

ARMADA ARGENTINA

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
NAVALES



El encuentro de dos puertos: Rosario y Puerto Belgrano unidos por rieles franceses



Inauguración del FFCC Rosario Puerto Belgrano (1910) - Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

“No solo 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... nuestro gran puerto militar”. Así inauguraba el entonces presidente Julio A. Roca las sesiones del Congreso en mayo de 1881.

Para aquél Estado naciente, puerto y ferrocarril se pensaban como una unidad indisoluble. Se hicieron indispensables nuevas instalaciones navales y el tendido de líneas ferroviarias, concesionadas a empresas británicas. Parte de este estrecho vínculo

ARMADA ARGENTINA

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES



lo muestra la historia de un ramal que tuvo gran incidencia en el Puerto Militar: el *Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano* (FCRPB)

No solo los ingleses estaban interesados en este proyecto. En los finales del siglo XIX existía en el país una importante comunidad francesa con grandes intereses económicos que lanzaron una fuerte ofensiva para rivalizar con los capitales británicos. Es así que en el año 1900, el gobierno otorgó a Guillermo Godio –abogado y explorador italiano- una concesión para construir un enclave comercial de ultramar en Bahía Blanca. Godio firmó un acuerdo con compañías francesas para concretar el proyecto. Los estudios técnicos revelaron que la mejor zona para iniciar la obra era la base naval en construcción próxima a Bahía Blanca. Pero esta ambiciosa idea no contó con el apoyo comercial bahiense, por lo cual el italiano no logró reunir los fondos necesarios y su concesión cayó.

Sin embargo, aquel plan no fue olvidado. El Estado necesitaba un embarque en el Puerto Militar para tener control sobre el comercio exterior en la bahía. La sanción por parte del Congreso en diciembre de 1903 de la Ley N° 4279, otorgó al terrateniente Diego de Alvear por intermedio de capitales franceses, el derecho de construir una línea de ferrocarril que, partiendo de Rosario, terminara en Puerto Belgrano. El plan era hacer frente a la competencia inglesa y aprovechar las oportunidades estratégicas para la comercialización de granos de la zona.

La citada legislación autorizó las obras de acondicionamiento comercial del Puerto Militar, a cargo del ingeniero Federico Beltami. El sitio, aislado del resto del arsenal naval por un simple tejido perimetral, comenzó a operar en agosto de 1904 y contó con muchas resistencias por parte de:

- El Ferrocarril Sud (de capitales ingleses) y su inmenso lobby, que veía peligrar sus intereses.
- Los comerciantes de Bahía Blanca, que temían por la pérdida de su hegemonía económica.

ARMADA ARGENTINA

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES



- Una parte de la Marina de Guerra, que observaba con desconfianza la asociación de actividades comerciales y militares centradas en un mismo punto.

Si bien se realizaron algunos embarques, el lugar –carente de espacio y comodidades suficientes- nunca contó con la suficiente inyección de recursos económicos por parte del Estado y su funcionamiento fue precario.

En 1906 se constituyó la *Sociedad Anónima Compañía de Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano*, tercer ferrocarril galo en Argentina, y de la cual Alvear era accionista. Esta nueva línea poseía algunas particularidades dignas de destacar:

- Se desplazaba de norte a sur, a diferencia de las líneas británicas que lo hacían de oeste a este, configurando un esquema radial con centro en Buenos Aires, funcional al modelo agroexportador.
- Unía dos focos portuarios de relevancia para el país: Rosario era la segunda ciudad más importante y Bahía Blanca poseía un puerto militar de reciente creación.
- Pertenece a capitales franceses, quienes pretendían cortar transversalmente los ramales ingleses y arrebatarles el tráfico de mercaderías.

A diferencia de los intentos anteriores, la envergadura de esta compañía pudo hacer frente a las oposiciones locales. Luego de cuatro años de obra, la vía del F.C.R.P.B. fue inaugurada en diciembre de 1910. Con una longitud de más 800 km., la calidad de su diseño lo convirtió en uno de los más modernos del país, aunque poco económico, ya que exigió obras de ingeniería muy costosas.

Como parte de este ambicioso proyecto ferro-portuario se construyó el Muelle C, llamado por aquél momento “*muelle de la francesa*”. Situado cerca del antepuerto de la base naval, se lo dotó de los servicios necesarios para la labor mercantil. Los ramales se multiplicaban en la zona reservada para servir a talleres, muelles y diques. Pero lo

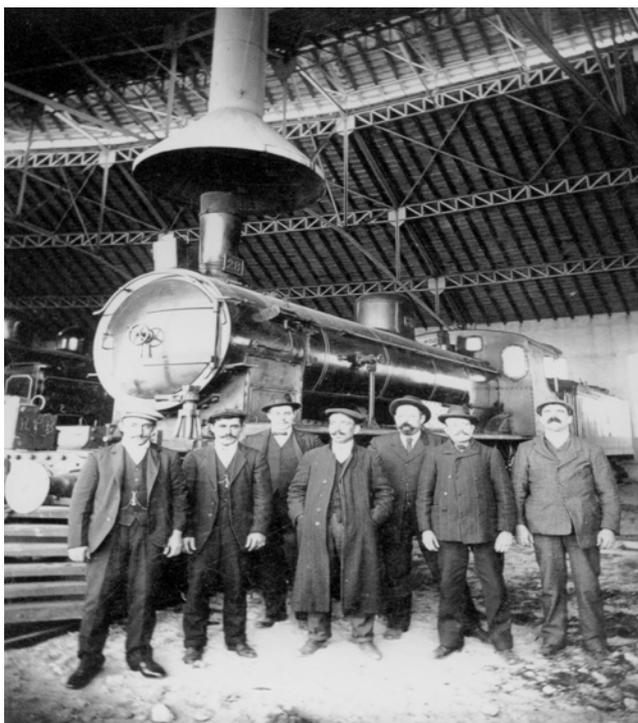
ARMADA ARGENTINA

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES



reducido de sus dimensiones hizo que los resultados no fueran los esperados por el Ferrocarril.

Las suspicacias que la Armada tenía sobre el desarrollo de actividades comerciales en el seno de una base militar, ya desde los tiempos del proyecto Godio, hicieron que el Gobierno se reservara, en virtud del contrato, el derecho de expropiación cuando las obras estuviesen terminadas. En consecuencia, en 1911 se desmantelaron las instalaciones de carga y depósito de mercadería, y el muelle pasó a manos de la Marina de Guerra.



Personal del ramal en el galpón de máquinas (1910)
– Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

El F.C.R.P.B fue nacionalizado en 1946, aunque gozando de cierta autonomía. Dos años después, con la nacionalización de los ferrocarriles británicos, se integrará definitivamente al sistema ferroviario estatal. Pese a los muchos cambios posteriores, especialmente durante las políticas privatizadoras de la década del '90, el emprendimiento de esta compañía francesa no dejó de ser un aporte de envergadura para la región, no tanto por sus resultados económicos, que como vimos fueron precarios, sino por su originalidad en el tendido de

las vías y en el planteo estratégico de combinar establecimientos militares con fines comerciales.

Se buscó dar cumplimiento a ese “destino de mar” de las localidades de la bahía. Prueba de ello es la inmensa obra de la base naval y el legado que el F.C.R.P.B. dejó en la forma de estaciones, muelles, talleres y tantas otras obras que todavía hoy podemos apreciar y han impactado en el Puerto Militar y su zona.

Teniente de Fragata Sebastián Moran
Departamento de Estudios Históricos Navales