

# EL FERROCARRIL ESTRATÉGICO DE PUERTO MILITAR

Profesor Luciano Izarra



Inauguración del ramal Grünbein-Punta Alta del FCS, con la llegada a la Estación Punta Alta (30 de agosto de 1898)

Fuente: División Documentación Histórica Base Naval Puerto Belgrano

Las Fuerzas Armadas en tanto componentes de la sociedad y el Estado no escapan a los cambios tecnológicos operados en diferentes períodos de la historia. Es más, muchas veces ejércitos y armadas no solamente echan mano de los nuevos recursos tecnológicos, sino que los propician en aras de la búsqueda constante de los mejores elementos para su tarea específica y de mejorar su capacidad de ataque y respuesta a las agresiones (Montoya Cerezo, 2007).

Si bien el ferrocarril no nació como una necesidad primordial de defensa (antes bien, hubo causas económicas y sociales que explican su aparición y desarrollo), pronto los ejércitos del mundo hicieron uso extensivo de él como medio idóneo por su rapidez y su capacidad de carga para el traslado de tropas y de pertrechos. Del mismo modo, las marinas de todos los países se valieron del tren para abastecer sus unidades en tierra (puertos militares, arsenales, etc.).

El caso que nos ocupa, el del denominado Ferrocarril Estratégico que está emplazado en Puerto Belgrano, es un acabado ejemplo de lo dicho anteriormente: la utilización de los adelantos tecnológicos para la defensa de las costas y el litoral marítimo argentinos. A lo largo de las siguientes páginas, plantaremos, por un lado, la necesidad del tren para las exigencias inmediatas de la construcción del entonces llamado Puerto Militar (hoy Base Naval Puerto Belgrano) y las mediatas vinculadas a la logística del establecimiento naval; y, por el otro, el uso de las innovaciones tecnológicas que la época ofrecía, principalmente en materia de tracción. También se hará hincapié en el papel relevante que le cupo a la Armada, y al ferrocarril que le era auxiliar, en el poblamiento y el desarrollo del área conocida como Punta Alta, con el surgimiento de un pueblo a la vera de Puerto Militar con el consiguiente crecimiento de actividades productivas en una región hasta ese entonces poco poblada y escasamente desarrollada en su potencial.

## Importancia del Ferrocarril del Sud en el sudoeste bonaerense

Había por esos años en todo el mundo una visión mística e idealizada que equiparaba el ferrocarril a la inmigración en su poder transformador de la Argentina. La locomotora lograría la unidad quebrada por décadas de guerras civiles y haría desaparecer las distancias despobladas del país. A partir de ese entonces, los ferrocarriles avanzaron su red tentacular a través de La Pampa y las principales ciudades del interior.

Entre fines del siglo XIX y principios del XX, la zona próxima a Bahía Blanca dependía del capital de origen británico, que, tendiendo rieles y muelles portuarios, había comenzado la tarea de integrar el sudoeste bonaerense a la economía agroexportadora. El Ferrocarril del Sud, artífice máximo de este proceso de integración de la economía regional a la internacional, fue una compañía de capitales británicos que, desde Buenos Aires, abarcó con su red el centro y el sur de la provincia de Buenos Aires, y extendió sus rieles a partir de fines del

Luciano Izarra es profesor de Historia y maestrando en Historia por la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Técnico Superior en Archivos por el Instituto Superior de Formación Docente N.º 8 de La Plata y diplomado en Gestión Social y Cultural por la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Desempeña funciones como jefe de la División Documentación Histórica de la Base Naval Puerto Belgrano. Es profesor de Tradiciones e Historia Naval en la ESSA. También es jefe del Departamento de Patrimonio Histórico de la Municipalidad de Coronel Rosales. Se ha especializado en la temática naval y regional, y coordinado varios proyectos de investigación y extensión.

Ha participado de varios seminarios, congresos y cursos, y se presentó como ponente en numerosos encuentros académicos. Asimismo, es autor de numerosos libros y artículos sobre su especialidad.

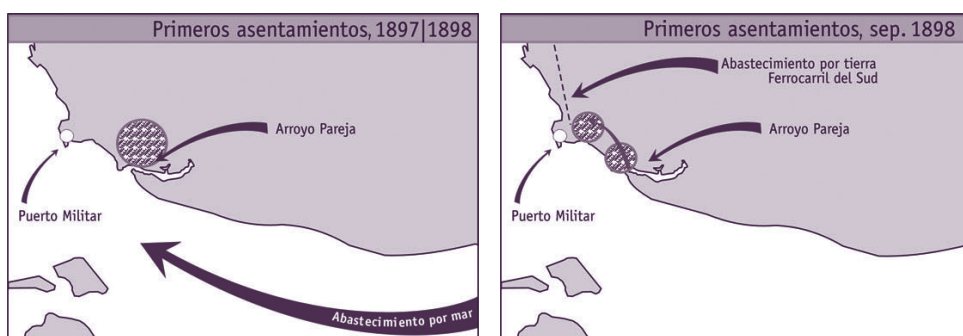
siglo XIX al valle de Río Negro y Neuquén. Su llegada a Bahía Blanca en 1884 marcó un hito fundamental en el desarrollo posterior de la ciudad como polo económico, político y poblacional del sudeste bonaerense. Con su puerto cerealero de Ingeniero White, el Ferrocarril del Sud se constituyó prácticamente en el epicentro en torno al cual giraba la economía de la región (Chalier, 2003).

## El Ferrocarril del Sud y la construcción de Puerto Militar

A unos 30 km al este de la ciudad de Bahía Blanca y a orillas de la bahía homónima, el gobierno argentino proyectó construir, en 1896, un puerto militar que sirviese de abrigo y de avituallamiento a la flota de mar en momentos en que recrudecía la tensión diplomática con Chile a raíz de los límites en la Patagonia.

La construcción del complejo naval estuvo vinculada a ciertas concepciones geopolíticas internacionales del siglo XIX que ponían el acento en la importancia del poder naval para el desarrollo de las naciones (Oyarzábal, 2003). Esta idea también fue tomada por la Argentina para desarrollar su Marina. El peligro real que representaba el conflicto existente con Chile en relación con el trazado de los límites fronterizos marcó la necesidad de contar con un puerto militar que permitiera a las naves estar más cerca del territorio que debían controlar, además de ocuparlo efectivamente. Desde la mezquina idea inicial de hacer una serie de diques de carena contiguos al Río de la Plata, se avanzó, merced a la prédica incesante del Capitán Félix Dufourq, a la construcción de un vasto complejo naval situado en aguas de la Bahía Blanca (Oyarzábal, 1999). Ese territorio era inhóspito en la época, pero de gran potencialidad, según la visión de Dufourq. Sus ideas se plasmarían finalmente el 30 de noviembre de 1896, cuando el Congreso Nacional, mediante la ley secreta N.º 3450, autorizó al Poder Ejecutivo la construcción de un puerto militar debidamente equipado en aguas de la Bahía Blanca. Este punto de la costa fue posteriormente ratificado por el ingeniero Luis Luiggi, especialista italiano en construcciones portuarias contratado por el gobierno argentino para las obras de Puerto Militar (Oyarzábal, 1999). Los trabajos preliminares comenzaron en 1897, cuando empezó a construirse lo que hoy es la Base Naval Puerto Belgrano, en ese entonces llamada sencillamente Puerto Militar.

«El peligro real que representaba el conflicto existente con Chile en relación con el trazado de los límites fronterizos marcó la necesidad de contar con un puerto militar que permitiera a las naves estar más cerca del territorio que debían controlar, además de ocuparlo efectivamente».



Primeros asentamientos de los obreros de Puerto Militar en Arroyo Pareja (1897-1898)

Fuente: Informe sobre los orígenes y el desarrollo del casco histórico de la ciudad de Punta Alta. AHMPA.

El paraje donde se instalaría Puerto Militar era denominado Punta Alta. A la sazón, este era un lugar alejado, sin vías de comunicación rápidas y seguras ni con la ciudad de Bahía Blanca ni con el resto del país. Si no era por mar, el trayecto que mediaba con la cercana ciudad debía hacerse a caballo o en carruajes, a campo traviesa, entre médanos, salitrales y humedales. En esas condiciones, se hacía complicado acercar trabajadores, materiales de construcción y aprovisionamiento para las obras del puerto y los operarios. Si bien las tareas preliminares habían comenzado ya a fines de 1897, la empresa contratista Dirks, Dates & Van Hat-

ten (de capitales neerlandó-argentinos) inició formalmente los trabajos previstos en Puerto Belgrano, en mayo de 1898. El obrador principal se construyó en la zona de Arroyo Pareja, lugar ideal por su fácil accesibilidad por mar que permitía el abastecimiento al campamento obrero que llegó a albergar, en los momentos álgidos de la construcción, cerca de un millar de hombres. Este campamento era un conjunto de unas quince manzanas, compuesto por algunas casillas de madera y chapa y por carpas para los trabajadores.

Por eso, el ingeniero Luigi Luiggi, nombrado por el gobierno argentino Director General de las Obras, dispuso entre los trabajos complementarios y urgentes que había que desarrollar el tendido de una vía férrea que conectase Puerto Belgrano con el resto de la red ferroviaria nacional. Como ya se dijo más arriba, los primeros trabajos en el futuro Puerto Militar comenzaron a mediados de 1897, y las autoridades se contactaron con el Ferrocarril del Sud a través de su comisión local, por ser la mayor del país y porque sus vías eran las que más cerca pasaban de Puerto Militar, a fin de efectuar los estudios correspondientes. El 2 de junio de 1898, se firmó el decreto que autorizaba la construcción de un ramal de Grünbein a Punta Alta, tal como aparece transcrito en la compilación efectuada por Eduardo Schlatter:

Vista la nota y los planos presentados por la comisión local del F.C. del Sud para la construcción de un ramal entre la Estación Grünbein (sic) y Punta Alta o Arsenal de la Armada, y teniendo en cuenta la conveniencia que existe por razones de orden militar en que dicho ramal se construya á la brevedad posible,

el Presidente de la República, en acuerdo de Ministros, decreta:

Art. 1.º: Autorízase al F.C. del Sud para construir un ramal férreo y telégrafo, que partiendo de la Estación «Grünbein» (sic) termine en «Punta Alta» aprobándose al efecto los planos, bases, pliegos de condiciones y especificaciones presentadas por la empresa constructora.

Art. 2.º: Encárgase á la Dirección de Ferrocarriles para que vigile é inspeccione las obras que por este decreto se autorizan, como asimismo facúltase á esta Repartición para que apruebe los planos, pliegos de condiciones y especificaciones de todas las modificaciones que durante la construcción se resuelva introducir en el proyecto definitivo, de acuerdo con la dirección de las Obras de Puerto Militar (1904, pág. 429).

Como se desprende del documento, el Estado no dejaba a las empresas privadas al libre arbitrio, sino que se reservaba el papel de inspeccionar la marcha de los trabajos. No obstante, debido a la ideología marcadamente liberal de los gobiernos de fines del siglo XIX y por ser un Estado aún en formación, existían organismos de control que, de forma más o menos eficiente, fiscalizaban la observancia de los pliegos de licitatorios y de todo lo pactado entre el gobierno y las empresas.

Se eligió la Estación Grünbein como lugar de empalme del desvío hacia los obrajes. El proyecto estuvo a cargo del ingeniero sueco Carl Malmén (1842-1927), quien había llegado a la Argentina en 1868 y que trabajaba para el Ferrocarril del Sud. Es de destacar que Malmén también fue el responsable del tendido del ferrocarril desde Bahía Blanca hasta Zapala, que se construyó en forma paralela con el que nos ocupa. De ese modo, ante el peligro de una guerra abierta con Chile, quedaba asegurado el transporte de tropas hacia la Cordillera de los Andes y el enlace rápido entre Puerto Militar y Zapala.

Dada la urgencia por terminar las obras (un conflicto con Chile parecía inminente), estas se concretaron en el menor tiempo posible. Tal es así que, apenas a los cuarenta y ocho días de comenzados los trabajos, se colocaba el último riel del tramo entre Grünbein y la estación llamada Punta Alta, donde hoy funciona el Museo Naval Puerto Belgrano.

«...apenas a los cuarenta y ocho días de comenzados los trabajos, se colocaba el último riel del tramo entre Grünbein y la estación llamada Punta Alta...».

Si se piensa que las labores comprendían no solamente el tendido de las vías en sí (con durmientes y balasto incluidos), sino la nivelación del terreno, la construcción de terraplenes, la instalación de señales y la obra civil del edificio de la estación, se entenderá en forma cabal lo que esos cuarenta y ocho días implicaron.

La estación fue bautizada Punta Alta, conforme al paraje donde se construyó. No obstante, unos meses después, el 19 de junio de 1899, el Gobierno emanó un decreto por el que se sustituía el nombre de la estación Punta Alta por el de Puerto Militar, según los documentos aportados por Schlatter:

Habiendo manifestado la Dirección General de Puerto Militar la conveniencia que habría de cambiar el nombre de las estaciones «Punta Alta» y «Puerto» del F.C. del Sud, así como las Oficinas Nacionales situadas en ambos puntos, por otros que eviten las confusiones á que estos dan lugar, y no existiendo inconveniente alguno que impida aceptar, las que en sustitución propone la mencionada Dirección,

El Presidente de la República decreta:

Art. 1.º: Sustitúyese los nombres de las estaciones del F.C. Sud «Punta Alta» y «Puerto» por las de «Puerto Militar» é «Ingeniero White», respectivamente, previas formalidades del caso que llenará la Dirección General de Vías de Comunicación (1904, pág. 430).

«[En Punta Alta], rápidamente se levantaron edificios de todo tipo. Al principio, eran de madera y chapa, pero en seguida fueron sustituidos por los de ladrillos...».

No se sabe a ciencia cierta cuáles fueron las «confusiones» que menciona la norma y que llevaron a realizar estos cambios de nombres. Pero lo cierto es que, en Punta Alta la gente siguió llamando a la incipiente población conforme al nombre original de la Estación, que era de antigua data.

En el mes de agosto de 1898, corrió el primer tren desde la Estación Grünbein para transportar los grandes cañones que se emplazarían en las baterías. El 26 de septiembre de 1898, comenzó a funcionar el servicio de carga y, el 1.º de noviembre, el de pasajeros.



Varadero con acopio de materiales en Arroyo Pareja (septiembre de 1898)

Fuente: Museo Naval Puerto Belgrano

## El pueblo que crece en torno a las vías

A partir de ese entonces, se mejoraron sustancialmente las condiciones de comunicación y de aprovisionamiento del área. A tal punto que el grueso de los obreros abandonó el campamento de Arroyo Pareja y se trasladó a las proximidades de la flamante estación. Al pueblo naciente, Luiggi lo llamó Uriburia, en homenaje al presidente José Evaristo Uriburu, factor de las obras en Puerto Belgrano. Pero la costumbre impuso la denominación más sencilla de Punta Alta, como el nombre inicial de la estación de ferrocarril, que derivaba del accidente geográfico próximo. Rápidamente se levantaron edificios de todo tipo. Al principio, eran de madera y chapa, pero en seguida fueron sustituidos por los de ladrillos y conforme a las normas edilicias de casas y comercios sólidos.

Un tiempo después, puede decirse que Punta Alta ya presentaba las características de un pueblo asentado: aparte de casas, contaba con fondas, hospedajes, hoteles, almacenes y comercios de variada índole. Además, no eran solamente obreros de la construcción quienes lo habitaban, sino también quienes venían a tentar fortuna, abasteciendo el creciente mercado local. Sus orígenes eran diversos, por lo que en las calles se mezclaban argentinos, italianos y españoles en su mayoría, con minoritarios franceses, holandeses, alemanes.

Al principio, las construcciones se alinearon a lo largo de la calle Progreso (futura Avenida Colón), que corría paralela a las vías, y en la denominada calle Transvaal (hoy, Bernardo de

Irigoyen), que cortó en ángulo recto el trazado ferroviario y desembocó directamente en la estación. Estos dos ejes organizadores se delinearón a partir de un elemento nuevo como lo era el complejo ferroviario, lo cual determinó en parte la traza urbana de la ciudad. En efecto, el diseño no respetó la orientación catastral que poseían los terrenos: las nuevas calles que se abrieron paralelas a Progreso y a Transvaal siguieron la alineación de los puntos cardinales, lo cual provocó innumerables inconvenientes, como sol de frente en horas del amanecer o del crepúsculo, vientos encontrados, etc.



Estación Punta Alta del FCS, en Puerto Militar (1898)

Fuente: Departamento de Estudios Históricos Navales

A raíz de la acción de la construcción de Puerto Militar y del elemento dinamizador representado por el ferrocarril, la población puntaltense creció a un ritmo espectacular en su primera década de vida: los 790 habitantes registrados en 1901 se volvieron 7500 para 1906 y casi 10 000 para 1914. Punta Alta se reafirmaba en la senda del progreso que, en ese entonces, se pensaba indefinido y vinculado a la maravilla del tren. De allí que el nombre dado a la calle que se extendía, polvorienta, junto a las vías (Progreso) haya expresado no ya un deseo, sino una realidad que se evidenciaba palpable en los rieles que cortan médanos, salitrales y humedales. Puede decirse que la Base le dio al pueblo su razón de ser, pero que el ferrocarril contribuyó a su fisonomía urbana. Más adelante, vendrían otros capitales (de origen francés) a trazar otros rieles que vincularían Punta Alta y Puerto Belgrano con Rosario primero y (en abierta competencia con los ingleses) con Bahía Blanca después (Chalier, 2014). A partir de allí, se abrió otro capítulo de redefinición del espacio regional en el sudoeste bonaerense.

Este ramal que iba desde Grünbein a Punta Alta y que generó el pueblo a su vera era el que tanto civiles como militares tomaban libremente para viajar a Bahía Blanca o a Buenos Aires, y quedaría explotado por el Ferrocarril del Sud.

Sin embargo, el proyecto no se agotaba en la conexión Grünbein-Punta Alta. Era útil a las comunicaciones, pero evidentemente la línea no contemplaba las necesidades operativas que tendrían el arsenal y el puerto militar en lo concerniente al traslado de tropa, personal, pertrechos y demás necesidades relativas a la defensa o al mantenimiento de las unidades surtas en la dársena del puerto militar. Por ello, estaba previsto el tendido de unas vías internas, con finalidades exclusivamente militares, que pasarían por algunos puntos del asentamiento naval considerados importantes. El trazado ferroviario, contemplado por Luiggi, consistía en una circunvalación que alcanzaba los muelles y la zona de Polvorines, en el extremo noroeste de la zona militar (Schlatter, 1911, pág. 717). El tendido de este ramal fue llevado a cabo con la dirección del ingeniero Juan Amézola del Ministerio de Obras Públicas. Una vez finalizado, fue entregado al Ministerio de Marina el 29 de octubre de 1906 y puesto en servicio inmediatamente (Schlatter, 1911, pág. 818).

No obstante, el ferrocarril de uso militar más importante de la zona fue el denominado Ferrocarril Estratégico, que unía Punta Alta con Baterías, y cuyo desarrollo se explica a continuación.

## El Ferrocarril Estratégico a Baterías

El puerto militar debía contar con un sistema defensivo que guarneciera sus instalaciones de cualquier ataque enemigo. Protegido por el sur por las islas y bancos de la Bahía Blanca, el

«A raíz de la acción de la construcción de Puerto Militar y del elemento dinamizador representado por el ferrocarril, la población puntaltense creció a un ritmo espectacular en su primera década de vida».

único punto vulnerable lo constituía la entrada de la bahía. Por lo tanto, se decidió montar una serie de baterías en un lugar próximo a la boca del accidente costero.

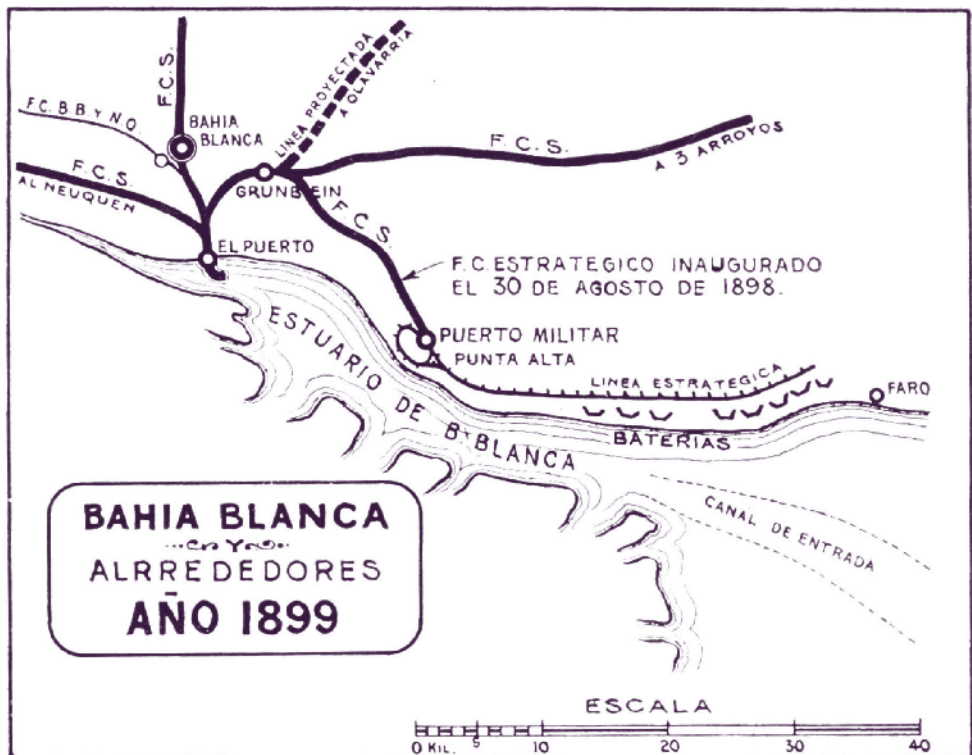
De este modo, quedó constituido el sistema defensivo costero de Puerto Militar, que consistió en la construcción de cinco fortificaciones, denominadas baterías, distantes a 14 kilómetros al este en el paraje conocido como Punta sin Nombre (o Congreso). Numeradas III, IV, V, VI y VII, el conjunto se extendía a lo largo de unos de 11 kilómetros de costa. Originalmente, el proyecto preveía la construcción de más baterías (incluso sobre las islas del estuario), pero no llegaron a materializarse, fundamentalmente por causa de los recortes presupuestarios que sufrió la obra (Martel, 2008). Los cañones fueron adquiridos en 1889 a la casa Krupp de Alemania, a un valor de un millón de pesos. En un principio, se pensó en instalarlos para la defensa del Río de la Plata, pero dificultades de orden técnico hicieron inviable el proyecto, por lo que fueron depositados en el arsenal de Zárate (Martel, 2008).

Los planos generales y la ubicación de las baterías estuvieron a cargo del ingeniero mayor de Artillería de Costas J. B. Villavecchia, bajo la dirección del ingeniero Luiggi. La obra fue adjudicada a la empresa constructora Dirks, Dates & Van Hattem, la misma que trabajaba en los arsenales (Oyarzábal, 1999).

La obra de Punta Sin Nombre era la que mayor confidencialidad y secreto debía guardar, dado el clima de tensión y amenaza bélica por causa del conflicto internacional existente con el país trasandino y la importancia misma de los trabajos destinados a defender Puerto Militar. Prueba de esto es que, desde la ciudad de Bahía Blanca, se organizaban viajes en carruaje para recorrer el conjunto de obras que se estaban desarrollando, pero estas excusiones no comprendían las baterías, donde solo se admitía la entrada a personas con carácter oficial (Oyarzábal, 1999).

La instalación de las baterías de defensa de Puerto Militar en Punta sin Nombre representaba un gran problema logístico que debía atenderse. La construcción de las casamatas y las bases de los cañones, y el montaje de las piezas de artillería fueron, sencillamente, una obra

«La instalación de las baterías de defensa de Puerto Militar en Punta sin Nombre representaba un gran problema logístico que debía atenderse».



Trazado del FCS en la Bahía Blanca, donde se pudo observar el ramal estratégico (1898)

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

titánica, pues a la precariedad de medios y herramientas debieron sumárseles las grandes distancias y la desolación del terreno.

Las autoridades dispusieron el traslado de los cañones a las Baterías desde su emplazamiento original en Zárate (Crespi Valls, 1941), pero el desplazamiento no era para nada fácil, dado lo precario de las comunicaciones. Hasta mediados de 1898, los bloques de piedra para el revestimiento de las casamatas se transportaban por ferrocarril desde Sierra de la Ventana mientras que las piezas de artillería eran embarcadas también en tren, en Buenos Aires. Ambos materiales llegaban a la estación Grünbein, donde eran recogidos por carretas. Estos pesados vehículos eran tirados por cinco yuntas de bueyes, y los 40 km que mediaban entre la estación de ferrocarril y el paraje Baterías eran cruzados en varios días, ya que en oportunidades lograban avanzar hasta dos kilómetros diarios. Afortunadamente, con la habilitación del llamado ramal estratégico, en agosto de 1898, los trabajos pudieron adquirir mayor vigor.

El contrato firmado entre el Poder Ejecutivo y el Ferrocarril del Sud comprendía también la construcción de un ramal estratégico desde Punta Alta hasta Punta Sin Nombre, que se tendería en forma simultánea con el ramal Grünbein-Punta Alta. El artículo 9 del contrato entre el Gobierno y el Ferrocarril del Sud explicitaba:

El Ferro-carril del Sud construirá, además, por cuenta del Poder Ejecutivo, un ramal estratégico desde la Estación Arsenal (Punta Alta) hasta el paraje conocido por «Punta Sin nombre», y tres ramales secundarios, de acuerdo con el plano, presupuesto y especificación que apruebe el director de las obras de Puerto Militar <sup>1</sup>.

También el artículo siguiente exigía un desvío hacia las canteras de Sierra de la Ventana, para empalmar a la altura de Tornquist con la red principal del Ferrocarril del Sud y, así, poder trasladar las piedras más rápidamente:

Art. 10.º: También construirá un desvío, por cuenta del Poder Ejecutivo, desde la estación Tornquist hasta la cantera, con una extensión de más o menos cuatro kilómetros <sup>2</sup>.

El proyecto de construcción del ramal Punta Alta-Baterías fue realizado por dos ingenieros que colaboraban desde el principio con Luiggi en las obras de Puerto Militar, Oreste Vulpiani y Antonio Burgoni.

La extensión total de las vías era de unos 23 km, además de contar con varios empalmes. Recorría terreno accidentado y cruzó Arroyo Pareja a través de un puente de 220 m de longitud construido al efecto. Las vías corren siempre detrás de los médanos de la costa, para quedar ocultas desde el mar y dificultar, de este modo, su destrucción eventual por un ataque enemigo. Al igual que el Ferrocarril del Sud, posee trocha ancha, con rieles de acero de 27 kg por metro lineal, durmientes de quebracho y balastro de conchilla y tierra arcillosa. Su construcción comenzó en Arroyo Pareja, en forma simultánea en dirección a Punta Alta y a las Baterías, mientras se tendía el puente.

Según consignaba *La Nueva Provincia* del 14 de agosto de 1898:

Muy adelantados están los trabajos de construcción del ramal férreo de Grünbein à Punta Sin Nombre. El miércoles debe quedar concluido completamente el ramal. Ayer llegaba la punta de rieles al arroyo Parejas y los terraplenes à Punta Ancla. En arroyo Parejas se ha construido un puente provisorio para pasar los materiales. Diariamente corren trenes con materiales, à punta de rieles, activándose los trabajos de un modo extraordinario (pág. 2).

«La extensión total de las vías era de unos 23 km, además de contar con varios empalmes. Recorría terreno accidentado y cruzó Arroyo Pareja a través de un puente de 220 m de longitud construido al efecto».

1 Contrato entre el Gobierno nacional y el Ferrocarril del Sud para tendido de un ramal entre Grünbein y el Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, caja 67.

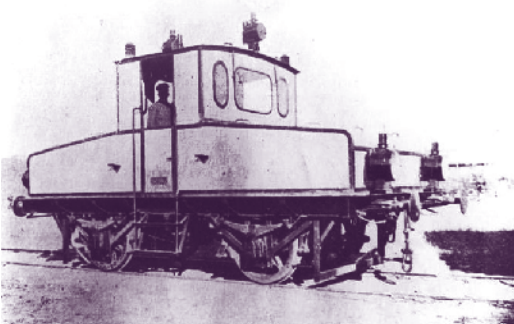
2 Ídem.



El 20 de septiembre de 1898, circuló el primer tren de prueba, e inmediatamente lo hicieron los convoyes que llevaban los cañones a su emplazamiento definitivo. Este ramal, como los internos de Puerto Militar, estaba bajo jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas (MOP). En 1906, todos ellos pasaron a jurisdicción del Ministerio de Marina.

Es de destacar que el Ferrocarril Estratégico era manejado por personal de la Armada debidamente especializado en estas tareas y que muchas de las reparaciones de su material rodante, tanto vagones como locomotoras, fueron realizadas en los Talleres del Arsenal Puerto Belgrano.

## Locomotora eléctrica en Baterías



Locomotora eléctrica que funcionó en Baterías (c. 1906)

Fuente: Archivo Héctor Guerreiro

El 2 de julio de 1906, comenzó a funcionar en el Ferrocarril Estratégico la locomotora que llevaba el número de fábrica 225. Fue la primera locomotora eléctrica que se utilizó en la Argentina, alimentada por batería, según lo consignado por *La Nueva Provincia* en su edición del 3 de julio de 1906 (pág. 1). La máquina fue comprada en Inglaterra y era parecida a las utilizadas en Alemania para el movimiento de tropas y pertrechos entre unidades de la artillería de costa, sin producir ruido, humo ni resplandor de fuego que delata

su presencia al potencial enemigo. Esta locomotora no era demasiado veloz: alcanzaba los 25 km por hora, pero contaba con capacidad para arrastrar hasta 30 toneladas. La fuerza motriz, como ya se dijo, provenía de unas baterías o acumuladores eléctricos recargables. Para proceder a las recargas, se instalaron, en el kilómetro 14, dos grupos generadores de marca Siemens, acoplados a motores de 50 HP cada uno, que eran alimentados con gas pobre (Guerreiro, 2011). Esta carga servía para un recorrido diario de unos 60 km, vale decir, para dos viajes de ida y vuelta entre Puerto Militar y Baterías.

Esta locomotora, que representaba una gran innovación tecnológica, fue puesta en servicio en el marco de la visita efectuada a Ingeniero White, Puerto Militar y Arroyo Pareja por el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Miguel Tedín, y su homólogo de Marina, Contraalmirante Onofre Betbeder (*La Nueva Provincia*, 30 de junio de 1906, pág. 1).

La locomotora en cuestión pudo entrar en funcionamiento gracias a que las Baterías ya contaban con provisión de electricidad a raíz de la reciente inauguración de la usina y las instalaciones eléctricas. La inauguración de la locomotora eléctrica fue objeto de una nota en el *Boletín del Centro Naval*:

Como estas instalaciones, aparte del servicio ordinario a la población, etcétera, han sido hechas para llenar necesidades en caso de guerra, ha sido indispensable colocar motores cuya fuerza toda no es posible aprovechar totalmente en épocas normales, pero para subsanar ese inconveniente se dispone de una locomotora eléctrica destinada al Ferrocarril Estratégico que recorre la zona. Por medio de una batería de acumulación de esta locomotora, se consigue mantener constantemente la carga completa sobre la dinamo (sic), de manera que el motor a gas puede trabajar constantemente con su máximo de rendimiento. Esta locomotora conduce las tropas de guarnición de las baterías y provisión diaria de víveres a Puerto Militar, y entra de

«El 2 de julio de 1906, comenzó a funcionar en el Ferrocarril Estratégico [...] la primera locomotora eléctrica que se utilizó en la Argentina, alimentada por batería».

noche a la usina para cargar su batería con el exceso de fuerza de los motores. En tiempo de guerra, esta máquina de tracción ofrece ventajas indiscutibles con relación a la de vapor, por cuanto no proyecta luz ni humo de ninguna clase que la pudieran hacer visible (1906, pág. 346).

## Conclusión

Las páginas precedentes muestran la rápida incorporación de tecnologías al quehacer naval, que no se limitan solamente al mar, sino también a las instalaciones en tierra; el tren en la Argentina, si bien comenzó en 1857, no tuvo su despegue demostrando todo su potencial sino unos diez o quince años después, a tal punto que el ingeniero Ricardo Ortiz pudo decir que, en la Argentina, todo lo que se hizo y lo que no se hizo es debido al ferrocarril. Efectivamente, en un país tan extenso, las vías férreas sirvieron para integrar el territorio, abrir nuevos mercados, potenciar áreas y facilitar obras de infraestructura.

En este sentido, un proyecto del tamaño y las características de Puerto Militar no hubiese podido desarrollarse sin contar previamente con una red ferroviaria moderna capaz del traslado de materiales de construcción y demás implementos, y que sirviera, además, de vía de comunicación para la creciente población de civiles y militares. Asimismo, las funciones militares dentro del apostadero naval y entre este y Baterías requerían de un conjunto de instalaciones ferroviarias para trasladar de manera eficiente municiones, armamentos y hombres a distintos puntos alejados entre sí (Chalier, 2021).

La Armada hizo uso de las nuevas tecnologías –como el ferrocarril– destinadas a optimizar la defensa: la incorporación por parte del Estado de la primera locomotora que funcionó en el país no movida por la fuerza del vapor marca un hito en la historia ferropuertuaria argentina, no suficientemente valorado ni conocido.

Por último, se debe resaltar la íntima relación entre ferrocarriles y puertos (sean estos de uso civil o militar). En el caso que nos ocupa, el Ferrocarril Estratégico de Puerto Belgrano fue una pieza clave para la construcción y el funcionamiento de Puerto Militar, y operó como factor de gran importancia en el poblamiento y el desarrollo regionales. ■

«Puerto Militar no hubiese podido desarrollarse sin contar previamente con una red ferroviaria moderna capaz del traslado de materiales de construcción [...] y que sirviera de vía de comunicación para la población de civiles y militares».

## BIBLIOGRAFÍA

- Anónimo, «Instalaciones eléctricas en Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval*, 24, pág. 346, julio de 1906.
- Chalier, G., *La primera locomotora eléctrica de Argentina funcionó en Baterías*. Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, 2021.
- Chalier, G., *La Punta de la Historia. Punta Alta y su historia. Bahía Blanca*. Ediluns, 2014.
- Chalier, G., «Ferrocarril Sud. Eje generador de la ciudad de Punta Alta», *El Archivo*, 7, págs. 2-7, julio de 2003.
- Guerreiro, H., *Los ferrocarriles en Bahía Blanca (1884-1949)*, t. 2. Bahía Blanca, Argentina: Del autor, 2011.
- La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1898 y 1905.
- Martel, F., «Baterías. Histórica artillería de costa», *El Archivo*, 20, págs. 2-6, noviembre de 2008.
- Montoya Cerezo, A., Prólogo, en *Tecnología y Fuerzas Armadas (s/p)*, Madrid. Ministerio de Defensa, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Fundación Sagardoy, 2007.
- Oyarzábal, G., *Argentina hacia el sur. Construcción social y utopía en torno a la creación del primer P. Militar de la República (1895-1902)*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1999.
- Oyarzábal, G., *Los Marinos de la generación del 80. Evolución y consolidación del poder naval en la Argentina (1872-1902)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.
- Schlatter, E. (compilador), *Leyes, contratos y resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías á tracción mecánica de la República Argentina*, tomo 4, Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1904.
- Schlatter, E. (compilador), *Leyes, contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías á tracción mecánica de la República Argentina*, tomo 6, Buenos Aires, Establecimiento Gráfico La Unión, 1911.