

# Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de viejas redes ferroviarias del Pays Bigouden (Francia) y de Coronel Rosales (Argentina)



Bruno Rohou

Université de Bretagne Occidentale, Centre François Viète. Brest, Francia.

Gustavo Chalier

Universidad Nacional del Sur, Departamento de Humanidades. Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Bahía Blanca, Argentina.  
<https://orcid.org/0009-0004-2031-1903>

Recibido: 13/4/2023. Aceptado: 3/7/2023.

## Resumen

El artículo es un esbozo preliminar de un estudio a mediano plazo que abordará la construcción, desarrollo y posterior ocaso de dos líneas ferroviarias que conectaban puertos en Francia y la Argentina a principios del siglo XX, así como el valioso patrimonio a ellas vinculado. Las trazas se reconvirtieron con otras funciones pero aún hoy son reconocibles y perduran en el paisaje después de años de que estos ramales dejaron de funcionar. Se han elegido para este estudio dos zonas por ser los *terroirs* de los investigadores: en Francia, el denominado Pays Bigouden, ubicado en el sudoeste de Bretaña; en la Argentina, el partido de Coronel Rosales, situado en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Ambas regiones, de extensión y población similar, comparten además la particularidad de tener sus ferrocarriles y puertos lejos de los centros neurálgicos de poder de cada país, París y Buenos Aires respectivamente, y son relativamente marginales y pequeños en comparación con las redes ferroviarias nacionales.

**PALABRAS CLAVE:** PATRIMONIO FERROPORTUARIO. REDES FERROVIARIAS EN FRANCIA Y EN ARGENTINA. HISTORIA DE LA TÉCNICA.

## Roads to the docks. Material vestiges of old railway networks in Pays Bigouden (France) and Coronel Rosales (Argentina)

### Abstract

This article is the preliminary outline of a medium-term study that will give an account of the construction, development and subsequent decline of railway lines that connected with ports in France and Argentina at the beginning of the 20th century and the rich heritage linked to them. Two areas have been chosen for this study because they are the *terroirs* of the researchers: in France, the so-called Pays Bigouden, located in the southwest of Brittany; in Argentina, the district of Coronel Rosales, located in the southwest of Buenos Aires province. Both regions, of similar size and population, also share the fact that their railways and ports are located far from the nerve centres of power of each country, Paris and Buenos Aires respectively, and are relatively marginal and small in relation to the railway networks of both countries.

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

**KEYWORDS:** RAILWAY HERITAGE. RAILWAY NETWORKS IN FRANCE AND ARGENTINA.  
HISTORY OF TECHNOLOGY.

## Objetivos

Esta labor compara diversos artefactos y sistemas portuarios de Bretaña y del sudoeste bonaerense a lo largo de un lustro.<sup>1</sup> Se pretende establecer un cotejo de dos sistemas ferroportuarios regionales, alejados de sus respectivos centros políticos y, con sus diferencias y semejanzas, marcaron el desarrollo de sus territorios. La perspectiva comparativa ha sido útil y pertinente en este estudio, ya que es una vía de acceso que permite pensar el problema en contextos diversos que pueden vincular los fenómenos a procesos globales de largo alcance.

La comparación histórica es una forma de analizar los fenómenos sociales a través del tiempo y el espacio, buscando identificar similitudes y diferencias entre casos o unidades de análisis. Para realizar una comparación histórica se necesita definir previamente los criterios de comparación, que son las propiedades o atributos que se van a contrastar entre los casos o unidades de análisis.

En este trabajo se propone realizar una comparación histórica entre dos líneas ferroviarias que corrían por zonas periféricas y terminaban cada una en su respectivo puerto: el ferrocarril entre Pont-l'Abbé y Saint Guénolé, en la Bretaña francesa, y el que unía Rosario con Puerto Begrano y que discurría en las provincias de Santa Fe y Buenos Aires, en Argentina. El objetivo es analizar las similitudes y diferencias entre estas dos líneas en cuanto a su origen, desarrollo, impacto y los vestigios materiales que aún pueden apreciarse, muchos de ellos en vías de patrimonialización o de reutilización con fines diversos a los originarios. Para ello se plantean los siguientes criterios de comparación (Sartori, 1994): contexto histórico de creación de ambos ferrocarriles; sus respectivas funciones y finalidades; su impacto territorial; y el patrimonio que dejaron atrás cuando fueron desafectados. Con estos criterios de comparación se pretende realizar un análisis histórico comparado que permita comprender mejor las similitudes y diferencias entre las dos líneas ferroviarias periféricas y portuarias, así como sus implicaciones para el desarrollo regional y nacional.

Cabe aclarar que este análisis es de carácter provisorio, por tratarse del inicio de una investigación en curso, y exploratorio acerca de las posibilidades del tema para su posterior desarrollo. Por eso, si bien son dos compañías de capital francés, una en la Francia metropolitana y otra ubicada en América del Sur, se deja de lado la comparación entre ambas inversiones (naturaleza accionaria, capital invertido, etc.) y el cotejo entre modelos ferroviarios correspondientes a tendidos efectuados en la metrópoli y en países considerados periféricos o de economía semicolonial.

## El Pays Bigouden y Coronel Rosales

<sup>1</sup> Este trabajo es fruto de la cooperación entre el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta y el Centre François Viète, Université de Bretagne Occidentale (Francia), en tanto dos instituciones que integran el Núcleo de Historia de Ciudades Portuarias Regionales, unidad del IDEHESI Conicet.

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

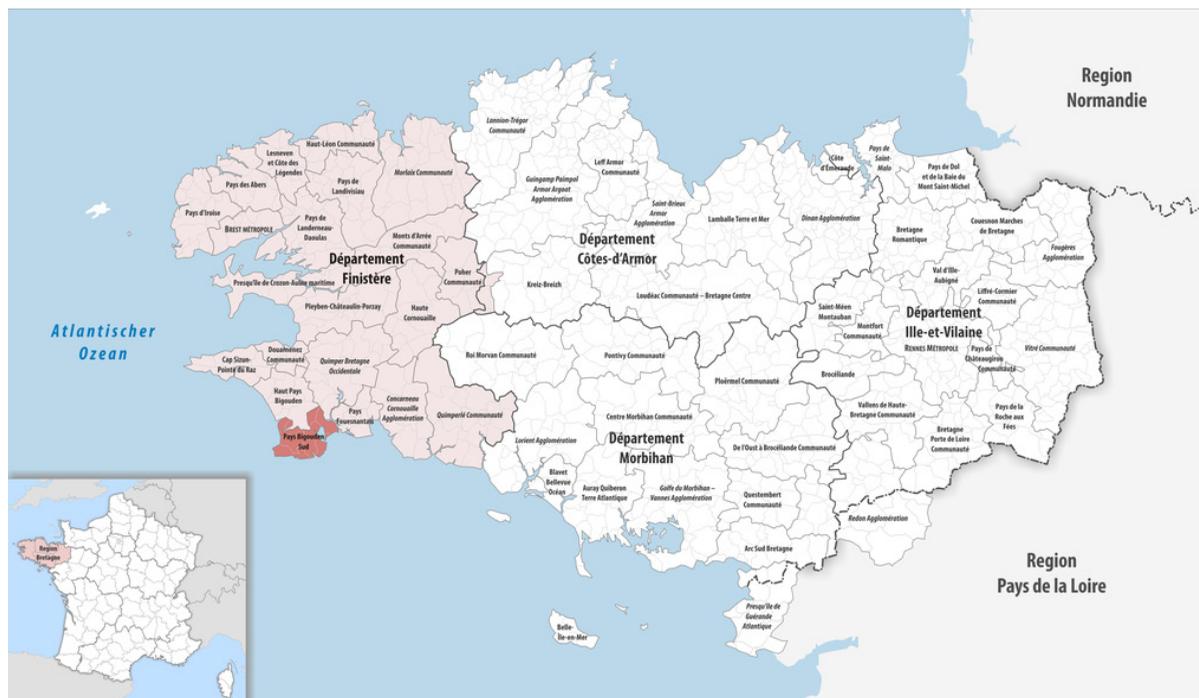


Figura 1. Ubicación del Pays Bigouden dentro de Bretaña. Fuente: Wikipedia.

Las áreas de estudio se concentran en territorios periféricos, excéntricos y alejados del poder central, pero con una fuerte tradición portuaria, más antigua y arraigada en el caso francés, más nueva en el caso argentino.

El Pays Bigouden, tal como se aprecia en la figura 1, está ubicado en el Departamento de Finistère (Bretaña).<sup>2</sup> El departamento posee una superficie de 6.733 km<sup>2</sup> y cuenta con 915.000 habitantes. Sus puertos más importantes son: Douarnenez, Pont-Croix, Quimper y Pont-l'Abbé. En el sudoeste de Finistère se halla el denominado Pays Bigouden.<sup>3</sup> Está dividido en dos comunidades: la del Haut Pays Bigouden (al norte), con unos 20.000 habitantes y unos 211 km<sup>2</sup>; y la del Pays Bigouden Sud, con unos 40.000 habitantes y 167 km<sup>2</sup>. Esta última será el área de nuestro estudio.

En cuanto al partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, es una división administrativa de la provincia de Buenos Aires, ubicado en el centro este de Argentina (Figura 2). Posee una superficie de 1.312 km<sup>2</sup> y sus habitantes llegan a 65.000 según datos del último Censo Nacional. En su territorio, que da al Océano Atlántico por Bahía Blanca, se ubican la Base Naval Puerto Belgrano (la mayor del país) y Puerto Rosales, estación civil y comercial y actualmente uno de los grandes puertos petroleros argentinos. A

<sup>2</sup> En tanto península que penetra hondamente en el Atlántico y por poseer un litoral quebrado lleno de refugios, Bretaña concentra innumerables puertos, la mayoría de pequeño calado y porte, salvo el de Brest, puerto comercial de importancia que posee también una de las mayores Bases navales de la Marina francesa.

<sup>3</sup> El Pays Bigouden (en bretón: ar Vro-Vigoudenn) es un área cultural o *terroir* de Finistère. No posee rango administrativo ni político, y se define como una región cuyos habitantes comparten ciertos elementos culturales distintivos (creencias y costumbres, gastronomía, modo de hablar, economía etc.). El rasgo cultural distintivo son los altos tocados que tradicionalmente llevaban las mujeres hasta el siglo XIX. Su economía está vinculada al turismo, a los pequeños puertos pesqueros y a la pesca artesanal de sardinas y langostinos.

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

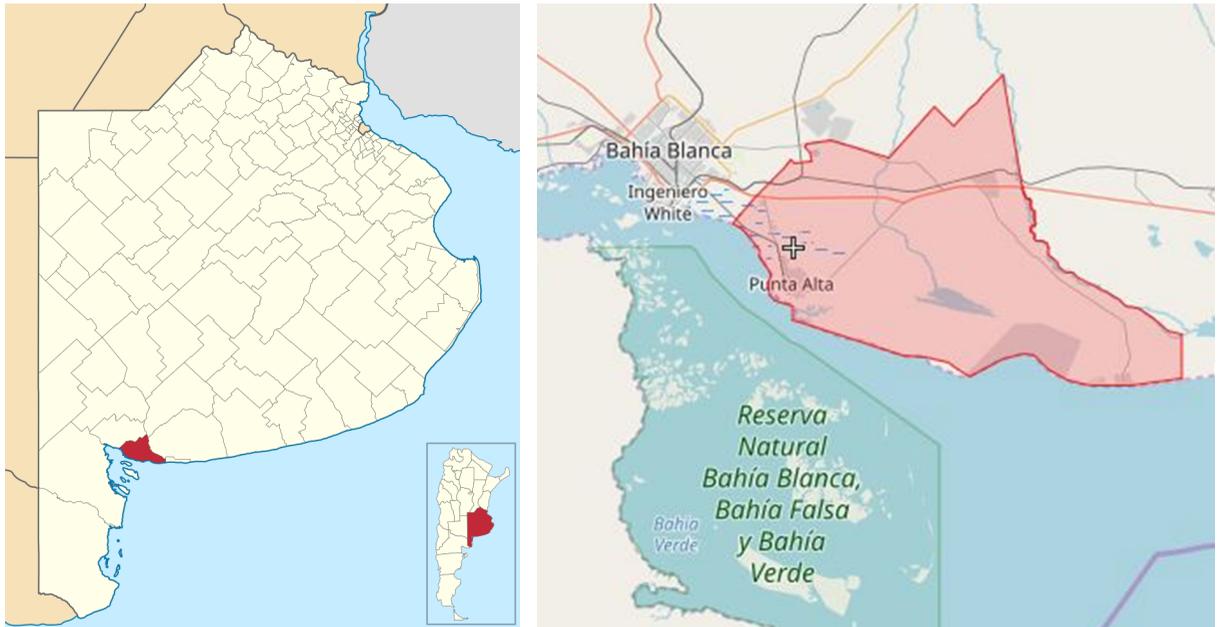


Figura 2. Ubicación del partido de Coronel Rosales dentro de la provincia de Buenos Aires. Fuente: Wikipedia y Wikimapia.

una veintena de kilómetros hacia el este, en el fondo de la bahía, se asienta el complejo portuario de Bahía Blanca, con el de Ingeniero White como el más significativo.

Para el análisis, nos concentraremos en Puerto Rosales, así como en los puertos de Pont-l'Abbé y Saint Guérolé, durante el período que abarca desde principios hasta mediados del siglo XX. Durante esta época, tiene lugar el desarrollo del ciclo de vida de los dos ramales ferroviarios que los conectan con sus respectivos *hinterland*. Ambas líneas ferroviarias no llegan a Buenos Aires ni a París, lo que las hace excéntricas en relación a los modelos ferroviarios de sus países respectivos.

## Las redes ferroviarias de Francia y la Argentina

Para comprender la lógica que propició la creación de las líneas locales que constituyen el centro del presente trabajo, se debe hacer mención al origen y objetivos de los sistemas ferroviarios de Francia y de la Argentina. De ambos, el francés es el más antiguo y, por lejos, el más desarrollado, pese a que en la época en que nos referimos (*grosso modo* 1900-1950) estaban bastante equiparados.

### *El desarrollo a los niveles nacionales*

El ferrocarril en Francia es, en primer lugar, heredero de la cultura técnica desarrollada en la escuela de Ponts et Chaussées fundada en 1716, con el objetivo de formar a los ingenieros encargados de crear una auténtica red nacional de carreteras. Luego, durante la Revolución y el Imperio, las autoridades, conscientes del papel central del transporte en el funcionamiento de la economía y del poder estructurador de las rutas, favorecieron la construcción de una red coherente que debía acercar a las personas y a los territorios (Conchon, 2008). Fue bajo la Restauración cuando se aplicaron estos

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

preceptos para las redes nacionales de carreteras y canales (Caron, 1997). El desarrollo del ferrocarril en Francia fue una respuesta directa a las dificultades de transporte que experimentaban a diario ingenieros y empresarios. Su diseño y funcionamiento se inspiraron en las técnicas y modelos organizativos utilizados en el transporte por carretera y la navegación interior. De hecho, la red ferroviaria ha tomado el relevo de la red de canales, en las rutas de amplio radio de curvatura y baja pendiente. De la red de carreteras y de las empresas de mensajería, el ferrocarril asumió los conceptos de jerarquía de vías, separación de vías y tracción, servicio de equipajes, separación de clases de pasajeros. Sin embargo, el desarrollo del ferrocarril provocó la resistencia de todos aquellos que vivían de un sistema basado en la lentitud e irregularidad de las conexiones:<sup>4</sup> hoteleros, posaderos y dueños de depósitos, almacenes y carros de trasbordo (Caron, 1997). La primera línea francesa se construyó en 1832 entre Andrézieux y Saint Etienne con un ancho de vía de 1,45 metros, ya que correspondía a los vagones construidos en Gran Bretaña e importados posteriormente. El proyecto ferroviario pretendía abrir la cuenca carbonífera de Saint Etienne en dirección al puerto de Andrézieux, en el Loira, y la obra se basaba en un informe de estudio de Gallois sobre los ferrocarriles de Newcastle (Gallois, 1818), que en aquella época era la única región con una verdadera red ferroviaria (Cotte, 2003). El 23 de febrero de 1823, esta línea se convirtió en la primera concesión ferroviaria de Francia y también vio la creación de la primera compañía ferroviaria de Europa continental, la “Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire”, fundada el 21 de julio de 1824. La ley sobre el establecimiento de grandes líneas ferroviarias en Francia, de 11 de junio de 1842, supuso un gran avance en la historia de la construcción de ferrocarriles en el país. En ese momento, este solo contaba con 319 km en funcionamiento en 1841, mientras que Gran Bretaña tenía una red concedida de 2.500 km de ferrocarriles. Esta ley estableció las principales rutas de la futura red francesa.

- De París a la frontera belga, pasando por Lille y Valenciennes;
- De París a Rouen y Le Havre;
- De París a Estrasburgo;
- De París al Mediterráneo, pasando por Lyon a Cete y Marsella;
- París hasta la frontera y España, hasta Bayona, pasando por Tours y Burdeos;
- De Tours a Nantes;
- Orleans al centro de Francia, a Bourges;
- Del Rin al Mediterráneo, pasando por Marsella y Lyon;
- El Océano al Mediterráneo, de Burdeos a Marsella, pasando por Toulouse.<sup>5</sup>

El Estado se encargó de la adquisición de los terrenos, los movimientos de tierra y las estructuras de ingeniería. La industria privada se limitaría a la construcción de las vías, las estaciones y la adquisición del material rodante, cuyas erogaciones se podrían evaluar con precisión de antemano (Lucas, 1873). El plan de 1878 de Charles Freycinet, entonces ministro de Obras Públicas, pretendió acrecentar en 29.000 km la extensión de la red, e incluía la exigencia de multimodalidad, lo que suponía ampliar los muelles, aumentar el número de dársenas, mejorar el calado de los canales, equipar los muelles y

<sup>4</sup> Ciudades-almacén como Rouen u Orleans, originalmente situadas en la intersección de diferentes vías fluviales, se convirtieron en interfaces obligadas para todos los envíos. Estos establecimientos cobraban impuestos a todas las mercancías (Guillaumin, 1859).

<sup>5</sup> Ley del 11 de junio de 1842 relativa al establecimiento de grandes líneas de ferrocarriles, (République française, 1842).

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

conectar el puerto con el ferrocarril (Cabantous, 2005). Además de esta red ferroviaria de interés general que une las grandes ciudades de la Francia metropolitana, el Estado desarrolló un ferrocarril de interés local gestionado por los departamentos y municipios.

En cuanto a la Argentina, ella se incorpora tardíamente al mundo del riel (su primera línea es de 1857), pero en pocas décadas avanzó hasta contar con una de las principales redes ferroviarias del continente: si en 1881 había 2.516 km de vías, en 1910 se habían alcanzado los 27.994 km, hasta llegar a un máximo de 47.000 km en 1947 (López y Waddell, 2007).

De manera general, puede decirse que los tendidos ferroviarios siguieron los antiguos caminos reales y las huellas de las carretas, sobre todo en la porción norte del país (la más densamente poblada desde tiempos coloniales), uniendo las capitales de provincia con la ciudad de Buenos Aires (Roccatagliata, 2010). Pero otra cosa ocurriría en el centro-sud del país, incorporado a la actividad productiva a partir de 1880, luego de la llamada Campaña del Desierto contra los grupos de indígenas habitantes de esas tierras. Los ferrocarriles fueron uno de los pilares del modelo de crecimiento económico propiciado en la Argentina desde mediados del siglo XIX, consolidando el recientemente formado Estado nacional e integrando áreas productivas alejadas con los puertos atlánticos, sobre todo con la ciudad de Buenos Aires. Esta red estuvo orientada hacia un modelo de economía extractiva (del campo hacia los puertos), concentrada en la región pampeana y potenció áreas poco pobladas y productivas pero con una capacidad de generar alimentos (cereales, carne vacuna y lanas) que Gran Bretaña y Europa requerían. En ese sentido, respondió a ideales positivistas al ordenar el territorio y llevar lo que se entendía por “civilización y progreso” a zonas alejadas del país, que implicó también la llegada de cientos de miles de trabajadores europeos. Por ello, aceleró el proceso de poblamiento en las áreas rurales, no solo facilitando la llegada de inmigrantes a zonas productivas sino porque cada estación se convirtió en el núcleo de un nuevo centro urbano (Weinberg, 1978).

A diferencia de otras regiones del mundo, especialmente europeas, donde las construcciones ferroviarias fueron promovidas por una demanda preexistente de capacidades de transporte entre centros urbanos, en el suroeste pampeano el colono siguió el camino abierto por el riel. Salvo algunos pequeños poblados (avanzadas de frontera) difícilmente había ciudades o pueblos rurales esperando ser conectados por el ferrocarril. La expansión de la población y la urbanización siguieron como una consecuencia, propagándose desde los centros de tráfico ya establecidos (Grippio, 1998:152).

Esta circunstancia fue apuntada por varios intelectuales de la época, como Juan Bautista Alberdi:

El ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente [...] Es preciso traer las capitales a las costas, o bien llevar el litoral al interior del continente. El ferro-carril y el telégrafo eléctrico que son la supresión del espacio, obran este portento mejor que todos los potentados de la tierra. El ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles sin decretos ni asonadas. Él hará la unidad de la república argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla indivisible isin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos! (Mayer, 1970: 261-262).

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

Al igual que en Francia, donde se procedió al sistema de concesiones con garantías, en Argentina las principales líneas fueron concesionadas por el Congreso a empresas privadas, principalmente británicas y, en menor medida, francesas, que las construyeron y explotaron. A los capitales argentinos no les interesó el negocio, salvo en lo atinente a la especulación de los precios de los campos próximos a una línea férrea. Es que el ferrocarril no solo abría nuevas tierras a la explotación, sino que las hacía más atractivas para los eventuales compradores (Wright, 1980).

Un capítulo aparte merece la ola de fusiones y compras de líneas por parte de otras compañías ferroviarias, que culminan en la concreción de los “Cuatro Grandes” del capital británico: el Buenos Aires al Pacífico (Buenos Ayres & Pacific Railway), el Central Argentino (Central Argentine Railway), el Gran Oeste Argentino (Buenos Ayres Western Railway) y el Ferrocarril del Sud (Buenos Ayres Great Southern Railway), estableciendo en ciertos puntos del país verdaderos monopolios de transporte e imponiendo tarifas para el tráfico de mercaderías (Regalsky, 2007). Pero fueron los inicios del siglo XX los que vieron una explosión ferroviaria sin precedentes, que se catalogó de “verdadera fiebre” (Schickendantz, 1994:17).

### ***Las configuraciones de las redes***

Las principales rutas entre París y las grandes ciudades fueron explotadas por grandes compañías que obtuvieron concesiones en régimen de monopolio e intereses garantizados. La población y las autoridades locales denunciaron el monopolio y querían que se concediesen nuevas líneas a nuevas empresas cuyos gestores estuviesen atentos a los intereses regionales. El Estado debía, por un lado, responder a las expectativas de la opinión pública y, por otro, no debilitar a las empresas que explotaban la red de interés general. En este contexto, se concibió la ley de 1865 sobre redes de interés local. La ley de 1865 confiaba a un Consejo General la tarea de decidir la dirección, los métodos y las condiciones de construcción, los trazados y las disposiciones necesarias para el funcionamiento de un Chemin de Fer d’Intérêt Local (CFIL). Esta ley era bastante vaga en cuanto a las condiciones para utilizar las subvenciones públicas. Una ley de 1880 propuso una aclaración reforzando la supervisión del Estado: se exigía un dictamen del Conseil des Ponts y se imponía a los concesionarios un pliego de condiciones estándar aprobado por el Conseil d’Etat (Wolkowitsch, 2002). Estas dos leyes otorgaron importantes funciones a las instituciones departamentales, a saber, el Consejo General y la Prefectura. Hay que destacar el carácter departamental de la red: pocas líneas serán interdepartamentales. Así como la red nacional estaba centralizada en París, desde donde se tomaban todas las decisiones, muchas de estas redes departamentales estarían centradas en la capital de departamento o en una ciudad importante para la economía local (De Dieuleveult, 2002). En el sur del Finisterre, los centros ferroviarios son también puertos: Quimper, Pont-Croix, Douarnenez y Pont l’Abbé.

En Francia, el sistema ferroviario fue nacionalizado en 1938, y se creó la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), responsable hasta hoy de su explotación, mantenimiento y ampliación.

En la Argentina, la densidad de la red aumentó en esa época producto de la competencia de las grandes empresas. El trazado de la red, que en la zona central adquiere la forma de abanico centrado en torno a la capital, Buenos Aires (Da Silva Junior, 2007).

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

Precisamente en el puerto de la capital es donde confluyen la mayor parte de las vías (Chalier, 2014). Más de la mitad del total de los rieles se extienden sobre la llanura pampeana, donde el trazado se convierte en una verdadera red, ya que a las vías que siguen el dispositivo general radial se le agregan otras que cortan a las anteriores en forma perpendicular, confluyendo sobre los puertos de Rosario y Bahía Blanca (Roccatagiata, 2010). A diferencia de Francia, en Argentina no hubo ferrocarriles estrictamente regionales, sino que los que así pueden llamarse fueron ramales de líneas más extensas que respondían a intereses alejados de las zonas que servían. De allí las constantes quejas por el costo o la ineficiencia del servicio, sobre todo en zonas de monopolio, como la zona de la bahía Blanca a principios del siglo XX.

La Primera Guerra Mundial interrumpió la llegada de inversiones extranjeras y, por ende, el ritmo vertiginoso de crecimiento. A pesar de ello, el Estado prosiguió, con esfuerzo, a través de los Ferrocarriles del Estado, los llamados *ferrocarriles de fomento*, construidos en las alejadas zonas del noroeste, el Chaco y la Patagonia y que no eran tan redituables económicamente como aquellos tendidos en zonas de producción y población intensas.

La red ferroviaria argentina fue nacionalizada en el período 1947-1948 y se creó la empresa Ferrocarriles Argentinos, que mantuvo la operación y explotación hasta 1993 (véase más adelante).

Los sistemas ferroviarios de Francia y Argentina, con una gran expansión en las postrimerías del siglo XIX y principios del XX, vieron a lo largo del siglo pasado una transformación sustancial que derivó en el cierre y levantamiento de muchos ramales. En el caso francés, se pasó de 50.000 km de vías férreas en 1930 a los 28.000 de la actualidad (Mimeur y Thévenin, 2020). La competencia de los vehículos automotores y una política de transporte destinada a una selección jerarquizada de las rutas de conexión explican, en parte, este fenómeno. No obstante, la realidad del 2023 indica que Francia posee uno de los sistemas ferroviarios más avanzados y eficientes del mundo, con una amplia red de trenes de alta velocidad y trenes convencionales que cubren el país. El TGV (Train à Grande Vitesse), que viaja a velocidades de hasta 320 km/h, ofrece una forma cómoda y rápida de viajar por el país. Francia también tiene un sistema ferroviario bien desarrollado y conectado con los países vecinos, lo que lo convierte en una parte importante de la economía europea.

Por otro lado, en la red ferroviaria de Argentina el proceso fue más profundo: se pasó del récord de 47.000 km de vías en 1947 a los 28.500 km de hoy, de los cuales solo 18.000 km están operativos en la actualidad (Agostinelli, 2019). Al igual que en Francia, la competencia del automotor tuvo mucho que ver, pero tal vez en el caso argentino, la debilidad del Estado ante las presiones de las grandes corporaciones petroleras y automotrices, y una serie de gobiernos que muchas veces sirvieron a estos intereses, provocaron la debacle del sistema, sobre todo en la década de 1990 con la privatización de las operaciones de cargas y pasajeros. Sin embargo, el tren aún es una forma importante de transporte en el país. El sistema ferroviario argentino ha tenido problemas históricos de ineficiencia y falta de inversiones, pero en los últimos años se han realizado esfuerzos por parte del Estado para retomar el control de la red ferroviaria, modernizarla y expandirla. Actualmente, existen proyectos para mejorar la eficiencia y la velocidad de los trenes, así como para conectar mejor diferentes regiones del país.

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER



Figura 3. Tren de Pont L'Abbé hasta Saint Guérolé. Fuente: *Le Telegramme* (27 de enero 2021).

## Estudios de dos casos

Una vez establecida la comparación entre los sistemas ferroviarios de ambos países, nos centraremos en el estudio específico de dos ramales que consideramos susceptibles de ser utilizados como dos modelos de desarrollo ferroviario en zonas periféricas de los respectivos países, aunque con escalas espaciales bastante disímiles.

### ***El caso de la línea Pont L'Abbé Saint Guérolé (1901-1933/1947-1963)***

En 1865, el ferrocarril llegó a Quimper, uno de los principales puertos y ciudades del departamento de Finistère, muy cercano a Pont-L'Abbé, con quien fue unido en 1884<sup>6</sup>. La línea, inaugurada en 1884, tiene 21,5 km de longitud y un ancho de vía de 1,435 m (vía normal). Fue operado por la compañía "París - Orleans", conocida como la PO. La estación se encuentra a unos 100 metros de los muelles del puerto de Pont L'Abbé. Cuando el tren llegó a Pont l'Abbé en 1884, los elegidos, la prefectura y sus servicios previeron, a partir de 1889, continuar la línea hacia Guilvinec hasta Saint Guérolé, puerto pesquero de la bahía de Audierne. Esta línea de 19 km uniría los municipios de Plobannalec, Treffiat, Guilvinec, Kerity y Saint Guérolé. El objetivo de los ingenieros al elaborar el anteproyecto era identificar todas las posibles fuentes de ingresos: el tráfico de mercancías, el tráfico regular de pasajeros formado por la población local y el tráfico ocasional formado por los turistas que desean visitar el faro de Eckmühl (Figura 3).

Estos dos puertos se dedicaban (y aún lo hacen hoy) a la pesca, la caballa y la sardina. En 1879, había unos 150 carros que, según Serge Le Duigou, transportaban más de 100.000 peces a Quimper y luego a la capital en tren (Douigou, 1983). Los tonelajes

<sup>6</sup> Ley N° 8168, 17 de julio de 1879, que clasifica 181 líneas de ferrocarriles en la red ferroviaria de interés general (République Française, 1879).

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

capturados en 1896 y 1899 fueron, respectivamente, de 3256 y 4533 toneladas<sup>7</sup>. Parte del pescado capturado se procesaba en las conserveras locales. En 1899 había 13 conserveras en los dos puertos. En 1894, las autoridades proyectaron conectar el puerto de Saint Guénolé con la red de Orleans a través de la estación de Pont L'Abbé. Según los ingenieros, la estación de Saint Guénolé debe situarse lo más cerca posible del embarcadero. Los ingresos anuales por kilómetro para el tráfico de mercancías serían de 1995 francos. La misión del ferrocarril es, pues, acompañar el desarrollo de la pesca en Bigouden (Duigou, 1983)

Se trató asimismo de calcular el número de pasajeros que tomarían el tren. Delimitaron una zona de influencia de la línea situada a 500 m de ella. Los ingenieros consideran que en un año se venderán 27631 billetes entre la población local. Los turistas también se tienen en cuenta en la estimación del número de usuarios. De hecho, en 1897 se inauguró el nuevo faro de Penmarch, el famoso faro de Eckmüll. En 1898, ya había 4.479 visitantes. Los ingenieros estimaron en 5000 el número de visitantes del faro y propusieron la creación de la estación Kerity a unos cientos de metros del semáforo.

Las obras del denominado popularmente *train birinik*<sup>8</sup> comenzaron en 1901, explotado por la Compagnie de chemins de fer de Finistère, filial de la PO. Las obras fueron tercerizadas: la línea fue construida por la empresa Raguét, que se encargó del movimiento de tierras, el tendido de las vías y la construcción de las estructuras de ingeniería, mientras que los edificios ferroviarios fueron construidos por la Coopérative ouvrière L'Abeille de Pont L'Abbé (Duigou, 1983). La línea será de vía métrica, mientras que la vía que llega a Pont L'Abbé es de vía normal (1,45 m de ancho). El ayuntamiento de Guilvinec se quejó al prefecto de que esta diferencia de gálibo obligaba a descargar las mercancías en los muelles de Pont L'Abbé y a cargarlas después en los vagones que iban a Quimper. La presencia de una vía métrica obliga a descargar las mercancías en la estación de Pont L'Abbé en dirección a Quimper. Pont L'Abbé puede considerarse en este caso como un "puerto seco". La interrupción de la carga afectará considerablemente a la viabilidad de la línea "Pont l'Abbé - Saint Guénolé", ya que entrará en competencia directa con el transporte por carretera, que se desarrolló considerablemente después de la Primera Guerra Mundial. Evidentemente, la generalización del transporte de mercancías por camión no se había previsto en 1901 en los estudios de rentabilidad de la línea. Esto produjo una pérdida de rentabilidad que condujo al cierre definitivo del *train birinik* en 1933. Después de la II Guerra Mundial se intentó reflotar la línea, esta vez por parte de SNFC, pero sin éxito, por lo que la vía fue abandonada en 1963.

### ***El caso del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (1903-1993)***

Por las características mismas de los ferrocarriles construidos en Argentina, que penetran profundamente en el territorio para conectarlos a los puertos, son pocas las líneas que son de carácter eminentemente regional. En el caso de Coronel Rosales, podemos considerar de esa suerte los ramales del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano que se extienden en el partido, pero no existe, como en el caso francés, ninguna tipificación legal que los considere como tales.

7 Chemin de fer d'intérêt local, 1er réseau (Chemin de fer départementaux), "Pont l'Abbé - Saint Guénolé", Dossier 5S 201, Archives départementales de Quimper.

8 El *birinik* es una especie de pequeña lapa que se aferra a las rocas del litoral marítimo bigouden.

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

La ley N° 4279 del 14 de diciembre de 1903 adjudicó a Diego de Alvear el derecho de construir y explotar una línea ferroviaria que, partiendo del puerto de Rosario (terminal cuyas obras y explotación fueron adjudicadas a un consorcio francés), terminara en Puerto Belgrano, según trazado que aprobase el Poder Ejecutivo. La ley N° 4336 del 31 de agosto de 1904 concedió una prórroga de los plazos acordados por la normativa anterior para la firma del contrato de construcción, el que se aprobó por Decreto el 1° de marzo de 1905. Los planos de la línea fueron aceptados favorablemente el 20 de septiembre de 1906 (Barrès, 1945). Alvear se asoció con el financista franco-argentino Otto Sebastián Bemberg, y el 22 de septiembre de 1906, constituyeron en París, la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano. Alvear cedió a la Sociedad todos sus derechos de construcción y explotación de la mencionada vía férrea. La banca Bénard et Jarislowsky, que ya hacía lo propio con la sociedad que administraba el puerto de Rosario. Al nucleamiento societario inicial (Alvear, Bemberg) se asociaron los bancos Bénard et Jarislowsky Société Générale y Paribas y la constructora Hersent y la metalúrgica Batignolles.

Los 800 km de extensión de la línea se construyeron entre 1906 y 1910, con trocha ancha (1.676 mm, que es la de la mayor parte de los ferrocarriles argentinos) y un total de cincuenta y cinco estaciones. Los objetivos primarios de la compañía eran unir el puerto de Rosario (a la sazón el segundo del país en volumen de cereales exportados) con el futuro puerto a construirse en la zona denominada Puerto Belgrano. Ambos puertos, construidos y explotados por capitales franceses, se beneficiarían de la carga frumentaria de la línea, a la vez que establecerían competencia con las operadas por compañías británicas. En cuanto al transporte de pasajeros y carga general, en un principio no fue considerado, por cruzar las vías zonas de muy baja densidad de población, con las cabeceras Rosario y Punta Alta como las ciudades más grandes: 200.000 y 10.000 habitantes respectivamente en 1910 (Figura 4).

En Coronel Rosales, las vías discurren 50 km hasta la estación Almirante Solier, en la ciudad de Punta Alta, sirviendo al área agrícola comprendida en Paso Mayor y Bajo Hondo, principalmente. Almirante Solier dista unos dos kilómetros de la terminal portuaria de la compañía, un muelle dentado de unos 300 m de longitud, ubicado en el antepuerto de la Base Naval Puerto Belgrano y construido entre 1908 y 1911. Sin embargo, ese muelle fue expropiado por el Estado, por lo que el ferrocarril adoleció por muchos años de una salida efectiva y propia al mar. Esta situación se solucionó en parte al autorizarse en 1912 un empalme con las vías del Ferrocarril del Sud (de capitales británicos) que derivaba la mercadería al puerto de la compañía inglesa, Ingeniero White, a unos 30 km al oeste (Chalier, 2015). Pero la gran oportunidad la brindó la construcción, por parte de un consorcio inversor francés, de un puerto comercial cercano a la Base Naval, en Arroyo Pareja (desde 1947 llamado oficialmente Puerto Rosales). Este puerto, concebido como el mayor de América del Sur, fue comenzado en 1912, pero desintelencias en el grupo inversor y la Primera Guerra Mundial interrumpieron su construcción. Por eso, a fines de 1918 logró poner en servicio un muelle de 300 metros de longitud, pálido reflejo de los 5000 metros proyectados. Ese puerto fue gerenciado a partir de 1922 por el FC Rosario Puerto Belgrano, que ese año puso en servicio la prolongación de su línea hasta la ciudad de Bahía Blanca (25 km). Tanto el ferrocarril como el puerto no lograron volúmenes importantes de carga, pero el transporte de pasajeros desde y hacia Bahía Blanca trató de compensar en algo este déficit operativo. En época estival, este movimiento de viajeros se incrementaba con tráfico

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER



Figura 4. Trazo del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano. Fuente: Chalier (2014).

hacia el balneario construido hacia 1922 por la empresa portuaria en inmediaciones a su muelle (Chalier, 2021). En diciembre de 1947 fueron nacionalizados los puertos y ferrocarriles de capital francés, con lo que se abrió una etapa diferente y fluctuante de acuerdo a los vaivenes políticos de la Argentina de la segunda mitad del siglo XX. Buena parte del tramo de vías de Rosario a Almirante Solier fue levantado durante la última dictadura militar (1976-1983), mientras que el resto de la traza fue cerrado en marzo de 1993 al calor de las políticas neoliberales del gobierno de Carlos S. Menem (Benedetti, 2016), justificadas en una pretendida modernización y eficientización del Estado (Dromi, 1990).

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

## ¿Qué queda hoy del ramal rosaleño del Rosario Puerto Belgrano y del *train birinik*?

Vías oxidadas o invisibles, puentes y obras de arte que se resisten a caer, carteles despintados o faltantes, estaciones vandalizadas, cerradas o destinadas a otros usos. Lo poco o lo mucho que queda del paso del tren por el Pays Bigouden sud o por Coronel Rosales, constituyen señales de identidad que resisten el paso de los días. Una identidad que es mayor en el lado argentino, ya que el ferrocarril corrió hasta tiempos muy recientes y persiste en la memoria como un medio barato y seguro de transporte.

Desde los años sesenta, la línea "Pont L'Abbé" no es utilizada por los ferrocarriles. En ese caso, la destrucción del tendido fue total. En la década de 1980 se retiraron los rieles y la línea de ferrocarril se transformó en una vía verde, usada por ciclistas y paseantes (Figura 5).



Figura 5: La traza del *train birinik* convertida en vía verde. Fuente: Foto Thierry Pere, <http://plm1950.msts.free.fr/CheminsDeFer71/LignePontLabbeStGuenole/LignePontLabbeStGuenole1009.htm>.

El periodista Eric Beziat (2022) señala que el cambio de ferrocarril a vía verde tiene un significado muy directo en cuanto al modelo económico del mundo rural. El trazado pasó de ser un medio de transporte de personas y mercancías a un producto turístico representativo que supone un volumen de negocio nada desdeñable. La red ferroviaria se construyó en una Francia predominantemente rural y todavía muy agrícola, y hoy en día el sector turístico en el medio rural representa más empleo que en el sector agrícola. Estas dos infraestructuras estructurantes de la Francia de finales del siglo XIX, financiadas por el Plan Freycinet, son hoy vectores de un nuevo desarrollo económico, pero con un peso disímil.

Del lado argentino, la línea desde Punta Alta a Rosario dejó de ser operativa en la década de 1980. Todavía son visibles vestigios, algunos rieles en cercanía a Puerto

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER



Figura 6. Antiguo trazado del FC Rosario Puerto Belgrano, utilizado como pista de salud. Fuente: Foto de Milena Chalier (2023).

Rosales y tramos de vías en desuso en proximidades a la Estación Almirante Solier, todavía en pie y usada como oficinas por la Dirección de Cultura de la Municipalidad local. Pero el tramo más recordado por la gente, por su injerencia social y el servicio que prestaba al unir las ciudades de Punta Alta con la de Bahía Blanca, es el tramo que dejó de funcionar el 22 de marzo de 1993<sup>9</sup>. Hoy el trayecto de 27 km (utilizado por estudiantes, obreros o gente que va a hacer las compras) es cubierto por una empresa de transporte automotor que brinda un servicio oneroso y no siempre eficiente. Parte del ramal, sobre todo en cercanías de Bahía Blanca, fue vandalizado y se levantaron una parte de los rieles, aunque existe todavía un puente ferroviario (“el puente negro”) que determina parte del paisaje en la cercana localidad de Villa del Mar. En Punta Alta, tramos de las vías son todavía visibles, parcialmente tapadas por tierra y pasto, paralelas a la Avenida Colón y a la ruta 229; los pobladores utilizan el espacio como pista de salud para realizar actividades como running y caminatas, tal como sucede en Bretaña.

Las posibilidades de reactivación de ambos ramales son posibilidades ciertas y dependen de la evolución de variables políticas y económicas. La crisis energética y climática vuelve viable el transporte ferroviario frente al automotor; por otro lado, el crecimiento de los volúmenes de mercadería (sobre todo petróleo y derivados debido a la explotación de los yacimientos de Vaca Muerta) experimentados por Puerto Rosales y la cada vez más necesaria vinculación con los puertos de Bahía Blanca dejaría la ecuación económica del lado de la reactivación de al menos parte de la traza del antiguo Rosario Puerto Belgrano.

<sup>9</sup> Ferrocarriles Argentinos, Alte. Solier. Análisis de los ingresos diarios, febrero 1989-marzo 1993 (en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta).

## Bibliografía

- » Agostinelli, A. (2019). *Las inversiones en el sistema ferroviario argentino 2020 – 2029*. Buenos Aires: Cámara Argentina de las Construcción. <https://biblioteca.camarco.org.ar/libro/las-inversiones-en-el-sistema-ferroviario-argentino-2020-2029/>
- » Barrès, F. (1945). *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales antecedentes legales y estadísticas. 1857-1944*. Buenos Aires: s/e.
- » Benedetti, A. (2016). Argentina, ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998). *Transporte y Territorio*, 15, 68-85.
- » Beziat, E. (21 de julio de 2021). Les petites lignes ferroviaires accompagnent l'évolution du pays profond. *Le Monde*. [https://www.lemonde.fr/series-d-ete/article/2021/07/21/les-petites-lignes-ferroviaires-accompagnent-l-evolution-du-pays-profond\\_6088993\\_3451060.html](https://www.lemonde.fr/series-d-ete/article/2021/07/21/les-petites-lignes-ferroviaires-accompagnent-l-evolution-du-pays-profond_6088993_3451060.html)
- » Cabantous, A. et al. (2005). *Les français, la terre et la mer, XIIIe-XXe siècle*. Fayard.
- » Caron, F. (1997). *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, 1740- 1883*. Fayard.
- » Chalier, G. (2014). Capitaux français dans la Pampa: le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano. *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, 45, 35-56.
- » Chalier, G. (2015). À la recherche du port perdu: el ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y la búsqueda de una salida al mar en la Bahía Blanca. En M.A. De Marco(h) (comp.), *Acta de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios* (pp. 177-194). Nodo IH- IDEHESI/CONICET.
- » Chalier, G. (2021). Entre el barro y el oro: el puerto de Arroyo Pareja en el período entreguerras. En *Actas de las XVII Jornadas Interescuelas /Departamentos de Historia*, Editorial Científica Universitaria de la Universidad Nacional de Catamarca. <http://edial.unca.edu.ar/Publicacione%20on%20line/CD%20INTERACTIVOS/ACTAS%20INTERESCUELA%202019/PDF/MESA%2073/Chalier.pdf>
- » Conchon, A. (2008). Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace. *Annales historiques de la Révolution française*, 352, 5-28. <http://journals.openedition.org/ahrf/11061>
- » Cotte, M. (2003). Définition de la voie ferrée moderne: la synthèse du Saint-Étienne - Lyon (1825-1835). *Revue d'histoire des chemins de fer*, 27, 7-26. <http://journals.openedition.org/rhcf/1913>.
- » Da Silva Junior, R. (2007). A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina. *RA'E GA*, 14, 19-33. <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/9873>
- » de Dieuleveult, A. (2002). Petits trains départementaux: comment aborder leur histoire. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25. <http://journals.openedition.org/rhcf/2074>.
- » Dromi, J. (1990). *La reforma del Estado, privatizaciones y concesiones*. Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación.
- » Duigou, S. (1983). *Quand nous prenions le train birinik*. Ressac.

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

- » *Ferrocarriles Argentinos*. Alte. Solier. Análisis de los ingresos diarios, febrero 1989-marzo 1993 (en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta).
- » Gallois, M. (1818). Des chemins de fer en Angleterre, notamment à Newcastle. En *Annales des Mines*, 3, 129-144. Bibliothèque patrimoniale numérique de l'École nationale supérieure des mines de Paris (Mines ParisTech). [https://patrimoine.mines-paristech.fr/document/Annales\\_Mines\\_1818\\_S01\\_03](https://patrimoine.mines-paristech.fr/document/Annales_Mines_1818_S01_03)
- » Grippo, S. (1998). Redes ferroviarias y redefinición de nuevos territorios en el orden mundial de fines del siglo XIX. En M. Cernadas de Bulnes y R. Bustos Cara (comps.), *Estudios regionales interdisciplinarios* (pp. 149-156). Universidad Nacional del Sur.
- » Guillaumin et Cie (1859). *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation, Vol. 1*. Guillaumin et Cie.
- » López, M. y Waddell, J. (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Lumière.
- » Lucas, F. (1873). *Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France, d'après les documents officiels*. Impr. Nationale.
- » Mayer, J (1970). *Las "Bases" de Alberdi*. Sudamericana.
- » Mimeur, C. y Thévenin, T. (2020). Analyse diachronique de la croissance du réseau ferroviaire français entre 1860 et 1930: entre expansion connexionniste et sélection hiérarchique ?. *Flux*, 4(122), 69-87. <https://www.cairn.info/revue-flux-2020-4-page-1.htm>.
- » Regalsky, A. (2007). Antes de la Ley Mitre: competencia e intervención estatal en la región pampeana a comienzos del siglo XX. En J.Schvarzer, *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Universidad de Buenos Aires.
- » République française (1842). *Bulletin des lois de la République française*. Imprimerie Nationale des lois.
- » République française (1879). *Bulletin des lois de la République Française*. Paris, Imprimerie Nationale.
- » Roccatagliata, A. (2010). *Los ferrocarriles en Argentina. Una reflexión estratégica en el marco de la experiencia internacional*. Fundación Argentina de Transporte.
- » Sartori, G. (1994). Comparación y método comparativo. En Sartori, G. y L. Morlino, *La comparación en las ciencias sociales*. Alianza.
- » Schickendantz, E. (1994). *Los ferrocarriles en la Argentina. 1857-1910*. Fundación Museo Ferroviario.
- » Weinberg, Félix (1978). El poblamiento regional. En F. Weinberg (Dir.), *Manual de Historia de Bahía Blanca*. Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Nacional del Sur.
- » Wolkowitsch, M. (2002). Introduction : L'évolution des réseaux de chemins de fer d'intérêt local et des tramways voyageurs-marchandises de leur naissance à leur déclin, 1865-1951. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25. <http://journals.openedition.org/rhcf/2022>
- » Wright, W. (1980). *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Emecé.

Vías hacia los muelles. Vestigios materiales de...  
BRUNO ROHOU, GUSTAVO CHALIER

**Bruno Rohou / [bruno.rohou@univ-brest.fr](mailto:bruno.rohou@univ-brest.fr)**

Licenciado en Física y Química y doctor en Historia de las Ciencias y las Tecnologías (Humanidades Digitales) por la Universidad de Bretaña Occidental (UBO). Es investigador asociado en el Centro François Viète (UBO-Brest), laboratorio de epistemología e historia de las ciencias y las técnicas, y se interesa por la historia de la construcción portuaria. Ha publicado artículos en numerosas revistas europeas y argentinas. Miembro del Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales.

**Gustavo Chalier / [gustavo.chalier1@gmail.com](mailto:gustavo.chalier1@gmail.com)**

Profesor y Licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Docente en esa misma universidad e investigador en el Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Punta Alta, donde se especializa en el tema de inversiones ferroportuarias en el S.O. bonaerense. Expositor en varios congresos y jornadas académicas y autor de varios libros y artículos publicados en revistas argentinas y extranjeras. Miembro del Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales.