispano-criollas del noroeste, servida por el Ferrocarril Central Norte, con los puertos fluviales de Formosa y Barranqueras, buscando de ese modo otras salidas alternativas al puerto de Santa Fe, para acortar la distancia por tierra y aprovechar el transporte de mercancía por la vía fluvial, cuyos fletes eran menores.

Ambas líneas pretendían alcanzar el mercado del Oriente boliviano y alcanzar la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, en ese sentido, la línea de Formosa a Embarcación estaba en mejores condiciones para establecer esa conexión. Unos 402 kilómetros separaba los dos extremos de la línea y estaba distante a 142 kilómetros de la frontera, en la proximidad de Pocitos, del lado argentino, y de Yacuiba, en territorio boliviano. Hacia el sur se uniría con Perico y Ledesma (en Jujuy), el este de la provincia de Salta, y con la capital homónima de esta provincia y con San Salvador de Jujuy, integrándose al Ferrocarril Central Norte.³⁹

Los resultados económicos

Los ferrocarriles bolivianos recorrían dos regiones diferenciadas. En el Occidente, las vías férreas conectaron las ciudades del Altiplano con los puertos de Chile y Perú antes de la Primera Guerra Mundial y con el norte argentino a través de La Quiaca y la Quebrada de Humahuaca, que recién se concretó en 1925. En tanto, los ferrocarriles del Oriente boliviano se demoraron varias décadas para conectarse con los países vecinos. Santa Cruz de la Sierra fue el nudo ferroviario donde llegaron los ferrocarriles que la conectaban

³⁸ La ley 5559 se discutió durante dos períodos legislativos en el Congreso Nacional y se aprobó en agosto de 1908 (República Argentina, Congreso Nacional. *Cámara de Senadores, Diario de Sesiones*, Año 1908)

³⁹ República Argentina, Poder Ejecutivo Nacional. Período 1932-1938. *Ejército y Ferrocarriles del Estado*, Vol. VI. Buenos Aires, Ed. Kraft, 1938, [pág.] 339 y 352.

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN UN PROYECTO TEMPRANO DE INTEGRACIÓN REGIONAL

con Argentina y con Brasil, cuyas obras se concluyeron en forma provisoria hacia mediados del siglo XX; aunque se proyectaba acceder al Altiplano y conectarse con los puertos del Pacífico y con el norte boliviano, tramos que no se concretaron.

Desde Santa Cruz de la Sierra se conectarían con el curso superior del río Paraguay para acceder a las vías navegables; desde allí se comunicaban con Corumbá, puerto brasileño desde donde se llegaba por vía férrea a São Paulo y al puerto de Santos. Hacia el sur, Santa Cruz de la Sierra se conectaría con el oriente salteño para alcanzar desde allí los otros puertos fluviales de la cuenca del Plata. Estos proyectos pretendían aprovechar el mayor calado de los ríos en territorio argentino, para atraer el tráfico comercial hacia los puertos de Formosa, Barranqueras o Santa Fe, que competían con ventajas sobre los puertos del curso superior del río Paraguay. Sin embargo, el conflicto por la delimitación definitiva de los límites entre Bolivia y Paraguay impedía el inicio de las obras. Éstas avanzaron en la medida que se acordaron los términos de la paz entre Paraguay y Bolivia.

Si tratamos de comparar algunos momentos en el comercio bilateral entre Argentina y Bolivia, observamos su incremento, adjudicables a varios factores: la existencia del ferrocarril, al crecimiento de la población, el incremento de la producción minera en Bolivia y la necesidad del intercambio de diversos productos entre un lado y otro de la frontera. A modo indicativo, en el Cuadro 1 observamos una síntesis del movimiento comercial entre Bolivia y Argentina en varios años, tomados en forma aleatoria.

Cuadro 1. Intercambio comercial entre Argentina y Bolivia, en \$ m/n

Años	1910	1937	1941	1942
	\$ m/n (pesos moneda nacional)			
Exportaciones de Bolivia a Argentina	340.000	1.700.000	2.500.000	s/d
Exportaciones de Argentina a Bolivia	1.400.000	9.700.000	23.800.000	37.800.000

Fuente: Elaborado a partir de Belzoni, Guido. "Las vías férreas internacionales en América del Sud" en *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, N° 85. Publicación no oficial. Buenos Aires, 1943, [pág.] 602.

En 1925 se concretó la unión ferroviaria desde La Quiaca hacia al norte, cuando se concluyó y se puso en actividad el ramal de Atocha a Villazón en el sudoeste boliviano. En el Cuadro 2 podemos apreciar la evolución de las cargas en algunas estaciones significativas de la red del Ferrocarril Central Norte Argentino durante el primer lustro de la década de 1920.

Cuadro 2. Cargas despachadas en las estaciones del FCCN entre 1922 y 1925, en toneladas

Estación	Provincia	Conexión a Bolivia vía	1922	1923	1924	1925
La Quiaca	Jujuy	Villazón	6.813	11.985	19.196	37.680
Salta	Salta	Villazón	30.116	24.204	28.106	30.205
Tucumán	Tucumán	Villazón y Yacuiba	37.141	31.901	34.907	37.527
Santa Fe CN	Santa Fe	Villazón y Yacuiba	21.235	20.134	18.732	20.936
Embarcación	Salta	Yacuiba (1)	10.995	11.271	13.577	22.409
Calilegua	Jujuy	Yacuiba (1)	22.307	40.368	48.378	59.304
Fraile Pintado	Jujuy	Yacuiba (1)	7.072	14.270	18.605	23.677

Fuente: Elaborado a partir República Argentina; Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso, Año 1926*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1926, [pág.] 705

Nota: (1) En Perico empalmaban con la línea a Villazón y hacia el sur con Tucumán y el resto de la red del FCCN

Esta conexión se puede apreciar en las cargas transportadas, despachadas y recibidas en algunas estaciones significativas como revelan los siguientes cuadros, aunque no están discriminadas por ascendentes o descendentes, por lo tanto no podemos inferir el tipo de carga y el origen o destino de la misma. Por el puerto de Santa Fe, como hemos visto en otro trabajo,⁴⁰ llegaban mercancías que luego eran enviadas por ferrocarril hacia el interior, por lo que inferimos que el Ferrocarril Central Norte tenía una participación menor en el transporte de materias primas hacia el puerto, pero era más importante en el transporte de carga general en sentido ascendente, dominado por productos varios y de consumo para el abastecimiento de las ciudades a la vera del ferrocarril.

La línea de Formosa a Embarcación tenía poca carga aún a fines de la década del treinta cuando se había alcanzado la frontera en el punto próximo a Yacuiba, que no podía atribuirse a problemas de las vías, aunque el tramo más antiguo entre Formosa y Las Lomitas, que presentaba problemas de agotamiento del material, había comenzado la renovación de rieles por otros más pesados, aptos para soportar trenes con mayor carga.⁴¹ Como hemos observado anteriormente, por la estación de los FCE del puerto de Santa Fe

⁴⁰ Salerno, Elena. "Los Ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en la Argentina" en José Antonio Mateo y Agustín Nieto (comp.) *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Mar del Plata, Ediciones Gestar – UNMdP, 2009, [pág.] 173-183.

⁴¹ RA, MOP: República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. *Memoria presentada al Honorable Congreso de la Nación. Año 1938*. Buenos Aires, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas 1939 T. II, [pág.] 215.

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN UN PROYECTO TEMPRANO DE INTEGRACIÓN REGIONAL

pasaban mercancías generales destinadas al consumo y llegaban allí una reducida cantidad de productos del interior destinados a la exportación o al mercado interno.⁴²

Aunque para esa fecha no se había concretado la unión ferroviaria, resulta indicativo que para 1942 el Puerto de Formosa recibía petróleo transportado por la línea de Embarcación a Formosa, aunque no se indica con precisión el origen del mismo, esta línea estaba habilitada y equipada con vagones tanques adecuados al transporte del petróleo que se extraía en la cuenca. Para esa fecha, el petróleo constituía más de la mitad de la carga transportada por el ferrocarril al puerto de Formosa (véase el Cuadro 3) y algo más del 40 % del total de las cargas que salían de los diferentes muelles de ese puerto (véase el Cuadro 4).

Cuadro 3. Puerto de Formosa, Mercaderías entradas y salidas por los Ferrocarriles del Estado, Año 1942

Mercaderías	Entradas	Salidas
	toneladas	
Petróleo	82.312	
Rollizos	45.292	
Animales en pie	13.907	
Algodón y semilla de algodón	6.111	
Maderas y leña	4.348	
Extracto de quebracho	3.610	
Artículos de almacén		5.747
Harinas		2.689
Cereales		1.118
Arena		1.287
Varios	2.354	9.572
Totales Año 1942	157.934	20.413
Totales Año 1941	144.482	19.029

Fuente: Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina, año 1942 [pág.] 368.

⁴² Salerno, Elena. "Los Ferrocarriles del Estado y los puertos...", op. cit. [pág.] 173-183 y Elena Salerno. "Los ferrocarriles estatales argentinos en busca de los puertos en la primera mitad del siglo XX" en *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, España, 14-16 de octubre de 2009.

Cuadro 4. Puerto de Formosa mercaderías destinadas a puertos argentinos por vía fluvial, año 1942 (en toneladas)

Clase de mercadería	Muelle fiscal	Cía.Arg. Quebrachos	M. Mihanovich	M. Standard Oil	Otros lugares	Totales
Azúcar	2.633		49.903			52.536
Petróleo crudo				90.543		90.543
Fibras de algodón	33	48	1.767			1.848
Algodón con semilla	199		1.353		298	1.850
Semilla de algodón	86		2.256			2.342
Extracto de quebracho	661	20.615	5.258		337	26.871
Maderas	797		368		282	1.447
Rollizos	1.253	246	85		1.329	2.913
Leña	50		119	15	3.460	3.644
Animales en pie	2.365				26.537	28.902
Cueros			1.073			1.073
Totales	9.037	20.969	65.604	90.577	32.705	218.892

Fuente: Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina, año 1942, [pág.] 367.

Cabe señalar que el embarque del petróleo se realizaba por el muelle de la empresa Standard Oil que lo enviaba a la refinería que tenían en Campana, en la provincia de Buenos Aires (véase Cuadro 5).

Cuadro 5. Puerto de Formosa Mercaderías destinadas a puertos argentinos por vía fluvial Año 1942 (en toneladas)

Destino	Muelle fiscal	Cía.Arg. Quebrachos	Muelle Mihanovich	Muelle Standard Oil	Otros lugares	Totales
Corrientes					5.823	6.678
Barranqueras			3.873			4.521

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN UN PROYECTO TEMPRANO DE INTEGRACIÓN REGIONAL

Helvecia					2.831	3.077
Santa Elena					5.089	5.734
Rosario					6.752	7.421
Campana				90.577		90.635
Buenos Aires	4.929	20.548	60.631		4.748	90.856
Totales año 1942	9.037	20.969	65.604	90.577	32.705	218.892
Totales año 1941	7.482	18.773	61.206	80.377	28.746	196.584

Fuente: Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina, año 1942, [pág.] 366

Conclusiones

Desde fines del siglo XIX, ambos países, Argentina y Bolivia, se plantearon la conexión ferroviaria para mejorar el intercambio comercial y el tránsito de las personas con los países vecinos, las mayores preocupaciones en ese sentido estuvieron puestas en las comunicaciones con Chile y Bolivia, donde había grandes obstáculos naturales a salvar y no existían vías naturales fáciles. Las obras ferroviarias debieron superar los resquemores de los posibles conflictos entre los países limítrofes y estuvieron sometidas a los ciclos económicos y financieros de los países interesados.

Para Bolivia era una necesidad contar con accesos a puertos de la región para facilitar su comercio y vencer las condiciones de mediterraneidad en que quedó después de la Guerra del Pacífico. Para la Argentina prevalecían más los intereses de aprovechar las potencialidades del mercado interno boliviano.

La primera conexión que se estableció por La Quiaca facilitó las comunicaciones pero su impacto en el comercio no trascendió la región, que integraban las provincias del noroeste argentino. Los puertos del Pacífico estaban más próximos a Bolivia y resultaron los más adecuados para canalizar la producción minera boliviana hacia los mercados externos. Aunque fue un camino de acceso a los puertos del Pacífico para el norte argentino no fue suficientemente aprovechado, y el mismo gobierno argentino y los sectores interesados de Salta y otras provincias vecinas abogaban por un paso directo hacia el puerto de Antofagasta que se vio concretado con el Ferrocarril Trasandino del Norte o Ferrocarril a Socompa.

Desde la Argentina se buscó llegar al Oriente boliviano para aprovechar algunos de sus recursos, en particular el petróleo, y canalizar su comercio hacia los puertos fluviales de la cuenca del Plata y en este cometido compitió con Brasil que tenía los mismos intereses. Sin embargo, los conflictos fronterizos retrasaron las decisiones para el avance de las obras en esta región, Argentina y Brasil afrontaron los mismos problemas para concretar las obras vitales en la vinculación ferroviaria, que se realizaron en forma contemporánea y recién se concretaron a mediados del siglo XX. Cabe señalar que los gobiernos de ambos países fueron decisivos para llevar adelante las

inversiones con un claro sentido de integración con los países vecinos y aumentar el intercambio comercial. En este caso, las uniones ferroviarias concluyeron cuando la competencia del transporte de carga por carretera y el transporte aéreo de pasajeros era cada vez más notable. El análisis del impacto de estos ferrocarriles en la segunda mitad del siglo XX está fuera del objetivo de este trabajo pero quedan como preguntas para futuras indagaciones.