

Pablo Lacoste

# El Ferrocarril Trasandino



y el desarrollo de los Andes Centrales  
argentino-chilenos

1872-2013

## El Ferrocarril Trasandino

Pablo Lacoste

Primera Edición: 465 pp.

Santiago, Editorial Universitaria/Dibam, 2000, 19 capítulos (hasta 1998)  
Pablo Lacoste, con notas de Alberto Bernades y Garcés Delgado; y fotos  
de Ian Thomson y Mario Avila.

Segunda edición corregida y aumentada: 661 pp.

Santiago, Editorial IDEA, 2013, 27 capítulos (hasta 2013).  
Pablo Lacoste, con notas de Alberto Bernades, Garcés Delgado y Pablo  
Anglat. En coautoría con Amalia Castro, Loreto Correa y Marcela Aranda;  
con fotos del Laboratorio de fotografía histórica de la Universidad  
Nacional de Cuyo, coordinado por Daniel Grilli, y de Eduardo Rufino,  
coordinador del blog [mendozantigua.blogspot.com.ar](http://mendozantigua.blogspot.com.ar)  
Revisión de edición final, Loreto Correa.

## Encuadre Institucional

El presente libro es el resultado de quince años de investigación. En este período se han estudiado tanto el transporte entre Argentina y Chile, como una serie de temas políticos, sociales y económicos conexos. Estos se han abordado durante la ejecución de diversos proyectos de investigación, financiados por universidades y organismos científicos de Argentina y Chile. Entre ellos, corresponde mencionar los siguientes:

- “Los efectos del populismo argentino y boliviano en la política exterior de Chile”. 031094CV DICYT-Universidad de Santiago (2010-2012). Investigadora Principal: Loreto Correa.
- “Corrientes políticas y sociales en América Latina (II)”. Secretaría de Ciencia, Técnica y Posgrado, Universidad Nacional de Cuyo (UNC) Código 06/F710 (2009-2011). Directora: Florencia Ferreira de Cassone.
- “Frutales y sociedad en Chile 1550-1930”. Proyecto FONDECYT 1080210 (2008-2012). Investigador principal: PL.
- “La vid y el vino en Cuyo y el Valle Central de Chile (1700-1850)”. Proyecto FONDECYT 1051109 (2005-2008). Investigador principal: PL.
- “La vid y el vino en el Reino de Chile”. Investigador principal: PL. Dirección de Investigación y Asistencia Técnica - Universidad de Talca (2004-2005). Investigador responsable: PL.
- “La montaña como espacio social”. Secretaria de Ciencia y Técnica -UNC (2001-2005). Director: PL.
- “Actores no estatales y Relaciones Internacionales: el caso de Argentina y Chile”. Secretaria de Ciencia y Técnica - UNC (1999-2001). Director: PL.
- ”Subregión fronteriza e integración en los Andes Centrales argentino chilenos”. Secretaria de Ciencia y Técnica – UNC - Res. 413/CD. (1998). Director: PL.
- “Transporte terrestre y aéreo entre Argentina y Chile”. Secretaria de Ciencia y Técnica – UNC (1996-1998). Director: Enrique Zuleta Álvarez



# Índice

PRÓLOGO A LA SEGUNDA EDICIÓN 15

INTRODUCCIÓN 21

Los trasandinos del Norte, Centro y Sur  
El Trasandino y sus etapas históricas

El problema y las fuentes  
Desde el Trasandino, una nueva mirada a la historia  
las relaciones argentino-chilenas

## I PARTE

### EL TRASANDINO BRITÁNICO (1872-1934)

Capítulo I 37

#### **El siglo del ferrocarril**

El ferrocarril en el mundo  
Progreso y ferrocarril en la Argentina  
La expansión del ferrocarril en Chile

Capítulo II

#### **El Trasandino y las rutas comerciales entre Atlántico y Pacífico (1520-1914)**

De Europa al Pacífico: tierras, mercados y rutas  
Hegemonía y descubrimientos lusocastellanos  
La ruta por el Estrecho de Magallanes y sus cuatro etapas

53

El ascenso de los holandeses  
De la decadencia holandesa al imperio británico  
Holandeses, ingleses y las rutas del Cono Sur  
El intermedio de los franceses  
Del primero al segundo imperio británico: el despertar de  
Australia y Nueva Zelanda  
La navegación a vapor y su impacto en las rutas mundiales  
La era de los transatlánticos  
El segundo imperio británico y el Cono Sur: Malvinas y Punta Arenas  
La navegación a vapor y su impacto en el Cono Sur  
El Cono Sur y las rutas mundiales antes de los canales artificiales  
El viaje entre Argentina y Chile  
Obras de ingeniería para achicar distancias: los  
ferrocarriles interoceánicos  
Los canales interoceánicos y el nuevo mapa del comercio mundial  
Los canales Elder y Kiel  
El Canal de Suez (1854-1869)  
El Canal de Panamá (1881-1914)  
Canales y ferrocarriles bioceánicos: su influencia en las rutas  
del Cono Sur  
El Canal de Panamá y el Ferrocarril Trasandino  
Conclusión

### Capítulo III

#### **Construcción del Trasandino: entre la ingeniería y la epopeya (1872-1910)**

97

Proyectos y debates: entre San Francisco, el Planchón/Vergara  
y Las Cuevas  
El Trasandino y el problema de la trocha angosta  
El Trasandino y los hermanos Clark  
Crisis y paralización de las obras  
Un sueño cumplido  
El túnel de la Cumbre: una epopeya de ingenieros y obreros  
Antecedentes europeos: el túnel del San Gotardo  
Del San Gotardo al Túnel de la Cumbre

### Capítulo IV

#### **Trasandino y relaciones diplomáticas: El Tratado de Libre Comercio entre Argentina y Chile**

121

Contexto social, político y económico del Tratado  
La industria vitivinícola y el proyecto del TLC

La corporación vinícola busca aliados  
Vinos falsificados contra el TLC  
El TLC con Chile y su negociación (1905-1911)  
Conclusión

## Capítulo V

### **El Trasandino y su impacto interno: orígenes de la Fiesta Nacional de la Vendimia** 151

*En colaboración con Amalia Castro*

Las fiestas populares en la región: antecedentes

La Fiesta de la Vendimia: una descripción

Las movilizaciones de 1909 como bisagra articuladora

Conclusión

## Capítulo VI

### **Pasajeros de Buenos Aires a Santiago: servicios y horarios** 171

*En colaboración con Loreto Correa*

Los viajes de Buenos Aires a Mendoza: antes y después del ferrocarril

Aceite, agua y carbón

Intermedio: el ferrocarril y el servicio postal

El viaje cordillerano y el ferrocarril: progresivos cambios

El insólito taxi de las altas cumbres y el primer cruce de la cordillera en auto

El transporte ferroviario directo y el inicio de una nueva Era

De Santiago a Buenos Aires: los contrastes del viaje

El Trasandino y su liderazgo en el contexto regional

El Trasandino y las conexiones ferroviarias internacionales del sur de América

El Trasandino y sus pares del sur de América

## Capítulo VII

### **Estaciones y sedes ferroviarias: su impacto regional** 195

El centro de operaciones: Galerías Pacífico

Puente Pacífico, un pintoresco rincón de Palermo (Buenos Aires)

El *F.C. Pacífico* en Retiro (Buenos Aires)

Las *Galerías Pacífico*, patrimonio histórico nacional

Estación Chacras de Coria y sus servicios locales (Mendoza)

Estación *Zanjón Amarillo*, entre el frío y la nieve

Punta de Vacas: de la veranada al paradero turístico  
Estaciones del Trasandino en la montaña chilena  
Estación *Río Blanco* y los orígenes de la acuicultura y  
salmonicultura en Chile  
El Trasandino y la promoción del deporte regional  
El Trasandino y la primera emisora de Los Andes: *Radio Iberia*

## Capítulo VIII

<b>El Trasandino y el turismo de montaña: Cacheuta, Puente del Inca, Portillo y Los Andes</b>	217
- Ingleses, ferrocarriles y turismo	
- El F.C.Trasandino y su política turística en los Andes Centrales	
- Los Andes Centrales y su potencial turístico	
- Puente del Inca y su hotel de montaña (1903)	
- Los Andes y su <i>Gran Hotel Sudamericano</i>	
- El Hotel Termas de Cacheuta (1913)	
- El Gran Hotel Portillo (1949)	
- La realeza europea a bordo del Trasandino	
- El F.C.Trasandino, el turismo de montaña y el debate público nacional	
Conclusión	

## Capítulo IX

<b>El Trasandino la captura estética de la montaña</b>	257
<i>En colaboración con Marcela Aranda</i>	
- Gabriela Mistral y su lazo especial con la montaña: del Elqui a Los Andes	
- Por fin en Alta Montaña	
- Belleza de cordillera en poetas argentinos	
Conclusión	

## Capítulo X

<b>El Trasandino y el origen del montañismo en los Andes Centrales</b>	275
- El montañismo: de Europa al mundo	
- Al asalto del cerro Aconcagua: el origen del andinismo en el Cono Sur	
- Andinismo en el Aconcagua: antes y después del Hotel de Puente del Inca	
- El hotel de Puente del Inca y el Cementerio de los Andinistas	



## Capítulo XI

### **Ferrocarriles, petróleo y minería**

289

- El centro de operaciones: Galerías Pacífico:
- El ferrocarril inglés y sus publicaciones periódicas
- El ferrocarril inglés y la industria petrolera argentina
- El Trasandino y la minería: origen y desarrollo de la División Andina de Codelco
- El Trasandino y los orígenes de la acuicultura y salmonicultura en Chile
- De trenes y fútbol: el *Club Trasandino de Los Andes* (1906-2011)

## Capítulo XII

### **El ferrocarril y la modernización de la fruticultura**

301

*En colaboración con Garcés Delgado y José Antonio Yuri*

- Itinerarios culturales de la fruta y los frutales
- Chile y Cuyo: introducción, adaptación y propagación de las plantas frutales
- Los ferrocarriles y el nuevo escenario: fruta para consumo en fresco
- El *F.C.Pacífico* y su política de renovación agrícola
  - El *F.C.Pacífico* y sus viveros experimentales
  - Tiempo de mejorar la producción
  - Tiempo de exportar fruta en fresco
  - El canto del cisne

## Capítulo XIII

### **Locomotoras y equipos para un ferrocarril de montaña**

327

El Trasandino y su equipamiento para la nieve

La sección chilena del Trasandino y su material de tracción

La sección argentina y sus locomotoras

La sección argentina y sus coches de pasajeros

El Trasandino y sus vagones de carga

Locomotoras y material rodante: una mirada de conjunto

## Capítulo XIV

### **La operación del ferrocarril, sus problemas de administración y sus soluciones**

345

Los problemas de administrar una línea binacional

Las administraciones del Trasandino: un panorama global

Claroscuros de la administración unificada del Trasandino

## Capítulo XV

### **El Trasandino y sus servicios de transporte de carga y pasajeros (1903-1934)** 353

El tráfico ferroviario de cargas y pasajeros: un panorama general (1891-1934)

El Trasandino y los problemas ambientales

El Trasandino los servicios internos de pasajeros

El Trasandino y el tráfico internacional

El transporte internacional y sus aspectos cualitativos

El Trasandino, el tráfico de cargas y pasajeros: un balance

## Capítulo XVI

### **El Trasandino sus problemas de rentabilidad** 373

Ingresos y gastos del Trasandino: un panorama global

De la empresa privada a la sociedad mixta de hecho

Inauguración y después

Mateo Clark y sus polémicas

La unificación de las administraciones y sus resultados financieros

La suspensión del servicio en 1932: una advertencia

La empresa y su impotencia tras el aluvión de 1934

## Capítulo XVII

### **El aluvión de 1934 y su impacto** 401

El glaciar del río Plomo y la vulnerabilidad del cajón del río Mendoza

El aluvión de 1934: destrucción y caos

El aluvión de 1934 y su impacto social

El aluvión de 1934 y la cooperación trasfronteriza

## II PARTE

### ESTATIZACION Y RECONSTRUCCIÓN DEL TRASANDINO (1934-1945)

#### Capítulo XVIII

<b>El Trasandino y el despertar de la integración latinoamericana</b>	415
Alberdi y su propuesta de unión aduanera (1840)	
Argentina, a remolque de Gran Bretaña	
Alejandro Bunge y la Unión del Sud (1909-1940)	
Marín Vicuña, precursor de la integración física argentino-chilena	
La Gran Depresión y su impacto en el proceso de integración	
El despertar antinacionalista	
Los mercados de las carnes y la nueva política argentina	
La década de 1930, el estado de Bienestar y su nuevo concepto de rentabilidad	

#### Capítulo XIX

<b>Debates parlamentarios y estatización del Trasandino</b>	439
A la sombra del pacto Roca-Runciman	
La decisión política de estatizar el Trasandino	
Estatización del Trasandino y debates parlamentarios	
El proyecto oficial y sus puntos fuertes	
Las críticas de la oposición radical	
El oficialismo y sus fundamentos	
Alfredo Palacios y el Trasandino	
Scalabrini Ortiz y sus críticas	
Balance de una negociación	

#### Capítulo XX

<b>La reconstrucción del Trasandino (1937-1945)</b>	465
Dificultades políticas y financieras	
La reconstrucción del Trasandino	
El humo de las locomotoras nuevamente en la cordillera	

### III PARTE

#### EL TRASANDINO CRIOLLO (1942-2012)

##### Capítulo XXI

<b>Nueva administración, estaciones y tecnología</b>	477
Las administraciones del Trasandino panorama global	
Las estaciones y sus cambios	
El Trasandino y sus diferentes servicios: internos e internacionales	
El Trasandino estatal, su equipamiento y material rodante	
Coches de pasajeros	
Vagones de carga	
Locomotoras y material rodante: una mirada de conjunto hacia 1960	

##### Capítulo XXII

<b>De túneles, electrificaciones y fracasos</b>	495
Nieve, aludes y nuevos aluviones	
El Trasandino y el frustrado túnel a baja altura	
La electrificación del Trasandino: proyectos, realizaciones y evaluación	
Los primeros ferrocarriles eléctricos en la Argentina	
Primeras propuestas para electrificar el Trasandino	
Electrificación de los ferrocarriles en Chile	
Nuevos proyectos de electrificación de la sección argentina del FCT	
Juan Perón y la electrificación del Trasandino	
Golpe de Estado, gobierno de facto y frustración del proyecto	
Nueva propuesta chilena y respaldo del presidente constitucional Frondizi	
Una decisión histórica	
Golpe de Estado y otro año perdido (1962-1963)	
Arturo Illia y el nuevo impulso a la electrificación del Trasandino	
De dictadores, frontera y seguridad	
La electrificación del Trasandino: una mirada crítica	
Aspecto financiero del Trasandino	
La década perdida	

## Capítulo XXIII

<b>Del vapor al diesel: cambio tecnológico y servicios</b>	529
La carrera contra el tiempo y sus limitaciones	
<i>El Cuyano</i> y el paso del vapor al diesel (1937-1969)	
Los coches motor diesel <i>Ganz</i> , made in Hungría	
Proyectos y frustraciones: del coche motor a <i>El Libertador</i>	
Del vapor al diesel en la cordillera	
De Buenos Aires a Santiago (1948-1965)	
El coche motor y el “automotor” en el Trasandino (1965)	
Las locomotoras General Motors G y sus pruebas	
El viaje Buenos Aires-Santiago y sus desequilibrios	
El Trasandino y el F.C.Guayaquil-Quito en perspectiva comparada	

## Capitulo XXIV

<b>Tráfico y servicios del ferrocarril estatal</b>	549
Los primeros años de servicio después de la rehabilitación	
El desarrollo del automotor y su competencia	
El Trasandino y sus servicios	
El Trasandino por Uspallata y su similar por Socompa	

## Capítulo XXV

<b>El Trasandino, las nuevas villas de alta montaña y la cumbre presidencial Perón-Ibañez (1953)</b>	561
<i>En coautoría con Loreto Correa</i>	
Uspallata: debates parlamentarios y fundación de la villa	
El Ferrocarril Trasandino y el Gran Hotel Portillo	
La ciudad con puertas de oro: Las Cuevas	
El Trasandino, Las Cuevas y la cumbre presidencial Perón-Ibañez	

## Capítulo XXVI

<b>Agonía y final del Trasandino (1978-1993)</b>	587
El déficit de los ferrocarriles en general y del Trasandino en particular	
Del conflicto por el Canal Beagle a la supresión del servicio de pasajeros	
El “último Trasandino”	
El Trasandino y el cierre del servicio internacional de carga	
El Trasandino en un contexto de privatizaciones	

## Capítulo XXVII

### **Hacia la resurrección del Trasandino** 603

El deterioro del Trasandino y el Estado desertor.

El dique Potrerillos y la “invención” del Trasandino

El triángulo de reactivación del Trasandino: Rogé, Díaz Telli y los técnicos

El Trasandino y el nuevo proyecto

El Trasandino vuelve al Congreso de la Nación

El Trasandino después de la crisis de 2001

El proyecto *Ecocargas* y su fracaso. Papel decisivo de Buenos Aires

Eurnekian y el proyecto *Corredor Bioceánico Aconcagua*

## APENDICE I

### **Maniobras en la década de 1960, a 3000 metros de altitud y a -14° C** 631

*Por Angel Lamas*

## APENDICE II

### **Los cadetes chilenos y la tragedia de Alpatocal**

*Por Garcés Delgado – Asociación Ferroviaria de Mendoza*

## BIBLIOGRAFÍA 645

## SOBRE LOS AUTORES 659

## Prólogo a la segunda edición

**E**n la tibia atmósfera de las cavas de Bodegas y Viñedos *Trivento*, filial de la chilena *Concha y Toro* en Mendoza, el 12 de setiembre de 2006 se reunieron los presidentes Michelle Bachelet y Néstor Kirchner. Allí firmaron el acuerdo por el cual Chile y Argentina expresaron la decisión política de impulsar la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino. Nadie esperaba la crisis financiera mundial que se estaba incubando en las luminosas oficinas de *Wall Street*. El derrumbe financiero causó un fuerte impacto en la economía mundial, y contribuyó a enfriar los mecanismos productivos y postergar proyectos. A pesar de ello, los partidarios del Trasandino siguieron trabajando, en forma silenciosa y eficaz, con vistas a mejorar el proyecto. En los últimos meses, se conocen los avances de los estudios geológicos y de ingeniería en la Cordillera de los Andes. El interés del empresario Eduardo Eurnekian, juntamente con empresas como Mitsubishi e inversores chinos, despiertan grandes expectativas. Se estima una inversión cercana a los 3.000 millones de dólares, para trasladar 77 millones de toneladas anuales. En este contexto, ha resurgido el interés por el Trasandino, y la necesidad de elaborar una nueva edición del libro con su historia.

La preparación de este libro ha sido una tarea de largo aliento y se encuadra dentro del interés que tiene Chile para mejorar sus relaciones vecinales. La calidad institucional de este país le ha permitido una proyección internacional notable en los últimos años: en la Organización de las Naciones Unidas, Heraldo Muñoz fue presidente del Consejo de Seguridad y Michelle Bachelet presidió la sección femenina de la ONU; mientras tanto, José Miguel Insulza lidera la Organización de Estados Americanos y Nicolás Eyzaguirre fue director del Hemisferio Occidental del Fondo Monetario Internacional. Basta mencionar estos cuatro casos para ejemplificar el notable reconocimiento y prestigio de funcionarios de estado chilenos en el escenario internacional.

En contraste con ese exitoso posicionamiento, la relación de Chile con sus vecinos permanece en un frustrante nivel de estancamiento. Perú, Bolivia y Argentina son constantes fuentes de amargura para Chile, que no acierta a encontrar la forma de entablar un diálogo fecundo con su entorno más próximo. De allí la necesidad de profundizar los estudios de la región, para tener más elementos de juicio que contribuyan a mejorar la calidad del diálogo, la comprensión mutua y las relaciones diplomáticas, económicas, sociales y culturales. Desde esta perspectiva, Loreto Correa, entonces académica de la Universidad de Santiago de Chile, junto con su equipo del cual formamos parte, elaboró un proyecto de investigación y lo sometió a consideración de la Dirección de Investigación, Ciencia y Tecnología de la Universidad de Santiago. Surgió así el marco institucional para abordar los problemas regionales, dentro de los cuales, el Ferrocarril Trasandino surgió como tema válido; sobre todo por su universalidad. En efecto, este medio de transporte resulta transversal al conjunto de las relaciones bilaterales, al afectar tanto lo diplomático como la política interna, los modelos económicos, las posiciones frente al mundo, la economía y hasta la cultura y el arte. El Trasandino ha sido como los brazos que Argentina y Chile han usado durante un siglo para expresarse; acercarse y alejarse; acariciarse y golpearse; amarse y odiarse. Es como una metáfora de esas relaciones y sirve para examinarse en profundidad, reconocer los puntos bajos y, también, el potencial que conlleva el mejoramiento de las relaciones bilaterales. Por lo tanto, a través de un examen más detallado y profundo del Trasandino, con su historia, su presente y sus perspectivas de futuro, contribuimos a los objetivos de una investigación concluida en el contexto de los estudios sobre las relaciones vecinales de Dra. Loreto Correa.

Esta nueva edición de *El Trasandino* representa un avance considerable con respecto a la anterior. La primera edición (Santiago de Chile, coedición Editorial Universitaria – DIBAM), se terminó de escribir en 1998 y se publicó a comienzos del 2000. A partir de entonces, el texto se entregó al público que lo recibió en forma positiva: en un tiempo relativamente breve, la edición se agotó. Varias veces, librereros amigos nos indicaron la frustración, al no poder satisfacer a sus clientes que llegaban para pedir, justamente esa obra. Pero no había forma de resolver el problema, al menos por un tiempo.

Paralelamente, la investigación sobre el Trasandino siguió su curso. Y en estos quince años se han profundizado los temas en tres capítulos de la versión anterior, y se han elaborado ocho capítulos



nuevos que se incluyen en esta nueva edición del libro.

Los capítulos ampliados o enriquecidos sustancialmente se orientan a completar datos anteriores a partir del acceso a nuevas fuentes, que antes no fue posible consultar. También se han mejorado debido al aporte de la bibliografía regional, sobre todo la escasamente conocida y valorada obra de Tapia Canelo (1989) que, como muchos libros editados en pequeñas ciudades periféricas, quedan fuera de la circulación y no son considerados por las corrientes principales. Sobre estas bases, se han podido mejorar considerablemente los textos. El capítulo 8, dedicado al impacto del ferrocarril en el terreno, a través de sus estaciones, incluye ahora información sobre la sección chilena de la línea (en la primera edición solo se disponían datos del lado argentino). El capítulo XI, en su versión anterior, sólo aportaba información sobre el papel de los ferrocarriles en la actividad petrolera argentina. En esta nueva edición, el texto incluye el papel que le cupo al Trasandino en el desarrollo de la minería chilena, particularmente en la División Andina de Rio Blanco, uno de los cuatro pilares fundamentales de CODELCO, la llave maestra del llamado “milagro chileno”. Finalmente, el capítulo XIX dedicado a los debates parlamentarios, se ha enriquecido con una caracterización más precisa de los protagonistas.

Los capítulos nuevos de esta segunda edición se agrupan en dos grandes temas. Por un lado, están los estudios sobre vida cotidiana, literatura, turismo y deporte de montaña. Por otra parte, se realizan estudios de temas económicos, políticos, diplomáticos y tecnológicos. Dentro del primer grupo se incluye el aporte del Trasandino a la captura estética de la montaña (capítulo 9). La idea de considerar los aspectos estéticos fue sugerida por el filósofo Arturo Roig, y resultó sumamente fecunda. Para ello, tuvimos en cuenta la literatura regional, en la cual hallamos gratas sorpresas, entre ellas, el papel que el Trasandino tuvo en la poetisa mayor de Chile, Gabriela Mistral, quien descubrió en la montaña un pilar esencial de Chile y América. De esta forma hemos elaborado un capítulo original para esta nueva edición del libro, juntamente con la doctora Marcela Aranda, académica de la Universidad Nacional de Cuyo (capítulo 9). Vinculado a este tema, se aborda el aporte del Trasandino al desarrollo del turismo de montaña en el primer tercio del siglo XX, particularmente en torno a los hoteles de Cacheuta, Puente del Inca y Los Andes, orientados al turismo de élite (capítulo 8). Este tema se profundiza con el estudio del aporte de esa infraestructura para en los orígenes del andinismo, sobre todo en torno al cerro Aconcagua (capítulo 10). También se examina el

papel que cupo al Trasandino en los orígenes de la Fiesta Nacional de la Vendimia, una de las mayores fiestas populares del mundo en su tipo, trabajo elaborado en coautoría con la profesora de la Universidad Católica Silva Henríquez, Amalia Castro (capítulo 5).

El segundo grupo de capítulos nuevos, tiene un perfil más económico, político y técnico. Por un lado, se examina el aporte del ferrocarril al desarrollo de una fruticultura especializada, con capacidad de competir en los mercados internacionales. Esta idea fue impulsada por don Garcés Delgado, el cual nos entregó unos escritos sobre el tema. Su fallecimiento nos dejó con los materiales en crudo. Resolvimos ampliarlos, con al apoyo del ingeniero agrónomo doctor José Antonio Yuri, director del Centro de Pomáceas de la Universidad de Talca y sobre esta base, presentamos otro aporte original para este libro (capítulo 12). Después se estudia el Tratado de Comercio que negociaron Argentina y Chile durante los años previos a la inauguración del Trasandino, con particular énfasis en el papel que cupo a las corporaciones internas en el fracaso de ese proyecto de integración (capítulo 4). Luego se examina el aporte del Trasandino para la construcción del Hotel Portillo en Chile, y las villas de Uspallata y Las Cuevas en Argentina, como así también, la cumbre presidencial Perón Ibañez de 1953 (capítulo 25). Finalmente se incluye un estudio sobre lo que ocurrió con el Trasandino en las últimos dos décadas, para examinar los proyectos de reactivación, el papel de los distintos actores políticos, económicos y técnicos, en esta proceso, y sus perspectivas de futuro (capítulo 27).

Versiones anteriores de algunos de estos trabajos se han publicado en revistas especializadas. Una versión anterior del capítulo 8 sobre el turismo se publicó en *Entrepasados* (Buenos Aires, 2003); el capítulo 4 se dio a conocer en *Historia* (Santiago, 2004); el capítulo V se publicó en *Universum* (Talca, 2006). Una versión diferente del capítulo 9 se publicó en *Alpha* (Osorno, 2012), focalizada solo en Gabriela Mistral. El capítulo presentado en este libro incluye también el impacto del Trasandino en el desarrollo estético de los artistas cuyanos. El capítulo 27 se publicó en la revista *Si, Somos Americanos* (Santiago, 2013) de la Universidad Arturo Prat. Los tres restantes son originales e inéditos (capítulos 10, 12 y 25).

Los últimos quince años fueron intensos para el Trasandino. Sobre todo porque en ese tiempo hubo movimiento, acción y trabajo intenso para impulsar su reactivación. En este contexto, conviene destacar el papel del ingeniero Marcelo Rogé, contratado por el gobierno de Mendoza para promover la reactivación ferroviaria.

También fue importante el aporte de la empresa *Tecnicagua*, que elaboró un proyecto de obra privada para avanzar en esa dirección. El tema volvió a despertar interés de la clase dirigente nacional, y llegó a manos del Congreso de la Nación, que sancionó una nueva ley para el Trasandino (Ley 25.472). Esta iniciativa establecía el traspaso de la propiedad de la línea, de la Nación a la Provincia de Mendoza. Fue un avance notable, para ganar en capacidad de gestión y simplificación de las operaciones. Sin embargo, la propuesta no tardó en causar alarma en los sectores militares que se sintieron afectados en sus visiones geopolíticas y de seguridad nacional. Desde esta perspectiva, solicitaron el veto presidencial de la ley, alegando que el traspaso del ramal de la Nación a la provincia, afectaba sus cuarteles. ¿Era esto realmente así? ¿Qué dice la documentación? Para desentrañar este misterio fue necesario realizar una paciente búsqueda de los antecedentes, incluyendo el crítico Expediente 1383/2001 del Ministerio de Defensa, el cual fue vital para obtener el veto de esa ley. Después de seis meses de dilaciones, finalmente se pudo conseguir el documento y aclarar el tema. Más allá de los problemas que tuvimos en la ejecución del trabajo, lo cierto es que la influencia de los militares argentinos generó un fuerte impacto en la empresa *Tecnicagua*, que se sintió afectada y desalentada. Se perdieron años valiosos en la reactivación del Trasandino, mientras el tráfico de camiones por la carretera internacional quedaba saturado.

A pesar de todo, el proyecto siguió adelante, con resultados inciertos. La empresa *Tecnicagua* logró interesar a los gobiernos de Argentina y Chile que, en la citada cumbre presidencial de 2006, llamaron a licitación pública internacional. Sin embargo, los problemas internos de Argentina y la crisis financiera internacional, frustraron la iniciativa. *Tecnicagua* se sintió incapaz de seguir adelante con un desafío tan grande y buscó aliados mayores. Como resultado, en agosto de 2007 transfirió el proyecto al empresario Eduardo Eurnekian, el cual asumió la posta. La idea original de *Tecnicagua* era reactivar el mismo servicio anterior del Trasandino, mientras que la propuesta de Eurnekian era mucho más ambiciosa. Este proceso, no desprovisto de tensión dramática, merecía ser contado. Y por ello, hemos añadido un capítulo final para actualizar la historia de este ferrocarril.

Otro cambio importante con respecto a la primera edición se encuentra en la fotografía. En la primera edición se incluyeron fotos de Mario Avila y de Ian Thomson. Fueron aportes relevantes, pero acotados. Mientras tanto, se fue preparando en forma paralela, un

valioso archivo fotográfico. El profesor Daniel Grilli, académico de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo trabajó en su Laboratorio y Archivo de Fotografía Histórica para aumentar el número de imágenes en esta edición. En forma silenciosa y eficaz logró reunir una invaluable colección de registros fotográficos sobre el Trasandino y temas conexos. Y se hizo un clásico que, en varias reuniones y seminarios, nos invitaban a los dos: Daniel exponía sus fotografías, y el suscrito se ocupaba de mostrar datos y relatar sucesos históricos. Era una sociedad de hecho que, alguna vez, debía converger en una obra de conjunto. Ese tema estuvo en mi mente durante mucho tiempo, alentado también por una cuestión emocional: guardo un gran afecto por Daniel desde los tiempos juveniles, cuando ambos éramos compañeros de universidad, y compartimos momentos de esparcimiento en campamentos y fogones. Luego la vida nos llevó por caminos distintos, pero siempre estuvo en mi corazón la idea de poder realizar una publicación conjunta con mi viejo amigo. Y esta oportunidad ha surgido ahora. Sus colecciones se complementaron con otras fotografías aportadas por Eduardo Rufino a través de <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/>.

A poco más de una década después de la primera, entregamos al público esta nueva edición del libro del *F.C.Trasandino*. Se mantiene el contenido de los capítulos de la edición anterior, con algunos ajustes y mejoras, con el agregado de cuatro capítulos nuevos que permiten completar aspectos relevantes de esta línea y sus efectos económicos, políticos, sociales y culturales. Vayan mis agradecimientos a todos los colaboradores y amigos de esta obra.

**Pablo Lacoste**  
Santiago de Chile  
Setiembre 2013

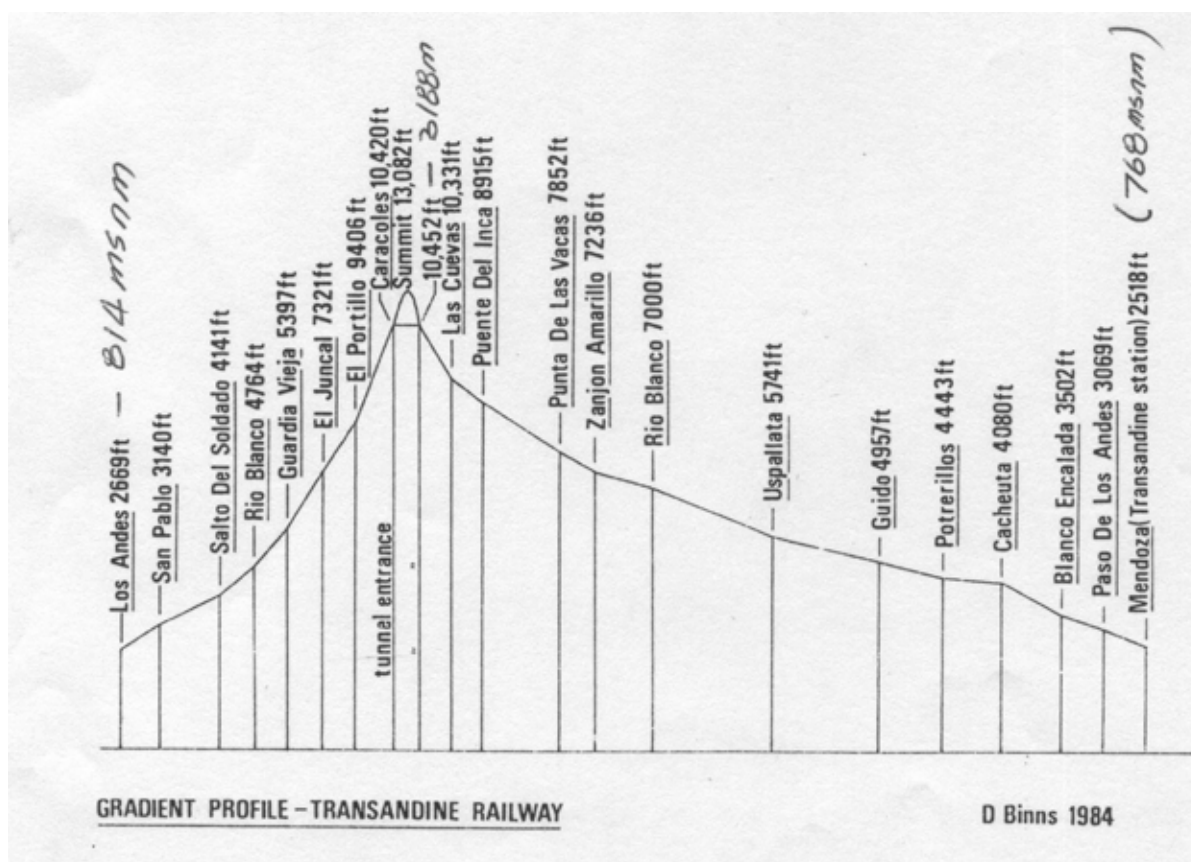
# Introducción

La historia sintética del Ferrocarril Trasandino es suficientemente instructiva y clara como para decir que es la síntesis de la historia de todos los ferrocarriles argentinos. Por su naturaleza, por las dificultades enormes de su construcción y de su explotación, por las finanzas de la misma y la cantidad de leyes que hubo que sancionar a su respecto, así como por el dinero que el Estado ha gastado en su construcción y mantenimiento, puédesse afirmar que es la síntesis de la historia de nuestros ferrocarriles. Enrique Dickmann (1938).

La búsqueda de un sistema de transporte rápido, seguro y de bajos costos entre los océanos Atlántico y el Pacífico aparece como uno de los grandes desafíos tecnológicos, financieros y políticos en la historia de América. Sobre todo a partir de mediados del siglo XIX, cuando el incremento de la producción y las demandas del comercio, transformaron el transporte en una preocupación cada vez mayor de la clase dirigente de los principales países de la región. No sólo para vincular los mercados ubicados sobre ambas costas de América, sino también para atender los reclamos de intercambio de Europa y Australia.

Muchos proyectos se pusieron en marcha para satisfacer una necesidad cada vez más apremiante. En EEUU, México, luego en Centro América y también en América del Sur, se consideraba la conveniencia de disponer de un sistema de transporte transversal. Se realizaron numerosas expediciones en busca del lugar ideal para la construcción de un canal, o en su defecto, de un ferrocarril. El istmo de Tehuantepec, en la parte más estrecha de México, fue uno de los lugares más visitados con este fin. Durante un tiempo se lo consideró el más adecuado para realizar el canal bioceánico. Más tarde se descartó esta idea y se construyó allí un ferrocarril (1894) que se transformaría en el de mayor nivel de actividad del mundo con 60 trenes diarios. Dos décadas más tarde se libró al servicio el Canal de Panamá (1914), obra que causó un impacto sin precedentes en la economía mundial. Basta tener en cuenta que por este canal pasarían 40 barcos diarios. Había un clima de fe en el “progreso”, en el cual las inversiones en obras de interconexión bioceánica se presentaban como seguras y exitosas.

En este contexto se diseñó y ejecutó la obra del Ferrocarril Trasandino. Autorizado por ley sancionada en 1872, se terminó de construir en 1910, con una extensión de 240 km entre las ciudades de Mendoza (Argentina) y Los Andes (Chile), con una cota máxima de 3.200 metros s/n/m.



Justamente era la época en que en toda América se debatían estos problemas. Locierto, es que el Trasandino, constituía una obra de interés continental. Estaba inserta dentro de una de las problemáticas que mayor interés despertaban en aquel tiempo en la clase dirigente de América entera y obedecía a la obligada noción de interconexión entre los países de la región.

Por esos años, en diversos puntos de América Latina se pusieron en marcha proyectos para unir ciudades a través de las cadenas montañosas. En Ecuador, la clase dirigente se interesó por establecer un sistema de transporte rápido y seguro entre las dos ciudades principales, Quito, emplazada a 2.700 metros s/n/m, y el puerto de Guayaquil. Entre ambas se elevaba la cordillera con altos picachos y un paso accesible a 3.600 metros en Urdina. Con grandes obras de ingeniería, y tras 37 años de trabajo, en 1908 el ferrocarril ecuatoriano quedó librado al servicio de 500 km de Quito a Guayaquil. Un proyecto similar concibió la clase dirigente peruana, al promover el ferrocarril de Lima a Cusco. El desafío era aún mayor que en Ecuador, pues si la línea partía cerca del nivel del mar en Lima (igual que Guayaquil), a diferencia de los ecuatorianos (que debían subir "sólo" a una altura de 3.600 metros), el ferrocarril peruano debía trepar hasta cerca de los 5.000. Un experto de esa nacionalidad, Ernesto Malinowski, inspeccionó originalmente la ruta. Posteriormente, la conducción del proyecto pasó al norteamericano Henry Meiggs (1870-1877). Sus servicios se vieron frustrados por su muerte, pero las obras siguieron adelante y en 1897 el ferrocarril llegó hasta Huancayo. Para superar las dificultades del terreno de montaña fue preciso construir numerosas curvas y tramos en zig zag, como

así también muchas obras de arte, entre ellas el túnel Galera; ubicado a 4.750 metros s/n/m, sería el túnel ferroviario más alto del mundo. En los viajes del *Tren de la Sierra*, tal su nombre, con frecuencia se producían problemas de apunamiento entre los pasajeros, y el personal ferroviario debía suministrarles oxígeno. Una década más tarde, en 1907 se propuso y proyectó la línea de Huancayo hasta el Cusco, pero no se ejecutó.

Comparando al Trasandino con sus similares de Ecuador y Perú, surgen varias diferencias. La cota máxima del Trasandino estaría a 3.200 metros s/n/m, lo cual significaba una altura considerablemente menor que los 3.600 metros de Urdina en Ecuador y que los 4.750 metros del túnel de Galera peruano. Pero la construcción del Trasandino tuvo a su vez, una complicación extra. Porque a diferencia de los ferrocarriles de montaña de Ecuador y Perú, o bien de los conectores bioceánicos como el ferrocarril del istmo de Tehuantepec y el Canal de Panamá, que empezaban y terminaban dentro del territorio de un mismo país, el Trasandino tenía en el medio una frontera. Debía correr entre Argentina y Chile, vendría a enlazar dos pueblos que tradicionalmente habían estado separados por una cordillera con picos cercanos a los 7.000 metros de altura. El Trasandino provocaría, por tanto, un fuerte impacto cultural y tendría que enfrentarse con toda una muralla de mentalidades y costumbres.



*El trazado del Ferrocarril que se concluyó con un convenio oficial, el 5 de abril de 1889, en consecuencia de la batalla de Batai. Posteriormente, la línea se fue habilitando por tramos sucesivos en 1890, 1891, 1892, 1893 y 1894 hasta Bujalinda, Rio Blanco, Punta de Yuyo, Punta del Inca y Los Andes, respectivamente. En 1900 se inició con otros tramos: la perforación del túnel de Llanquihue con sistema ferroviario a 2.200 m sobre el nivel del mar, y un tramo de 1.800 m, de los cuales 1.300 m, corresponden al sector argentino. Por su parte los tramos del Ferrocarril chileno se iniciaron en Los Andes en abril de 1889, continuando en Juncal Portillo y llegando en el nivel internacional con un convenio firmado argentino, en 1900, 1901 y 1906, respectivamente. Este mapa publicado en la Gaceta Postal de Buenos Aires forma parte del F.C. M., según un convenio de colaboración al servicio del río Uruguay del 10 de enero de 1904, en consecuencia del cual designaron las estaciones Rio Blanco (Km. 123) y Juncal Portillo (Km. 171) como puntos del Ferrocarril y nombraron a partir de 1904, en calidad de estación, Polvaredas (Km. 131).*

Cuando el presidente de Chile José Manuel Balmaceda inauguró las obras del Ferrocarril Trasandino (1889), advirtió que el proyecto vendría a enfrentar los miedos y recelos que durante años se habían profesado ambos países, al perforar las barreras que los protegían de las amenazas que podía significar el contacto con el extranjero. Hasta ese momento, la cordillera de los Andes había cumplido el papel de “esas murallas que encerraban las virtudes y los

vicios de una raza, las tradiciones, las leyes y la historia de la nacionalidad”. Con notable visión, Balmaceda insinuaba el gigantesco desafío que venía a plantear al Trasandino, al proponer un cambio cultural de gran envergadura. “El instinto de la propia conservación o las resistencias invencibles de las preocupaciones, hacían que el extranjero fuera siempre una individualidad sospechosa, que los caminos y por fin los ferrocarriles, fueran un peligro para la competencia de los productos similares, una corruptela para las costumbres o una amenaza para la seguridad del Estado”.

Muy probablemente, el discurso de Balmaceda estuvo inspirado en los escritos de Benjamín Vicuña Mackenna. Sobre todo su artículo “La rutina contra la locomotora: singulares objeciones que se hacen en Chile al Ferrocarril Trasandino”, publicado dentro de su obra “A través de los Andes” (1884). En este texto, el escritor chileno denuncia los cuatro argumentos que en ese entonces se esgrimían para obstaculizar la construcción de la línea. Estos eran básicamente, miedos: primero, a la transmisión de enfermedades (sobre todo el coto, tan común entre los mendocinos de esos años); segundo, a la emigración de trabajadores chilenos hacia la Argentina; tercero, a una eventual escalada de violencia, creyendo que, “cual si fueran los habitantes de los dos países, los unos jauría de perros alzados y gatos monteses los otros, se irían a la mano como perros y gatos”. Cuarto, la ruina económica de los propietarios de potreros de alfalfa de los valles cordilleranos, que ya no podrían vender su producción al ganado en pie importado desde la Argentina.

Con visión de estadista, Vicuña Mackenna refutó uno a uno todos estos argumentos. Señaló que por la cordillera no entraría ninguna enfermedad, y el tiempo le dio la razón (luego se conocería que el coto era un problema debido a la falta de yodo, por lo tanto, simplemente con cruzar la cordillera y llegar al mar, se podía prevenir). Con respecto al peligro de emigración, el autor explicó que la afluencia masiva de inmigrantes europeos que por entonces llegaba a la Argentina, con el Trasandino podría extenderse a Chile; sería por tanto motivo de inmigración y no de emigración. En cuanto a los problemas de violencia que podría haber entre argentinos y chilenos por el Trasandino, o bien, el uso que el mismo podría darse para una contienda bélica (asunto que al autor insinúa sin mencionarlo explícitamente), la refutación es drástica: para Vicuña Mackenna, “una locomotora (una sola) puede más que cien diplomáticos y que cien mil soldados”, en el sentido que los pueblos que se conocen y se integran, tienen menos motivos para enfrentarse. Y cita como ejemplo las obras de transporte entre Alemania y Suiza o entre Suiza e Italia, a través de los túneles como el San Gotardo, a través de los Alpes, que nunca generaron guerras entre esos pueblos. Con relación al cuarto argumento, Vicuña Mackenna sostiene que, lejos de provocar la ruina económica, el Trasandino permitiría aprovechar más racionalmente los recursos de su país, incrementar la producción, abaratar los costos y mejorar la calidad de vida, tanto de los “patrones” como de “los



peones”. Comerán carne mejor y más barata, se incrementará la demanda de fardos de alfalfa, pues llegará mucho más ganado que hasta entonces. Sólo se necesitaba perder el miedo al cambio.

El estudio de Vicuña Mackenna provocó un positivo efecto en la clase dirigente de su país. No fue casualidad entonces, que el presidente Balmaceda lo tuviera como uno de sus principales puntos de apoyo en el momento de definir su política de transporte internacional y en la elaboración de su discurso de inauguración de las obras del Trasandino. Los conceptos seleccionados por el mandatario chileno para aquel día histórico, estaban cargados de realismo. Iban mucho más allá de las cuestiones tecnológicas y orográficas, que a primera vista podían presentar el principal obstáculo del Trasandino. Balmaceda se centraba en lo cultural, con palabras fuertes como “amenaza”, “sospechosa”, “corruptela” y “peligro”. Enlazaba el Trasandino con la competencia de la producción y por tanto, con posibles guerras económicas; también anunciaba la implicancia social y política que iba a tener el nuevo proyecto. Vaticinaba, en suma, que el nuevo ferrocarril iba a afectar el conjunto de las relaciones entre Argentina y Chile, para modificarlas. Además, planteaba desde el primer momento que el Trasandino debería abrirse camino entre una densa trama de intereses, con los cuales se iba a librar un combate formidable.

Los miedos que Balmaceda exponía en 1889 serían fantasmas que recurrentemente iban a aparecer en la historia de Argentina y Chile, para hacer sentir sus efectos en el Trasandino. En los militares argentinos que tomaron el poder tras los golpes de Estado de 1955 y 1966, que adoptaron medidas perjudiciales para el funcionamiento de esta línea, por temor a la integración; también brotarían estas ideas en la mente del general Pinochet, tal como se reflejó al escribir su obra *Geopolítica* (1968). Allí puso de manifiesto su desconfianza con los medios de transporte internacionales, y no parece casual que durante su larga presidencia se hayan cancelado todos los servicios del Trasandino, primero los trenes de pasajeros (1979) y más tarde los de carga (1984). Pasaron muchos años desde aquel promisorio comienzo de 1889. Pero los problemas que planteó entonces Balmaceda, se mantuvieron intactos. El Trasandino iba a ser el caso testigo, el reflejo más representativo de los encuentros y desencuentros entre las comunidades de Argentina y Chile a lo largo de un siglo.

Con el tiempo, otros dirigentes políticos, analistas y estudiosos, expresaron también sus opiniones sobre el Trasandino. En 1938, el diputado nacional de la Argentina, el socialista Enrique Dickmann, reconoció que este ferrocarril era un símbolo. Y señaló que en su opinión, la historia del Trasandino era un resumen de la historia de los ferrocarriles argentinos. Coincidió parcialmente con Balmaceda al detectar que el Trasandino tenía un significado trascendente que lo superaba. Pero su metáfora, siendo generosa, quedó corta. Porque los

hechos demostrarían que el Trasandino no sólo sería un buen representante de la historia de los ferrocarriles argentinos, sino fundamentalmente, la piedra de tope de la historia de las relaciones entre Argentina y Chile.

Por ello, este libro tiene este sustento de las relaciones internacionales y de la política exterior y sus vaivenes, como colofón de la existencia del ferrocarril binacional.

La historia de las relaciones entre Argentina y Chile ha sido restringida muchas veces a las formalidades de la diplomacia, los juegos de cancillería y los diferendos limítrofes. Ha sido ésta una visión reduccionista de una historia mucho más rica, sobre todo si se tienen en cuenta los aspectos económicos y culturales.

En los últimos años, dado el enriquecimiento de la historia tradicional con el aporte de la historia económica y la sociología, se fue logrando un importante avance en el estudio de las relaciones de la Argentina con el resto de los países del mundo en general. De todos modos, la mayor parte de los estudios académicos referidos a las relaciones internacionales que mantuvo la Argentina han centrado su atención en los lazos con Europa y EE.UU.; los países latinoamericanos aparecen en segundo lugar, y entre ellos, un espacio predominante han ocupado Brasil y Uruguay. Así lo ha determinado la proximidad cultural y física de los principales centros académicos argentinos, ubicados por lo general en Buenos Aires. En este contexto, las relaciones de Argentina con Chile quedaron relegadas a un tercero o cuarto lugar.

Ello se explica, en buena medida, por el escaso interés que tuvo cada país por el otro a lo largo de buena parte de nuestra historia. Después de una etapa fundacional compartida, con el abrazo simbólico de San Martín y O'Higgins, que se extendió hasta 1850 con la labor de los asilados argentinos en Chile. Pero en la segunda mitad del siglo XIX cada nación siguió su camino. Argentina clavó la mirada en el Atlántico Norte y sólo se ocupó de sus vecinos latinoamericanos para cubrirse las espaldas y asegurar la paz. Con Chile se limitó a resolver las cuestiones de límites mediante los convenios firmados en 1881, 1893 y 1902. Pero no llevó adelante una política activa de integración.

En la segunda mitad del siglo XX hubo varios intentos de revertir este aislamiento. En 1953 Perón e Ibáñez firmaron un tratado de Unión Económica y Aduanera que abría grandes perspectivas. Pero rápidamente se frustró. En 1960, ambos países asistieron a Montevideo para firmar el acta fundacional de la *Asociación Latinoamericana de Libre Comercio* (ALALC); pero la iniciativa tampoco prosperó. En esa misma ciudad, veinte años después, los entonces presidentes de facto también signaron el acta de la sucesora de la anterior, la *Asociación Latinoamericana de Integración* (ALADI). Pero sólo sirvió para sumar un nuevo fracaso. El tercero en menos de treinta años.

Deberían pasar varios lustros para llegar, en vísperas del siglo XXI, a un cambio real con la conformación del Mercosur. Recién a partir de la normalización institucional de ambos países, iniciada en 1990, y tras la firma de tratados con los cuales se terminaba con casi todas las cuestiones de límites pendientes, por fin se pondría en marcha un proceso de integración entre Argentina y Chile. Hasta entonces, ambos países habían estado de espaldas, con pocos puntos de contacto, con trabas arancelarias y pararancelarias a su comercio. Con una cordillera de las más altas del mundo como frontera. Y con escaso interés de sus gobernantes para establecer lazos y derribar muros.

En el nuevo escenario de interés mutuo, generado en los '90, adquirió renovado interés el conocimiento del país vecino y de las relaciones mantenidas a lo largo del tiempo. Ya no resultan suficientes los tratados que durante muchos años habían restringido la historia común a los problemas jurídicos, a las pretensiones limítrofes y los juegos de cancillería. A ambos lados de la cordillera creció el interés por conocer esos puntos de contactos. Que no eran muchos, por lo que se ha expuesto. Pero hubo lazos de integración física, entre los cuales uno de los más importantes fue el Ferrocarril Trasandino. Si se tiene en cuenta que de los demás ferrocarriles trasandinos proyectados sólo se completó el de Socompa (1948), en el lejano norte, y que la única ruta pavimentada entre ambos países se terminó de construir tardíamente (1980), queda de manifiesto que durante casi un siglo, el Trasandino que nos ocupa fue el actor principal, el protagonista excluyente del intercambio y la integración entre Argentina y Chile.

Por otra parte, en el contexto de Chile y su participación en el Mercosur, la problemática de los transportes aparece como de primer orden para que los tratados no queden en los papeles. Se trata de un asunto complejo, por las dificultades que plantea la Cordillera de los Andes, un obstáculo formidable, que aún en el siglo XXI todavía no se ha podido superar. Técnicos e ingenieros, políticos y funcionarios se encuentran ante una situación que todavía no tienen claro cómo resolver. Y en este proceso de estudio, los antecedentes pueden brindar un aporte significativo.

El interés del estudio del Trasandino tiene entonces dos fundamentos. Por un lado, como aporte cultural al conocimiento de las relaciones entre ambos países antes de la creación del Mercosur, como uno de los pocos espacios de integración que funcionaba casi con autonomía, contrastando muchas veces con la indiferencia que los gobiernos profesaban hacia el país vecino. Por otra parte, el tema se presenta como relevante desde el punto de vista técnico, por los antecedentes que puede ofrecer en materia de estrategias de desarrollo e integración en zonas de montaña a lo largo de un significativo periodo de tiempo.

El tema requiere portanto, un doble abordaje. Por un lado, se precisa examinar los aspectos técnicos, los problemas derivados de los caminos de montaña, con sus fuertes pendientes, la nieve y demás fenómenos naturales. Todo ello interpretado junto a las estadísticas de cantidad de pasajeros y volumen de carga transportados. A la vez, es necesario examinar constantemente el escenario político y cultural en el cual corre el Trasandino, la repercusión en el servicio debido a los virajes políticos de cada Estado, las luchas e intereses de política interna, así como por los conflictos económicos y bélicos a escala internacional. Y desde el punto de vista socioeconómico, el estudio de las relaciones entre los países latinoamericanos requiere un detallado examen del impacto regional del ferrocarril en la zona de frontera, la generación de nuevos espacios y las oportunidades que se crean a partir de la interconexión de territorios que hasta entonces estaban aislados.

Los trabajos de Marín Vicuña (1928, 1929), Scalabrini Ortiz (1940), Díaz Araujo (1965), Villalobos (1990) y Thomson y Angerstein (1997), constituyen un significativo aporte al conocimiento del Trasandino. El primero de los autores mencionados examina en profundidad la problemática del proyecto de los hermanos Clark, y el lento proceso de construcción de la línea, hasta su entrega al servicio y los primeros años de explotación, desde una óptica de simpatía hacia los empresarios. También ofrece un detallado estudio comparativo del Trasandino con otros ferrocarriles de montaña que por ese entonces corrían en el centro de Europa. Scalabrini Ortiz vino a poner en tela de juicio esta posición apologética a partir de un fuerte cuestionamiento a los aspectos económicos y sobre todo financieros de la empresa, todo ello en el marco de una impugnación global del funcionamiento de los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Continuó el debate Díaz Araujo (1965), compartiendo con Scalabrini Ortiz la sospecha hacia los ferrocarriles ingleses de la primera mitad del siglo, pero añadiendo cuestionamientos de tipo geográfico. Conforme a este autor, en el siglo XIX se seleccionó un lugar inadecuado para la traza del ferrocarril, pues era mejor la alternativa del paso Planchón. Por ello, para Díaz Araujo el Trasandino fue un “fracaso”. Muy cercana es la posición de Thomson y Angerstein (1997), para quienes la traza elegida en 1872 fue “la peor solución”. Estos autores se inclinan a pensar que era más adecuado otro paso, pero en lugar de buscarlo en el sur, como Díaz Araujo, miran hacia el norte, destacando que el paso San Francisco, si bien estaba a mayor altitud, tenía la ventaja de estar libre de nieve, aún en invierno, lo cual significaba eludir un formidable obstáculo que tantos problemas causó a la explotación del Trasandino. Además, los autores se inclinan a compartir con Díaz Araujo una visión pesimista del rendimiento del Trasandino:

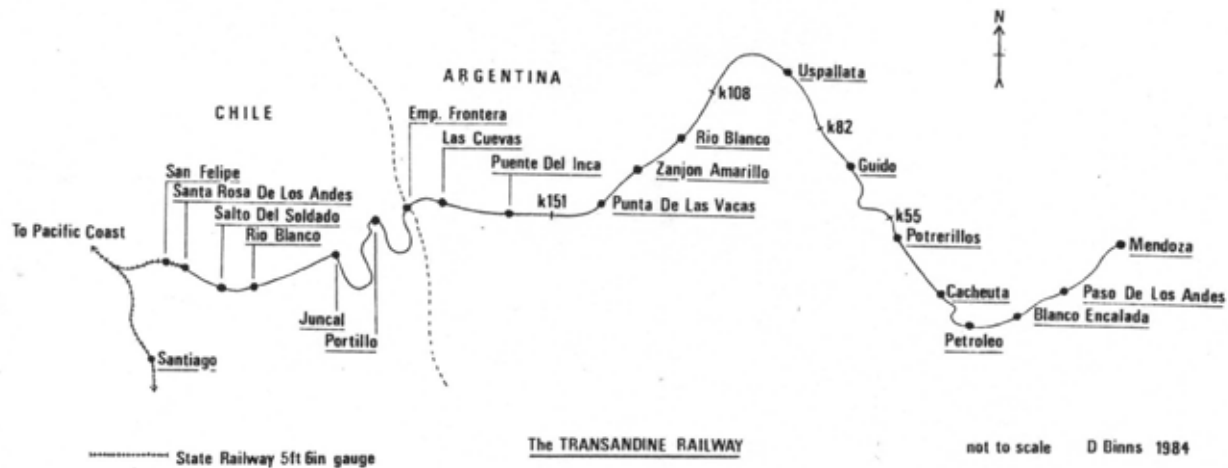
“Para los ingenieros, el Ferrocarril Trasandino Chileno fue una maravilla; para los contadores, un desastre. Las esperanzas sembradas cuando, por primera vez se planteó la posibilidad de construirlo, no se convirtieron en realidad y el ferrocarril nunca llevó un volumen de transporte suficiente para justificar los esfuerzos y sacrificios de ingenieros, capitalistas, políticos, diplomáticos y obreros que se dedicaron a construirlo y operarlo” (Thomson y Angerstein, 1997: 146).

Se trata de una posición clara y franca, en lo referente a algunos de los aspectos de la historia del Trasandino. Concretamente, los autores brindan aportes sobre la base de datos cuantitativos, con un fuerte anclaje en lo tecnológico, área donde, por lo demás, su conocimiento parece difícil de igualar.

¿Qué más puede decirse del Trasandino después de Thomson y Angerstein? Desde el punto de vista del material rodante, las locomotoras, el sistema de adherencia y demás aspectos tecnológicos, poco. Lo mismo vale para los problemas físicos de la montaña, las pendientes y demás dificultades técnicas que surgen en este orden. De todos modos, queda todavía un área por resolver: el significado del Trasandino en el contexto político, social y sobre todo en materia de desarrollo territorial. Básicamente, es conveniente examinar el impacto de los problemas internos de cada país, y los conflictos entre ambas cancillerías en el funcionamiento del Trasandino; también es preciso destacar temas tales como los tiempos de viaje, como así también el papel de este medio de transporte en el proceso de integración de los pueblos, de la puesta en marcha de nuevos emprendimientos productivos, ya turísticos, ya mineros, en terrenos que hasta entonces estaban inexplorados. Se trata entonces, de enriquecer los aportes de los autores que han examinado el tema con anterioridad, a partir de nuevos enfoques, nuevos puntos de vista y nuevas fuentes.

## Los Trasandinos del Norte, Centro y Sur

A modo de presentación del tema, es preciso recordar que el Ferrocarril Trasandino (FCT) del centro enlazó las ciudades de Mendoza (Argentina) y Los Andes (Chile), mediante una ferrovía de 243,2 km de longitud, a lo largo de la cual se atraviesa la cordillera de los Andes. Se trata de un ferrocarril de trocha angosta (un metro de ancho), que tenía sistema de cremallera en los sectores de mayores pendientes. Prestó servicios de carga y de pasajeros. La ferrovía del Trasandino tiene un declive máximo de aproximadamente 610/00. En el lado chileno existe un segmento de cremalleras de 76 km con electrificación de 3 kilovoltios de corriente continua. Con frecuencia, las nevadas provocaban la suspensión de los servicios; aproximadamente, el Trasandino corría 230 días por año de promedio (Informe Okita I, 1984: IV-173). Este ferrocarril prestó servicios internacionales de 1910 a 1934 y de 1944 hasta 1984.



Entre Argentina y Chile se construyó también otro ferrocarril trasandino, que enlaza Salta y Antofagasta. La construcción del trasandino del Norte específicamente, comenzó en 1921.<sup>1</sup> Sufrió una larga demora para ejecutarse pues recién en febrero de 1948, el ramal C-14, como también se lo conoce, fue terminado hasta llegar a Socompa. Se adoptaron dos segmentos de vías en zigzag y dos tramos sinuosos para alcanzar un declive máximo de 25 o/oo. La red de vías de este ferrocarril se extiende de Salta a Socompa (571 km), Socompa a Antofagasta (332 km), con una longitud total de 903 km. Su trocha es angosta (1,00 metros), y su altitud máxima es de 4.476 metros (Informe Okita I, 1984, 174/5). Un amplio estudio sobre el tema puede verse en Kirbus (1996).

El Ferrocarril Trasandino del Sur también fue objeto de grandes proyectos, debates y acciones durante más de un siglo. No se ha completado aún su construcción, pero supone una alternativa interesante. Su objetivo ha sido siempre enlazar los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano, a través de una ferrovía de 1.100 km de longitud y una altitud máxima de 1.660 metros s/n/m. Esta opción tenía dos grandes ventajas sobre el Trasandino Central: menor distancia entre los puertos (el de Uspallata es de 1.500 km), y menor altitud en la zona de cordillera (el Trasandino Central debía trepar hasta 3.200 metros).

La construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur fue una larga epopeya. Del lado argentino, el ferrocarril llegó de Buenos Aires a Bahía Blanca en 1885, de allí a Neuquén en 1897 y luego a Zapala en 1913. A partir de entonces, la punta de rieles estaba apenas a 100 km de la frontera con Chile. Por su parte, del lado chileno, la red longitudinal se extendió rápidamente hacia el sur, para llegar de Santiago a Chillán en 1874. Luego, la crisis económica de 1875 y la guerra del Pacífico desviaron la atención del tema: entre 1876 y 1885 el Estado no pudo entregar nuevos tramos. En 1887 se reactivaron las obras con energía; poco

1 El Ferrocarril Trasandino del Norte (FTN) partía de Rosario de Lerma, punta de rieles de un ramal construido en 1907 y que no tenía ninguna relación con el FTN. El proyecto de este último fue posterior. Nota de Alberto Bernades.

después se inauguró el viaducto de Malleco (1890); los trabajos siguieron su curso hasta completarse en 1913 cuando se libró al servicio el tramo completo de 1080 km hasta Puerto Montt (Thomson y Angerstein, 1997: 78-80) poner nota a pie. A medida que avanzaba la construcción de este Ferrocarril Central, se diseñaban proyectos para ramales transversales, con vistas a lograr la conexión con Argentina.

Una iniciativa interesante fue el Trasandino del Sur por Antuco, que se comenzó a construir con mucho entusiasmo en 1887. Pero la guerra civil de 1891 y otros problemas frustraron el proyecto. Tras la firma de los Pactos de Mayo entre Chile y Argentina, se aprobó una nueva concesión (1905), y las obras recomenzaron. Los rieles llegaron en 1910 a Polcura (km 72,5). Pero la empresa quebró, y el proyecto quedó frustrado. El Ferrocarril Trasandino por Antuco prestó un servicio interno de cargas y pasajeros, dentro de Chile, durante cerca de 80 años (González Abuter, 2012).

Posteriormente, el foco de atención se desplazó hacia el sur. En 1922 los gobiernos de Argentina y Chile acordaron relanzar el proyecto del Trasandino del Sur, esta vez, por Curacautín. Un paso importante fue la construcción del túnel Las Raíces, obra titánica para la época. Ubicado cerca de Lonquimay, y con una longitud de 4.528, esta obra se terminó de construir en 1939 (Soto Saavedra, 2004: 9). Sin embargo, este proyecto también se frustró. Más tarde, en el marco de los tratados entre Perón e Ibáñez, se estableció una cláusula específica por la cual ambos presidentes se comprometían a completar la construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur (1953). Pero la propuesta volvió a fracasar. Todavía queda pendiente la construcción de un tramo de 190 km entre Lonquimay y Zapala. Se encuentra en marcha un estudio para ofrecer servicio de trocha ancha. Ver más datos en Cardone, Martínez y Fernández (1997), Kirbus (1996) y Thomson y Angerstein (1997).

## El Trasandino y sus etapas históricas

El proyecto de construcción del Trasandino fue aprobado en 1872 por ley del Congreso de la Nación Argentina. Su construcción fue constantemente interrumpida por problemas financieros y políticos, internos y externos. En el ámbito de las finanzas, el estilo del gobierno del presidente Juárez Celman desató una fuerte crisis en la Argentina, que estalló en 1890 y arrastró a la casa británica Baring Brothers, con fuerte impacto en el crédito de los constructores. En cuanto a los conflictos políticos, cabe señalar la Guerra del Pacífico (1879-1884), la Revolución del Parque (1890) en la Argentina, la Guerra Civil (1891) en Chile y la conflictiva situación entre argentinos y chilenos por cuestiones

de límites (1898-1902). Estos hechos generaron problemas para obtener el respaldo de los banqueros para financiar las operaciones. Como resultado se precipitó la quiebra de los Clark, con lo cual se reiteraron las demoras y postergaciones en la ejecución de las obras (López, 1996). Finalmente, en 1910 se libró al servicio la línea completa, incluyendo el Túnel Caracoles (3.200 metros de altura), con lo cual quedaron unidos por camino férreo los puertos de Buenos Aires y Valparaíso, los Océanos Atlántico y Pacífico.

Desde su inauguración hasta la actualidad, la historia del Trasandino se divide en cuatro etapas claramente diferenciadas. La primera se extiende de 1910 a 1934. Comienza con la inauguración del Túnel Caracoles y termina con el aluvión de Cacheuta, que causó serios daños en las instalaciones ferroviarias, motivo por el cual el FCT quedó fuera de servicio.

La segunda etapa comienza con esta catástrofe y se prolonga durante diez años, a lo largo de los cuales el FCT estuvo prácticamente fuera de servicio (1934-1944). La tercera comienza en 1944, con la reinauguración del tráfico internacional, y termina en 1979, con la clausura del servicio de pasajeros. Sigue luego la cuarta etapa, de 1979 a 1997. Son los años de reducción paulatina del servicio del FCT, con un hito importante en 1984, cuando cesa también el servicio internacional de cargas. Posteriormente se registra, sin éxito, un intento de recuperarlo para el turismo interno, lo cual todavía no ha dado ningún resultado concreto en cuanto a reactivación.

## El problema y las fuentes

El presente trabajo tiene como objetivo avanzar en la sistematización de la información existente referida al Ferrocarril Trasandino, con vistas a obtener una visión de conjunto completa sobre la problemática. Para ello ha sido preciso examinar los aspectos técnicos del Trasandino en sí (construcción y mantenimiento de ferrovías y estaciones, locomotoras y material rodante; cantidad y calidad de servicios; horarios de viaje; cantidad de pasajeros y volumen de carga transportada). Además, se han estudiado las relaciones del Trasandino con el medio ambiente, la economía, la política y la cultura. Ello incluye su papel en el fomento del comercio y el turismo de montaña. También se registra la interacción del Trasandino con los problemas de inestabilidad política en Argentina y Chile, como así también los cambios que van sufriendo las relaciones bilaterales a lo largo de la historia. A ello hay que añadir también el impacto que generan en el Trasandino los grandes acontecimientos mundiales, como las rutas comerciales por los canales de Suez (1887) y Panamá (1914), la Gran Depresión (1929), las Guerras Mundiales entre otros.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> El Canal de Suez fue inaugurado en 1869. Pero en los primeros años, ofrecía serias dificultades para el comercio mundial. Fue preciso un largo camino todavía hasta que los grandes barcos de transporte pudiesen emplearlo sistemáticamente, como veremos más adelante.



La problemática del Trasandino conlleva un grado de complejidad tal, que requiere de un análisis detallado para calibrar el impacto que estos procesos tuvieron en los servicios ferroviarios. Ello implica un examen pormenorizado de las fuentes documentales. Pero justamente en este punto aparece un obstáculo insalvable: el extravío que han sufrido los archivos ferroviarios argentinos a partir de la nacionalización de 1948, que implicó la pérdida de buena parte de la documentación anterior a esa fecha. De la etapa posterior se ha conservado poco y nada, por desidia natural, por los procesos de fusiones y escisiones, por las mudanzas, por las clausuras y por las privatizaciones.

Es de destacar la labor de rescate y preservación del Museo Nacional Ferroviario y de entidades civiles como la Fundación Museo Ferroviario, el Ferroclub Argentino y otros similares. Además hay que señalar la acción que buenamente realizan los aficionados al tema, autodidactas e investigadores, que si ameritan en su favor el impedir la desaparición total de la memoria ferroviaria, al no disponerse de un registro central que indique dónde se halla cada documento, dificulta el acceso al mismo salvo en caso de conocer personalmente o por referencias al propietario. También, por desgracia para el estudio de la historia ferroviaria, se encuentran los llamados “cazadores de recuerdos”, cuya actividad depredatoria sólo redundará en perjuicio del patrimonio y de la investigación.

Naturalmente, en la elaboración del presente trabajo ha sido preciso el respaldo de miembros activos de estas entidades dedicadas al rescate y estudio de la historia ferroviaria, fundamentalmente Garcés Delgado, Alberto Bernades y Mario Justo López. Este último es uno de los más importantes historiadores argentinos en asuntos ferroviarios de la actualidad, con varios libros y artículos publicados y en preparación sobre el tema; López ha hecho diversos aportes al presente trabajo, especialmente en cuanto al impacto de la quiebra de la empresa de los Clark en el proceso de construcción del Trasandino. Algo parecido podemos decir de Ian Thomson, economista e historiador de transporte ferroviario y urbano. Inglés de nacimiento, radicado en Chile hace 30 años y desde entonces dedicado su vida a estos temas como experto del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

## Desde el Trasandino, nueva mirada a las relaciones argentino-chilenas

Más allá de los aspectos estrictamente empíricos que pueda ofrecer el presente estudio en materia de transporte, el objetivo central del trabajo es revisar las relaciones entre Argentina y Chile a partir de un factor concreto

de integración a lo largo de la Historia. En estas páginas vamos a examinar los supuestos sobre los cuales se han construido las grandes hipótesis de la historia de las relaciones entre ambos países. En efecto, la construcción del Trasandino se desarrolló entre 1872 y 1910. ¿Cómo se compatibiliza esta auténtica epopeya con el lugar común de la presunta ignorancia y desinterés de Argentina por sus vecinos latinoamericanos (en este caso Chile) en esos años? Habrá que examinar detalladamente la magnitud de la obra, las fuentes de financiamiento y dilucidar en qué medida había o no un interés nacional o una política de Estado, más allá de los discursos europeizantes. Más adelante, en la década de 1930, como se sabe, el Trasandino quedó destruido parcialmente en el tramo argentino. Pero el Estado reaccionó y lo reconstruyó, aportando nuevamente sumas considerables. Será preciso examinar el proceso que llevó al Estado nacional a tomar esta decisión para una relectura de la posición fijada por Rapoport, para quien en esos años “los gobiernos conservadores aplicaron medidas proteccionistas que tendieron a aislar al país del mundo para protegerlo”. Será preciso contrastar, a lo largo de más de un siglo, el discurso oficial con las medidas concretas de gobierno. El supuesto desinterés de los gobiernos conservadores de 1880-1910 y de 1930-1943, será examinado desde las obras realizadas, lo mismo el discurso latinoamericanista de Yrigoyen, Perón, Frondizi e Illia. En otras palabras, el presente estudio procura profundizar en el conocimiento de la historia de las relaciones entre Argentina y Chile a través del Trasandino.

Primera parte

# El Ferrocarril Británico

1872-1934

“La República Argentina es, de toda la América -si se exceptúa Estados Unidos- el país que ha construido la red ferroviaria más extensa y que mejores servicios ha prestado. Desde el punto de vista de la extensión de sus redes, nuestro país ocupa el 5º lugar en el mundo”.

Enrique Dickmann (1938)



## El siglo del ferrocarril

“La experiencia de Gran Bretaña y de los Estados Unidos demostró a otros países los beneficios de los sistemas ferroviarios. Los éxitos de ambos envalentonaron a otras naciones tanto para construir ferrocarriles hacia remotas regiones como para enlazar centros de población ya establecidos. Los generales de la Unión, durante la Guerra Civil, en los Estados Unidos, y el ejército británico durante la Guerra de Crimea, probaron la importancia militar de los ferrocarriles. Los argentinos visionarios no tuvieron que especular sobre el uso potencial del ferrocarril. Tampoco tenían que inventar nuevos sistemas. Con la mera importación del caballo de hierro aspiraban a beneficiarse y, con suerte, duplicar éxitos tanto de Gran Bretaña como de Estados Unidos”.

Winthrop R. Wright (1980).

En la historia de América Latina, cuando se examinan los grandes periodos desde el punto de vista de los medios de transporte, se suele afirmar que el siglo XVII fue el siglo de la mula. Fundamentalmente por el protagonismo que tuvo este animal para el intercambio de bienes a lo largo de los polvorientos caminos coloniales. Posteriormente vino el siglo XVIII, con un importante desarrollo de los distintos carruajes. Carros, carretas, diligencias, sopandas y otros medios, todos ellos de tracción a sangre, ocuparon los primeros planos en el transporte de todo el territorio latinoamericano. Este sistema se prolongó hasta bien entrado el siglo XIX, cuando un nuevo medio de transporte irrumpió en toda América del Sur con la fuerza de un alud arrollador. Era el ferrocarril, que desde Inglaterra se había expandido velozmente por todo el mundo.

## El ferrocarril en el mundo

Desde la construcción de la primera locomotora a vapor (Trevithick, 1803 o 1804), el ferrocarril experimentó una expansión fulminante en el siglo XIX, primero en Europa y sobre todo en Estados Unidos. “El transporte ferroviario de pasajeros pagos comenzó con el *Swansea and Mumbles Railway*, en el sur de Gales, 1807”.<sup>3</sup> En 1825 se inauguró una línea ferroviaria de 25 km para unir las minas de Darlington con el puerto de Stockton. El experimento alcanzó una velocidad de 20 km/h y de esta forma, este convoy inauguraba la primera línea ferroviaria (de uso público) del mundo dedicada al transporte de carga. Poco después, en 1830 se puso en marcha un servicio entre Manchester y Liverpool, primera línea de pasajeros del mundo. En poco tiempo, el nuevo sistema de transporte se extendió a todo el mundo. El ferrocarril pasó de Inglaterra (1825) a Estados Unidos (1830), Francia (1832), Alemania y Bélgica (1835). Para ese año ya había 2.155 km de vías férreas en explotación. Y la expansión continuó en Canadá (1836), Italia (1839), España (1848), Rusia (1851).

América Latina no tardaría mucho tiempo en incorporarse al club del tren. El primer ferrocarril fue entregado al servicio en Cuba (1837), más de una década antes que en la metrópoli española. Luego siguieron los ferrocarriles de Guyana (1848), México (1850), Perú y Chile (1851), Brasil (1854) y poco después Argentina (1857), Paraguay (1861) y Uruguay (1869). Más tardíamente llegaría el riel a Ecuador (1871), Bolivia (1873), Colombia (1874) y Venezuela (1877).

El éxito alcanzado por los trenes en Europa y América alentó la incorporación de este sistema a los demás continentes. En la India el tren comenzó a correr en 1853, seguido de cerca por Egipto (1856), Australia (1870), Japón (1872) y China (1876). El tren avanzaba de ciudad en ciudad, de país en país. En 1835 ya había casi 2.000 km de vías; la mayor parte estaba en EE.UU. (1.282 km), luego en Inglaterra (471 km), Francia (176 km) Bélgica (20 km) y Alemania (6 km). Diez años más tarde, las ferrovías llegaban a los 15.000 km y hacia 1855, superaba 67.000 km, para llegar a 295.000 en 1875, 690.000 en 1895 y 1.131.000 en 1915. Más de un tercio de las vías férreas del mundo estaban en EE.UU. (30.000 en 1855, 120.000 en 1875, 290.000 en 1885 y 405.000 en 1915). En el conjunto de América estaba el 55% de los rieles mundiales, el 30% en Europa y el restante 15% en Asia, África y Oceanía.

En los distintos países de todos los continentes, las clases dirigentes asociaban el ferrocarril con el progreso, y orientaban tiempo, esfuerzo y recursos a impulsar el transporte ferroviario. En Europa y América, Asia y África, en Oriente y Occidente, el tren era todo un símbolo de prestigio y a la vez un paso fundamental para la unificación del mercado interno

---

<sup>3</sup> Nota de Ian Thomson.

y la incorporación al mercado mundial. Para los países centrales, era un prerequisite indispensable para el desarrollo industrial. Para los países periféricos, el ferrocarril era el medio a través del cual se iban a facilitar la exportación de materias primas y la importación de manufacturas. Millones de hectáreas entraban en producción gracias a las nuevas posibilidades que ofrecía el riel. Como resultado, la producción ganadera, agrícola, minera e industrial aumentaba geométricamente.

## Progreso y ferrocarriles en Argentina

El cono sur latinoamericano no resultó ajeno al proceso de expansión del ferrocarril en el mundo en el siglo XIX. Tanto en Argentina como en Chile, una vez superadas las luchas de independencia y las guerras civiles, los gobiernos y empresarios dedicaron atención al tema ferroviario. A mediados del siglo XIX se efectuaron los primeros ensayos y a partir de la década de 1860 las ferrovías experimentaron una notable expansión en ambos países.

La expansión ferroviaria en Argentina se vio facilitada por las suaves planicies de este país. A diferencia de lo que ocurre en el oeste de América del Sur, donde la cordillera de los Andes y los ríos de montaña generan serios obstáculos para la construcción de vías de transporte, en Argentina predominan las suaves planicies de mil o más kilómetros sin necesidad de realizar costosas obras de arte como túneles o puentes. Esta situación fue aprovechada en la época colonial para el desarrollo de las carreteras: mientras en Colombia, Ecuador y Chile el medio de transporte principal era la mula, que circulaba por caminos de herradura, en Argentina se desarrolló con fuerza el transporte carretero, sobre todo la Carrera de Cuyo (Buenos Aires-Mendoza) y la Carrera del Norte (Buenos Aires-Salta). Cientos de carretas circulaban por estos caminos para transportar los productos del país y traer de regreso los productos de Castilla o de otras regiones. Hacia fines del siglo XVIII, la ciudad de Mendoza registraba un movimiento de 1600 carretas anuales, la mayor parte de ellas para conectar la capital cuyana con el puerto de Buenos Aires (Lacoste, 2005).



Tropa de carretas en San Juan  
Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/>  
Gentileza Eduardo Rufino

Las rutas carreteras se articularon con la hidrovía Paraguay-Paraná y con las rutas de los arrieros, que atravesaban la cordillera para llegar a Chile o el Altiplano para alcanzar el Alto Perú. Como resultado, a fines del periodo colonial, funcionaba una dinámica red de transporte multimodal que enlazaba los mercados de buena parte del Cono Sur de América. Sobre la base de ese sistema, se produjo, a partir de mediados del siglo XIX, la expansión de la mayor red ferroviaria de la región durante una centuria.

Entre 1860 y 1910, la expansión del ferrocarril en Argentina se efectuó a un ritmo extraordinario. En 1860 sólo existía un pequeño tramo de Buenos Aires a Morón. En 1870, este riel se había extendido hasta Chivilcoy, en pleno oeste de la provincia de Buenos Aires, y desde la capital hasta Chascomús, en el sur. Además, desde Rosario el riel había llegado a Villa María primero y a Córdoba después. Entre 1870 y 1880, el ferrocarril siguió penetrando en la provincia de Buenos Aires, para llegar hasta Dolores al sur, Azul al sudoeste y Bragado al oeste. La ferrovía de Rosario llegó hasta Villa Mercedes, en la provincia de San Luis, y hacia el norte, alcanzó la ciudad de Córdoba y continuó hasta enlazar a Tucumán. De esta forma, cuatro capitales de provincia ya estaban conectadas con el servicio ferroviario. Además, en esos años comenzó el ferrocarril mesopotámico, que logró enlazar Concordia y Monte Caseros. En 1880 la red ferroviaria tenía una extensión de 2.500 km, trasladaba 3.250.000 pasajeros y 1.000.000 de toneladas de carga.



Estación del Parque (ubicada donde actualmente está el Teatro Colón, Buenos Aires). De este lugar partió el primer tren argentino, traccionado por la locomotora "La Porteña", el 29 de agosto de 1857. Fuente: <http://mendozaantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino.



El ritmo de expansión aumentó aún más en la década posterior. Entre 1880 y 1890, los rieles alcanzaron los confines de la provincia de Buenos Aires, llegando a Mar del Plata, Tres Arroyos y Bahía Blanca por el sur. Por el oeste, se extendió hacia Mendoza y de allí a San Juan. En el norte, la red ferroviaria enlazó las ciudades de Santiago del Estero, Catamarca y Chilcas, cerca de Salta. En la Mesopotamia, una ferrovía cruzaba de este a oeste, para unir Paraná con Concepción del Uruguay, perpendicular a otra, que ligaba Gualaguaychú con Villaguay. A esa altura, la red ferroviaria alcanzaba los 8.600 km de extensión, trasladaba 10.000.000 de pasajeros y 5.000.000 de toneladas de carga; desde el punto de vista político, el riel había llegado a ocho capitales de provincia: La Plata, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, Paraná, Catamarca, Santiago del Estero.

En los siguientes diez años continuó la penetración hacia interior del país. Entre 1890 y 1900 se completó la línea hasta Neuquén, cabeza de un importante territorio nacional. Además, el riel llegó a cuatro capitales de provincias más: Salta, Jujuy, Corrientes y Santa Fe, con lo cual las trece provincias argentinas de ese momento ya tenían su ciudad capital incorporada a la red nacional de transporte ferroviario. Las ferrovías llegaban en 1900 a tener una extensión de 16.800 km.

De todos modos, esta expansión se realizó con ciertas irregularidades. La red ferroviaria tenía forma de abanico, con un sistema radial que daba a las provincias fluido acceso a los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Santa Fe y los mesopotámicos; pero carecía de conexiones entre sí. Los ferrocarriles instalados en la Argentina presentaban básicamente un dibujo de cuatro radios convergentes en un punto. El primero partía de Buenos Aires, avanzaba sobre las pampas del sur de la provincia homónima, llegaba a Bahía Blanca y de allí seguía directamente hacia el oeste para llegar a Neuquén. Unos 1.000 km al norte corría el otro radio, que unía Buenos Aires con Mercedes, Junín, Rufino, Laboulaye, Villa Mercedes, San Luis, Mendoza y San Juan. Un tercer radio, con orientación Sudeste-Noroeste, enlazaba Buenos Aires con Rosario, Córdoba, Tucumán y Salta. Y el último radio, con orientación prácticamente sur-norte, ligaba la Capital Federal con las ciudades ubicadas junto al río Paraná.

No había conexiones entre los puntos extremos de estos radios. No había ferrocarriles de la Mesopotamia a Jujuy, ni de allí a San Juan, ni de esta ciudad a Neuquén. Evidentemente, había menos demanda de transporte entre estos puntos, que entre cada uno de ellos y Buenos Aires, tal como observa Ian Thomson. Pero de todos modos, entre varios de aquellos puntos había un flujo de transporte relevante desde hacía siglos. Por ejemplo, entre Tucumán y Mendoza, que intercambiaban azúcar por vino. Pero al parecer, para los arquitectos que diseñaron la red ferroviaria inicial en el territorio argentino, la conexión de los puntos terminales entre sí era una cuestión secundaria.

Para superar esta situación diseñaron algunas propuestas, tendientes a lograr un equilibrio en los sistemas de transportes nacionales. Una de las más importantes de ellas fue la que formuló el coronel Manuel de Olascoaga. Después de casi cuarenta años de recorrer y estudiar la zona de frontera, ya en campañas militares, ya en misiones científicas o de gobierno, Olascoaga disponía de un amplio conocimiento del terreno. Fue jefe del fuerte San Rafael, secretario del ministro Roca en la Campaña al Desierto, gobernador de Neuquén (1885-1891), ministro en Mendoza y jefe de misiones topográficas militares, entre otras funciones. A partir de esta experiencia, Olascoaga señaló la necesidad de construir un sistema de transporte para enlazar esos terrenos y fomentar el desarrollo minero, comercial, ganadero de la zona. Conforme a Olascoaga, el ferrocarril paralelo a los Andes debía extenderse por una traza muy próxima a la actual Ruta Nacional 40. Tendría una longitud de 718,5 km a partir de la ciudad de Mendoza, pasando por Tunuyán, San Carlos, Malargüe, Chos Malal (entonces capital de Neuquén) y de allí debía continuar hasta Ñorquín “desde cuyo punto quedaría satisfactoriamente servido todo el territorio, dada la vía férrea del Río Negro que ya se ha internado por las juntas del Neuquén y Limay. Las vías de transporte de Ñorquín adelante quedarían por ahora suficiente y relativamente rápidas en cualquier dirección, con tanta mayor razón si el ferrocarril del Río Negro se prolonga, complementando el bien atinado propósito que inspiró su construcción” (Olascoaga, 1901: 129).

Como ha sucedido tradicionalmente, la posibilidad de un ferrocarril cercano a la cordillera de Los Andes atrajo la atención de la corporación militar.<sup>4</sup> Esta evaluó la propuesta a partir de su propio enfoque, y procuró imponer su punto de vista a la política del Estado, presionando para ello con su poder, influencia y capacidad de lo que actualmente llamaríamos “lobby”.

Esta propuesta despertó sospechas en los sectores xenófobos, sobre todo en las fuerzas armadas que, sistemáticamente, bloquearon la propuesta alegando que en caso de conflicto con Chile, ese ferrocarril sería una herramienta de suma utilidad para el transporte de tropas y materiales del ejército invasor. El autor de la propuesta era consciente de estos prejuicios, a los que calificó de “descabellados”:

“Se ha dado en decir que un ferrocarril a lo largo de la cordillera divisoria no estaría en condiciones de seguridad como elemento estratégico, pues, en el caso desgraciado de guerra con el vecino, podría ser inutilizado o aprovechado en nuestra contra. Considero esta opinión descabellada como todas las teorías que se emitan en asuntos estratégicos sin tener el perfecto conocimiento del terreno” (Olascoaga, 1901: 120).

---

4 En numerosos casos, los militares hicieron sentir su “enfoque” en las políticas llevadas adelante hacia los ferrocarriles del área. En algunos casos, la posibilidad de un conflicto llevó a mantener una línea en funcionamiento, como sucedería más tarde con el ferrocarril a Esquel. Pero por lo general, la influencia del enfoque militar sería negativa para el desarrollo del transporte ferroviario y carretero en la zona. Prevalecerían las tendencias conservadoras, que priorizaba la seguridad por encima de los requerimientos del desarrollo interno de las zonas de frontera.

Para demostrar la inconsistencia de quienes se resistían a la construcción de este ferrocarril por motivos estratégicos, Olascoaga recordaba el ejemplo dado por los propios chilenos, que construyeron una obra similar del otro lado de la montaña, la cual resultó de gran utilidad para el desarrollo nacional, sin chocar con el obstáculo de los prejuicios xenófobos:

“Los ferrocarriles chilenos, estratégicos como son, corren todos paralelos a la cordillera, mucho más cerca de ella y más expuestos por la especialidad de la topografía intermedia que los separa, que lo que estaría el nuestro; y a nadie se le ha ocurrido hasta ahora en Chile desconfiar de la eficacia estratégica de sus ferrocarriles” (Olascoaga 1901: 122).

Chile no tenía espacio para construir su ferrocarril longitudinal mucho más lejos de la frontera. Había por tanto una incongruencia entre los requerimientos teóricos de la Geopolítica, y la realidad geográfica de ese país. En el fondo, según aquella teoría, muchos países europeos serían inviables por carecer de territorio suficiente para construir vías de transporte a más de 100 km de la frontera. Sin embargo, esos países edificaron igual su infraestructura, ignorando las retardatarias recomendaciones de estos enfoques. Sin embargo, en América del Sur, a lo largo de todo el siglo XX iba a prevalecer el criterio exactamente inverso, con resultados también opuestos.

El proyecto de construcción del ferrocarril paralelo a la cordillera (tal como sucedería después con la carretera llamada Ruta 40). Nótese que Olascoaga, hombre de confianza del entonces presidente Roca, escribía sobre este tema en 1901, antes de la firma de los Pactos de Mayo, cuando las relaciones entre ambos países estaban muy deterioradas y las perspectivas de un enfrentamiento armado no estaban descartadas. Aún en este contexto, Olascoaga destacaba la importancia de construir este ferrocarril:

“Lo fundamental, estratégico, que asegura el poderío y la inviolabilidad de una nación, no está ya en la geometría de las posiciones: está en los progresos de la civilización, que pueblan, educan y enriquecen: las mayores fuerzas para conservar la paz son las supremas fuerzas para triunfar en la guerra. No vale hoy una línea de batalla lo que vale una línea de pueblos. Los ejércitos más civilizados y conscientes de su importancia social, es decir, esos elementos de la paz, son los más formidables arietes de la guerra” (Olascoaga, 1901: 122).

La propuesta de Olascoaga, en el conjunto de la red ferroviaria de la Argentina, venía a traer un contrapeso, un equilibrio para la preponderancia de las grandes líneas que penetraban desde los puertos hacia el interior. Pero

los mentores de la seguridad y la xenofobia tuvieron más peso político que Olascoaga. Estos grupos no advirtieron que ese ferrocarril serviría antes para el desarrollo de la frontera argentina, y que la mejor defensa de la soberanía era el desarrollo. Priorizaron los criterios belicistas, se procuraron un objetivo y lograron mantenerlo con éxito durante todo el siglo XX. Como resultado, nunca prosperó la propuesta de Olascoaga. Los extremos quedaron sin interconectores ferroviarios. Sólo hubo ramales intermedios, por ejemplo el de Rosario a Bahía Blanca<sup>5</sup>. Pero nunca para unir Neuquén con Mendoza, por dar un ejemplo. La clase dirigente argentina advirtió más tarde su error. En efecto, al estallar la II Guerra Mundial, se generó un serio problema energético en el país, dadas las dificultades para importar el tradicional carbón británico. Como alternativa, se procuró reemplazarlo con las asfaltitas, ubicadas en el sur de Mendoza y Neuquén. Las minas General San Martín y La Valenciana, ubicadas cerca de la ciudad de Malargüe, estarían entre los principales yacimientos. El problema era el transporte del mineral desde las minas hasta los centros de consumo. La clase dirigente argentina tuvo motivos para lamentar la frustración del proyecto de Olascoaga. Reconoció su error y trató de enmendarlo. En 1944 se construyó el ramal desde Pedro Vargas (San Rafael) hasta Malargüe (200 km). Se comenzó la extensión del mismo hasta el sur, pero apenas se llegó con algunas obras hasta Bardas Blancas.<sup>6</sup> Y superada la emergencia de la guerra, el proyecto cayó en el olvido: nunca se completó la vinculación ferroviaria entre Mendoza y Neuquén. Tampoco la carretera (al menos hasta el momento de escribirse este trabajo).

Al problema del diseño de la red ferroviaria, había que sumar otros inconvenientes. Entre ellos, la diversidad del ancho de las trochas. Algunos ramales tenían trocha angosta (1,00 m), otros tenían trocha ancha (1,68 m) y había medidas intermedias. Como resultado, al avanzar las redes y vincularse unas con otras, resultó que los trenes no podían continuar su servicio. Había que efectuar trasbordos, lo cual suponía tiempo e incrementos en los costos del flete. La cuestión de las trochas se enlaza con un tercer problema: el trazado en sí. Con frecuencia se priorizaron caminos ya existentes para favorecer la actividad en los pueblitos y localidades antiguas. Esta fue una de las causas de

---

5 En 1910 capitales franceses construyeron el F.C. Rosario a Puerto Belgrano en Bahía Blanca, de 826 km. Con anterioridad, hacia 1895 se tendió la línea del F.C. Bahía Blanca y Noroeste hasta Toay en La Pampa. Durante 20 años este fue administrado por el F.C. Pacífico (1904-1924) que lo amplió mediante la construcción de una vía hasta Huinca Renancó en el sur de Córdoba, con varios ramales, hasta totalizar 1.000 km, como así también con la instalación de un muelle en Puerto Galván. (GD y AB).

6 El 11 de enero de 1945 el gobierno nacional dictó un decreto ordenando los estudios para prolongar la línea hasta Bardas Blancas para luego atravesar la pampa del Tril y empalmar con la localidad rionegrina de contralmirante Cordero, con la vía del F.C. Sur, de Bahía Blanca a Zapala. Dos años después, otro decreto cambió el rumbo del trazado previsto, para acercarlo más a la cordillera y así se fijaba empalmar la línea en Zapala, cruzando la pampa del Tril pero hacia Buta Ranquil, Andacollo, Ñorquín (igual que la propuesta de Olascoaga en 1901), Loncopué, Codihué y Las Lajas. Las obras se estaban ejecutando en los primeros 100 km al sur de Malargüe, y el terraplén involucraba ya a Bardas Blancas. En 1948 desde este punto, el gobierno de Mendoza propuso al de la Nación sacar un ramal que cruzara a Chile por el paso Pehuenche, solicitud que con el tiempo no encontró respuesta favorable. Ni siquiera se terminó la línea hasta Bardas Blancas y obviamente, nada se hizo desde allí hacia el sur. Nota de Garcés Delgado.

los cambios de trocha, entre otros problemas que afectaron la calidad de las prestaciones. Un editorial de *La Prensa* reflejaba esta situación, al plantear el problema que significaba para el sistema.

“...la intrincada y enojosa cuestión de la diversidad de trochas ferroviarias, que proviene en buena parte de las consideraciones electorales de todos los tiempos, en virtud de las cuales se dispuso tender las líneas por las rutas que trazaron el aborigen o el conquistador, en lugar de hacerlo por donde técnica y económicamente hubiera convenido”.<sup>7</sup>

Estos problemas, presentados en forma general en el conjunto de la red ferroviaria nacional, tendrían especial impacto en algunos casos particulares, entre ellos, en el Ferrocarril Trasandino.



Estación ferroviaria de Mendoza (calles Las Heras y Perú)  
Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/>  
Gentileza Eduardo Rufino.

De todos modos, en los primeros años de la expansión ferroviaria prevalecía un clima de euforia y satisfacción por el progreso del nuevo sistema de transporte. En la década posterior, la red siguió avanzando, hasta alcanzar una extensión de 28.000 km. Los nuevos rieles se encontraban fundamentalmente en las regiones pampeana y mesopotámica. También se expandió el riel en el Noroeste, en Cuyo y en la Patagonia, aunque en este último territorio en menor medida. Los *Cuadros I y II* muestran sintéticamente algunos aspectos de este proceso:

---

7 *La Prensa* (Buenos Aires), 21 de marzo de 1965.

**Cuadro I Expansión de los FFCC en la Argentina: Ferrocarril Oeste**

Terminación	Desde	Hasta	Extensión (km)
1857	Parque	Floresta	10
1858	Floresta	Ramos Mexía	8
1859	Ramos Mexía	Merlo	15
1860	Merlo	Moreno	6
1864	Moreno	Luján	30
1865	Luján	Mercedes	32
1866	Mercedes	Chivilcoy	59
1877	Chivilcoy	Bragado	57

Nota: en 1866, los rieles del FCO miden 159 km y abarcan una vasta zona de influencia. En 1874 trepa a 245 km. 1884, el FCO se extiende por 779 km y en 1889 llegó a 1.210 Km. Un año más tarde el riel del FCO llegó a Trenque Lauquen. Ello significó, fundamentalmente, incorporar a la producción una amplia extensión de las feraces llanuras de la provincia de Buenos Aires.

**Cuadro II Expansión del F.C. Central Argentino y conexiones (1864-1876)**

Desde	Hasta	Extensión	Construcción
Rosario	Villa Nueva (Villa María)	235 km	1864-67
Villa María	Córdoba	154 km	1867-70
Villa María	Villa Mercedes	256 km	1870-75
Córdoba	Tucumán	547 km	1872-76

Nota: La línea de Villa María a Villa Mercedes pertenecía al F.C. Andino, construida por el Estado, que luego se extendió hasta Mendoza y San Juan en 1885 (Garcés Delgado).

Nota II: También construida por el Estado era la del Central Norte, entre Córdoba y Tucumán (Alberto Bernades).

Fuente: Elaboración propia a partir de Scalabrini Ortiz (1957) y Fleming (1976).

<b>Cuadro III</b>		
<b>Expansión de los FFCC en la Argentina</b>		
<b>Llegada del riel a ciudades importantes</b>		
<b>Sur</b>		
1865	Buenos Aires	Chascomús
1876	Buenos Aires	Azul
1884	Buenos Aires	Bahía Blanca
1886	Buenos Aires	Mar del Plata
1899	Bahía Blanca	Neuquén
1914	Neuquén	Zapala

<b>Centro y Norte</b>		
1867	Rosario	Villa Nueva (Villa María)
1870	Rosario	Córdoba
1873	Villa Nueva	Río IV
1876	Córdoba	Tucumán
1886	Buenos Aires	Rosario
1891	Tucumán	Salta-Jujuy
1908	Tucumán	La Quiaca
<b>Oeste</b>		
1865	Buenos Aires	Mercedes
1866	Buenos Aires	Chivilcoy
1875	Río IV	Villa Mercedes
1881-1885	Villa Mercedes	Mendoza
1885	Mendoza	San Juan
1886	Mercedes	Villa Mercedes
1890	Buenos Aires	Trenque Lauquen
<i>Fuente: Elaboración propia.</i>		

<i>Cuadro IV</i>			
<b>Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico</b>			
<b>Progresión de su construcción (1884-1888)</b>			
Mercedes	Chacabuco	1884	98,3 km
Chacabuco	Diego de Alvear <sup>1</sup>	1886	157,1 km
Diego de Alvear	Villa Mercedes	1886	323,5 km
Buenos Aires	Mercedes	1888	110,6 km
Total Buenos Aires-Villa Mercedes		1884-88	689,5 Km
<i>Fuente: Rebuelto, p.206.</i>			

*Cuadro V*

**Ferrocarril Gran Oeste Argentino - Progresión de su construcción (1881-1885)**

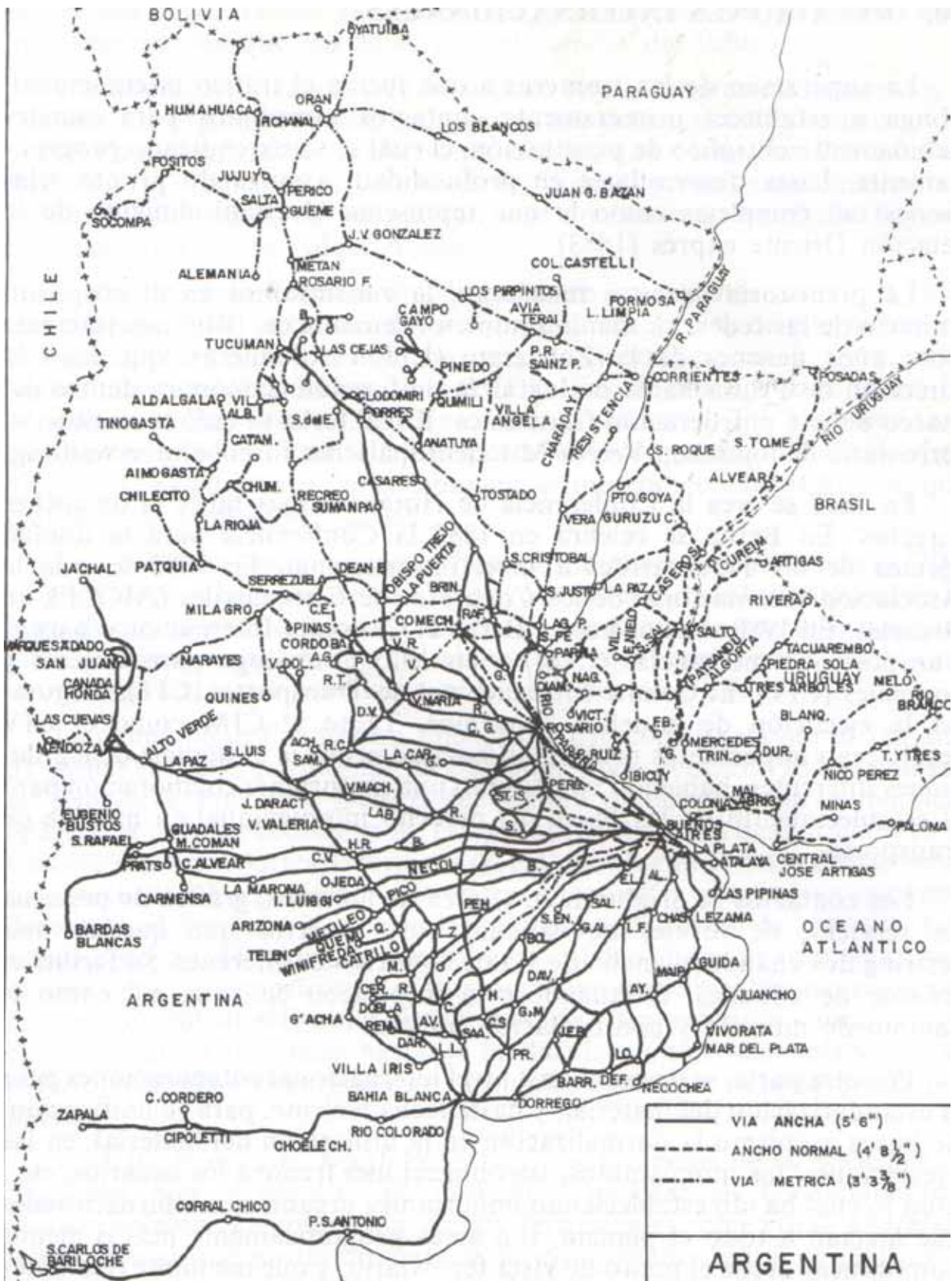
<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	<b>Año</b>	<b>Km</b>
Villa Mercedes	Fraga	1881	37,4
Fraga	San Luis	1882	64,2
San Luis	La Paz	1883	119,6
La Paz	Maipú	1884	128,1
Maipú	Mendoza	1885	156,9
Mendoza	San Juan	1885	517,8

*Fuente: Rebuelto, p.206.*

El sistema ferroviario argentino tenía cuatro pilares fundamentales, y un conjunto de ramales menores. Los “Cuatro Grandes” partían del puerto de Buenos Aires y se extendían por distintos territorios del país. Tenían trocha ancha y eran: el *Ferrocarril Oeste*, que se ramificaba por la provincia de Buenos Aires, la Pampa Húmeda y llegaba a Colonia Alvear, en el sur de la provincia de Mendoza (1912); el *Ferrocarril del Sur*, que corría hasta Bahía Blanca y luego tornaba hacia el oeste para llegar a Neuquén (1899) y Zapala (1914); el *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*, que atravesaba el país de este a oeste, para llegar a las ciudades de San Luis, Mendoza y San Juan (1885), y el *F.C. Central Argentino*, llegaba a Rosario, Córdoba (1870) y Tucumán (1891). Además, sus ramales partían en distintas direcciones y en algunos casos se tocaban unos con otros. Dentro de los ferrocarriles británicos, había una segunda categoría, en la cual iba a encontrarse las otras líneas, con trochas diferentes (ancha, media y angosta): el *F.C. Central Córdoba*, el *F.C. Trasandino*, el *F.C. de Entre Ríos*, el *F.C. Nordeste Argentino* (los dos últimos ubicados en la Mesopotamia).

El ferrocarril fue un símbolo de los estrechos lazos económicos que unían a la Argentina con Gran Bretaña. En total, los financistas ingleses invirtieron 450 millones de libras en la Argentina, de las cuales, 270 millones lo hicieron en los ferrocarriles argentinos. Esto generaba un intenso tráfico comercial bidireccional. Gran Bretaña proveía a la Argentina del material rodante y el combustible (carbón del sur de Gales) y tenía el privilegio de importar libre de derechos todo lo necesario para el funcionamiento de sus ferrocarriles, hasta el tintero y el papel de los jefes de estación; por su parte, Argentina también tenía buena parte de su comercio exterior colocado en el Reino Unido, sobre todo en materia de granos y carnes; en la década de 1930, los británicos importaban productos argentinos por 76 millones de libras anuales (Wright, 1980: 167, 160, 238 y 245).





Red ferroviaria argentina en 1930 (40.000 kilómetros aproximadamente).

## La expansión del ferrocarril en Chile

Del otro lado de la cordillera, la clase dirigente chilena también apostaba al ferrocarril. Incluso el primer tren comenzó a correr antes que en la Argentina. Luego vinieron inversiones fuertes, que permitieron expandir el ferrocarril de Santiago a Valparaíso primero, luego hacia el sur y finalmente hasta el norte. Los estudios de Marín Vicuña y los más recientes de Thomson y Angerstein (1997) ofrecen un detallado informe sobre esta temática. De todos modos, para los objetivos de este trabajo, conviene tener en cuenta algunos aspectos específicos del proceso de expansión ferroviaria en Chile, a fin de contextualizar mejor la problemática del Trasandino.

Chile tiene menos superficie que la Argentina, y buena parte de la misma está cubierta por relieve montañoso. No obstante ello, la expansión ferroviaria fue relativamente paralela entre ambas naciones. Así lo refleja el *Cuadro VI*.

### *Cuadro VI*

#### **Expansión ferroviaria en países sudamericanos (1855-1915) (en kilómetros)**

1855	1875	1895	1915	
Chile	81	991	3.166	8.069
Argentina	--	1.956	14.116	36.505
Brasil	60	1.660	12.064	25.998
Perú	13	1.136	1.667	2.664
Bolivia	--	56	1.000	1.284
Paraguay	--	72	253	373
Uruguay	--	317	1.800	2.637

*Fuente:* Bunge (1918) p.146-147.

Si se examina la expansión del ferrocarril en Chile y Argentina a escala regional, también se pone en evidencia la importancia alcanzada por el nuevo sistema de transporte en estos países. Por ejemplo, Chile tenía hacia 1913 tres veces mayor extensión ferroviaria que Perú y Uruguay, seis veces más que Bolivia y veinte veces más que Paraguay. Sólo lo superaban Brasil, México y Argentina.

Si bien en números absolutos la extensión ferroviaria argentina era muy superior, en términos relativos estaban en una posición equivalente. Hacia 1913, cada 100 km<sup>2</sup> de superficie, Argentina y Chile tenían 1,22 y 1,075 km de ferrovías respectivamente. Además, estas cifras colocaban a ambas naciones entre los doce primeros países del mundo en la materia. Si se tomaba en cambio la proporción entre extensión ferroviaria y población, Argentina y

Chile quedaban entre los tres primeros países del mundo: Argentina ocupaba el primer lugar con 45,309 km por cada 10.000 habitantes, seguida por EEUU con 44,127 y Chile con 22,436 km (Bunge, 1918: 192). La red ferroviaria en Chile tenía básicamente un eje central, para la comunicación de Santiago con Valparaíso hacia el oeste y con Los Andes hacia el este, y luego un extenso ramal longitudinal, de neta orientación Norte-Sur, tal como indicaba la geografía de ese país. Así lo refleja el *Cuadro VII*.

*Cuadro VII*

**Expansión del ferrocarril en Chile (1857-1917)**

Zona	Terminación	Desde	Hasta	Extensión (km)
Centro	1857	Valparaíso	Quillota	55
	1863	Quillota	Santiago	129
	1874	Llay Llay	Los Andes	45
Sur	1857	Santiago	San Bernardo	16
	1868	Santiago	Curicó	
	1872	Chillán	Talcahuano	
	1874	Curicó	Chillán	
	<b>1890</b>	<b>Santiago</b>	<b>Victoria</b>	<b>628 (parcial)</b>
	1893	Victoria	Temuco	403
	1907	Victoria	Osorno	
	1913	Osorno	Puerto Montt	
	<b>1913</b>	<b>Santiago</b>	<b>Puerto Montt</b>	<b>1.198 (total)</b>
Norte	1851	Caldera	Copiapó	
	1861 1862	Santiago Coquimbo	Caldera La Serena	
	<b>1851-1914</b>	<b>La Calera</b>	<b>Iquique</b>	<b>1.880</b>
	1888-1917	Antofagasta	La Paz	1.160
	1906-1913	Arica	La Paz	447

Fuente: Elaboración propia a partir de Marín Vicuña (1929) y Alliende (1993).

El trabajo articulado de empresarios, ingenieros y el Estado, permitió la expansión rápida del ferrocarril en Chile. Tal como señala Pinto (1986), hacia 1901 los ferrocarriles chilenos tenían una extensión de 4.300 km, que pasaron a 6.000 km en 1911 y 8.700 en 1929. De este total, los ferrocarriles estatales suponían 2.100 km en 1901, 2.800 en 1911 y 5.600 en 1929, en tanto que los

particulares se extendían por 2.300, 3.100 y 3.100 km respectivamente. Entre 1901 y 1929, los ferrocarriles chilenos transportaron 481.000.000 de pasajeros (367,5 millones los FFCC estatales y 112,5 millones los FFCC particulares) y 7.000.000 de toneladas de carga (2.800.000 los ferrocarriles estatales y 4.200.000 los particulares).

La expansión del ferrocarril en Chile, como se ve, resultó bastante parecida a la de Argentina en términos de tiempo. En cuanto al kilometraje, Argentina construyó más ferrovías debido a su geografía. Chile construyó fundamentalmente un largo ramal en dirección norte-sur. En cambio, Argentina necesitó un sistema reticular para abarcar las extensas pampas, llegar al pie del Ande en Mendoza, a la Patagonia en el sur y a la Puna en el noroeste. De todos modos, lo que importa para el presente trabajo es señalar que en ambos países se produjo el desarrollo del ferrocarril entre las principales ciudades y mercados, lo cual preparó el terreno para proyectos de enlace entre ambos países mediante la construcción de una línea trasandina.

## El Trasandino y las rutas comerciales entre el Atlántico y el Pacífico (1520-1914)

“Desde el primer día de su descubrimiento, el Estrecho de Magallanes se había mostrado hostil a la navegación. Los aparejos y velámenes sólo sirven cuando los vientos se muestran favorables y la atmósfera propicia. El Estrecho es inclemente, los huracanes soplan en él con violencia inusitada, no hay espacio para correrlos, las costas son abruptas en su mayor trecho; los arrecifes, solapados y traicioneros. De ahí que la navegación mercante encaminara sus singladuras por la ruta tardía pero más segura, del Cabo de Hornos. Durante mucho tiempo no navegarán el curso del Estrecho sino los barcos exploradores de las misiones científicas extranjeras”.

“La navegación a vapor, mejor armada contra la lucha contra la naturaleza inclemente, revolucionó el tránsito marítimo, renovando a través de tres siglos de distancia, el interés universal por la ruta magallánica. Desde 1840, en que se navegó por primera vez en buques de vapor, el Estrecho de Magallanes constituyó el camino obligado de todo el tránsito marítimo, ya fuese mercante o de guerra, entre Europa y las costas americanas del Pacífico y las del Extremo Oriente; y este privilegio geográfico, utilizado a escala creciente al correr de los años, se mantuvo hasta 1916, fecha en que se libró al servicio internacional del Canal de Panamá”.

Armando Braun Menéndez (1937)

La decisión de construir el Ferrocarril Trasandino se tomó en el marco del sistema internacional de transporte. Por lo tanto, en este capítulo se examina la evolución de las rutas mundiales del transporte comercial, desde el siglo XVIII hasta 1914. El enfoque tiende a efectuar constantes referencias a la potencia hegemónica de ese período, Gran Bretaña. Basta tener en cuenta que “en 1914 la Comunidad Británica comprendía una cuarta parte de la superficie terrestre e

incluía más o menos otro tanto de la humanidad. También poseía casi la mitad de los navíos comerciales” del total de 30.000 navíos con 50 millones de toneladas que se ocupaban del tráfico mundial (Thomson, 1990: 23 y 43). Para el desarrollo de la Comunidad Británica, Londres necesitaba tener aseguradas las rutas hacia todos los océanos, afín de mantener el comercio con India, Australia y Nueva Zelanda.

El Imperio Británico estaba interesado en contar con mejores rutas para el desplazamiento de su enorme flota entre la metrópoli y las colonias. Y en el marco del siglo XIX, con los constantes inventos que modificaron los medios de transporte y fundamentalmente con la disponibilidad de capital para financiar grandes obras, el panorama iba a cambiar. Pero antes de ingresar a esta etapa, conviene examinar la evolución de las rutas naturales del Pacífico y el desarrollo de los descubrimientos de las colonias inglesas en el área.

Posteriormente, Estados Unidos procuró ocupar el lugar de Gran Bretaña. La expansión de su desarrollo económico, presionó a la clase dirigente estadounidense para procurar nuevas y mejoras rutas comerciales. Como resultado, este país impulsó la construcción del Canal de Panamá, que vendría a ser tan importante como el Canal de Suez lo fue para Francia e Inglaterra. Los intereses norteamericanos y sus nuevas obras para el transporte comercial, no tardarían en hacer sentir sus efectos en todo el Cono Sur de América.

## De Europa al Pacífico: tierras, mercados y rutas

Entre los siglos XVI y XIX se produjo un movimiento dialéctico entre Europa y el Pacífico, signado por la idea de unir rutas y mercados. Tras el descubrimiento de nuevos itinerarios, aparecían territorios que pronto se transformaban en mercados. Como resultado, se demandaban nuevas rutas para estrechar lazos comerciales e incrementar la producción y el intercambio. Esto hacía ensanchar los mercados, lo cual generaba nuevas demandas de transporte. Y así sucesivamente.

Económicamente, se trata de un proceso de mediana duración, en el cual se hicieron sentir factores políticos, sociales, económicos y culturales. La evolución no fue lineal sino que sufrió constantes quiebres, signados muchas veces por guerras. En 300 años cambió diametralmente el perfil de las relaciones entre Europa y el Pacífico, lo cual vino a modificar el significado del Cono Sur de América, como potencial abastecedor de servicios para un eventual tramo de las principales rutas del comercio mundial. Y ello vendría a influir también en las perspectivas del transporte local entre Argentina y Chile, ya por mar vía Estrecho de Magallanes o Cabo de Hornos, ya por tierra a través del Ferrocarril Trasandino.

Los sistemas de transporte internacional eran parte de un proceso mayor, a escala mundial. Por ello, para comprender los problemas locales del Cono Sur, conviene señalar que el transporte mundial estuvo impulsado por el proceso de expansión de los mercados del Pacífico. En otras palabras, para comprender el proyecto del Trasandino, es preciso tener en cuenta el cuadro de situación de las rutas y mercados, con su propia evolución.

## Hegemonía y descubrimientos luso-castellanos

Para enlazar las tierras del Pacífico con las metrópolis europeas, el descubrimiento y la consolidación de las rutas había sido más una compleja epopeya que el resultado de un cálculo puramente comercial. Desde Europa hacia la India, abrió la ruta el navegante portugués Vasco Da Gama en 1498, con su viaje de 24.000 millas por el Cabo de Buena Esperanza. Esta ruta se mantuvo como ruta principal para el comercio entre las naciones europeas y la India durante casi 370 años, hasta la inauguración del Canal de Suez.

La otra gran ruta mundial apuntaba a unir los océanos Atlántico y Pacífico. Este fue descubierto por Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1503. Debió abrirse camino entre los espesos bosques y las escabrosas cadenas de montañas de América Central. Al inmenso espejo de agua que se abrió ante sus ojos se le denominó “Mar del Sur”. A partir de entonces los españoles se desvelaron por la idea de encontrar la comunicación entre los dos océanos. Se trataba de un objetivo estratégico pues por el Tratado de Tordesillas, los portugueses gozaban del monopolio de la ruta a las Indias Orientales por la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Pero si los españoles lograban atravesar el continente americano y entrar al Pacífico, tendrían su propio acceso a la tierra de las especias. Era de gran interés para la corona española descubrir esta ruta. Y por ello respaldó la idea de Hernando de Magallanes y puso a su disposición cinco barcos con una tripulación de 200 hombres. La empresa duró tres años (1519-1522), al cabo de los cuales volvió sólo una de las naves, con 31 marineros. Pero en el camino habían abierto una nueva ruta, tras el descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Como dato trascendente de este viaje para el diseño de las futuras rutas mundiales, es preciso destacar los problemas que suscitaba la rigurosidad del clima patagónico. “El frío se hizo tan insoportable que los barcos castellanos resolvieron amotinarse antes de correr el riesgo de morir congelados en sus lechos”. Magallanes respondió enérgicamente. De los cuatro barcos que acompañaban al suyo, dos vieron morir a sus capitanes, el tercero tuvo al suyo engrillado por el resto del viaje. Más tarde, uno de los barcos desertó y se volvió a España. Una vez ante Tierra del Fuego, la situación empeoró aún más.

“Magallanes se encontraba ante la parte más inhospitalaria del mundo. Era azotada por súbitas y violentas tempestades de nieve y granizo, y el viento parecía soplar desde los cuatro cuadrantes de la brújula al mismo tiempo. Pero después de 20 días de padecimientos, el estrecho comenzó por fin a ensancharse, desembocando en un mar de cielo azul y aguas tranquilas, que desde entonces se conoció como el Océano Pacífico, nombre que todavía conserva en nuestros mapas” (Van Loon, 1940: 149).

El resto del viaje es historia conocida, con la muerte del comandante y la tarea de Sebastián Elcano para regresar por el Cabo de Buena Esperanza, donde mucho debió sufrir la diezmada tripulación por el control que tenían los portugueses de esa ruta.

En menos de 30 años, después de los viajes de Vasco Da Gama y Magallanes, quedaron en vigencia dos rutas para llegar de Europa al Pacífico. Una, el itinerario por el Cabo de Buena Esperanza, controlado por los portugueses a lo largo de sus puertos en sobre la costa africana; y otra, la del Estrecho de Magallanes, bajo soberanía española. Pero había una diferencia entre ambas rutas. Teóricamente, por el tratado de Tordesillas, sólo los portugueses estaban jurídicamente autorizados a utilizar la primera ruta y los españoles la segunda. Pero mientras los primeros ejercían una fuerte vigilancia sobre su camino (con guarniciones y establecimientos en los lugares clave), los españoles mantenían la Patagonia totalmente desguarnecida. Por lo tanto, los países europeos que habían llegado tarde al reparto de los espacios entre lusos y castellanos, entendieron que era más fácil violar el territorio bajo jurisdicción española. Esto vino a dar a la ruta por Magallanes, un interés relativo en los años posteriores.

## La ruta por el Estrecho de Magallanes y sus cuatro etapas

La historia del Estrecho de Magallanes, como ruta mundial, puede dividirse en cuatro etapas. La primera es la de desconocimiento, y llega a 1520. La segunda dura 60 años, y va del viaje de Magallanes (1519-1522) al de Francis Drake (1577-1580). Esta segunda etapa comenzó con una serie de expediciones, enviadas por la corona española en un marco de grandes expectativas. Seis expediciones se enviaron al estrecho. Pero la rigurosidad del clima, y las enormes dificultades que ofrecía la navegación en las tormentosas y ventosas aguas del estrecho, condenaron estos intentos al fracaso. Hubo fuertes pérdidas en vidas humanas y bienes. Hubo conflictos, motines, asesinatos de comandantes, castigo ejemplares de horrible crueldad. Desgracias y penurias de todo tipo, como para ilustrar libros de aventuras (Braun Menéndez, 1971: 114-119). Después de Magallanes, en sesenta años, apenas fue cruzado tres veces, y siempre con saldos negativos.



La experiencia dejó sentado algunas reglas claras: primero, el asentamiento de una colonia en el lugar era riesgoso por la rigurosidad del clima; segundo, la navegación era insegura, y no todos los barcos que llegaban al estrecho, podrían cruzarlo; algunos encallaban, otros debían regresar al punto de partida y sólo una minoría podrá llegar al otro océano. Tercero, el cruce del estrecho, además de peligroso, es muy lento. Se requieren entre 36 y 49 días para cruzarlo. Las conclusiones no podían ser más desalentadoras. Como resultado, la corona optó por declarar tácitamente no navegable el Estrecho de Magallanes, y abandonarlo a su suerte.

El viaje de Drake causó un impacto extraordinario en el área. Por primera vez desde Magallanes, se lograba cruzar el Estrecho a un costo relativamente razonable y en un tiempo moderado. Ante las tragedias que asolaron a los intentos anteriores, esta vez el barco de Drake logró cruzar sano y salvo el célebre paso, y en forma rápida. Además, después de cruzar, su barco quedó intacto y pudo iniciar una serie de correrías por las costas americanas del Pacífico. Quedaba claro que esta ruta era practicable. Ingleses, holandeses, españoles y más tarde, franceses, se aprestaron a reaccionar.

Los españoles demostraron los reflejos más rápidos. Alarmados por las consecuencias que podría acarrear la profundización de la línea de acción abierta por Drake, con una potencial multiplicación de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, la corona hispánica adoptó medidas de suma gravedad: resolvió ocupar el Estrecho con una colonia, fortificarlo y cerrarlo con una cadena. Para ello envió una expedición de 23 barcos y más de 3.000 hombres al Estrecho. La mayor expedición que hasta entonces había enviado España hacia el nuevo mundo. La idea era solucionar definitivamente el problema y suprimir toda posibilidad de circulación a los piratas de terceras naciones. En 1584 los expedicionarios fundaron las colonias de “Nombre de Jesús” y “Real Felipe”. Pero una serie de factores físicos (frío, vientos, tormentas, naufragios, falta de medios en la zona para alimento y abrigo) y humanos (conflictos y desavenencias entre los expedicionarios), precipitaron el fracaso total de la empresa, con un elevado saldo de pérdidas materiales y humanas. En 1590, un barco inglés que recorrió el lugar, sólo encontró un español con vida. En seis años se habían registrado una sucesión de infortunios, sufrimientos y penurias cuya descripción excede los objetivos de este trabajo (Braun Menéndez, 1971: 140-153). La dimensión del fracaso desanimó totalmente a los españoles de insistir con la fundación de nuevas colonias en la zona. Como resultado, la ruta por el Estrecho quedó fuera de control y por tanto, libre para la circulación de barcos de todas las banderas. Aunque los obstáculos naturales le brindaban una forma de defensa nada despreciable.

La tercera etapa en la historia de la ruta por el Estrecho, tuvo un paralelo con la primera: ante un viaje exitoso (Magallanes o Drake), la corona reacciona con

el envío de expediciones importantes. Estas fracasaron, el rey se desanimó y abandonó la región a su suerte. Pero la diferencia quedó marcada por la reacción de los navegantes de naciones no hispánicas: mientras en la segunda etapa, esta ruta no despertó mayor interés, en la tercera etapa se produjo todo lo contrario. Numerosos barcos de bandera inglesa, holandesa y después del Tratado de Utrecht, francesa, se lanzaron a recorrer la azarosa ruta del Estrecho para llegar al Pacífico y allí desarrollar sus planes comerciales, guerreros y científicos sin encontrar mayor resistencia por parte de la corona española que ejercía la soberanía territorial sólo de derecho, no de hecho. El contrabando, los asaltos piratas y los estudios geográficos florecieron a partir de numerosos barcos con banderas inglesas, holandesas y francesas que pasaban del Atlántico al Pacífico por esta ruta a lo largo de la tercera etapa de la historia del Estrecho de Magallanes, que se extendió de 1580 a 1840.

De todos modos, esta ruta ofrecía una serie de obstáculos para la consolidación de una ruta comercial estable. Fundamentalmente por el grado de desarrollo alcanzado por la tecnología de la época. En efecto, los barcos a vela tenían severas dificultades para navegar en la zona. En numerosas oportunidades, los barcos no podían cruzar, y debían regresar por donde habían venido. Los que lograban pasar de un océano a otro por esta ruta, necesitaban mucho tiempo. Se requerían varias semanas para cruzar el Estrecho. En algunos casos, más de un mes. El mejor tiempo fue el que marcó Francis Drake, quien logró la proeza de cruzarlo en 16 días. Tan extraordinaria fue esta marca, que se mantuvo como récord mundial durante más de 350 años. Además, en caso de naufragio, las posibilidades de sobrevivir eran inciertas. No había población estable, ni puertos donde recalar para obtener provisiones y abrigo. Además, el área era bastante poco conocida.

Para modificar esta situación, y llegar a la cuarta etapa, fue preciso un largo proceso de avances económicos, geográficos, políticos y demográficos. Recién con mayores conocimientos de la zona, con más intereses comerciales, con otros sistemas políticos y sobre todo, barcos mejores, sería posible entrar en la cuarta etapa, que se iniciaría hacia 1840, como hemos señalado. Se abriría entonces la cuarta etapa de la historia del Estrecho de Magallanes, signada por la prosperidad, que se extendería hasta la inauguración del Canal de Panamá en 1914. Pero antes de llegar a este cuarto periodo, es preciso observar el proceso global de desarrollo político, social y económico a escala global.

## El ascenso de los holandeses.

Entre fines del siglo XVI y comienzos del XVII, se hizo sentir la decadencia de Portugal y España. En su lugar, otras potencias pasaron a ocupar el centro de la escena. En el continente europeo, Francia pugnaría por consolidarse como poder

terrestre. En los mares, sobrevendría la expansión de Holanda y Gran Bretaña. La expansión holandesa en el siglo XVII fue fulminante. En 1625 se establecieron en el norte de América y fundaron New Amsterdam. Esta no tardaría en convertirse en un pujante emporio comercial y de influencia regional. En Sudamérica, entre 1624 y 1654 controlaron una significativa extensión en las costas del Brasil, de Maranhao a Pernambuco. En África, un paso importante fue, tras arrebatarlo a los portugueses, la fundación de Ciudad del Cabo (1652), “para abastecer a sus barcos de agua y vegetales frescos” (Van Loon, 1940: 194). En la India, mientras los ingleses tenían sus asentamientos en Calcuta y Bombay, los holandeses instalaban sus bases en Sadras y Nagapatinam, en las costas sudorientales de la península.

En su imperio comercial mundial, los holandeses competían con ingleses y franceses en América del Norte y la India, y con los portugueses en Sudamérica, Sudáfrica y también en la India. De los tres rivales, los holandeses preferían a los portugueses, pues eran los que ofrecían la posibilidad de lograr conquistas más importantes y con menos costos.

Ante la decadencia de los portugueses, los holandeses trataron de adueñarse de las rutas del Pacífico. Y en poco tiempo lograron asegurarse el monopolio de las islas de las especias. Su principal base de operaciones se encontraba en la isla de Java. El control de esta isla había comenzado en 1619 con la fundación de Batavia. Desde allí comenzaron el reconocimiento de Nueva Zelanda y de Australia, tierra que durante un casi dos siglos llevaría el nombre de Nueva Holanda. Además, los holandeses buscaron mayores conocimientos por las dos rutas al Pacífico. Establecieron colonias en Sudáfrica, y lanzaron expediciones por Sudamérica.

El descubrimiento del Cabo de Hornos fue otro paso importante. La Compañía de las Indias Orientales holandesa, poseedora del control de la ruta al Pacífico por el Cabo de Buena Esperanza, resolvió consolidar su posición con la apertura de una nueva ruta por occidente. Con este objetivo envió una expedición formada por dos buques, el *Eendracht* y el *Hoorn*. Este fue destruido en un incendio pero aquel, conducido por Schouten y Lemair, logró alcanzar el extremo sur de América.<sup>8</sup> En enero de 1616 dobló la punta a la que denominó “Cabo Hoorn” en recuerdo de su desafortunado compañero y a la vez, de su nativa ciudad de Hoorn, en el *Zuyder Zee*” (Van Loon, 1940: 200). Este viaje tuvo efectos en la geografía mundial, puesta hasta entonces, todos los mapas mostraban a América unida directamente al Polo Sur. El error fue corregido a partir de 1616. En su versión española se lo llamó Cabo de Hornos. El viaje sirvió mucho para los geógrafos y poco para los navegantes. Los relatos de los pilotos sólo sirvieron para desalentar

---

8 El *Eendracht* era un buque a vela holandés, de 365 toneladas de desplazamiento, con 31 cañones. Sus dimensiones eran 30 m x 8,6 m. Fue botado en 1600 y estaba al servicio de la Compañía de las Indias Orientales (Palau, 1998: 478).

a los marinos. La ruta por Sudamérica permaneció como una alternativa poco atractiva. El itinerario por el Cabo de Buena Esperanza se mantuvo como la ruta principal entre Europa y el Pacífico.

Mientras tanto los holandeses siguieron con sus descubrimientos. En 1642 Tasman logró el primer viaje de circunnavegación alrededor de Nueva Holanda (Australia). Hubo propuestas para iniciar la colonización de esas tierras. Pero las autoridades holandesas las consideraron inconvenientes. Fundamentalmente por falta de población: con 1.200.000 habitantes, los holandeses se encontraban repartidos por colonias en los cinco continentes, y ya no podían extenderse más, pues correrían el riesgo de debilitar su imperio comercial. En su lugar trataron de consolidarse con el fortalecimiento de enclaves estratégicos.

## De la decadencia holandesa, al imperio británico

Así como los holandeses habían sucedido a los portugueses en el Pacífico, más tarde se produjo un nuevo cambio de hegemonía, cuando los holandeses fueron a su turno, desplazados por los ingleses. Este cambio no se dio en forma repentino sino que fue el resultado de un largo proceso de competencia por el control de los mares que tuvo lugar entre los siglos XVII y XVIII. El Acta de Navegación de Cromwell (1651) fue seguida por tres guerras entre Inglaterra y Holanda (1652-1654, 1665-1667 y 1672-1674). El resultado de estos enfrentamientos fue catastrófico para Holanda (por ejemplo, en la segunda de estas guerras, debió ceder New Amsterdam a los ingleses, que a partir de entonces la llamaron New York). En parte de estas guerras, Gran Bretaña contó con la alianza de Luis XIV, rey de Francia. Por lo tanto, Holanda debió llevar adelante guerras marítimas con los ingleses y terrestres con los franceses. Como resultado, Holanda quedó debilitada y comenzó a declinar como gran potencia naval y colonial (Schultz, 1980: 127). La decadencia del imperio holandés fue larga y lenta, pero inexorable, hasta culminar con las invasiones napoleónicas. Un holandés describió el declinar de su pueblo en los siguientes términos:

“El ímpetu de antes comenzaba a disminuir. La gente adinerada tenía cada vez menos incentivos para arriesgar su fortuna y su vida en los barquichuelos que se hacían a la mar en pos de lo desconocido. Las espadas se habían fundido, y con ellas se hacían tijeras para cortar cupones. La República, que cien años antes imponía su voluntad al resto del mundo, se veía ahora obligada a seguir una política de titubeos y apaciguamiento, de zalamerías, adulos y disculpas, la cual fue tan desgraciada como inútil, porque mientras más apaciguadores y zalameros se mostraban Sus Majestades y Altezas, menos misericordia tenían para ellos sus enemigos, hasta que un día ese realista brutal que se llamaba Napoleón Bonaparte derribó su castillo de

acciones, bonos y certificados, arrojó los restos al montón de los desperdicios, se apropió de sus tesoros e hizo de todo el país una dependencia política de su propio imperio” (Van Loon, 1940: 259).

La Francia revolucionaria alentó las ideas liberales en todo el mundo, incluyendo al Pacífico. En 1795 Francia respaldó a la República de Batavia. Pero ésta debió enfrentarse con el imperio inglés que ocupó las Molucas (1809-1810) y Batavia (1811). Tras la derrota de Napoleón Bonaparte y en el marco de la política de restauración, “en 1816 los holandeses recuperan todas sus posesiones y refuerzan su dominio sobre Java. La economía colonial está entonces desorganizada y varias rebeliones se suceden hasta 1830” (Duby, 1987: 249). De todos modos, este “segundo imperio colonial holandés” ya no tuvo mayor peso en el concierto mundial. Holanda era, desde hacia largo tiempo, una potencia de segundo o tercer orden.

## Holandeses, ingleses y las rutas del Cono Sur

En medio de este largo proceso histórico de estructuración y desestructuración de los imperios coloniales, la constante expansión de los mercados generaba mayor interés por las rutas. Pero a su vez, los cambios políticos y militares modificaban las condiciones de circulación para las distintas potencias. Así por ejemplo, durante buena parte del siglo XVI, el fuerte control que Portugal ejercía de la ruta a las Indias por el Cabo de Buena Esperanza, había alentado a las emergentes potencias marítimas como Gran Bretaña y Holanda, a priorizar el uso de la ruta por el Estrecho de Magallanes. De allí los casos ya mencionados, como la célebre excursión de Francis Drake. Pero con la decadencia lusitana, entre fines del siglo XVI y principios del XVII, se debilitó el control sobre las rutas de Buena Esperanza. Decayó la vigilancia y la posibilidad de ejercer el privilegio de Tordesillas. Por lo tanto, los ingleses y holandeses reorientaron sus rutas hacia el Pacífico, esta vez en detrimento del Estrecho de Magallanes. En efecto, ante la decadencia portuguesa, holandeses e ingleses

“...llegaron a la conclusión de que Portugal se había debilitado tanto, que ya no había necesidad de hacer un rodeo en torno a la punta meridional de Sudamérica, cuando la cómoda ruta de Sudáfrica estaba abierta para todos. El Estrecho de Magallanes perdió entonces su popularidad y permaneció en la oscuridad hasta que el descubrimiento de los yacimientos auríferos de California, ocurrido durante el pasado siglo, provocó un súbito aumento en la circulación de barcos” (Van Loon, 1940: 159).

Como resultado de estos cambios, la ruta por el Estrecho de Magallanes perdió interés y vigencia. Si en las últimas décadas siglo XVI y primeras del siguiente había tenido una actividad relativa, en el siglo XVII decayó. Esta situación se iba a extender por buena parte del siglo XVIII. Recién con la muerte del primer imperio británico, determinada con la independencia norteamericana, y el nacimiento del segundo imperio, con la puesta en valor de Australia y Nueva Zelanda, se iba a revertir esta situación.

## El intermedio francés

Mientras holandeses e ingleses centraban su interés en la competencia entre ellos y el control de otras áreas, los franceses encontraron un momento propicio para extender sus viajes hacia el Cono Sur. Sobre todo a partir de la extinción de la Casa de Austria en la corona española, y con el advenimiento de los borbones. Después de la guerra de la sucesión española, que culminó con la entronización de un nieto del rey francés Luis XVI en España, se modificaron las relaciones entre ambos reinos. Las colonias españolas de América dejaron de ser un área prohibida para los barcos franceses. Se abrían nuevas perspectivas para los navegantes de esta nacionalidad, que además se encontraban en plena expansión debido al fuerte impulso que dieron a esta actividad Luis XVI y Colbert. El puerto de Saint-Malo se convirtió en uno de los más activos de Europa, y desde allí, Francia irradió una creciente influencia naval hacia el Atlántico.

En este contexto, la expansión marítima francesa se hizo sentir en el sur de América. En los primeros años del siglo XVIII más de 200 barcos cruzaron del Atlántico al Pacífico, para comerciar con las colonias de Chile y Perú. La moda, la literatura y la industria francesa fueron muy apreciadas en las colonias españolas. El intercambio creció y con él, la navegación del área. También se ampliaron los estudios científicos, sobre todo geográficos. Un paso importante en esta dirección fue el descubrimiento de las islas Malvinas. Habían sido divisadas en 1592 por John Davis, un navegante y explorador, que recorrió miles de millas en el Atlántico y en el Pacífico, tratando de descubrir nuevas rutas. Pero permanecieron 200 años sin ser ocupadas, en parte, por motivos parecidos a los que impidieron la consolidación de las colonias del Estrecho. La situación pareció modificarse en 1764, cuando llegó a ellas el navegante francés Louis Antoine de Bougainville (1729-1811). En honor al mencionado puerto de Saint-Malo, Bougainville llamó al archipiélago "Islas Malvinas". Luego, impulsó la colonización de las mismas. El permiso le fue concedido por el gobierno francés, después de la Guerra de los Siete Años. Ello causó la reacción de las autoridades españolas, que negociaron con Bougainville una indemnización para hacerle desistir de la empresa. De esta manera, quedó abortado el proyecto. Los españoles, en plena decadencia,

no fueron capaces de asegurar el control de las Malvinas. En la década de 1820, el gobierno argentino estableció un asentamiento en ellas. Y en 1833, la corona británica dispuso ocuparlas por la fuerza, y establecer allí una base con fines estratégicos. Los ingleses tenían un renovado interés en las rutas del Cono Sur, debido al proceso de desarrollo de su segundo imperio.

## Del primer al segundo imperio británico: el despertar de Australia y Nueva Zelanda

La expansión británica por el mundo, fue un proceso alentado desde la metrópoli por la expansión de la revolución industrial: Inglaterra necesitaba colonias para proveerse de materias primas y colocar allí sus manufacturas. De todos modos, en una primera etapa, las colonias del Pacífico ocuparon un lugar secundario en el imperio británico, que centraba su interés en América. Sobre todo en las 13 colonias de la costa este norteamericana, los “rubíes de la corona”. La situación cambió a partir de la guerra de la independencia de Estados Unidos (1775-1783). Ello determinó el final del “primer imperio colonial británico”. En su lugar comenzó la historia del “segundo imperio”, tal como se iba a mantener hasta la Segunda Guerra Mundial. Este comprendía, entre otras posesiones, Canadá, Australia, India, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

Algunos de estos territorios ya contaban con un proceso de colonización, como Canadá, India y Sudáfrica. En estos lugares, después de la pérdida de las colonias americanas, los ingleses procuraron consolidar su presencia. Así por ejemplo, en 1877 proclamaron el Imperio Británico de las Indias, que abarcaba la prácticamente la totalidad de las actuales naciones de India y Pakistán. Pero en otros territorios (Australia y Nueva Zelanda), la presencia inglesa hasta 1783 era muy relativa. Por ejemplo, en 1770 John Cook había tomado posesión de Nueva Holanda (Australia) en nombre de Su Majestad Británica. Pero recién después de la guerra de independencia norteamericana, los ingleses tuvieron necesidad de canalizar su energía hacia ese lugar. En efecto, este proceso comenzó por la necesidad de reemplazar Georgia como colonia penal. En 1788 se realizó el primer asentamiento con la fundación de Sydney. De allí iban a surgir nuevos emprendimientos colonizadores.

“El transporte a Australia era preferible a una prisión inglesa, y hasta el año de la Gran Reforma (1832), la práctica fue aceptada con pocos cuestionamientos. Luego fue condenada por razones humanitarias y utilitarias. Con este sistema, 166.000 condenados fueron transportados a Australia” (Schultz, 1980: 181).

La evolución de Australia tuvo básicamente tres etapas. La primera fue la fundacional, caracterizada por su perfil de colonia penal, a pesar de lo cual experimentó un constante incremento de población sajona, del orden de los 166.000 personas en medio siglo, como se ha señalado. La segunda etapa fue de transición, desde 1832 hasta 1851. A partir de entonces comenzó el tercer período, signado por el descubrimiento de yacimientos de oro, lo cual dio renovado impulso a la inmigración y condujo hacia el autogobierno. De todos modos, las seis colonias de Australia competían entre sí, lo cual demoró la unificación hasta 1901. Finalmente se aceptó una Constitución Nacional, basada en el modelo federal de los EEUU.

La evolución de Nueva Zelanda fue bastante parecida. Al igual que Australia, fue descubierta por los holandeses en el siglo XVII y colonizada dos siglos más tarde por los ingleses. Gran Bretaña anexó Nueva Zelanda en 1840. Los colonos llevaron adelante guerras con los maoríes hasta consolidar su control político. Los inmigrantes ingleses llegaron en forma masiva, y lentamente se puso en marcha un modelo de autogobierno local, consolidado desde 1853. Desde este ámbito se realizaron exitosos ensayos políticos con aplicación de leyes de avanzada: sufragio universal para varones y mujeres, pensiones para ancianos, arbitraje compulsivo en conflictos laborales e impuestos a las ganancias. Rápidamente Nueva Zelanda se convirtió en un importante proveedor de carnes para Gran Bretaña y a la vez, en enclave estratégico para la defensa naval de sus posesiones en el Pacífico.

El “segundo imperio” tuvo la particularidad de servir a Gran Bretaña como válvula de escape para sus desequilibrios demográficos. Como se ha estudiado en otra parte, el desarrollo de la ciencia y la técnica, la mejora de la alimentación y los servicios sanitarios, contribuyeron a bajar la mortalidad infantil y ampliar la esperanza de vida. Ello motivó, en el siglo XIX, un fuerte incremento de población en Gran Bretaña y más tarde en los países del continente europeo. Se generó entonces una fuerte presión demográfica, que en muchos casos se resolvió con migraciones masivas. Los ingleses encontraron lugares atractivos en las colonias del “segundo imperio”, sobre todo en Australia y Nueva Zelanda, lo cual explica la rápida expansión de estas comunidades, que hasta fines del siglo XVIII habían permanecido prácticamente fuera del interés de los europeos.

Es importante señalar la influencia cultural de las ideas del siglo XVIII en la actitud de Gran Bretaña hacia sus colonias. Las enseñanzas de los teóricos del liberalismo económico, que desalentaban las tradicionales concepciones imperialistas, para propiciar en su lugar el libre comercio entre naciones políticamente independientes unas de otras, se vieron reforzadas con experiencias traumáticas para los ingleses. La muerte del “primer imperio”, signada por la independencia de EEUU, dejó importantes lecciones para la cultura política británica. Quedó en claro que no se podían aplicar políticas impositivas a las colonias, como se había



hecho en América. Gran Bretaña rediseñó sus estrategias coloniales y puso en marcha un nuevo modelo, con mayor anclaje jurídico y mayor autonomía para sus posesiones. “*if colonies were like children, then the mission of the motherland was to lead them toward moral and political maturity*” (Schultz, 1980: 176). El segundo imperio avanzó gradualmente hacia el desarrollo económico y político, con un equilibrio más holgado, que permitió la retroalimentación de uno con el otro. Un siglo y medio más tarde, la Comunidad Británica ya tendría cuatro dominios con gobiernos de casi total autodeterminación e independencia: “El Dominio de Nueva Zelanda, existente desde 1852, fue formalmente constituido en 1907. La Comunidad Australiana fue inaugurada en 1901. En 1910 las colonias del Cabo de Buena Esperanza, Natal, el Transvaal y la Colonia de Río Orange, que ya tenían gobiernos propios, se unieron para formar la Unión Sudafricana” (Thomson, 1990: 40).

En la segunda mitad del siglo XIX, Gran Bretaña consolidó un sistema de transporte marítimo de largas distancias entre el Atlántico Norte y el Pacífico Sur, a través del Cabo de Buena Esperanza, y en el cual se empleaban los grandes veleros que evolucionaron hacia la modalidad del *clipper*. Dotados de numerosas velas, los *clipper* podían desarrollar grandes velocidades, llegando a superar los 20 nudos (prácticamente lo mismo que un moderno transatlántico de la primera mitad del siglo XX). Incluso durante muchos años compitieron con éxito con la navegación a vapor. Su ventaja principal era que el viento no tenía costos, mientras que el carbón era oneroso y además, exigía organizar una larga cadena de abastecimiento.

Entre las rutas más famosas estaban la “carrera de la lana”, de Australia y Nueva Zelanda, o bien, la “carrera del te”, que tenía su punto final en la China. El incremento de la producción y las demandas comerciales, se reflejaba en la cantidad de barcos que se dedicaban a este comercio. Todos los años, los *clippers* ingleses realizaban con sus cargas entre aquel polo comercial y su metrópoli, una competencia con modalidad de regata.. Las técnicas de navegación a vela evolucionaron de tal manera, que los viajes se hacían cada vez más rápido. En 1870 el trayecto completo del Canal de la Mancha a Shanghai se efectuaba en poco más de 100 días. Para ese año, participaron 28 *clippers* en esta regata, entre ellos el *Cutty Sark*. Botado en 1869, con 2.011 toneladas de desplazamiento, el *Cutty Sark* fue uno de los *clippers* más famosos de la historia. Sirvió en la carrera del te primero, y en la carrera de la lana después (Palou, 1998: 127-133).

## La navegación a vapor y su impacto en las rutas mundiales

El desarrollo del sistema de propulsión a vapor causó en la navegación mundial un impacto comparable al que generó el ferrocarril en el transporte terrestre. Los primeros experimentos trascendentes para utilizar la fuerza del vapor a las embarcaciones, se realizaron entre los últimos años del siglo XVIII y los primeros del XIX, con variado éxito. Pero se considera como el primer proyecto con éxito comercial, el viaje del *Clermont*, diseñado por Robert Fulton y Robert Livingston, en río Hudson (1807). A partir de entonces comenzó un proceso constante de sucesivas innovaciones, hasta transformar este sistema en un medio cada vez más rápido, seguro y comercialmente rentable.

Los primeros vapores utilizaban el sistema de ruedas de paleta. En la primera mitad del siglo XIX, este sistema ocupó un papel protagónico en la navegación con propulsión mecánica. Incluso algunos barcos con ruedas de paleta lograron buenos resultados en la travesía del Atlántico, como el *Scotia*, acreedor de la distinción “Gallardete Azul”.

Muy lentamente se abrió paso la hélice. El primer vapor con este sistema se utilizó en 1839. Y cuatro años más tarde, se registró el primer cruce del Atlántico por un barco con hélice, aunque todavía llevaba un velamen de 1.400 m<sup>2</sup>. La competencia entre la rueda de paletas y la hélice culminó con una medición realizada en Inglaterra en 1845. Allí quedó demostrada la mayor eficiencia de la hélice sobre la rueda de paletas. Como resultado se impuso el nuevo sistema. En 1867 se confirmó esta superioridad cuando el *City of Paris*, con hélice, cruzó el Atlántico en tiempo récord, y obtuvo el Gallardete Azul que ostentaba hasta entonces el *Scotia*.

Otro avance significativo sería el avance tecnológico en los sistemas propios de la máquina a vapor. Originalmente se usaba la máquina alternativa simple. Posteriormente se comenzó a emplear el sistema *compound*, que algunos traducen equívocamente como “compuesto”. Con este cambio se lograba generar mayor potencia con menor combustible. Aumentó de esta manera la eficiencia del sistema de navegación a vapor, se bajaron los costos y se incrementó la capacidad de desplazamiento y la velocidad. Fue éste un salto sin precedentes en la historia de la navegación en general, y del transporte en el sur de América en general. En efecto “este nuevo tipo de máquina alternativa para buques fue patentado en 1853 por John Elder y Charles Randolph y se instaló en los vapores *Inca* y *Valparaíso* de la *Pacific Steam Navigation Company* (1856)” (Palau, 1998: 615).

Posteriormente se utilizaron máquinas de triple y hasta cuádruple expansión, que lograron incrementar la capacidad de presión. Y el siguiente paso fue, hacia

fin del siglo XIX, el sistema de turbinas, que permitía desarrollar velocidades superiores a los 35 nudos en pequeñas lanchas, y 20 nudos en los grandes transatlánticos (como el *Carmania*, 1905, de 20.000 toneladas). Posteriormente se dieron otros cambios, como la sustitución de las calderas de carbón por petróleo y más tarde, la introducción de la propulsión turbo eléctrica a vapor y finalmente, la aplicación de los motores diesel a la tecnología naval.

En sus comienzos, y durante muchos años, el vapor tenía un formidable competidor con el velero, cuya tradición se remontaba a incontables siglos de historia. Cuando en 1811 el vapor realizó su primer viaje en mar abierto, los veleros le llevaban miles de años de ventaja. Pero con los constantes avances tecnológicos, el vapor iba a igualar primero y superar después las prestaciones del velero. Durante varias décadas, ambos sistemas compartieron el espacio del transporte comercial. Los veleros evolucionaron hacia el *clipper*, que resultó muy eficiente. Basta recordar los famosos *clipper* de la carrera de la lana, o de la carrera del té, que hacia 1870 viajaban a velocidades cercanas a los 20 nudos y llegaban en 100 días de China a Europa.

La principal ventaja de los *clipper* sobre los vapores eran los menores costos. No solo porque el viento era gratis, no así el carbón. Sobre todo en las primeras épocas, cuando los vapores necesitaban grandes cantidades de combustible. Además el vapor tenía una doble desventaja en materia de espacio: se necesitaba lugar para las máquinas y para el combustible, lo cual reducía la capacidad de las bodegas para las cargas. A ello hay que añadir la falta de una red mundial de abastecimiento de carbón en distancias cortas. En muchas rutas, las grandes distancias entre puertos de aprovisionamiento de combustible, dificultaba el viaje en barcos a vapor. Por lo tanto, durante muchos años se estimó que este sistema sólo serviría para distancias relativamente cortas.

En los dos primeros tercios del siglo XIX, los vapores mantuvieron los sistemas de velas para complementar la autopropulsión. Recién en la década de 1870 comenzaron a usarse barcos sin aparejos para velas en la marina de guerra británica. La mejora de la potencia de los motores a vapor y el diseño de las hélices, juntamente con la construcción de los canales bioceánicos (como Suez y Panamá), comenzaron a inclinar la balanza a favor de los vapores. Además, la posibilidad de generar energía con las máquinas, abrió las puertas para la disponibilidad de corriente para equipos de refrigeración, frigoríficos e iluminación. De esta forma, en pleno siglo XX, los vapores se iban a adueñar definitivamente del transporte comercial marítimo, tanto para pasajeros como para cargas.

## La era de los transatlánticos

El desarrollo de la navegación a vapor generó las condiciones para la expansión de nuevos servicios de pasajeros, cada vez más rápidos, confortables y hasta lujosos. Numerosas compañías, sobre todo europeas y norteamericanas, dedicaron importantes recursos para el desarrollo de un nuevo estilo de navegación, fundada en los transatlánticos. Verdaderos hoteles de lujo flotantes, los transatlánticos constituyeron el principal medio de transporte de pasajeros entre Europa y América durante cerca de 100 años.

El sistema de los transatlánticos comenzó a partir de la consolidación de la navegación a vapor, en el último tercio del siglo XIX. Tuvo su etapa de apogeo en la primera mitad del siglo XX, sobre todo entre las guerras mundiales. Luego comenzó a sufrir la competencia del transporte aéreo que, a partir de su maduración, con los servicios del *Boeing 747 Jumbo Jet*, desplazó del mercado. Hasta que en 1969 se dio por cerrado el ciclo del trasatlántico con el cese de los servicios regulares. En lo que a este libro se refiere, lo importante es que la navegación transatlántica estimuló el desarrollo de empresas europeas que extenderían su interés hacia el Pacífico Sur, y de esta manera iban a contribuir al desarrollo y la expansión del transporte en esa región del mundo.

Conviene ante todo, definir con claridad el significado del transatlántico en el cambio de la calidad de los viajes de pasajeros. Porque con ese cambio, se iba a estimular el desplazamiento de los grupos humanos a uno y otro lado de los mares. Antes de la adopción de los grandes buques a vapor, los viajes a larga distancia eran, en la mayoría de los casos, muy pesados e incómodos. Por el contrario, en los transatlánticos empezó a disfrutarse de notables comodidades, por no decir de lujos, que convirtieron las travesías en experiencias inolvidables. Las generaciones precedentes de viajeros eran transportadas a bordo de veleros, donde el espacio era muy restringido e incluso mal iluminado. Pero en los 30 años a caballo del siglo XIX y del actual, los buques cuadruplicaron las dimensiones, redujeron en casi la mitad el tiempo de travesía del Atlántico Norte y, gracias a la energía generada por el vapor, lograron una mejor iluminación de las dependencias y la posibilidad de refrigerar los alimentos. Las líneas de navegación convirtieron sus buques en hoteles de lujo, y su principal interés consistió en proporcionar las comodidades más refinadas mientras se atravesaba el océano a 20 nudos de velocidad (Palau, 1998: 194).

Los transatlánticos eran el medio de transporte a través del cual promovían, gestionaban y vendían sus servicios las compañías de navegación. Entre ellas se destacaban las inglesas, como la *Cunard* y la *White Star*. La primera poseía el *Mauretania* (1906, 32.500 toneladas) y la segunda tenía el *Olympic* (1910, 47.200

toneladas). Ambas firmas se unieron en 1934. En Francia se destacó la *Compagnie Générale Transatlantique*, con sus grandes buques, el *Ile de France* (1927, 44.000 toneladas) y el malogrado *Normandie* (1935, 81.000 toneladas), que tuvo un costo de U\$60.000.000. En Italia sobresalía la sociedad *Italia Navegazione*, con su magnífico *Rex* (1932, 51.000 toneladas). La capacidad de estos barcos oscilaba entre 1.500 y 2.700 pasajeros.

El desarrollo de estos cada vez más modernos buques, permitió una rápida evolución de la velocidad y la reducción de los tiempos de viaje. El cruce del Atlántico, de Europa a América se hacía cada vez más rápido. La velocidad de los vapores evolucionó de un promedio de 6,7 nudos en 1838 a 16 nudos en 1876, 20 nudos en las primeras décadas del siglo XX, 30 nudos en 1935, 35 nudos en 1990 y 53,09 nudos en 1992. Los que sucesivamente lograban bajar el récord de velocidad, a partir de 1892, se hacían acreedores del Gallardete Azul. Esta distinción la tuvieron por lo general, los barcos de las grandes compañías. Entre 1909 y 1929, el Gallardete Azul estuvo en manos del *Mauretania*, de la *Cunard*. En 1933 lo conquistó el italiano *Rex*, y en 1935 lo obtuvieron los franceses de la *Compagnie Générale Transatlantique* con su magnífico *Normandie*.

## El segundo imperio británico y el Cono Sur: Malvinas, Punta Arenas

La independencia de Estados Unidos significó un fuerte golpe para Gran Bretaña. Pero su clase dirigente reaccionó rápidamente, y procuró compensar la pérdida con nuevos espacios de influencia colonial. Ya no tenía mucho interés en el dominio político directo, sino en afirmar el acceso a nuevos mercados y el flujo de materias primas hacia sus fábricas. Ello impulsó a los ingleses a interesarse por tierras que hasta entonces conocía poco, para explorarlas, recorrerlas e incorporarlas a sus rutas. Los viajeros ingleses comenzaron a recorrer lugares hasta entonces desconocidos para Gran Bretaña. Como resultado, se incorporó más y mejor información, con lo cual creció el interés. Un buen ejemplo sería el viaje de Fitz Roy, con el naturalista Carlos Darwin.

La combinación de las expediciones científicas de principios del siglo XIX y el inicio del “segundo imperio” resultarían de gran estímulo para jerarquizar las rutas por el Atlántico sur. El creciente volumen del comercio entre Gran Bretaña con Australia y Nueva Zelanda, sumado a las perspectivas abiertas por los científicos, se tradujeron rápidamente en la puesta en valor de las rutas del sur. La ocupación de las Islas Malvinas (1833) por parte de los ingleses y la fundación de Fuerte Bulnes (1843) y Punta Arenas (1848) reflejaron este cambio.

La irrupción de los ingleses en las Malvinas, fue el resultado de dos procesos inversos. Por un lado, la decadencia española, que a pesar de conocer la existencia de las islas, dejó pasar varios siglos sin afirmar allí una base poderosa. Por otro, el ascenso del segundo imperio británico, que veía renovado su interés por las rutas de las aguas australes para enlazar la metrópoli con sus colonias de Australia y Nueva Zelanda, como así también con los mercados de la costa pacífica de Sud América. Poco pudo hacer frente a estos procesos, el joven gobierno argentino, que todavía se encontraba en vías de organización. No tenía la fuerza necesaria para defender las islas desde Buenos Aires, ni contaba con una guarnición poderosa en las islas. Después de la emancipación, el gobierno argentino instaló un gobernador, en la década de 1820. Pero las guerras civiles impidieron consolidar esta posición. En estas circunstancias estaban las islas, cuando Gran Bretaña, en pleno proceso de consolidación de su “segundo imperio”, decidió afirmar su control de los enclaves del Atlántico Sur. Por ello ordenó la ocupación de las islas a partir de 1833.

Casi simultáneamente, el gobierno chileno impulsaba la ocupación de las tierras australes. El primer paso fue la fundación de Fuerte Bulnes, a partir del cual se desarrollaría más tarde la ciudad de Punta Arenas. Fue éste un importante polo de colonización, desde el cual se iban a expandir las actividades mineras y ganaderas a un amplio territorio a ambos lados de la cordillera. Con el correr de los años, Punta Arenas se convirtió en cabecera de un polo de desarrollo económico, fundado en la explotación de recursos naturales (sobre todo minería, ganadería lanar y cacería de lobos marinos), como así también como proveedor de servicios (leña para las calderas y animales para alimentar tripulantes) al tráfico naval. Este tuvo un pico entre 1848 y 1849, debido a la fiebre del oro en California, con lo cual pasaron 150 buques en 14 meses. Pero después volvió a su ritmo habitual.

“Cada año, el cruce del estrecho lo efectuaba un número estable de 14 a 21 barcos. Al principio eran pocos los que recalaban. En 1854 de 16, sólo lo hicieron 6; pero en los años posteriores aumentó la proporción de los que se detenían en el puerto chileno. Así, en 1861 de un total de 14, fondearon en Punta Arenas 13 navíos. La importancia que fueron tomando los vapores se observa nítidamente, y aquí se hace necesario aclarar que una crecida proporción lo constituían buques de guerra de las principales potencias: Inglaterra, Francia, Rusia y Estados Unidos. Eran los años de ocupación de las islas de Oceanía y de conflictos como la guerra de secesión norteamericana, la guerra de España contra Chile y Perú. En 1854 pasaron 5 vapores y 11 buques a vela; en 1860 eran 24 vapores, la mitad de guerra, y sólo 7 barcos a vela; en 1861 fueron 11 y 3 respectivamente” (Vergara Quiróz, 1973: 41-42).

Como se examina más adelante, la incorporación del vapor modificó las posibilidades de la navegación en el área. En la década de 1840, sólo circulaban barcos a vela, pero en el decenio de 1850 comenzó la competencia con el vapor, en proporciones más o menos equilibradas. Pero a partir de la década de 1860

el vapor empezó a superar a los veleros. No tanto en número (la cantidad de barcos seguía equilibrada, o favorable a las velas) sino en tonelaje. Por ejemplo en 1860 pasaron por el Estrecho 27 veleros, con un tonelaje total de 573 toneladas, contra 12 vapores con 6.000 toneladas. En los años siguientes, la navegación experimentó un incremento casi constante, En 1870 pasaron 8 veleros (793 toneladas) y 53 vapores (75.000 toneladas) y en 1877 los barcos a vela llegaron a 12 (1322 toneladas) contra 83 vapores (171.593 toneladas) (Vergara Quiroz, 1973: 78). Como veremos más adelante, el actor principal de este proceso era la *Pacific Steam Navigation Company (PSNC)*, empresa de capitales ingleses subsidiada por el estado chileno para servir estas rutas. En los años siguientes, la Guerra del Pacífico alteró la normal evolución de esta ruta marítima. Pero una vez superada la contienda, el proceso recomenzó con renovada energía.

Un hito decisivo en la historia de la región magallánica fue el descubrimiento de oro, que generó un fenómeno de “fiebre del oro” parecido al de California. Entre 1885 y 1895 afluyeron importantes grupos humanos a la región magallánica. “De esta manera se pasó de poco más de 1.000 habitantes, en todo el territorio de Magallanes en 1885, a 6.270 en 1895, para superar diez años después los 13.300 pobladores” (Vergara Quiroz, 1996: 120). Estos inmigrantes llegaban interesados inicialmente en la explotación aurífera, pero luego se reorientaron hacia otras actividades, sobre todo la ganadería lanar. El aporte de Magallanes a la ocupación del espacio, el poblamiento y el desarrollo económico de toda la Patagonia, incluyendo la parte argentina, han sido ampliamente explicados por Martinic (1997).

La decisión de países como Gran Bretaña, Argentina y Chile, en el sentido de establecer colonias de población en el Cono Sur (los dos primeros en Malvinas, Chile en Punta Arenas), marcaban simbólicamente el interés que, nuevamente, comenzaba a suscitar la navegación por las aguas del Cono Sur. Se había llegado a este punto tras de un largo camino, de más de 300 años desde el viaje de Magallanes. Fue preciso para ello completar el ciclo de los imperios español, portugués, holandés y el primero de los ingleses. Recién con el surgimiento de los estados nacionales del Cono Sur, y del segundo imperio británico (con el despertar de Australia y Nueva Zelanda), se dieron las condiciones para jerarquizar la ruta por el Estrecho de Magallanes.

## La navegación a vapor y su impacto en el Cono Sur

El desarrollo de la navegación a vapor vino a modificar rápidamente el panorama de las disponibilidades del comercio marítimo mundial. Sobre todo porque con la nueva tecnología se aspiraba a ofrecer un medio de transporte más rápido y seguro. Al contar con tracción propia, los vapores se independizaban

de la propulsión externa del viento y podrían recorrer con mayor tranquilidad ciertos tramos que tradicionalmente habían sido complicados para los barcos de madera. Este sistema vino a modificar radicalmente la importancia del Estrecho de Magallanes. Como se ha señalado oportunamente, los barcos a vela tenían severas dificultades para circular por los canales del extremo sur. La falta de espacio, la irregularidad de las corrientes de aire, las tormentas y demás dificultades, complicaban la navegación hasta extremos intolerables. Al diseñar un viaje en velero, se sabía que las posibilidades de cruzar el Estrecho eran inciertas. Sólo si las condiciones eran favorables se podría cruzar. Caso contrario, sería preciso regresar. Además, el cruce demandaba muchos días de viaje, nunca menos de 16. Evidentemente, se trataba de una ruta peligrosa y poco aconsejable para los veleros. Como alternativa, se podía cruzar del Atlántico al Pacífico por el Cabo de Hornos. Pero ello demandaba un extenso rodeo de más de 300 millas náuticas (550 kilómetros más de distancia, con los rigores del frío).

La introducción de la navegación a vapor alteró esta situación. Porque al contar con autopropulsión, los nuevos barcos ya no quedaron librados a las inestables condiciones del estrecho. Pasaron a disponer de otras armas para defenderse. De golpe, los viajes se tornaron más rápidos y seguros. Cuando se consolidó la incorporación de esta tecnología, se estabilizaron servicios notablemente más cortos. Por ejemplo, en el viaje inaugural del vapor Perú, en 1840, ya se exhibió una fuerte reducción en los tiempos. “La navegación del Perú desde Europa a Talcahuano había importado 76 días, reducidos a 55 si se descontaban las escalas. Ello significaba reducir a la mitad el tiempo que, en igual trayecto y época, emplearía un velero” (Vial, 1997: 29). Gran parte de esta diferencia de tiempo entre vapor y velero se lograba justamente en el extremo sur. Por ejemplo, si los veleros requerían 16 días sólo para cruzar el Estrecho, los vapores lograrían unir Buenos Aires y Valparaíso en apenas 13 días. Un salto extraordinario en la historia del transporte mundial a través de Sudamérica. De todos modos, este cambio no fue instantáneo. Fue el resultado de un proceso cambiante y complejo, en el cual concurrieron factores políticos, sociales, económicos y culturales.

En las costas chilenas, la navegación a vapor comenzó en 1840 con la concesión a la *Pacific Steam Navigation Company (PSNC)*. Esta firma, con sede central en Liverpool, ya había comenzado a operar en aguas del Pacífico Sur desde el año anterior. A partir del acuerdo alcanzado con el gobierno chileno, instaló en Valparaíso su principal centro de operaciones dentro del país y sus principales servicios se prestaban desde allí hacia el norte, ya dentro del país, ya para conexión con El Callao o otros puertos meridionales. La consolidación de estos servicios fue relativamente rápida. A mediados de la década de 1860, la *Pacific Steam* “tenía en servicio 23 naves y un tonelaje de registro promedio superior a las 1.000 TR en el Pacífico” (Véliz, 1961: 62).



La introducción de la *PSNC* fue sólo el comienzo del proceso de desarrollo de la navegación a vapor en aguas chilenas. La firma gozó de cierto monopolio durante más de dos décadas, con subsidios del Estado. Pero lentamente se fue desregulando la actividad, para permitir el surgimiento de otras empresas. “Entre 1866 y 1879 se formaron más de una docena de empresas vinculadas de una u otra forma a las actividades navieras: de ellas, al menos cuatro estaban dedicadas directamente al transporte marítimo y constituían compañías de navegación. Todas éstas se forman entre 1871 y 1873, exceptuando la *Compañía Chilena de Vapores* que lo hace en 1870 para fusionarse en 1872 con la *Compañía Nacional de Vapores* y formar la empresa privada más poderosa de la marina mercante chilena, incluso al presente: la *Compañía Sudamericana de Vapores (CSV)*” (Véliz, 1961: 63-64). Como resultado de este aporte, la marina mercante de Chile experimentó un brusco cambio en apenas 35 años. En efecto, hacia 1835, aquella contaba con 61 barcos, 558 tripulantes y un tonelaje total de 7.273 toneladas. Hacia 1870, el transporte marítimo desde y hacia Chile disponía de una flota de 87 vapores, 62 veleros, 7.000 tripulantes y un tonelaje total de 219.000 toneladas. El número de barcos se había incrementado en un 50% pero el número de tripulantes se había multiplicado 15 veces y el tonelaje se había multiplicado por 30 (ver Cuadro I).

#### *Cuadro I*

##### **Principales empresas operando hacia 1870 en las costas de Chile**

<b>EMPRESAS</b>	<b>vapores</b>	<b>veleros</b>	<b>toneladas</b>	<b>tripulantes</b>
Pacific Steam Navigation Company	56	--	118.695	4.870
Compañía Sudamericana de Vapores	10	--	12.400	572
Kosmos (Alemania)	6	--	12.750	210
Compañía de Navegación de Bélgica	4	--	10.300	151
White Star (UK)	4	--	6.600	262
Compagny Générale Transatlantique (Fr)	3	--	6.000	300
Otras empresas	--	62	58.050	799
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>62</b>	<b>219.000</b>	<b>7.000</b>

El proceso de evolución de la marina mercante de Chile tuvo sus altibajos debido a los conflictos bélicos. Tanto la guerra de Chile y Perú contra España (1864-1866), como la Guerra del Pacífico con Perú y Bolivia (1879-1884), afectaron el comercio y redujeron rápidamente los servicios de fletes marítimos. Pero superados estos problemas coyunturales, el proceso siguió su curso hasta consolidarse en las primeras décadas del siglo XX, tal como muestra el *Cuadro II*

## Cuadro II

### Evolución de la marina mercante en Chile (1845-1922)

Año	Tonelaje total	Número de barcos	Tonelaje promedio
1845	16.000	94	165
1855	59.000	257	230
1865	67.000	259	259
1875	22.000	87	259
1885	73.000	166	437
1895	81.000	167	485
1905	68.000	127	536
1915	76.000	129	589
1922	76.000	127	599

Fuente: Véliz ( 1961: 91-93)

La expansión de la navegación a vapor se hizo sentir irregularmente en el sur. La autopropulsión de los barcos brindaba un aporte de singular importancia en esa zona, sobre todo por las características físicas de la región, y las extraordinarias dificultades que presentaba la navegación en el Estrecho de Magallanes. Como reflejo del cambio que significó la incorporación del vapor para esta zona, basta señalar que apenas tres años después del comienzo de esta técnica en las costas chilenas se produjo la fundación de Fuerte Bulnes, asentamiento que estaría llamado a convertirse en un polo de expansión por la vasta región circundante.

El desarrollo de la navegación a vapor y la puesta en valor de la ruta por Magallanes no fue un proceso lineal ni mucho menos. La expansión del transporte marítimo logró rápidamente un buen ritmo en el puerto de Valparaíso y sus vinculaciones nacionales e internacionales hacia el norte. No obstante, desde Valparaíso hacia el sur de Chile, el proceso fue mucho más lento. Ello se debió básicamente a dos motivos: la ausencia de ciudades tan importantes como Lima, y las dificultades extraordinarias para la navegación en las aguas australes. Reflejando esta situación, *El Mercurio de Valparaíso* señaló en su edición del 3 de febrero de 1853 que “la navegación a vapor por los puertos del sur ha llegado a ser problemática y de difícil resolución”. Para superar esta contingencia, el diario llegó a proponer una subvención del Estado a la *Pacific Steam*. Esta idea se implementó y poco después se puso en marcha un servicio mensual de barcos a vapor al sur de Chile.

Había interés en la clase dirigente y en la prensa chilena por promover la navegación hacia el sur, con el objetivo de integrar económicamente el país. Pero el negocio era poco rentable, con lo cual la actividad avanzó lentamente. Los servicios más efectivos fueron de Valparaíso a Constitución, para transportar “el trigo que descendía navegando el río Maule hasta su desembocadura” (Vial, 1997: 31); la actividad en este lugar se vio estimulada por la instalación de los astilleros en ese puerto, en el decenio de 1850. También fue importante el transporte marítimo de Valparaíso a Talcahuano y desde 1858, hasta Puerto Montt. En los demás puertos hubo un movimiento menor. El problema era que “el cabotaje hacia el sur de Valparaíso era poco remunerativo, más no así el nortino” (Vial 1997: 36). Y esta tendencia se profundizó a partir del desarrollo minero en el norte de Chile y sur de Bolivia y Perú, que tanto auge tuvo entre los últimos decenios del siglo XIX y los primeros del siglo XX. La *Compañía Sudamericana de Vapores* consolidó sus servicios hasta Panamá, California (1901) y costa Atlántica de EEUU (después de 1914).

A pesar de esta demora relativa en el desarrollo de la navegación a vapor de Valparaíso hacia el sur, gran interés suscitó la incorporación de la nueva tecnología en el extremo sur. En este contexto entre 1848 y 1868 se debatió en Chile el proyecto de “remolcadores a vapor en el Estrecho de Magallanes”. La idea era instalar una base de operaciones en la zona para ofrecer un servicio de remolque para los veleros. Se fundamentaba en “las dificultades que tenían las naves a vela para cruzar el Estrecho, y los riesgos que debían afrontar a fin de doblar el Cabo de Hornos, única ruta alternativa. Las naves a vela no podían cruzar el Estrecho por la ausencia de vientos regulares y constantes y por la falta de espacio para maniobrar amén del mal tiempo que imperaba en esa región durante gran parte del año” (Veliz, 1961: 74-75). Mucho se debatió en ámbitos públicos y privados sobre esta propuesta, pero finalmente, nunca se llevó a la práctica.

## El Cono Sur y las rutas mundiales antes de los canales artificiales

En el marco del proceso de expansión de las naciones europeas por el mundo, y sobre todo a partir de la revolución industrial, se produjo un incremento en el desarrollo del comercio y el transporte. Los países centrales necesitaban estrechar los lazos con sus colonias para proveerse de materias primas y vender productos manufacturados. Se incrementó la demanda del transporte, y el sector experimentó una rápida evolución.

Las distancias eran muy largas para aquellos barcos, que por lo general eran veleros de madera. Los viajes eran lentos, incómodos e inseguros. Pero estas dificultades -con sus consiguientes costos- se agravaban en forma directamente

proporcional a la extensión del trayecto. Y las distancias eran en muchos casos, sumamente largas, tanto para los europeos que deseaban llegar al sudeste asiático o a Oceanía, como para los norteamericanos que necesitaban llegar en barco de la costa Este a la costa Oeste.

Desde Londres, el centro del imperio británico, era preciso viajar 6.330 millas náuticas para llegar a Ciudad el Cabo, en la punta sur de África. Desde allí, las rutas tenían básicamente dos destinos: la India y el conjunto de Australia o Nueva Zelanda. Para la India, desde el Cabo de Buena Esperanza se necesitaban 4630 millas más para llegar a Bombay. En total, el viaje completo de Londres a Bombay por el Cabo de Buena Esperanza comprendía 10.960 millas. Con respecto a Australia, el viaje desde Londres por Sudáfrica demandaba 13.355 millas marinas hasta Melbourne y 13.480 hasta Sydney. Finalmente, el viaje por esta ruta a Nueva Zelanda demandaba un poco más, llegando a 13.355 millas marinas para alcanzar Wellington. La alternativa para llegar de Londres a estas colonias, era la ruta por el Estrecho de Magallanes. Con este itinerario el viaje hasta Bombay era aún más largo, llegando a 15.800 millas. Pero la ruta de Magallanes era más corta que la del Cabo de Buena Esperanza para llegar a Australia y Nueva Zelanda. El viaje a Sydney demandaba 12.780 millas. Nueva Zelanda estaba aún más cerca, y se requerían 12.301 millas para Auckland y 12.021 para Wellington.

Las rutas del imperio británico comenzaban a dividirse. El Cabo de Buena Esperanza era más conveniente para llegar de Londres a la India, al requerir 4.500 millas menos. En cambio, el camino por el Estrecho de Magallanes tenía ventaja para alcanzar Australia (700 millas más corto) y sobre todo Nueva Zelanda (1.300 millas menos). En barcos que viajaban a una velocidad de 10 nudos, estas distancias significaban una diferencia en tiempo significativa. El viaje por el Estrecho de Magallanes era tres días más corto de Londres a Sydney que por Buena Esperanza, mientras que para llegar a Nueva Zelanda el ahorro llegaba a cinco días y medio.

Para los norteamericanos, unir dos puertos de su mismo país, ubicados en ambos océanos, era también un viaje largo. De Boston, era preciso viajar 6.914 millas náuticas hacia el sur para llegar al Cabo de Hornos, y luego otras 6.338 hacia el norte para alcanzar San Francisco. Por este camino se requerían casi 13.300 millas para unir ambos puertos por el Cabo de Hornos. Pero no había otra alternativa para el transporte marítimo. Había lógicamente una diferencia entre los dos tráficos. En la primera mitad del siglo XIX, el flujo del intercambio entre ambos puertos norteamericanos era relativamente menor. Todavía no existía el suficiente desarrollo económico para requerir grandes volúmenes de intercambio. Aunque ocasionalmente se verificaba una intensificación en el tráfico por esta ruta. El punto culminante se registró en 1849 con motivo de la fiebre del oro. Ese año 15.000 personas se trasladaron de la costa Este a San Francisco por los mares australes. “De los 500 barcos que llegaron a San Francisco entre abril y diciembre

de 1849, 233 habían efectuado la travesía por el Cabo de Hornos” (Véliz, 1961: 68).

La “fiebre del oro” provocó un incremento de tráfico solo coyuntural. En cambio, el intercambio entre Gran Bretaña y sus colonias de Australia y Nueva Zelanda tenía un carácter mucho más permanente, lo cual jerarquizó en otros términos la ruta por el Estrecho de Magallanes o por el Cabo de Hornos. A ello hay que añadir el intercambio de Gran Bretaña con la costa americana del Pacífico, sobre todo con Valparaíso y el Callao. En los años inmediatamente posteriores a la revolución de 1810, y a pesar de contar todavía con barcos antiguos (veleros de madera) el volumen del intercambio comercial de estas ciudades con la metrópoli británica fue en aumento. Las exportaciones inglesas a Chile pasaron de 20.000 libras anuales en el periodo 1818-1819, a 440.000 en 1822-1823 y 1.000.000 en 1828-1829. Por ese entonces, todavía se utilizaban barcos veleros. A pesar de todo, se vislumbraba un panorama alentador para las posibilidades de desarrollo de los mares australes americanos como parte vital de las rutas del comercio mundial.

El desarrollo de la navegación a vapor, juntamente con la expansión de la industria europea (y la consecuente necesidad de importar materias primas y exportar manufacturas), promovió en los países centrales el interés por fomentar el lazo comercial con los países periféricos. De esta forma, en la segunda mitad del siglo XIX, el tráfico marítimo entre Gran Bretaña y los puertos de Sudamérica había alcanzado altos niveles de intensidad. Hacia 1884, partían de Valparaíso siete barcos mensuales rumbo a Europa: uno a Hamburgo, y dos a Lisboa, Burdeos y Liverpool. Mayor intensidad aún tenía el puerto de Buenos Aires, del cual salían vapores todos los días, y a veces, hasta tres barcos en una misma jornada (Vicuña Mackenna, 1885: 563-564). El puerto de Buenos Aires tenía cuatro veces más barcos a Europa que el de Valparaíso, lo cual marca que en esos momentos, el primero se hallaba en plena expansión. Como veremos en el apartado siguiente, las disponibilidades de transporte entre Argentina y Chile, estaban muy por debajo del desarrollo alcanzado por el comercio transoceánico. Y en este sentido, la construcción del Ferrocarril Trasandino venía a significar una expansión de la prosperidad del Río de la Plata hacia el interior de la Argentina primero, y hacia Chile después.

## El viaje entre Argentina y Chile

Como se ha señalado más arriba, hasta 1910 la única forma de transportar cargas y pasajeros entre Argentina y Chile, fuera de la mula, era por mar. De ahí que sea necesario explicar las rutas marítimas para entender las ferroviarias. En efecto, el viaje por vía marítima, se trataba de un viaje extremadamente largo. Para llegar de Buenos Aires al Cabo de Hornos, se necesitaban recorrer 1.535

millas náuticas. Una vez allí había que poner proa al norte y todavía faltaban otras 1.580 para llegar a Valparaíso. El viaje completo entre los dos principales puertos de Argentina y Chile tenía una extensión de 3.115 millas náuticas, equivalentes a 5.607 kilómetros. Para acortar el viaje se podía usar el Estrecho de Magallanes, lo cual reducía la distancia en 300 millas marinas. Pero de todas maneras, el viaje era muy largo y difícilmente podía hacerse en menos de dos semanas.

Esta situación parecía bastante paradójica, por tratarse de dos países con más de 5.000 km de frontera. Pero durante siglos, esta ventaja no fue aprovechable. La cordillera de los Andes constituía una barrera formidable, inaccesible para el tránsito de vehículos con ruedas. Cruzar la montaña era una aventura riesgosa, que muchos temían afrontar. Los viajeros que se atrevían a atravesar el macizo, solían narrar sus peripecias mediante relatos muchas veces sombríos y desalentadores. Un buen ejemplo puede ser el testimonio que dejó un diplomático argentino que después de prestar servicios en Perú, regresó a su país y se vio fuertemente impactado por la cordillera:

“El camino de la cordillera a Chile presenta el aspecto terrorífico de sus pavorosos desfiladeros y precipicios. Los ríos torrentosos, los cerros agrios, las quebradas y las tormentas, amenazan continuamente la existencia del cuitado viajero. Millares de víctimas humanas yacen sepultadas entre las quiebras de los peñones y las cuencas de sus hondos valles. Señales fúnebres quedan grabadas entre las grietas sombrías de los desgraciados que perecieron alcanzados y sorprendidos por las nieves y el huracán; el alud que se desprende de la gigante montaña o la avalancha que salta de pico en pico y de precipicio en precipicio y arrasa en su choque todo lo que encuentra y lo despedaza, lo sepultó para siempre” (Uriburu, 1899: 275).

En estas condiciones, cualquier proyecto de viaje de un país a otro era una epopeya. Fácil es imaginar el esfuerzo que significó para el general José de San Martín conducir al Ejército de los Andes (1817), para colocar sus 5.000 hombres en Chile para hacer frente a los españoles y sellar la independencia. La única alternativa para trasladar pasajeros y mercaderías de un país a otro era por mar. Algunos intentaban utilizar este servicio, siempre con dificultades. Famoso fue el viaje de Ramón Freire, patriota chileno, en tiempo de las guerras de independencia. Después de la batalla de Rancagua y de la caída de la Patria Vieja, Freire buscó refugio en la Argentina. Una vez en Buenos Aires, impulsó una campaña marítima para volver a luchar a su patria, viajando justamente por los mares australes. Para evitar las dificultades del Estrecho de Magallanes, el *Halcón* y el *Uribe* optaron por viajar 500 millas más y cruzar por el Cabo de Hornos. Pero allí también la navegación era altamente dificultosa. Las peripecias sufridas en este intento, son altamente ilustrativas de la calidad de los viajes de la época:

“El mar se había agitado a impulso del viento, frente a las Islas del Canal de Beagle, lo que hacía presagiar que más al sur, el temporal azotaría las costas meridionales del Cabo de Hornos. Los débiles barcos iniciaron la travesía de estos parajes luchando con una tempestad espantosa y pronto el mar los separó, en medio de montañas de agua. Al atardecer del día 17 de noviembre (de 1815) el Uribe naufragaba con toda su tripulación y el Halcón continuaba penosamente, batido por las olas” (Reyno, 1952: 66-67).

La lucha de los débiles barcos con los elementos de la naturaleza, era muy desigual. El Uribe representaba a muchos navíos que habían sufrido igual suerte, ya en el Estrecho de Magallanes, ya en el Cabo de Hornos. Los tripulantes sabían que el viaje tenía estos riesgos, pero de todas formas, la situación con frecuencia los superaba emocionalmente, aún a los marinos más experimentados.

“El desaliento comenzó a hacer presa de aquellos hombres, y, perdida toda la esperanza de salvación, viendo la nave barrida por el mar, que la lanzaba en todas direcciones, el capitán del “Halcón” se suicidó, disparándose un tiro de pistola en la sien derecha”.

Los bravos mares australes cobraban en vidas humanas, un macabro tributo a la audacia, al empuje de los grupos humanos para viajar del Atlántico al Pacífico, de Argentina a Chile. Los muertos eran una constante en estas latitudes. Pero también lo eran los sucesos asombrosos e inesperados. El relato continúa con escenas cinematográficas:

“Este incidente terminó con las pocas energías que restaban a los tripulantes, y, en aquellos momentos difíciles, reapareció en (el patriota chileno, Ramón) Freire el indomable valor que manifestó siempre en los campos de batalla. Haciéndose cargo de la nave y ordenando con firmeza, logró dirigirla contra el temporal, luchando afanosamente desde cubierta, hasta que una ola lo precipitó al mar. Un grito de terror recorrió el barco, pero la Providencia había dispuesto que Freire no terminara su existencia entre las olas, y, cuando sus fuerzas ya lo abandonaban, el propio mar se encargó de restituirlo a bordo, donde, haciéndose luego atar a uno de los palos del aparejo, continuó su tarea hasta lograr el cruce del Cabo de Hornos”.

Por asombroso y hasta increíble que pueda parecer el relato de este viaje, era apenas un caso más dentro de una extensa lista de casos tanto o más insólitos que se registraban en esta agua, los cuales daban lugar después a versiones coloridas e inverosímiles. En resumidas cuentas, para viajar de Argentina a Chile o viceversa, en la primera mitad del siglo XIX, las dos alternativas (cordillera o mar) eran sumamente complicadas. Había que tener motivos serios para afrontar viajes largos, agotadores, incómodos y con riesgo hasta de muerte. Evidentemente, las escasas disponibilidades de transporte,

desalentaban la integración entre ambos países. Por otra parte, el comercio entre Argentina y Chile en la primera mitad del siglo XIX era relativamente menor debido a tres factores. Por un lado, la escasez de población. Ambos países tenían unos 500.000 habitantes hacia 1800 y menos de 2.000.000 en 1860. Un mercado total de apenas cuatro millones de personas no alcanzaba por sí solo para impulsar un flujo comercial de gran envergadura. La segunda razón era el perfil productivo de cada país. Tanto Argentina como Chile tenían gran riqueza en los productos primarios, sobre todo alimentos, lana y cueros. Lo que necesitaban eran productos manufacturados, pero ninguna de las dos los producía. Por último, a pesar de las exhortaciones de Alberdi en 1840, en el sentido de constituir una unión aduanera de América del Sur, lo cierto es que ambos países no fueron capaces de poner en marcha una política arancelaria tendiente a la integración. Como resultado de todos estos factores, tanto Argentina como Chile tenían más interés en conectarse comercialmente con la metrópoli británica que entre sí. Y esta situación se iba a mantener así hasta los albores de la segunda guerra mundial.

De todos modos, el proceso económico y la visión de los estadistas promovían la mejora de los servicios de transporte marítimo en el área. Sobre todo a partir de la preocupación del Estado chileno. Este otorgó una concesión de \$100.000 anuales a la *Pacific Steam* para mantener en vigencia el servicio por el Estrecho hacia Europa desde 1868. Para consolidar esta tarea, la empresa “mandaba construir para ella cuatro modernísimos vapores. En 1873 servían la flamante ruta diecinueve de éstos” (Vial, 1997: 49). Por ese entonces, la *PSNC* era la principal empresa naviera de la región, con 56 barcos. Al dedicar el 34% de ellos a la ruta por el Estrecho de Magallanes, ya estaba reflejando la importancia que tenía este comercio.

## Obras de ingeniería para achicar distancias: los ferrocarriles bioceánicos

En la segunda mitad del siglo XIX, con el auge del comercio mundial, la revolución industrial, el ensanchamiento de los mercados, los grandes inventos y sobre todo, la confianza en el progreso ilimitado, generaron las condiciones favorables para el diseño de grandes obras de infraestructura tendientes a reducir las distancias del comercio internacional. Estas fueron básicamente ferrocarriles y canales interoceánicos. Todas y cada una de estas, vino a trastocar las rutas del comercio mundial.

El primer ferrocarril interoceánico fue el que se construyó en el Istmo de Panamá. Su objetivo era mejorar las condiciones del viaje por el lugar, que



cada vez tenía mayor flujo de circulación de cargas y personas, en condiciones deplorables. Hasta 1855, se cruzaba a lomo de mula, a pie o en carro. El viaje tenía una extensión de 45 millas, era desagradable, por las alimañas y las altas temperaturas. También resultaba peligroso y dificultoso por el relieve y el riesgo de contraer enfermedades. Una vez habilitado el nuevo ferrocarril, mejoraron notablemente las condiciones del viaje que se tornó más rápido, cómodo y seguro. De todos modos, las grandes obras de arte que requirió la construcción de este ferrocarril, y los altos costos de explotación derivados de la montaña, el clima tropical y el combustible, determinaron que las empresas fijasen tarifas muy altas. Y durante un buen tiempo, el ferrocarril del istmo de Panamá tuvo fama de tener los fletes más caros del mundo.

A pesar de todo, esta obra significó un importante paso adelante. Uno de los accionistas de la empresa era la *PSNC*, que administraba los servicios marítimos en Chile. Una vez librado al servicio el ferrocarril del istmo de Panamá, la *PSNC* comenzó a ofrecer en Santiago pasajes a Europa, en combinación con aquel ferrocarril y en combinación con *Royal Mail Lines*. En realidad, esta combinación con *Royal Mail Lines* se hacía desde antes de 1855; se cruzaba a lomo de mula, a pie o en carro. Pero con el ferrocarril, este servicio mejoró notablemente.

El proceso de expansión de conexiones interoceánicas mediante la construcción de ferrocarriles, dio un paso más cuando quedó librado al servicio el transporte entre las costas Este y Oeste de los Estados Unidos. Ello se concretó el 10 de mayo de 1869, cuando se unieron las líneas de la *Central Pacific* y de la *Union Pacific* en Promontory Point. A partir de entonces, los emporios económicos ubicados en ambas costas norteamericanas quedaron unidos mediante el abrazo de acero del riel, a través de un viaje considerablemente más corto que por el antiguo del Cabo de Hornos o bien, por el ferrocarril del Istmo de Panamá. “Ya no era absolutamente necesario que el acarreo comercial estadounidense atravesara el continente por la vía del sur” (Véliz, 1961: 191).

Otro salto adelante en materia de conexiones ferroviarias fue la habilitación del *Canadian Pacific Railway* (1885). El cuarto ferrocarril bioceánico del continente americano fue el que se construyó en el Istmo de Tehuantepec, en la parte más estrecha de México. Habilitado en 1894, no tardaría en convertirse en uno de los ferrocarriles más activos del mundo con un servicio de 60 trenes diarios. (De todos modos, poco iba a durar esta euforia: apenas fue librado al servicio el Canal de Panamá, el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec comenzó a declinar rápidamente hasta quedar en ruinas).<sup>9</sup> A ello se podría agregar un caso

---

9 Es un hecho extraordinario pues poco queda de tanta eficacia y tanta actividad, sólo una porción diminuta de la obra de quienes la construyeron y especularon con ella. Queda menos del gran Ferrocarril Nacional de Tehuantepec que de las ruinas mayas de Uxmal y Palenque y ni los rastros de los secos lechos de los ríos o las sendas polvorientas que unen los pueblos pobres que indiquen que ésta fue uno de los grandes cruces de caminos del mundo. Sin embargo todavía quedan partes del ferrocarril. En 1913, la línea fue extendida para unirse con el llamado Ferrocarril Panamericano, en la frontera con Guatemala. Pero fue un esfuerzo perdido. Al año siguiente se inauguró el Canal de Panamá, condenando a la bancarrota a todos los caminos de mula,

más de ferrocarril bioceánico en América Central: el que corría de El Salvador a Guatemala.

Poco después, en 1910, el Ferrocarril Trasandino por Uspallata, tuvo el privilegio de convertirse en el sexto ferrocarril bioceánico de América. A partir de entonces, el comercio mundial tenía dos grandes sistemas de transporte para pasar del Atlántico al Pacífico: por vía marítima podía cruzar a través del Cabo de Hornos o del Estrecho de Magallanes. Por vía terrestre, tal como muestra el *Cuadro III*, podía elegir entre seis ferrocarriles bioceánicos, situados tres en América del Norte (Canadá, EEUU y México); dos en América Central (Salvador-Guatemala y Panamá, que ya no pertenecía a Colombia) y uno en América del Sur, el compartido entre Argentina y Chile. A diferencia de los otros cuatro, el Trasandino por Uspallata, junto con el de Salvador-Guatemala, era el único internacional.

**Cuadro III: Ferrocarriles interoceánicos en América**

Ferrocarril	País	Año inauguración
FC del Istmo de Panamá	Colombia	1855
Central Pacific y Union Pacific	EEUU	1869
Canadian Pacific Railway	Canadá	1885
FC del Istmo de Tehuantepec	México	1894
FC Bioceánico de América Central	Guatemala-El Salvador	s/d
FC Trasandino	Argentina-Chile	1910

Fuente: Elaboración propia a partir de Van Loon (1940), Thomson (1990) y Theroux (1979).

## Los canales interoceánicos y el nuevo mapa del comercio mundial

Para comprender la situación del Ferrocarril Trasandino en el concierto de las rutas internacionales, es preciso tener en cuenta también el proceso de construcción de los canales interoceánicos. Fundamentalmente los canales de Elder, Kiel, Suez y Panamá. Porque cada uno de ellos vino a modificar notablemente las distancias entre los principales puertos del globo.

---

cruces en balsa y rutas de diligencia de América Central. Desde ese año Tehuantepec comenzó a morir y ni siquiera el descubrimiento de petróleo logró remediar la situación del istmo o conferirle cierto grado de prosperidad. Hoy tiene un aspecto patético (Theroux, 1979: 87-88).

## Los canales Elder y Kiel

En este proceso, el primer paso fue la obra de conexión entre el Báltico y el Mar del Norte. Ello fue posible gracias a la construcción del canal de Schleswig-Holstein o del Elder. La obra se ejecutó entre 1777 y 1784. El canal tenía 31 km de largo y en su momento significó un importante salto para la navegación comercial. De todos modos, un siglo más tarde, ante el impresionante desarrollo de la industria naviera, el tamaño de los grandes barcos vino a superar las posibilidades del canal. Sus dimensiones quedaron estrechas, y se planteó la necesidad de construir una nueva obra para permitir la circulación entre ambos mares. Como resultado se construyó el Canal Kiel. El Canal Kiel se extiende de Brunsbüttel a Kiel. Construido entre 1888 y 1895, tiene una longitud de 98.650 metros y 65 a 70 metros de ancho y 9 metros de profundidad máxima. “Trabajaron cerca de 10.000 obreros y 41 ingenieros. Se sacaron 82 millones de metros cúbicos de tierra. Los HP de las maquinarias empleados superaron los 22.000” (Ratzel, 1960: 19).

## El canal de Suez (1854-1869)

La experiencia del canal del Elder alentó a ingenieros, empresarios y políticos, a impulsar iniciativas similares en otros lugares del mundo. Como resultado, Francia llegó un acuerdo con Egipto para financiar y dirigir la construcción del Canal de Suez (1859-1869). Fue ésta una obra monumental para la época. En los primeros años, la excavación se hizo casi totalmente a mano, con el trabajo de 20.000 obreros. Posteriormente fue posible introducir máquinas, sobre todo dragas de vapor. Para completar la construcción, sería necesario el trabajo de 50.000 hombres. Fue una auténtica obra faraónica, considerada a la vez, una de las grandes obras de ingeniería del mundo (Palau, 1998: 393-397).

La inauguración del Canal de Suez, el 16 de noviembre de 1869, vino a trastocar el mapa del comercio marítimo mundial, al reducir a la mitad la distancia entre Europa y la India. Por ejemplo, la distancia entre Londres y Bombay hasta entonces, demandaba 11.000 millas por el Cabo de Buena Esperanza o 15.800 por el Estrecho de Magallanes. A partir de la inauguración del Canal de Suez, ambas ciudades podían unirse con un viaje de 6.300 millas. El imperio Británico observó con recelo la obra de los franceses. En un principio, lord Palmerson procuró bloquear el proyecto, apelando a su capacidad de presión y la influencia inglesa sobre el imperio otomano. Pero cuando tras cinco años de iniciado, se puso en evidencia que el proyecto avanzaba con suficiente energía como para completarse, el gobierno británico fue cambiando su posición.

Asistió a la inauguración de las obras con cierta indiferencia. Pero con el tiempo, los ingleses iban a cambiar radicalmente su actitud.

Si bien el Canal de Suez fue librado al servicio en 1869, su incorporación a las rutas comerciales no fue inmediata. Sobre todo porque no era apto para veleros, que por entonces todavía soportaban la mayor parte del transporte marítimo mundial. Sólo los vapores podían circular por el Canal de Suez. Pero en aquellos momentos, todavía no se consideraba al vapor como un medio de transporte adecuado para el transporte en largas distancias, tal como hemos señalado antes. Por ello, durante casi 20 años se mantuvo la competencia de las rutas mundiales entre las tres alternativas: Cabo de Buena Esperanza, Estrecho de Magallanes y Canal de Suez.

De todos modos, el avance tecnológico jugaba en favor de la tercera opción. Las empresas navieras invirtieron tiempo y recursos en mejorar las instalaciones fijas y el diseño de barcos y máquinas. Los ingenieros lograron sensibles mejoras en el sistema de navegación a vapor, y lograron reducir notablemente el consumo de combustible. Así por ejemplo un vapor de 1855, viajando a 13 nudos, consumía 150 toneladas diarias de carbón. Veinte años después, en 1874 se fabricaban barcos que podían viajar a la misma velocidad, pero con un consumo de 63 toneladas diarias (Véliz, 1961: 160). Un salto decisivo en este proceso fue la incorporación de la máquina compuesta (*compound*) de alta y baja presión. Con esta innovación, en 1865 los vapores Holt asombraron al mundo al realizar cruceros de hasta 8.500 millas sin escalas.

El sistema de navegación a vapor se fue haciendo cada vez más competitivo. La apertura del Canal de Suez, sumada a las constantes mejoras introducidas por los ingenieros, inclinó definitivamente la balanza en favor de este tipo de barcos. Las empresas navieras fueron incorporando cada vez más vapores a sus flotas mercantes. Como resultado, muy rápidamente se revirtió la tendencia. “Hasta 1869, nunca el tonelaje de vapores botado anualmente había excedido al tonelaje de veleros; sin embargo en 1870, el tonelaje de vapores construido fue dos veces mayor que el de veleros” (Véliz, 1961: 199).

Superados estos inconvenientes técnicos, el Canal de Suez se consolidó como ruta internacional. Y la potencia entonces hegemónica en los mares, Gran Bretaña, consideró de primordial importancia para sus intereses, asegurarse el control de esta vía. Para avanzar en esta dirección, procedió a consolidar su dominio en enclaves estratégicos, y a sus bases de Gibraltar y Malta, sumó Chipre (1878). Poco después, en 1882, Gran Bretaña estableció un protectorado en Egipto. De esta manera pasó a contar con toda una cadena de puertos de abastecimiento para su flota mercante, y a la vez, con la garantía para el uso del Canal. Como resultado, a partir de 1887 Gran Bretaña priorizó definitivamente esta ruta para acceder a sus colonias del Pacífico. El Canal de

Suez se transformó en uno de los lugares más transitados del mundo por la navegación comercial. Hacia 1940 pasaban 36 millones de toneladas a través del Canal de Suez (Van Loon, 1940: 18).

A esa altura de los acontecimientos, el Estrecho de Magallanes se vio reducido como ruta mundial. Perdió definitivamente sentido para el viaje de Europa a la India. Pasó a ser la segunda ruta para llegar a Australia, con una distancia de un 10% más larga que por Suez. Y sólo conservó ventaja como ruta más corta para enlazar Gran Bretaña con la costa pacífica de América (incluyendo Valparaíso, Callao y San Francisco) y Nueva Zelanda.

## El canal de Panamá (1881-1914)

La experiencia del Canal de Suez sirvió para avanzar hacia otros continentes. No fue casualidad que el mismo pionero de Suez, Lesseps, tomase la iniciativa de unir los océanos Atlántico y Pacífico a través de América Central (1881). Debió enfrentar dificultades formidables, entre ellas la fiebre amarilla y la malaria. A ello se sumó la crisis de la bolsa de París. Su empresa fracasó en 1888, pero el desafío estaba planteado. Después de una serie de debates en torno a diferentes proyectos, el gobierno de EEUU tomó la decisión de allanar los obstáculos para la ejecución de una alternativa. En 1903, EEUU incentivó una rápida guerra civil en Colombia. Como resultado, se produjo la secesión de Panamá, hasta entonces una provincia más de esa nación. Inmediatamente, EEUU obtuvo de la nueva república, la cesión de una franja de territorio, de cinco millas de ancho, de océano a océano, para construir por allí el canal. Ese territorio, con un gobierno títere, pasó a llamarse “Zona del Canal”. Los ingenieros se encontraron con serias dificultades para realizar esta obra. Sobre todo por la diferencia del nivel del mar entre ambos océanos, y por las dificultades del relieve.

“El Canal de Panamá no es realmente un canal en el sentido corriente de la palabra, como una canna o tubo, o cañería a través del cual pasa el agua libremente, como ocurre con las cañerías de los cuartos de baño. Ni siquiera ha sido cavado en el suelo, como ocurre con casi todos los canales corrientes. Al contrario, ha sido abierto a través del sotabanco pues con excepción de cortos trechos cerca del Atlántico y del Pacífico, el Canal corre muy por encima del nivel del mar y, en la zona del Lago Gatún, alcanza la respetable altura de 85 pies. El famoso Corte de Culebra (o Corte de Gaillard) tiene 45 pies de profundidad, pero su fondo se halla a 40 pies sobre el nivel del mar” (Van Loon, 1940: 18).

Para el desplazamiento de los barcos de un océano al otro a través del canal, fue preciso diseñar un sistema de esclusas, con ascensores para las grandes embarcaciones. El sistema era complicado e ingenioso: “Pequeños tranvías eléctricos, en líneas paralelas al canal, halan suavemente el buque a la primera esclusa. Ya manos invisibles han cerrado las puertas tras uno y el buque inicia su ascensión. Esta prueba se repite dos veces más y antes que uno se dé cuenta de cómo se han hecho las cosas, se encuentra en el piso alto, a 85 pies sobre el nivel del mar” (Van Loon, 1940: 21).

Con la construcción del Canal de Panamá se cerró un ciclo en la historia de las rutas marítimas. Este se había extendido durante un siglo y medio, a lo largo de los cuales se habían formulado numerosos proyectos, hasta concretarse la construcción de cuatro canales que modificaron el comercio mundial, tal como muestra el *Cuadro IV*.

*Cuadro IV:*

**Canales artificiales interoceánicos o intermarítimos**

NOMBRE DEL CANAL	FECHA DE CONSTRUCCION	LONGITUD	OCEANOS O MARES CONECTADOS
Schleswig-Holstein o Elder	1777-1784	31 km	Báltico y Mar del Norte
Suez	1859-1869	120 km	Mediterráneo y Mar Rojo
Kiel	1888-1895	100 km	Báltico y Mar del Norte
Panamá	1903-1914	70 km	Atlántico y Pacífico

Fuente: Elaboración propia a partir de Van Loon (1940), Ratzel (1960), Duby (1987).

A partir de los nuevos canales, se modificaron sensiblemente las distancias entre los puertos. Ello permitió redefinir los itinerarios, bajar los costos de los fletes y promover el intercambio entre los países del mundo. Las diferencias de distancias entre los itinerarios vigentes antes y después de la construcción de los canales, era por demás, elocuente, tal como refleja el *Cuadro V*.

El Canal de Panamá fue librado al servicio el 15 de agosto de 1914. A partir de entonces se operó un profundo cambio en las rutas del comercio mundial. Evidentemente, se acortó la distancia entre las costas Este y Oeste de Estados Unidos. También se facilitó el viaje desde Europa hacia el Pacífico, tanto para los países americanos como asiáticos y de Oceanía. Esto significó la pérdida de interés por la antigua ruta por el Cabo de Hornos. A partir de 1914, los navegantes de todo el mundo pudieron “dar un definitivo y agradecido adiós a

los horrores de las tempestades patagónicas” (Van Loon, 1940: 27).

*Cuadro V*

**Distancias desde Londres hacia puertos de los océanos Índico y Pacífico (en millas marinas)**

DESTINO	RUTA O ITINERARIO			
	Cabo Buena Esperanza	Estrecho de Magallanes	Canal de Suez	Canal de Panamá
Bombay	10.960	15.503	6.296	---
Sydney	13.480	12.795	11.590	12.445
Wellington	13.355	12.336	12.459	11.290
Auckland	12.800	12.216	12.632	11.310
Valparaíso	----	8.8131	-----	7.378

Fuente: Elaboración propia a partir de Ports Guide (1996)

El impacto de esta obra en la reducción del interés por el Estrecho de Magallanes fue muy evidente. Si el Canal de Suez arrebató a Magallanes la primacía de los enlaces entre Gran Bretaña con la India y Australia, el Canal de Panamá vino a posicionarse como segunda opción alternativa más corta para llegar a estos lugares, relegando al Estrecho de Magallanes al tercer lugar. Por ejemplo, el viaje de Londres a Sydney demandaba 11.600 millas por Suez, 12.400 por Panamá y 12.800 por Magallanes. Además Panamá le arrebató a Magallanes las rutas más cortas de Europa hacia Nueva Zelanda. Después de 1914, las rutas comerciales desde Londres a Wellington significaban 11.300 millas por Panamá, 12.000 por Magallanes, 12.500 por Suez y 13.400 por el Cabo de Buena Esperanza. Para llegar a Auckland, el viaje por Panamá demandaba 11.300 millas marinas, por Magallanes 12.200 y por Suez 12.600. Inclusive, el Canal de Panamá significó una apreciable reducción de distancias entre Europa y la costa oeste de América del Sur. El viaje de Londres a Valparaíso pasó de 8800 millas marinas por Magallanes, a 7400 por Panamá. Además, para enlazar la costa este de EEUU con la costa oeste de ese mismo país, o bien con Australia y el sudeste asiático, el Canal de Panamá resultó la ruta obligada. El peaje que se cobraba a las embarcaciones por el uso de este canal era elevado, pero igual significaba una ruta más interesante que la del Estrecho. Salvo para conexiones regionales:

“Sólo aquellos que prefiriesen el Estrecho lo utilizarían... un viaje corrientemente más largo, más peligroso y más caro. Tendrían preferencia

tal, por lo común, únicamente si su itinerario incluyera Brasil o Argentina, o ambos países. Estando o dirigiéndose allí, el Estrecho era más cercano que el Canal... y gratis, mientras cambiar de océano utilizando aquél costaba 1,25 dólares por tonelada de registro. Y se perdía la potencial ganancia marginal del cabotaje en la costa pacífica". (Vial, 1997: 138).

Rápidamente el Canal de Panamá concitó la atención del transporte marítimo y en vísperas de la II Guerra Mundial, a través de sus esclusas circulaban 29 millones de toneladas, apenas 7 millones menos que por el Canal de Suez. Entre ambos concentraron más de 60 millones de toneladas, un comercio que de otra manera se tendría que haber repartido entre el Cabo de Buena Esperanza y el Estrecho de Magallanes, o directamente no se hubiera realizado (la reducción de las distancias permitió disminuir los fletes, con lo cual muchas actividades que antes no eran rentables, comenzaron a serlo y por lo tanto, el canal permitió el incremento del volumen comercial). De esta manera, la construcción de estos canales artificiales, echó las bases para los nuevos circuitos mundiales, que quedarían en vigencia hasta el siglo XXI.

Inclusive el Estado chileno reorientó su interés hacia la promoción de estas rutas. Así como en la década de 1860 había subsidiado a la *Pacific Steam* para sostener los servicios por el Estrecho, después de la apertura del Canal aplicó el mismo criterio para promocionar los nuevos itinerarios. En este contexto, en 1928 se promulgó la ley 4.249 por la cual se "otorgaba una subvención de 2.000.000 pesos anuales al conjunto de las empresas chilenas que hubieran mantenido o mantuviesen en el futuro, por más de dos años, servicio regular a través del Canal de Panamá" (Vial, 1997: 185). La caída del interés por la ruta del Estrecho se evidenció al año siguiente, cuando fracasó en el Congreso chileno, un proyecto de ley similar "para las firmas nacionales que atendiesen regularmente la costa de Argentina, Uruguay y Brasil vía Magallanes" (Vial, 1997: 186).

A pesar de esta asimetría en materia de beneficios estatales, el contacto entre Argentina y Chile se mantuvo. La presencia de la ciudad de Punta Arenas forzó al Estado chileno a mantener servicios permanentes de transporte marítimo entre el centro y el extremo sur del país, mientras Argentina hacía lo propio con sus ciudades, como Ushuaia. Además, las guerras mundiales, al dificultar el lazo entre ambos países y Europa, promovieron indirectamente el intercambio entre ellas. Sobre todo la segunda guerra. Así por ejemplo "en 1942 la *Sudamericana* arrendó durante cuatro meses un buque-tanque argentino. La finalidad de este arriendo era hacer llegar a Chile la cuota de nafta, petróleo y parafina que le correspondía según el racionamiento. La nave nos fletó ese año 45.000.000 de litros de nafta (la mitad de la asignación chilena y 12.000.000 de litros de los restantes combustibles citados". Poco después en 1944, "la



Sudamericana movilizaba con urgencia desde Argentina, 17.000 toneladas de trigo y 2.000 semillas oleaginosas, que el abastecimiento del país requería con dramático apremio” (Vial, 1997: 225-226).

## Canales y ferrocarriles bioceánicos: su influencia en las rutas del Cono Sur

El constante proceso de expansión de las grandes obras de ingeniería, vinculadas a mejorar las condiciones de circulación de los medios de transporte comerciales entre los distintos mares y océanos, fue cambiando una y otra vez las posibilidades que tenían las empresas navieras para mejorar sus rutas. Se fueron desencadenando así una serie de cambios, por los cuales se abandonaban algunos itinerarios para usar otros. Pero éste no fue un proceso lineal. La distancia no era el único elemento. También influían muchas veces el tipo de carga, las alianzas estratégicas con otras empresas, los subsidios estatales y las tarifas. Muchas veces, al inaugurarse una obra de ingeniería de elevados costos, se aplicaban tarifas altas, lo cual desalentaba la circulación por ese lugar. Y luego entraban a hacerse sentir otros criterios, para dar como resultado un proceso lento y cambiante en el mapa de las rutas mundiales.

Un buen ejemplo fue el ferrocarril del Istmo de Panamá. Los altos costos de construcción y explotación de sus instalaciones, llevaron a la empresa a gravar su circulación con altas tarifas. Como resultado, la respuesta de los transportistas fue desigual. Algunas lo incorporaron a sus itinerarios, y otras lo excluyeron, al menos por largos años.

Un caso relevante fue el de la *Pacific Steam Navigation Company*. Consecuente con su papel de pionera en el transporte internacional en costas del Pacífico, esta firma era también accionista del Ferrocarril del Istmo de Panamá. Una vez inaugurado este servicio, la PSNC comenzó a ofrecer en Santiago pasajes a Europa, mediante una triple combinación entre su flota, el ferrocarril de Panamá y la empresa *Royal Mail Lines*, que completaba el viaje a través del Atlántico.

Otro ejemplo de interés fue el de la *Compagnie Générale Transatlantique*. Como hemos señalado, se trataba de una empresa francesa, que hacia 1870 tenía operando en las aguas chilenas, tres vapores con 6.000 toneladas y 800 tripulantes. Prestaba el servicio de transporte de Chile a Europa. A pesar de la vigencia del ferrocarril del istmo de Panamá, durante muchos años utilizó la ruta del Estrecho de Magallanes. Recién modificó su actitud en 1874, casi 20 años después de la habilitación del ferrocarril del istmo. En efecto, el 13 de junio

de 1874, la *Compagnie Générale Transatlantique* anunció la suspensión de los viajes por Magallanes “y su reemplazo por carreras desde y hasta Panamá en barcos de PSNC que combinarían con barcos franceses que harían la travesía del Atlántico” (Véliz, 1961: 215).

Casi simultáneamente, sucedió algo parecido con otra gran empresa del área. La *Compañía Sudamericana de Vapores* logró un acuerdo con el Estado para ofrecer servicios parecidos. El trato consistía en un subsidio de \$100.000 anual durante diez años para consolidar nuevas rutas. Como resultado, la *Compañía Sudamericana de Vapores*, devenida en sociedad mixta de hecho, a partir de julio de 1874 comenzó sus servicios directos de Valparaíso a Panamá.

El cruce de océano a océano a través del ferrocarril, dejó de ser privilegio exclusivo del istmo de Panamá, cuando hacia 1895 se libró al servicio el ferrocarril del istmo de Tehuentepec, en la parte más estrecha de México, tal como hemos señalado oportunamente. A partir de entonces, las empresas navieras pasaron a tener dos opciones para definir sus itinerarios entre la costa americana del Pacífico Sur, y los grandes mercados del Atlántico Norte.

Como resultado de estos cambios, la ruta por el Estrecho de Magallanes fue perdiendo vigencia y atractivo. Cada vez eran menos los servicios que se prestaban por esas aguas. Y las pocas empresas que lo prestaban, se pusieron de acuerdo para mantener las tarifas elevadas. Esto desalentó aún más el intercambio entre Argentina y Chile por vía marítima. Así quedó reflejado en un documento de la época, el *Memorandum de los agricultores*. Preparado elevado por la Sociedad Nacional de Agricultura y elevado al Senado en 1899, señalaba que: “el subido precio que en la actualidad cobran las diferentes compañías por conducir mercaderías a la costa del Atlántico y la dificultad de conseguir tonelaje disponible, aún a estos precios excesivos, inhabilitan en absoluto nuestras relaciones comerciales con los puertos de esa costa” (cit. en Veliz, 1961: 277).

El desvío del centro de atención hacia el norte y la competencia de las empresas navieras en esa misma dirección, se profundizó aún más a partir de la habilitación del Canal de Panamá, en 1914. Esta iniciativa determinó la decadencia de los ferrocarriles interoceánicos del área, sobre todo los de los istmos de Panamá y Tehuentepec. También redujo aún más las posibilidades de la ruta por el Estrecho de Magallanes, pues a la ventaja de reducir la longitud de los viajes, con la habilitación del Canal de Panamá se ahorraba también los costos de los transbordos hacia y desde el ferrocarril.

## El Canal de Panamá y el Ferrocarril Trasandino

A primera vista, podría suponerse que el Canal de Panamá significó reducir la importancia del Trasandino en forma taxativa. También sería posible estimar que, una vez consolidado el proceso de construcción del Canal, ya no tendría mayor sentido para Argentina y Chile, impulsar esta costosa obra a través de la cordillera. Sin embargo, no fue así. La clase dirigente chilena advirtió que, efectivamente, el Canal de Panamá iba a desviar buena parte del transporte marítimo que hasta entonces se efectuaba por Magallanes o el Cabo de Hornos. Ello reduciría la importancia y la actividad económica de los puertos chilenos, sobre todo el principal de ellos, Valparaíso. Y justamente por eso, era conveniente impulsar el Trasandino, para generar otra actividad, de modo tal de revitalizar este puerto y potenciarlo. Uno de sus referentes advertía en 1885 que “el comercio y prosperidad de nuestro principal puerto”, se encontraba “amenazado hoy por anemia, mediante la sangría de Panamá, que significará la atracción hacia su rada y su muelle, mediante las comunicaciones rápidas, de la corriente de ese tercer mundo que surge de la Oceanía y que hoy, unidos los americanos del norte y los franceses, hacen potentes esfuerzos a fin de desviarla –contra la naturaleza que les señala cauce diverso y malsano hacia el istmo y su paso marítimo a nivel, o en Nicaragua y su lago” (Vicuña Mackenna, 1885: 549).

El estadista chileno advertía el cambio comercial que significaba el riel. Había captado con precisión cómo, el tradicional lazo económico que Chile mantenía con Cuyo desde la época colonial, se había quebrado a partir del enlace ferroviario entre este y Buenos Aires, que había reorientado la economía cuyana hacia el litoral:

“El comercio de tránsito de Chile, que en años anteriores llegaba a la vecindad de un millón de pesos o lo sobrepasaba, como en 1849, ha decaído el año último (1883) a la suma mendicante de 12,703 pesos, mientras que por Caldera pasó siquiera el doble de esa suma (\$30,522), siendo el total general apenas de \$44,225. ¡Cuándo vióse en país alguno, mayor, más rápida y más culpable decadencia, decadencia culpable porque ha sido voluntaria? El ferrocarril inconcluso de Buenos Aires a Mendoza (se completó en 1885) está matando a fuego lento a Valparaíso. La conclusión de esa vía por los Andes lo haría de seguro renacer como al ave de la mitología. Roma por esa senda no arruinará a Cartago” (Vicuña Mackenna, 1885: 558-559).

En el fondo, Vicuña Mackenna captaba que la alianza de dos países centrales (Francia e Inglaterra), así como había abierto la ruta del Canal de Suez para evitar el rodeo por Cabo de Buena Esperanza, haría lo mismo con el Canal de Centro América, para eludir la vuelta por los mares australes. Ello traería

la decadencia comercial del su país. Y era precisa la alianza de dos países sudamericanos, Argentina y Chile, para hacer frente a la nueva coyuntura, con una obra común, que amortiguara el impacto del proyecto del norte. Era necesario dar una respuesta y ella debía ser conjunta. Lo que Chile perdía por el norte, debía compensarlo con el este. Para Vicuña Mackenna, hombre de gran influencia en la clase dirigente tanto de Chile (ya hemos visto el caso del presidente Balmaceda) como de Argentina (donde era admirado y querido), el futuro Canal de Panamá no debía ser disuasivo sino al contrario, un motivo más para la construcción del Ferrocarril Trasandino.

## Conclusión

El desarrollo de los transportes entre Argentina y Chile, en el siglo XIX, guarda estrecha relación con el proceso de expansión del comercio mundial. Y esta influencia fue importante, aunque después perdió vigencia, por dar el impulso inicial a las conexiones entre dos países que por sí solos, carecían de mercados suficientemente anchos como para financiar la construcción de grandes obras de infraestructura, o para poner en marcha maquinas costosas capaces de cruzar agitados océanos o escarpadas montañas.

La principal motivación para impulsar estas mejoras sería la idea de enlazar Gran Bretaña con sus dominios de Nueva Zelanda y Australia, objetivo de primordial importancia en el siglo XIX. Para llegar a ello, fue preciso un largo proceso de la Historia Mundial, que incluye al ascenso y decadencia de los imperios coloniales portugueses y holandeses. Estos actuaron en cierta medida como un freno a la expansión del capitalismo en Australia y Nueva Zelanda, pues no tenían recursos humanos para colonizar tan extensos territorios. A los holandeses sucedieron los ingleses, que durante un tiempo tampoco tuvieron mayor interés en el área, pues contaban con colonias más prósperas y cercanas en el norte de América. Recién después del fin del primer imperio británico, determinado con la independencia de EEUU. Recién entonces, a fines del siglo XVIII se generaron las condiciones para que Gran Bretaña se interesase por colonizar Australia y Nueva Zelanda. La emigración de 166.000 penados ingleses en los 50 años posteriores, seguidos por el descubrimiento del oro en Australia (1851) y el auge de estos dominios sobre la base de un sistema político autónomo, los transformó rápidamente en mercados emergentes, importantes proveedores de materias primas para la metrópoli británica. Se echaron entonces las bases para la búsqueda de nuevas rutas, más directas, aún al precio de realizar fuertes inversiones en obras de infraestructura. En este contexto, el proyecto del Ferrocarril Trasandino de Uspallata atrajo el interés de los inversionistas de Londres.

Pero para llegar de Europa al Pacífico, el Cono Sur no era el único lugar donde, inversiones mediante, se pudiesen abrir nuevas rutas comerciales. Ni Gran Bretaña tenía el monopolio de los recursos para financiar grandes obras. Los franceses impulsan la construcción del Canal de Suez (1859-1869), una obra vital para su época. Como resultado se revolucionó el sistema de rutas internacionales. Gran Bretaña insistió durante un tiempo con los proyectos del Cono Sur. Pero en pocos años se puso en evidencia la superioridad de la alternativa de Suez, sobre todo a partir del fuerte desarrollo tecnológico alcanzado por la navegación a vapor. Como resultado, los ingleses desplegaron una fuerte ofensiva para tomar el control de esta ruta. En 1878 tomaron bajo su control a Chipre, en 1882 establecieron el protectorado sobre Egipto y desde 1887, desviaron el grueso de su comercio marítimo por esta ruta.

A partir de este momento, las rutas del Cono Sur, con su variante a través del Ferrocarril Trasandino, perdieron interés para enlazar Europa con India. Pero mantuvieron vigencia para el transporte entre las costas atlántica y pacífica de América, como así también para llegar a Australia (por el Sur de América la ruta era poco más larga que por Suez) y sobre todo para Nueva Zelanda.

En la década de 1870, cuando los proyectos del Trasandino eran debatidos en los congresos de Argentina y Chile, el Canal de Suez ya estaba habilitado. No obstante ello, la navegación por el Estrecho de Magallanes se encontraba en un periodo de alto volumen, tanto en cantidad de barcos como en tonelaje. Anualmente pasaban cien barcos que transportaban 170.000 toneladas. Y considerando que el viaje entre Buenos Aires y Valparaíso por esta ruta demandaba 13 días en los vapores, la clase dirigente estimó que el Trasandino, al unir ambos puntos en dos días, podría capturar un porcentaje elevado del comercio austral.

El Ferrocarril Trasandino se fue parte de un proceso mayor, signado por el servicio del ferrocarril para enlazar Atlántico y Pacífico. Proceso en el cual participaban Colombia (1855), EEUU (1869), Canadá (1885) y México (1894). Argentina y Chile, con el Trasandino, se convirtieron en el quinto ferrocarril bioceánico del continente (1910) y el primero en América del Sur. Con la particularidad de ser el único internacional. En este sentido, el significado de cada ferrocarril era muy diferente en materia de integración. Los ferrocarriles de los istmos de Panamá y Tehuentepec apenas servían para el enlace bioceánico, con poco efecto en la integración de sus propios países, Colombia y México. Los de Canadá y EEUU, en cambio, además de vincular mares, enlazaban el territorio nacional. El Trasandino cumplía esas dos funciones más una tercera: generar el primer sistema moderno de transporte terrestre entre dos naciones, Argentina y Chile.

La entrega del Canal de Panamá al servicio público en 1914, vino una vez más a alterar el papel del Trasandino en las rutas mundiales del comercio. Así como el Canal de Suez abrió la ruta más breve de Europa a la India, el Canal de Panamá tuvo el efecto análogo para con Australia y Nueva Zelanda. A partir de entonces, la carrera por el Estrecho de Magallanes perdió prácticamente todo significado para el comercio mundial. Y algo parecido puede decirse del Ferrocarril Trasandino. Mientras la ruta por el Estrecho de Magallanes tenía vigencia internacional, el Trasandino por Uspallata se presentaba como un complemento parcial de la misma, atendiendo a ofrecer un atajo más seguro al evitar su tramo más peligroso. Además, el Trasandino vendría a reducir los tiempos de viaje de Buenos Aires a Valparaíso, de 13 a 2 días. En este contexto, el proyecto del Trasandino tuvo vigencia como ruta mundial hasta la habilitación de los canales de Suez y Panamá. Una vez completadas esas alternativas, quedó claro que para el comercio mundial ya no presentaba interés la ruta del Trasandino.

Pero en este proceso, lo importante es que durante varios años se pensó el Trasandino con esas causas. Cuando esas desaparecieron, ya había otras, pues los países de América Latina habían experimentado un fuerte incremento de población y en la expansión de sus economías. Hacia 1914 la Argentina llegaba a los 8.000.000 de habitantes y Chile poco menos de la mitad. Ya había por tanto, la insinuación de un mercado que por sus propias dimensiones podría justificar la construcción de una obra de esta envergadura. Además, para llegar de Buenos Aires o Montevideo a cualquier punto de la costa del Pacífico, la ruta por marítima más corta era, todavía, la del Estrecho de Magallanes, aún después de la habilitación del Canal de Panamá. Por lo tanto, el Trasandino, al reducir en 11 días el tiempo de viaje entre Buenos Aires y Valparaíso, tenía plena vigencia para conectar al emergente mercado del Río de la Plata con todo el litoral Pacífico, de Chile a México y EEUU.

Como se sabe, el Trasandino abrió una brecha en la cordillera, que más tarde se ensanchó con la construcción de la carretera internacional y el Túnel Cristo Redentor (1980), obra facilitada e impulsada por la acción del Trasandino. Como resultado, en vísperas de la constitución del Mercosur, Argentina y Chile ya tienen al menos un sistema de transporte terrestre, para atender el intercambio de un mercado regional de 200 millones de habitantes.

El Cono Sur no sólo se vio estimulado por el desarrollo mundial en materia de rutas, sino también, de medios de transportes. La llegada del vapor a las costas del Pacífico se produjo en 1840 y a partir de entonces se verificó una interesante expansión. Esta tuvo un hito en 1869, con la habilitación de los servicios directos a Europa por el Estrecho de Magallanes. Evidentemente, estos servicios sufrieron alteraciones debido a los cambios en los mapas de rutas internacionales. La habilitación del Ferrocarril del Istmo de Panamá

primero (1855) y la apertura del Canal después (1914), reorientaron las rutas de Chile a Europa hacia el norte, a través de América Central, en lugar de las rutas por Estrecho de Magallanes o Cabo de Hornos. Pero en el camino quedó el desarrollo de la flota mercante. Esta tuvo un momento histórico en 1872, con la constitución de la *Compañía Sudamericana de Vapores*, la más importante de la región hasta la actualidad. Originalmente, esta empresa priorizó las rutas desde Valparaíso hacia el norte, sobre todo hacia Perú, Ecuador, Panamá y California. Tras la inauguración del Canal de Panamá, extendió sus servicios hacia la costa Atlántica de EEUU y Europa. Demostró poco interés en servir las rutas entre Argentina y Chile a través del Estrecho, que continuaron en poder de la *Pacific Steam* hasta el siglo aproximadamente. Pero la Sudamericana fue sumando experiencia y recursos, hasta que llegado el momento oportuno, iba a extenderse también hacia las costas del Atlántico Sur, fundamentalmente a partir de la década de 1990 de manera tal que, al constituirse el Mercosur, también había una oferta interesante para resolver los problemas del transporte entre los países miembros.

En la segunda mitad del siglo XIX, los grandes empresarios europeos pusieron sus ojos en el Cono Sur, para solucionar los problemas que tenían por la distancia a los mercados del Pacífico, fundamentalmente las colonias de Australia y Nueva Zelanda. Con esta intención, impulsaron proyectos e inversiones tendientes a mejorar las disponibilidades del transporte en uno de los tramos de su comercio a escala mundial. Posteriormente, entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, perdieron interés en el Cono Sur, pues las grandes obras de ingeniería les habían abierto rutas más cortas por otras partes. Pero el impulso inicial que dieron al transporte en el sur de América, lejos de detenerse, siguió su curso. Sostenido con gran sacrificio por los gobiernos locales, se mantuvo para atender -con gran déficit- los mercados limitados del área- Pero sobre el final del siglo XX, ante la emergencia del coloso económico del Mercosur, con un mercado de 200 millones de habitantes, estos medios de transportes y estas rutas aparecen como herramientas indispensables. Por primera vez es posible pensar en un proyecto de integración económica entre estos países, debido, en buena medida, a medios de transporte adecuados para la unificación económica de la región.

En este momento, la profecía de Vicuña Mackenna alcanzaría su cumplimiento: la pérdida de actividad que sufrió Chile por los cambios operados en el Norte, serían compensados por su integración hacia el Este, en primer lugar, con la Argentina a través de la Cordillera de los Andes.





## Construcción del Trasandino: entre la ingeniería y la epopeya (1872-1910)

La conquista de los Andes en 1910 coronó la expansión de los ferrocarriles argentinos más allá de la región pampeana. En ese año, mineros argentinos y chilenos, trabajando desde lados opuestos del macizo andino, completaron el admirable túnel de la Cumbre, de unos tres kilómetros de largo. De este modo, el tráfico ferroviario directo entre la Argentina y Chile se convirtió en una realidad después de cincuenta años de proyectos y ardua labor.

Winthrop R. Wright (1980).

La construcción del Trasandino ha sido una hazaña extraordinaria. Duró, es cierto, demasiado tiempo. Se invirtió en ella demasiado dinero y ha sido un mal negocio. Pero asimismo, el Trasandino ha sido una genial concepción técnica y económica, ha vinculado por el riel a dos países vecinos y hermanos, ha comunicado el océano Atlántico con el Pacífico, ha puesto en contacto los puertos del Río de la Plata con el de Valparaíso, ha permitido, en fin, la circulación de hombre y cosas a través de la cordillera, con cierta facilidad. Si no hubiera sido más que por eso, habría valido la pena su construcción.

Enrique Dickmann (1938).

En aquella época, las clases dirigentes tanto de Argentina como de Chile, compartían los ideales del Progreso, asociado a la expansión del riel. Ambos países realizaron importantes inversiones para ampliar los servicios ferroviarios, con vistas a impulsar la unificación de los mercados internos e

insertarse en el mercado mundial. En general, los proyectos de extensión de la red ferroviaria estaban bien considerados por las élites, tanto políticas como económicas.<sup>10</sup>

Miles de kilómetros de vías férreas cruzaron pampas, ríos, valles, sierras y quebradas, transformando profundamente las economías regionales. En cada territorio donde llegaba el servicio ferroviario se producía un impacto sin precedentes. Lugares que durante siglos habían mantenido economías de subsistencia y poblaciones casi estancadas, experimentaban un brusco salto cualitativo, para convertirse en auténticos emporios de desarrollo agrícola, ganadero o agroindustrial. Las tierras se valoraban, los negocios inmobiliarios florecían, lo mismo que las más variadas actividades comerciales y de servicios. El ferrocarril avanzaba a gran velocidad, transformando todo a su alrededor. La extensión de los rieles hacia lugares cada vez más lejanos, uniendo puntos cada vez más distantes, parecía mera cuestión de tiempo, resultado del contexto cultural de la época.

Desde distintos sectores se pensó en la necesidad y conveniencia de construir el ferrocarril del Atlántico al Pacífico. Entre otros argumentos, se enfatizaba la importancia del proyecto como ruta internacional, teniendo en cuenta que todavía no existían ni el Canal de Suez ni el de Panamá, y los altos riesgos que debían correr los barcos que pasaban de un océano al otro por Magallanes o el Cabo de Hornos. Los estrategas del ferrocarril trasandino calculaban que la inversión se amortizaría -al menos en parte- con la derivación del transporte mundial, entre Europa y la costa este de América, Australia y Nueva Zelanda. En el siglo XIX, las potencias europeas se encontraban en plena revolución industrial, y por tanto, requerían cada vez más materias primas (lana australiana, guano peruano, entre otras) como así también mercados donde colocar sus excedentes de manufacturas.

También se destacaba la importancia de este corredor para el progreso de las economías nacionales, tanto de Argentina como de Chile. En Chile la mayoría de los políticos y los economistas coincidían en percibir al ferrocarril como sinónimo de progreso y prosperidad. Y en la Argentina sucedía otro tanto. La expansión ferroviaria había contribuido en forma tan decisiva al desarrollo de las fuerzas productivas en ambos países, que parecía innegable que un ferrocarril binacional no haría más que ampliar y multiplicar esos efectos.

La construcción del ferrocarril entre Argentina y Chile demandaría altos costos, por la necesidad de superar el formidable obstáculo de la cordillera de los Andes. Pero en aquel contexto cultural, con el alto prestigio que rodeaba

---

10 En la Argentina, la llamada Generación del '80 acuñó la consigna "el riel será fundador de pueblos y ciudades", como una manera de dar vida a la sentencia de Alberdi: "gobernar es poblar". Nota de Garcés Delgado.

al ferrocarril, la clase dirigente no encontraba en los costos un problema insalvable. Como no lo sería expandir la red férrea a lo largo de toda América Latina.

Es importante señalar que la montaña es un obstáculo formidable para el ferrocarril. Sobre todo porque, para atravesarlas, era necesario remontar pendientes que, con frecuencia, superaban los límites usualmente aceptados para la construcción de ferrocarriles. Los manuales ferroviarios establecían que el límite superior de la pendiente era de 2% (dos metros de desnivel por 100 metros de longitud) (Lossada, 1908: 2). En este contexto, para construir un ferrocarril trasandino era importante encontrar el lugar más adecuado, tratando de hallar una alternativa con la menor altura posible, para tener menos problemas con las pendientes.

## Proyectos y debates: entre San Francisco, el Planchón/Vergara y Las Cuevas

Durante veinte años se desarrolló un interesante debate sobre el lugar más adecuado para la construcción del Ferrocarril Trasandino. Seis elementos influyeron en la consideración de la traza. En primer lugar, el formidable obstáculo que suponía la Cordillera de los Andes. Ello determinaba la necesidad de encontrar el paso o “boquete” más favorable. Segundo, el desarrollo del camino férreo en Chile. De nada serviría llegar con el riel a un lugar aislado y desconectado. Tercero, el nivel alcanzado por el desarrollo ferroviario en la Argentina. Era necesario tener en cuenta los tramos en funcionamiento o proyectados para evitar superposiciones, achicar distancias y costos. Cuarto, los movimientos políticos a ambos lados de la cordillera. Quinto, la influencia que los pioneros podían imprimir en una u otra dirección. Y sexto, las complicadas gestiones que sería necesario efectuar para conseguir el financiamiento, terreno en el cual se impondrían determinadas condiciones que también podrían influir sobre el proyecto definitivo.

La construcción del Trasandino sería la resultante de todas estas influencias, presiones, determinantes y condicionantes. La traza iba a ser el fruto de largas negociaciones entre los distintos factores de poder con capacidad de influir en el proceso de diseño de proyectos y toma de decisiones. El camino era complicado y largo. Pero muy rico en matices.

En la década de 1850, el Estado argentino recibió para su consideración el primer proyecto formal de construcción de un ferrocarril trasandino. El diseño de la traza tenía en cuenta fundamentalmente el punto de partida de

los proyectos en marcha en la Argentina, y ya ejecutados en Chile. Del lado argentino se consideraba el proyecto de construcción del ferrocarril de Rosario a Córdoba. Este trasandino partiría de esta última en dirección al Noroeste, para llegar al paso de San Francisco, en la provincia de Catamarca. Luego seguiría dentro del territorio chileno, para empalmar con el primer ferrocarril de ese país. Este se extendía de Caldera a Copiapó, y había sido inaugurado en 1851.<sup>11</sup>

En este contexto, el primer proyecto oficial se aprobó durante la presidencia de Justo José de Urquiza. Concretamente, en 1855, el gobierno de la Confederación Argentina autorizó al empresario europeo José de Buschental la construcción de una línea trasandina. La idea comenzaba en buenos augurios, pero no tardaría en chocar con dificultades de índole política. Fundamentalmente porque en esa época el gobierno nacional abarcaba sólo una parte de la Argentina. En efecto, la provincia de Buenos Aires tenía sus propias autoridades y desconocía al presidente Urquiza y al Congreso Nacional. La relación entre el gobierno de Buenos Aires y la Confederación era de competencia y hasta de hostilidad.

La rivalidad entre ambos gobiernos obstaculizó muchas de las medidas adoptadas por el presidente Urquiza, entre ellas la autorización para construir el ferrocarril trasandino. El proyecto se demoró y terminó por frustrarse con la batalla de Pavón y el triunfo de Buenos Aires sobre la Confederación. De todos modos, tras el advenimiento de Bartolomé Mitre a la cúspide del poder nacional, la iniciativa fue retomada, al menos parcialmente. Así lo explica López:

El gobierno de Mitre fue el que concretó el proyecto de Wheelwright del ferrocarril de Rosario a Córdoba (*FC Central Argentino*), que era la primera parte del ferrocarril a Chile. Si este no se llevó a cabo en la forma pensada por el norteamericano fue porque la empresa del Central Argentino juzgó que no era rentable.

En este nuevo contexto, la hegemonía de Buenos Aires sobre el resto del país se iba a hacer sentir en las distintas áreas, entre ellas, la política ferroviaria. Fue una época de expansión del *Ferrocarril Oeste* dependiente del gobierno de la provincia de Buenos Aires. El *F.C.Oeste* experimentó una expansión sin precedentes hacia las pampas, con lo cual incorporó extensos terrenos a la producción, sobre todo la ganadería y agricultura. La ecuación financiera cerraba y la marcha del tren hacia el Oeste se perfilaba como una empresa rentable y exitosa.

---

11 El líder del proyecto era el norteamericano William Wheelwright. "Original de Massachusetts, marino desde los doce años se avencindó en Chile desde 1841" (Alliende, 1993: 16-17). Allí participó en diversas empresas comerciales conexas, entre ellas una línea de vapores y la compañía Anglo-Chilena de Minas de Copiapó. A partir de las necesidades de su empresa, Wheelwright diseñó y ejecutó el proyecto de construcción del ferrocarril de Caldera a Copiapó (1848-1851), que sería el primero de Chile. El objetivo principal de esta obra era facilitar la salida de la producción de su empresa, desde los yacimientos mineros de Copiapó hasta el puerto de Caldera.

En el marco de esta expansión, los dirigentes porteños fueron madurando la idea de ampliar cada vez más sus horizontes y llegar hasta el Pacífico. En Argentina, los últimos cambios fueron percibidos por los dirigentes argentinos en el momento de diseñar sus proyectos. En efecto, así como en la década de 1850 los progresos del ferrocarril de Caldera a Copiapó influyeron en la idea de construir el trasandino por el paso de San Francisco, quince años más tarde el centro de atracción se ubicaba bastante más al sur, en la actual VII Región chilena.

Por ello, en el tercer tercio del siglo XIX, la Región del Maule se encontraba en su etapa de apogeo. Eran los años dorados de la navegación del río Maule, lo cual generaba una intensa actividad en el área. Incluso se llegó a levantar un astillero para construcción de barcos (en el decenio de 1850, los principales astilleros de Chile estaban en Valparaíso, Chiloé y Constitución). En la desembocadura del Maule, el puerto Constitución era un polo de actividad para la navegación de cabotaje, con el impulso de varias empresas que sucesivamente, impulsaban los servicios de navegación de cabotaje desde Constitución a Valparaíso. Cerca de 1840 se constituyó la *Compañía de Vapores Chilenos*, que efectuaba el tráfico Valparaíso-Constitución. El trigo que descendía del interior de la actual VII Región, transportado en pequeños barcos por el río Maule, era reembarcado después hacia el centro del país por esta empresa (Vial, 1997: 51). Años más tarde, surgió otra empresa, *Paquete del Maule* (1861). Introdujo una trascendente novedad: un moderno barco, que podía navegar tanto en el río como en el mar, sin trasbordo. Esta embarcación, con el tiempo, cobraría fama legendaria por sus peripecias, tanto en tiempos de guerra como en paz (Vial, 1997 p.52). Otras empresas procuraron competir con el *Paquete del Maule*. Incluso la poderosa firma *Pacific Steam*, que puso en servicio al Inca, de 290 toneladas, para servir el mismo recorrido (el Maule y luego el trayecto de Constitución a Valparaíso). Además, los empresarios del puerto de Constitución, organizaron una nueva firma, la *Compañía Nacional de Vapores* (1864). Adquirieron el vapor *Huanay* (336 toneladas), también para competirle al *Paquete del Maule*. Pero éste se mantenía como el más eficiente e invencible en aquellas aguas.

La situación se vio trastrocada con motivo de la guerra con España. Fundamentalmente porque la flota de guerra de ese país, capturó al *Paquete del Maule*. Como resultado, la empresa homónima quedó condenada. Y durante un tiempo, la marina mercante chilena en general sufrió una fuerte retracción. Pero luego vino la recuperación. Un paso importante se produjo cuando la *Compañía Nacional de Vapores*, aquella que se había originado en Constitución, pasó a contar con el *Paquete del Maule* y ponerlo nuevamente en servicio. Más tarde, esta firma trasladó su sede a Valparaíso, e inició un proceso de fusiones con otras empresas, que culminaría en 1872 con la constitución de la *Compañía Sudamericana de Vapores*.

En otras palabras, la mayor empresa actual de transporte marítimo de América del Sur, tuvo sus orígenes en la activa navegación de cabotaje que se realizaba en el río Maule y en el trayecto de Constitución a Valparaíso. Lo cual habla a las claras de la importante actividad productiva y comercial que en las décadas de 1850, 60 y 70 había en la zona del Maule. En 1863 se completaron los 184 km de Santiago a Valparaíso y se inició la expansión hacia el sur. En 1868 se habilitó el servicio de Santiago a Curicó, y poco después hasta Talca. Las ricas tierras maulinas quedaron así vinculadas con los mercados a través de los más modernos medios de transporte de la época. Con estos elementos, en el tercer tercio del siglo XIX, Talca se erigía como uno de los polos más dinámicos de la economía chilena.

La prosperidad de la región del Maule llamó la atención de la clase dirigente argentina, que en ese momento se hallaba en plena expansión hacia el oeste. Como su nombre lo indica, el *F.C. Oeste* procuraba penetrar hacia el poniente, pero con una actitud ambiciosa y agresiva. Los administradores del *F.C. Oeste* parecían no tener límite en sus sueños y una de las locomotoras de la empresa ostentaba el pomposo nombre “*Voy a Chile*”. Esta denominación simbólica guardaba un lazo con las ideas de los administradores, ideas que no tardarían en traducirse en proyectos. En 1868 la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires sancionó con fuerza de ley una norma por la cual se disponía la extensión de los rieles del *F.C. Oeste* hacia el poniente, para llegar a Chile pasando por El Planchón. La línea internacional tendría tres tramos: Bragado-San Rafael (760 km); San Rafael-Paso El Planchón (193 km) y Planchón-Curicó (95 km).

A partir de la construcción de la línea internacional del *F.C. Oeste* se podía dar un salto sin precedentes en el proceso de integración socioeconómica entre Argentina y Chile. En efecto, este ferrocarril no sólo permitiría enlazar las ricas pampas bonaerenses con los fértiles campos del Valle Central. También facilitaría el transporte entre las dos capitales, Buenos Aires y Santiago, y los dos principales puertos del Cono Sur, del Atlántico -Buenos Aires- y el Pacífico -Valparaíso. Para alcanzar estos objetivos sólo se necesitaba ejecutar el proyecto de construcción de los 1.057 km de la línea internacional del FCO, pues el resto de los rieles estaba terminado o próximo a finalizarse. De esta manera, Buenos Aires quedaría unida a Santiago por un riel de 1.578 km y a Valparaíso por 1.762 km. Quedaba por resolver evidentemente, el problema de la cordillera y sus implicancias, entre ellas, las pendientes y la nieve (para cruzar de San Rafael a Curicó, el lugar más bajo es el paso Planchón-Vergara, situado a 2.370 metros s.n.m.).

Este proyecto logró significativos avances, fundamentalmente por contar con el respaldo político del entonces presidente de la Nación, Bartolomé Mitre, y de su ministro Guillermo Rawson. Este remitió al Congreso de la Nación un documento titulado *La atracción de los Andes* (1868), en el cual afirmaba que

“...el Ferrocarril Oeste debe ser prolongado indefinidamente en la dirección de la cordillera hasta El Planchón, y extenderse hasta el otro lado de los Andes para poner en comunicación ambos océanos. Esta es la obra grande que no debe perderse de vista y que tiene que ejecutarse fatalmente antes de muchos años” (cit. en Scalabrini Ortiz, 1957: 303).

Para avanzar en esta dirección, el gobierno bonaerense encomendó al ingeniero italiano Emilio Rosetti la misión de elaborar el estudio del terreno. Rosetti recorrió la zona en 1869 y luego publicó un documento, titulado “Informe sobre la practicabilidad de un ferrocarril trasandino en dirección al paso llamado del Planchón, en el sur de la provincia de Mendoza” (1870). Escrito en inglés e italiano, el informe causó un fuerte impacto en el medio, y estimuló a las clases dirigentes para continuar con su propósito. El paso siguiente fue encargar un nuevo estudio, mediante convenio con la Waring Brothers, “una empresa constructora que tuvo actuación importante en el Uruguay” (JL). La firma se interesó en el proyecto y encargó los estudios topográficos a un equipo de ingenieros comandado por Robert Crawford. Este realizó un detallado reconocimiento del terreno, no desprovisto de incidentes, sobre todo por los ataques indígenas. La expedición de Crawford se extendió de octubre de 1871 a marzo de 1872. La misión original era relevar el tramo de Bragado hasta San Rafael, y luego de San Rafael a Curicó. La primera parte no fue posible realizarla, debido a los ataques indígenas. Crawford debió replegarse varios kilómetros hacia el Norte y avanzar hacia el Oeste por un camino protegido por las líneas de fortines, hasta llegar a Mendoza. Recién entonces, la expedición pudo avanzar hacia el Sur, llegar a San Rafael y desde allí efectuar el relevamiento de la traza propuesta por Rosetti. Crawford no pudo estudiar el tramo Bragado-San Rafael pero sí el de San Rafael a Curicó. Tras concluir su tarea, el ingeniero volcó sus conclusiones en un enjundioso libro (Crawford, 1884).

La iniciativa de extender los rieles del *F.C.Oeste* hacia el Pacífico parecía consolidarse. A la sanción de la ley provincial de 1868 se sumaron los informes de Rosetti y Crawford, para lograr el respaldo del gobierno nacional de Bartolomé Mitre, especialmente por la actitud del ministro del Interior de la Nación, Guillermo Rawson. La principal ventaja que suponía esta propuesta radicaba en la baja altura del paso Planchón-Vergara (2.370 metros s/n/m). Además, las características del terreno permitirían construir a costos relativamente bajos, un ferrocarril de trocha ancha (1,68 metros), lo cual facilitaría una adecuada inserción con la principal red ferroviaria nacional.

El paso Planchón/Vergara atrajo a muchos expertos para estudiarlo. Ingenieros ingleses, franceses e italianos lo examinaron y todos concluyeron que ofrecía las mejores condiciones para la construcción de la línea férrea. La

casa Waring Brothers llegó a la conclusión de que un ferrocarril trasandino entre la Argentina y Chile sería rentable en caso de construirse por este paso, y no por otro ubicado más al norte. Ya hemos desarrollado este tema con mayor profundidad en el libro *El Sistema Pehuenche* al cual remitimos.

El proyecto del ferrocarril por El Planchón tuvo pronto su competencia. Dos empresarios chilenos, los hermanos Clark, impulsaron la alternativa del Trasandino por Las Cuevas. El principal argumento en favor de este proyecto se encontraba en la proximidad con los principales centros de población a ambos lados de la cordillera, sobre todo considerando la localización de las ciudades de Mendoza, Santiago y el puerto de Valparaíso. De todos modos, este proyecto tenía una desventaja significativa con relación al Planchón, pues en Las Cuevas el paso más bajo se encuentra a 3.800 metros s/n/m. Para amortiguar el impacto del desnivel, los Clark propusieron la construcción de un túnel de 3 km de extensión, que permitiría cruzar la cordillera a 3.200 metros s/n/m. De todos modos, los 700 metros de diferencia con relación al Planchón determinaban una desventaja importante, pues las pendientes eran más fuertes. Además, las características del cajón del río Mendoza, donde en muchos lugares la montaña cae a pico sobre las aguas, no dejan lugar para la traza.

Tan poco espacio había allí para el tendido, que durante los tres siglos anteriores la ruta a Chile era por Villavicencio y no por Cacheuta y Potrerillos. Un camino con fuertes pendientes para ir de Mendoza (700 metros s/n/m) a Villavicencio (1.800 metros), trepar la empinada cuesta del Paramillo (3.000 m), descender hasta Uspallata (1.800 m) y luego retomar el ascenso para llegar al límite con Chile (3.800 m). La variante por Potrerillos permitía llegar de Mendoza a Uspallata por una pendiente suave, prácticamente sin superar nunca los 1.800 metros. Ello tenía la ventaja de ahorrar el desgastante ascenso de 1.000 metros, lo cual resulta significativo, sobre todo para el transporte de carga. A pesar de todo, el camino era por Villavicencio por las enormes dificultades que presentaba el cajón del río Mendoza.

## El Trasandino y el problema de la trocha angosta

El “ancho de la vía” o la “trocha” es uno de los problemas más delicados para articular las redes de ferrocarriles. En Europa, la mayor parte de los ferrocarriles tenían una trocha de 1,44 metros. De todos modos, había algunas anomalías. Por ejemplo, los rusos usaban trocha de 1,523 y todos los ferrocarriles españoles eran de 1,672 metros de ancho. La diferencia adoptada por españoles y rusos con respecto al resto de Europa no se fundamentaba en motivos técnicos sino militares (temor a invasiones) (Lossada, 1908: 14).



En Argentina, la mayor parte de la red ferroviaria se construyó con trocha ancha de 1,676 metros. En cierta forma, hubo una coincidencia con la red ferroviaria española. Pero también hubo una actitud de adaptar las instalaciones a la amplia disponibilidad de espacio que había en Argentina. En este sentido, era importante mantener este tipo de medidas en las distintas líneas, pues de esa forma se facilitaban los trasbordos y se bajaban los costos de operación. Sin embargo, en la construcción del Trasandino, este criterio no se pudo tener en cuenta.

Cuando se estudió la factibilidad del ferrocarril Trasandino por Uspallata, se consideraba que la traza debía definirse por Potrerillos para evitar las pendientes fuertes de Villavicencio al Paramillo y ganar en tiempo de viaje y costos de explotación. A su vez, dentro del estudio de la traza por Potrerillos se planteó un serio problema en materia de costos. Porque la única forma de instalar el ferrocarril por ese sitio era mediante la construcción de numerosas obras de arte, sobre todo túneles y puentes. Se presentó entonces el problema de la trocha. Porque para amortiguar el impacto de estos costos de construcción, la alternativa sería construir el Trasandino con trocha angosta (1 metro). El motivo era bastante evidente: para un ferrocarril de trocha ancha, los terraplenes, puentes y túneles debían ser más anchos, se requería mayor radio en las curvas y se encarecía notablemente el costo del proyecto. Kirbus explica el fenómeno con claridad:

“La trocha angosta ofrece numerosas ventajas en trazados sinuosos como los de montaña. Por de pronto, el movimiento de tierra para el terraplenado es un 25% mayor para la vía de 1.435 mm que para la de 1.000 mm, con la consiguiente economía en mano de obra. Del mismo modo, para cortes y trincheras es menor la cantidad de explosivos (rubro costosísimo) y de escombros a ser removidos, todo lo cual vale también para los túneles. Y por fin una vía estrecha permite dibujar curvas más cerradas por la mayor proximidad de los rieles entre sí, lo que en montaña es un factor decisivo. Los trencitos de juguete son un paradigma de este aserto” (Kirbus, 1996: 69).

Por las razones expuestas, y teniendo en cuenta las características del cajón del río Mendoza, el ferrocarril de trocha angosta ofrecía una serie de ventajas considerables para elegirlo en el posible trasandino por Uspallata. Pero ello generaría a su vez, varias dificultades. En primer lugar la desventaja de la incompatibilidad de esta línea con los ferrocarriles principales, sobre todo los que corrían de Buenos Aires a Mendoza y de Los Andes a Santiago o Valparaíso, que eran de trocha ancha. Por lo tanto, para el viaje de Buenos Aires a Santiago serían necesarios dos trasbordos, uno en Mendoza y otro en Los Andes, con el consiguiente impacto en los costos de explotación. Además, el ferrocarril de trocha angosta tiene dificultades de estabilidad: una parte importante del material rodante y de tracción queda “colgando” a ambos lados de las vías. Y al

tener menos estabilidad, se requiere mayor precaución y por tanto, se pueden desarrollar velocidades inferiores. Además, buena parte de los costos fijos del ferrocarril son invariables, tanto para trocha ancha como trocha angosta. Por lo tanto, el costo del ferrocarril de trocha angosta por tonelada-kilómetro es mayor. En otras palabras, el ferrocarril de trocha angosta implicaba que se reducirían los costos de la inversión inicial, pero se incrementarían los costos de explotación. Sería un transporte con altos costos fijos para su funcionamiento a lo largo de todo el siglo XX.

Las desventajas del empleo de la trocha angosta en el Trasandino podrían haberse eludido, tal vez, en caso de elegirse la traza por otro lugar, como por ejemplo, por el paso Planchón-Vergara, donde sí había suficiente espacio para construir el ferrocarril de trocha ancha. Además, la traza por Uspallata exigía adoptar un sistema para solucionar el problema de las fuertes pendientes. Ello podía hacerse de varias formas, todas ellas dificultosas: alargamiento del trayecto, para ir ganando altura lentamente; sistema de zig-zag, o bien con el sistema de cremallera. Cada uno tiene sus problemas. El primero significa extender en varios kilómetros las vías en zona de alta montaña, lo cual significaba ampliar la zona de riesgo de bloqueo por nieve; el zig zag y la cremallera exigen gran esfuerzo a las locomotoras, y baja velocidad.

La alternativa por Planchón/Vergara tenía la ventaja de pendientes más suaves, con lo cual prácticamente no se requería ninguno de estos sistemas. Ello venía a sumarse a la otra gran ventaja que significaba la posibilidad de la trocha ancha, debido a los espacios. Pero también había una desventaja importante: la nieve. En Las Cuevas, las precipitaciones oscilan entre los 400 y los 600 milímetros anuales. En cambio, en la zona del Planchón-Vergara, los registros ascienden al doble, para alcanzar promedios de 1.000 milímetros anuales, que en invierno impactan en los caminos en la forma de un manto de varios metros de nieve. ¿Para qué serviría un cómodo ferrocarril de trocha ancha y pendientes suaves, si buena parte del año estaría inoperable debido a la nieve?

La definición de la traza del Trasandino quedaba en manos del Congreso de la Nación, que debatió el proyecto en 1872. A esa altura se había producido un cambio en el Poder Ejecutivo Nacional. El presidente Mitre (cuyo ministro Rawson se inclinaba por la alternativa del Planchón) había concluido su mandato, y en su lugar se encontraba Domingo Faustino Sarmiento. El cambio de gobierno se hizo sentir en este tema. El proyecto que el Poder Ejecutivo envió al Congreso fue para construir el ferrocarril Trasandino por Uspallata o por el paso de Los Patos. La rama legislativa del gobierno nacional aprobó esta iniciativa (Ley 583/1872).

Consolidada la decisión del gobierno nacional en el sentido de impulsar la construcción del *F.C. Trasandino*, ya por Uspallata, ya por Los Patos, decayó el interés de la provincia de Buenos Aires para prolongar sus rieles hasta Chile por el paso Planchón-Vergara. De hecho, “la provincia de Buenos Aires aceptó que semejante ferrocarril era tarea de la Nación y no de la provincia”.<sup>12</sup> La variante por el Planchón, impulsada originalmente por el *F.C. Oeste*, quedó definitivamente abortada. Después de los debates, negociaciones y contratos, el ferrocarril trasandino se construiría de Buenos Aires a Mendoza y de allí a Chile, con trocha angosta.<sup>13</sup>

## El Trasandino y los hermanos Clark

El proyecto de unir los océanos Atlántico y Pacífico mediante un ferrocarril trasandino, se presentó públicamente como una epopeya a escala continental. Oportunamente sería comparado en los discursos políticos con el Canal de Panamá. Se planteaba que este ferrocarril no sólo serviría para unir Argentina y Chile, sino Inglaterra y Australia, Europa y Asia. Sobre la base de estas consideraciones se movilizaron funcionarios, políticos, empresarios e inversores. También se involucraron en este tema los filósofos y pensadores latinoamericanos, entre los cuales cabe destacar a Eugenio María Hostos (Arpini, 1996).

En este contexto de alto nivel de expectativas, la clase dirigente de la época tenía predisposición e interés en proyectos de este tipo. Esto era válido tanto para los políticos de Buenos Aires y Santiago como para los financistas de Londres. Pero ese interés era relativo, pues los empresarios tenían que realizar largas gestiones para lograr el respaldo para su proyecto específicamente. Por estos complicados andariveles circularían los hermanos Clark para lograr todos los respaldos necesarios para la realización de la obra.

Los hermanos Juan y Mateo Clark nacieron en Chile, en 1840 y 1843 respectivamente. Su padre era un inmigrante escocés y su madre argentina, de una familia sanjuanina a la cual también pertenecía el futuro presidente argentino Domingo F. Sarmiento. Fueron los Clark personajes peculiares, con espíritu emprendedor, iniciativa y capacidad para generar fuertes polémicas.

---

12 Nota de Mario Justo López.

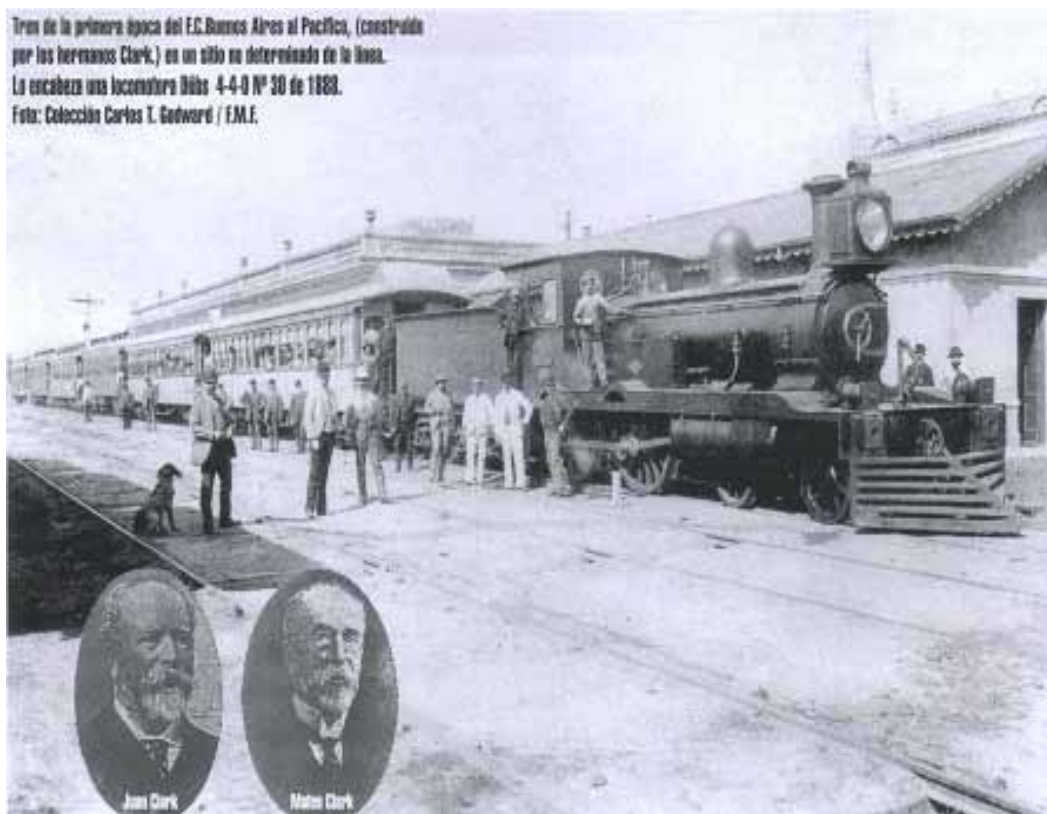
13 En 1884, cuando el proyecto del Trasandino por Las Cuevas estaba en marcha, Robert Crawford en su libro *A través de la Pampa y de los Andes*, hacía esta reflexión: “La línea de Uspallata es mucho más corta que su rival y tiene la ventaja de correr por la línea del tráfico establecida y tocar Mendoza, donde cosecharía el beneficio del tráfico procedente de San Juan y las provincias vecinas del norte. Por otro lado, la línea del Planchón cruza la cumbre a un nivel mucho más bajo, con un declive menos abrupto y más corto, y su construcción y funcionamiento serían menos onerosos, pero atraviesa una zona aún despoblada” (pp.207-208).

En 1869 iniciaron la implantación del telégrafo trasandino de Valparaíso a Buenos Aires, obra que culminó con éxito y les reportó el reconocimiento de los inspectores norteamericanos contratados por el gobierno argentino para relevar el estado de las líneas telegráficas años más tarde. También participaron en la construcción de líneas férreas en Venezuela, Chile y Argentina. Los Clark pudieron involucrarse en estos proyectos a partir de la construcción de una red que les permitía realizar gestiones con los gobiernos nacionales en los países sudamericanos, y con las empresas financieras inglesas:

“Para llevar adelante sus proyectos, los Clark habían establecido casas en Valparaíso, en Buenos Aires y en Londres. Mateo Clark, prácticamente se había establecido en la City a orillas del Támesis. Mientras que Juan E. Clark residía permanentemente en Buenos Aires. En Londres se manejaban los contratos con las compañías ferroviarias. En Buenos Aires se concretaba la dirección de los trabajos y se seleccionaba a los subcontratistas” (López, 1996: 45).

El autor dedica una página a la personalidad de los hermanos, para destacar el perfil de los pioneros de las empresas ferroviarias de la segunda mitad del siglo XIX en el sur de América, sus fortalezas y debilidades, sus aspectos positivos y sus limitaciones.

Juan E. Clark fue un ejemplo del empresario intermediario. Podía manejar influencias, como queda claro en su relación con Chavarría y Ruiz de los Llanos, obtener concesiones y discutir cláusulas y recurrir al mercado de capitales de Londres, por medio de su hermano Mateo, formar compañías, colocar sus títulos en la Bolsa, contratar con ellas la construcción de las líneas. Sin embargo en este aspecto, los Clark fueron, de alguna manera, perniciosos. En cierto sentido puede decirse que fueron un obstáculo para una eficiente inversión de capitales en ferrocarriles. La enumeración de las comisiones pagadas por la construcción del BAP, de ser ciertas, así lo indica y sólo pueden explicarse las elevadísimas sumas pagadas al Sindicato de Bancos y a Francisco B. Madero, en la falta de crédito. Juan Clark tenía una personalidad complicada; solía no cumplir con sus obligaciones y no era franco en los negocios. Eso llevaba necesariamente a los conflictos; los tuvo con las compañías ferroviarias, con los subcontratistas y con sus propios empleados (López, 1996: 48).



Tal vez el juicio de López sea un tanto severo. Porque es preciso tener en cuenta que los Clark tuvieron un espíritu de pioneros poco común para la época. Estaban plenamente involucrados en estas iniciativas hasta el límite de arriesgar su vida por ellas. Llegaron a cruzar la cordillera de los Andes a pie en pleno invierno para estudiar el terreno y definir la traza de sus proyectos. Además, tal como ha destacado Ferns (1966), era muy poco usual entre los empresarios argentinos de aquella época involucrarse en los complicados negocios financieros que exigían las empresas ferroviarias. La oligarquía argentina priorizaba las especulaciones inmobiliarias y las tradicionales tareas agropecuarias de la Pampa Húmeda. De allí el espacio vacío que vinieron a llenar dos empresarios chilenos. Los Clark actuaron como “gestores, concesionarios, promotores y constructores”, según el autor. Llegarían a construir el *F.C. Pacífico* desde Buenos Aires hasta Villa Mercedes (700 Km), compraron al Estado el *F.C. Andino*, con lo cual pasaron a controlar los servicios de Buenos Aires hasta Mendoza y San Juan, uno de los cuatro grandes ferrocarriles de la Argentina. También construyeron buena parte del Trasandino (cerca de 200 km de ferrocarril de montaña), parte de los ferrocarriles de Venezuela y de la Mesopotamia. Para la realización de estos trabajos emplearon a 7.000 obreros, lo cual muestra la envergadura de sus proyectos y su capacidad de gestión.

Pero para alcanzar sus objetivos, los Clark debieron sortear un largo camino de negociaciones, tanto en Buenos Aires como en Santiago y Londres. Después de promulgada la ley de 1872, el gobierno argentino convocó a los empresarios a presentar propuestas para la construcción del Trasandino. Finalmente, se resolvió aceptar el proyecto presentado por Juan Clark (Decreto del 24-11-1873).

Luego se firmó el contrato (26-1-1874). No tardaron en surgir dificultades, pues la magnitud y el carácter binacional de la obra determinaban la necesidad de coordinar el proyecto con los tiempos políticos de Santiago, los financistas de Londres y los informes técnicos. Ello obligó a efectuar ajustes, aceptados por el Congreso de la Nación mediante una nueva norma legal (Ley 868, 18-9-1877) que dio lugar a un nuevo contrato (19-3-1878) donde se dejaban en firme las modificaciones. Luego se efectuaron otros ajustes, sobre todo para evitar la superposición de rieles.

El Congreso de la Nación, por ley 1.005 del 10 de octubre de 1879, dispuso la prolongación del *F.C.Andino*, perteneciente al Estado, desde Villa Mercedes hasta Mendoza y San Juan. Poco antes, los Clark habían firmado un contrato con el Estado (19 de marzo de 1878), que en su artículo 14 otorgaba al empresario chileno la prioridad de compra en caso que el Estado resolviera privatizar la línea citada. Esta situación se presentó una década después, cuando el presidente Juárez Celman dictó el decreto del 21 de enero de 1887. Por otra parte, el 7 de noviembre de 1881 se firmó otro acuerdo, por el cual el *F.C.Pacífico* renunciaba a construir el ferrocarril de Villa Mercedes a Mendoza y a la vez, comenzaría la construcción del Trasandino cuando el Estado concluyera la citada línea de Villa Mercedes a Mendoza.

“De la concesión otorgada a Clark por decreto del 24 de noviembre de 1873 para construir el Trasandino de Buenos Aires a Chile de acuerdo a lo establecido en la ley 583 del 5 de noviembre de 1872, sólo construyó la línea del *F.C.Pacífico* de Buenos Aires a Villa Mercedes y parte del Trasandino, de Mendoza al Oeste (hasta llegar cerca de Punta de Vacas), ya que su empresa quebró en 1893, retirándose de toda actividad poco tiempo después” (GC).

Más allá de la formalidad de los contratos y de la cantidad de kilómetros de ferrovías construidos o frustrados, hubo en todo este proceso una dimensión humana. Las negociaciones entre los empresarios y los gobiernos nacionales de Argentina y Chile fueron largas, y originaron numerosos viajes, marchas y contramarchas. Los hermanos Clark actuaron en Londres para obtener los capitales, en Buenos Aires y Santiago, para las autorizaciones oficiales, y en la misma cordillera, para definir la traza y resolver los problemas técnicos. Es preciso destacar su espíritu de pioneros al llevar adelante los viajes de reconocimiento del terreno, incluso en invierno. Verdaderas epopeyas, que marcaron una época. Las tribulaciones que padecieron incluyen tormentas de viento blanco en alta cordillera, sumados al frío y hambre, con riesgo de sus vidas (Marín Vicuña, 1929).<sup>14</sup>

---

14 Con relación a las obras en sí, Garcés Delgado explica el tema en los siguientes términos: “Obtenida la concesión en 1873, los Clark demoraron casi nueve años para recién constituir en Londres la empresa del *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico* (BAP), el 10 de octubre de 1882. Las obras comenzaron en Mercedes (provincia de Buenos Aires) el 9 de julio de 1882 y el primer tren llegó a Villa Mercedes (580 Km) el 8 de octubre de 1886. A partir de entonces, los intereses de Cuyo quedaron fuertemente ligados al puerto de

Los Clark construyeron la línea con sus estaciones. El riel fue llegando a localidades de montaña que hasta entonces eran poco menos que inaccesibles, como Cacheuta y Potrerillos. En 1891 la punta de rieles alcanzó a Uspallata y en 1893 a Punta de Vacas, totalizando 143 Km. Del lado argentino sólo quedaban 30 km para llegar al límite. En diez años, entre la empresa privada y el Estado habían construido 1.236 km de ferrovías. Paralelamente, el 5 de abril de 1889 comenzaron las obras del lado chileno para construir el tramo Los Andes-Juncal. Debido a las fuertes pendientes, los trabajos avanzaron lentamente y cuatro años después, la punta de rieles llegó hasta el Saldo del Soldado, a 28 kilómetros del punto inicial. (ver *Cuadro III*).

### *Cuadro III*

#### **Línea ferroviaria desde Buenos Aires hasta los Andes (Etapas de construcción, 1857-1893)**

Construcción	Desde	Hasta	Km	F.C.	Propietario
<b>SECCION ARGENTINA</b>					
1855-1865	Buenos Aires	Mercedes	100	Oeste	Prov.Bs.As.
1880-1885	Villa Mercedes	San Juan	513	Andino	Estado nacional
1882-1886	Mercedes	Villa Mercedes	580	BAP	Hermanos Clark
1887-1893	Mendoza	Punta de Vacas	143	Trasandino	Hermanos Clark
<b>SECCION CHILENA</b>					
1889-1993	Los Andes	Salto del Soldado	28	Trasandino	Hermanos Clark

Fuente: Elaboración propia a partir de Anuario enciclopédico de la vida nacional argentina (1933); Díaz Araujo (1967); Fleming (1975), Tapia Canelo (1989) y archivo de Alberto Bernades. Nota: El ramal de Buenos Aires a Mercedes, completado en 1865, no se construyó como parte del proyecto general del Ferrocarril Trasandino. Este último fue muy posterior (Alberto Bernades).

---

la Capital Federal, pues ya no sería imprescindible acudir al de Rosario. Ello se facilitó aún más con la construcción del tramo propio de Mercedes a Buenos Aires (pues hasta ese momento, para cubrir esta distancia debía servirse de las vías del *F.C.Oeste*). El decreto firmado por el presidente Roca el 22 de mayo de 1885 autorizó a los Clark a construirlo. Pero Juan Clark, fiel a su costumbre de transferir concesiones, esta vez lo hizo en favor de la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires a Mercedes, con personería jurídica acordada por decreto del 26 de julio de 1886. Un nuevo decreto, esta vez firmado por Juárez Celman el 10 de enero de 1887, autorizaba al *F.C.Pacífico* a administrar este tramo, que fue habilitado para correr los trenes el 25 de marzo de 1888. "Los Clark lograron avanzar a gran velocidad. En efecto, entre 1882 y 1886 se completaron los 580 Km de Mercedes (provincia de Buenos Aires) hasta Villa Mercedes (provincia de San Luis). El *Ferrocarril Andino* (perteneciente al Estado y propietario del tramo Rosario-Villa María-Villa Mercedes, obra concluida en 1875) construyó otros 513 Km de ferrovías de Villa Mercedes hasta San Juan. Por su parte, los Clark prolongaron la línea desde Mendoza hacia el oeste. Las obras del Trasandino se iniciaron en enero de 1887. El relevamiento de la tarea lo había efectuado el ingeniero Allan Campbell durante la construcción de la primera línea de telégrafo a través de la cordillera en 1877. Los planos definitivos del futuro ferrocarril fueron aprobados por decreto del 19 de junio de 1886 en cuyos considerandos se establecía que "resulta manifiesta la conveniencia de la adopción de la traza por la vía de Uspallata en vez de la de Los Patos por responder mejor aquella a los intereses del país, tanto por su menor longitud, economía, condiciones de la explotación, cuanto porque concilia mejor las relaciones comerciales de ambos países". Además se aceptó la solicitud de la empresa Clark para que el radio de las curvas de la vía fuera reducido de 100 a 80 metros". Nota de Garcés Delgado.

La velocidad con que progresaban las obras despertó grandes expectativas, que no tardarían en frustrarse. Nuevos obstáculos aparecerían para detener el proyecto. Paradójicamente, estos no serían de carácter físico, sino cultural. En efecto, la montaña no sería el principal obstáculo para la obra de los Clark. Ellos pudieron con el frío, la altura y la distancia. Pero no con la inestabilidad crónica de los países latinoamericanos. En 1890 estalló en Buenos Aires la Revolución del Parque. Sectores militares y civiles se alzaron contra al gobierno, acusándolo de gobernar sin legitimidad ni prudencia en el manejo de las finanzas; lo hacían responsable de la crisis financiera que en ese momento había causado un impacto sin precedentes en la Argentina y exigieron reformas con las armas en la mano. Finalmente, la revolución fue derrotada, pero el gobierno sufrió un duro golpe. El presidente Juárez Celman se vio obligado a renunciar. La crisis no sólo provocó caídas políticas sino también financieras. Junto con Juárez Celman se vio afectada en Londres la casa Baring Brothers. Esta firma se vio severamente afectada, lo cual “a su vez privó de crédito al país y a los que invertían en él”.<sup>15</sup>

Poco después, en 1891, el fantasma de la guerra civil se enseñoreó en Chile. Las políticas nacionalistas del presidente Balmaceda, la concentración de poder y la disparidad de criterios con los parlamentarios, condujeron a la ruptura entre las ramas ejecutiva y legislativa del gobierno nacional. Las fuerzas armadas también se dividieron y se desembocó en una situación de guerra civil. Finalmente, el triunfo de las tropas congresistas en Concón determinó la derrota de Balmaceda, su refugio en la embajada argentina y finalmente, el suicidio del presidente.

La Revolución del Parque en 1890 y la guerra civil chilena de 1891 causaron un fuerte impacto en los mercados. El clima de inestabilidad desalentó las inversiones de riesgo a largo plazo. Cada vez se le tornó más difícil a los hermanos Clark la gestión de los capitales para continuar con sus trabajos. Las reservas permitieron sostener las obras hasta 1893, fecha en que la punta de rieles llegó a Punta de Vacas del lado argentino y al Salto del Soldado del lado chileno, como hemos señalado. Pero allí se terminaron los recursos y los Clark no pudieron conseguir más. Como resultado, las obras del Trasandino quedaron paralizadas durante varios años.<sup>16</sup>

---

15 Nota de Mario Justo López.

16 Los hermanos Clark quebraron a raíz de la crisis de 1890 y la Baring, pero también por su fragilidad financiera. Por otra parte debe quedar en claro que respecto al Trasandino (igual fue con el BAP y algo parecido con el Gran Oeste Argentino), los Clark eran sus constructores pero no sus propietarios, pues habían transferido la concesión a una compañía constituida en Londres. La formación de esta compañía fue muy anterior a la crisis del 90. Nota de Mario Justo López.



## Crisis y paralización de las obras

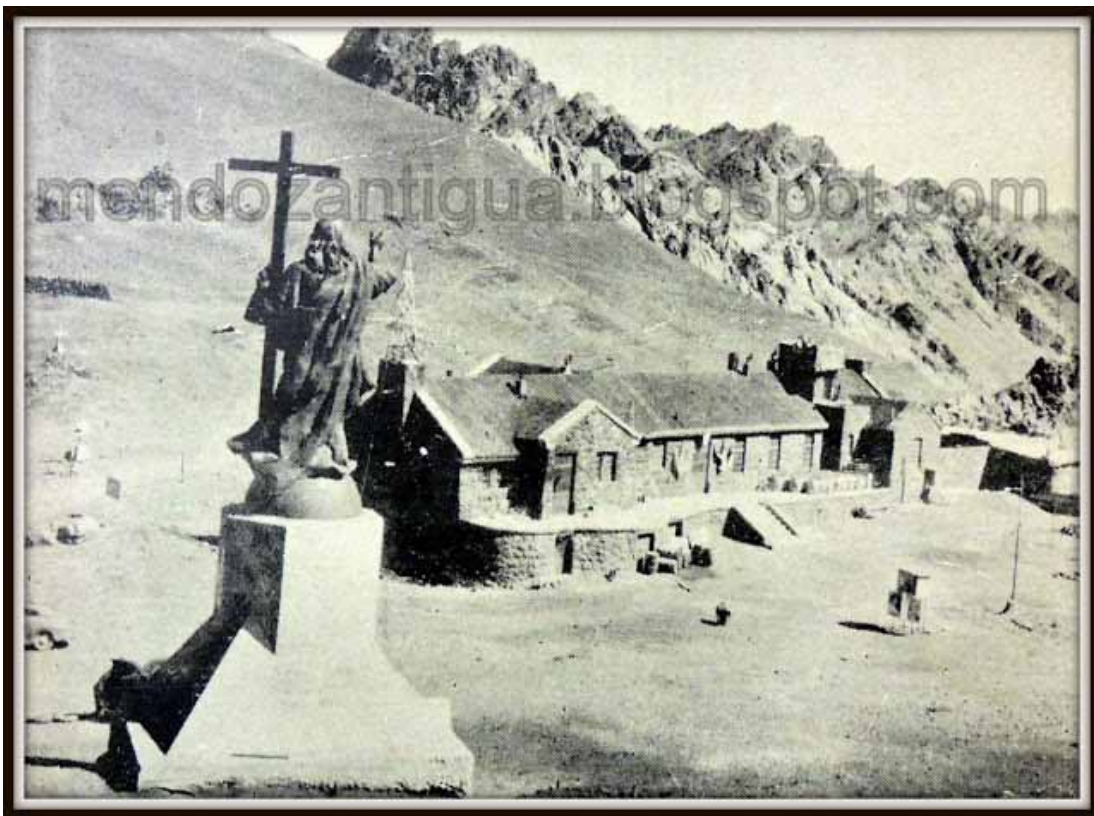
No terminaban de acallarse los ecos de los sucesos de 1890 y 1891, cuando una nueva crisis vino a sembrar más incertidumbre para el Trasandino. En efecto, los gobiernos de Argentina y Chile se encontraron con dificultades para resolver cuestiones limítrofes en la larga frontera binacional. Los peritos de ambos países no lograban ponerse de acuerdo; los gobernantes tampoco. Muchos comenzaron a evaluar la posibilidad de dirimir las diferencias por la fuerza. Comenzó así una carrera armamentista sin precedentes en la historia de ambos países. Durante cerca de un lustro, la situación de tensión empañó el clima cultural. Los medios de prensa brindaban amplios detalles a las maniobras y ejercicios de tropas, las plazas calles y espacios públicos se llenaban con nombres y estatuas de figuras militares, en tanto que los desfiles se hacían frecuentes y majestuosos. Los vientos de guerra soplaban cada vez con más fuerza. En este contexto, los inversionistas tampoco estaban dispuestos a arriesgar sus capitales en proyectos como el Trasandino, que podían ser los primeros en verse dañados ante un eventual conflicto. Como resultado, la parálisis de las obras se prolongó varios años más.



*Punta de rieles 1890.*

La tensa situación se superó recién hacia 1902, con la firma de los Pactos de Mayo. Estos consistían básicamente en un tratado de arbitraje, por el cual ambos países se comprometían ante la comunidad internacional a solucionar sus diferencias por medio de un arbitraje externo, que sería obligatorio e

inapelable para las partes. Mucho cedieron ambos países en este Tratado, llegando incluso a limitar voluntariamente cada uno su propia soberanía para supeditarla a la decisión de un tercer país. Pero éste fue el precio que los pueblos de ambos países, a través de sus representantes, decidieron pagar para detener la escalada belicista que parecía incontrolable. A partir de entonces los gobiernos hicieron marcha atrás con su carrera armamentista, devolvieron buena parte de los buques de guerra y demás armas adquiridas en países centrales, y reiniciaron las conversaciones tendentes a la paz e integración. Lentamente se recuperó la confianza y recomenzaron las obras del Trasandino. Para conmemorar este acuerdo diplomático que evitó la guerra y preservó la paz entre Argentina y Chile, se emplazó en la frontera el monumento al Cristo Redentor (1904).



*Monumento al Cristo Redentor (Foto de 1968).*

*Fuente: <http://mendozaantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino*

## Un sueño cumplido

Consolidada la paz, las obras se reactivaron. Los ramales se iban acercando cada vez más, con lo cual, año a año, era mayor el tramo del viaje que se podía desarrollar en tren y por consiguiente se reducía el tiempo de viaje en los antiguos sistemas. En 1903 la punta de rieles del lado argentino llegó a Las Cuevas, última estación antes del límite internacional. Del lado chileno, el riel alcanzó Juncal en 1906 y Portillo en 1908.

#### Cuadro IV

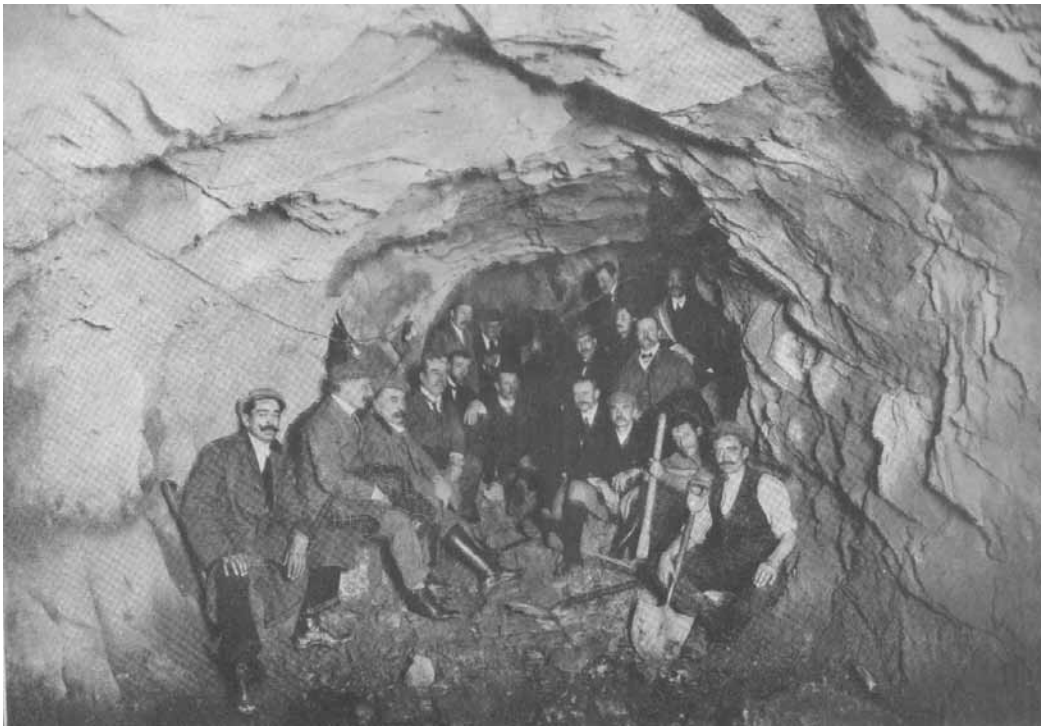
#### Construcción del Ferrocarril Trasandino (Mendoza-Los Andes, 1887-1910)

<i>Desde</i>	<i>Hasta</i>	<i>Extensión</i>	<i>Construcción</i>
<i>Tramo argentino</i>			
Mendoza	Uspallata	91,6 Km	1887-1891
Uspallata	Río Blanco	29,8 Km	1891-1892
Río Blanco	Punta de Vacas	22,3 Km	1892-1893
Punta de Vacas	Puente del Inca	16,2 Km	1893-1902
Puente del Inca	Las Cuevas	14,4 Km	1902-1903
Total tramo argentino		<b>174,2Km</b>	<b>1887-1903</b>
<i>Tramo chileno</i>			
Los Andes	Salto del Soldado	26 Km	1889-1892
Salto del Soldado	Juncal	23 Km	1904-1906
Juncal	Portillo	12 Km	1906-1908
Portillo	Frontera	8 Km	1908-1909
Total tramo chileno		<b>69 Km</b>	<b>1889-1909</b>
<b>Total Trasandino</b>		<b>243,2 Km</b>	
Nota: En abril de 1910 se inauguró el Túnel de la Cumbre (3.000 metros de extensión a 3.200 metros s.n.m.) y se habilitó el servicio completo del FCT. Fuente: Elaboración propia a partir de Delgado (1996) y Alliende (1993).			

Hasta que por fin, en 1910 quedó inaugurado completamente el servicio del Trasandino, de Mendoza a Los Andes. Desde la sanción de la ley (1872) habían pasado 38 años. La obra se había detenido y vuelto a comenzar varias veces, tal como muestra el *Cuadro IV*.

### El Túnel de la Cumbre: una epopeya de ingenieros y obreros

La construcción del Trasandino fue una obra de proporciones. Miles de obreros trabajaron en la apertura de traza, instalación de durmientes y rieles, y sobre todo, en la perforación del Túnel de la Cumbre. Hubo conflictos y enfrentamientos, heridos y muertos, sangre y dolor. Por su parte, los ingenieros debieron resolver problemas sin precedentes en la historia de la ingeniería mundial. Basta tener en cuenta que no había antecedentes de túneles tan largos a tanta altura. Ni en Europa ni en América.



*Obreros en las obras de construcción del Túnel de la Cumbre (1909).*

## Antecedentes europeos: el caso del San Gotardo

En Europa se habían construido varios túneles ferroviarios en el siglo XIX. Entre ellos, cabe citar el de Semmering (Austria), y sobre todo el San Gotardo (Suiza). Este túnel había sido construido con martillos neumáticos y dinamita (recientemente descubierta) entre 1872 y 1881. La realización de esta obra fue una proeza para la época. La inició el empresario ginebrino Luigi Favre, “un hombre con gran experiencia en este campo, tanto en Suiza como en Francia”, según Calgari y Agliatti (1970). Su realización generó complicaciones constantes, con el consiguiente incremento en los costos previstos originalmente. Los obreros se agotaban por el esfuerzo físico, a lo cual había que agregar el frío y la oscuridad del túnel (para poder iluminarse, los obreros debían pagar su propio aceite). Al principio trabajaban ocho horas diarias, pero luego fue preciso “reducir a cinco, pues era imposible resistir más” (idem). Hubo además un alto costo en sangre. “Serán finalmente 177 los heroicos caídos por incidentes y enfermedades, y otros 400 los heridos: impresionante tributo de sangre pagado, sobre todo por los italianos” (Calgari y Agliatti, 1970: 362). Entre las víctimas fatales estuvo el mismo Luigi Favre, que murió dentro del túnel durante una inspección.

Ante tantos problemas se llegó a hablar de cancelar la obra. El tema se transformó en debate trinacional. Alemania, Italia y Suiza, los tres estados interesados en la obra, debían socorrer con fondos a la empresa privada

encargada de las tareas. Surgieron voces opositoras y fue preciso convocar a un *referendum* popular (19 de enero de 1879) en Suiza para destrabar la cuestión. Por fin llegaron los recursos, las obras se completaron y el 1 de junio de 1882 pasó el primer tren por el San Gotardo. “Se podía decir que para la Suiza y para Europa comenzaba realmente una nueva historia” (Agliatti, 1970: 363).

## Del San Gotardo al Túnel de la Cumbre

Teniendo siempre como antecedente al San Gotardo de los Alpes, los ingenieros y constructores llevaron adelante la epopeya de construir el túnel en los Andes Centrales. En todos los cálculos se hacían las comparaciones de rigor para capitalizar la experiencia, no siempre con buenos resultados. El San Gotardo tenía una extensión de 14,9 km. Era casi cinco veces más largo que el Túnel de Las Cuevas-Caracoles. Pero se encontraba mucho más bajo. En efecto, el suizo estaba a 1.151 metros s/n/m, contra 3.200 metros del túnel argentino-chileno. La altura suponía varios problemas. No sólo por las dificultades para el desplazamiento de materiales, hombres y maquinarias, sino también por el rendimiento de los equipos. Garcés Delgado explica esta situación en los siguientes términos:

“Por sugerencia de los ingenieros consultores Livesey, Son y Henderson de Londres, que tuvieron decisiva participación en una gran proporción de grandes obras en los FFCC de la Argentina, en 1908 fue concedida la construcción del túnel a la firma C.H.Walker & Company, también de Londres, que poseía moderna tecnología.

El equipo del lado argentino incluía:

- a) tres máquinas diesel de 120 HP, cada una de las cuales se usaba para mover un compresor de aire sistema Ingersoll-Rand de 58 HP capaz de comprimir 439 pies cúbicos por minuto a 80 libras de presión; cada máquina movía además una dínamo de corriente continua de 20 HP, generando una corriente de 220 V. para el alumbrado del campamento y el túnel.
- b) una máquina diesel de 80 HP, utilizada para impulsar a
- c) un compresor de aire Ingersoll-Rand con capacidad para 178 pies cúbicos por minuto que necesitaba unos 46 HP para comprimir el aire a una presión de 900 libras por pulgada cuadrada; este compresor suministraba fuerza para
- d) dos locomotoras a aire comprimido construidas por la casa de H.K.Porter & Co. de Pennsylvania, EEUU, cuya fuerza tractora era de 1.960 libras.
- e) un expulsor de aire movido por transmisiones desde las grandes máquinas diesel;

- f) dos locomotoras para tren de lastre de cuatro ruedas acopladas;
- g) 50 vagonetas de tres metros cúbicos de capacidad cada una;
- h) 16 brocas de tres pulgadas y media, sistema Ingersoll-Sergeant E-24
- i) varios martillos y brocas para practicar perforaciones.

Debido a la elevada altitud en que funcionaban (3.000 metros s/n/m), las máquinas diesel perdían aproximadamente una tercera parte de la fuerza. La fuerza motriz para la maquinaria eléctrica fue obtenida del torrente de agua que corre por el valle”.

La construcción del Túnel de la Cumbre, a 3.200 metros de altura, y a 200 km de la ciudad argentina más cercana, suponía una serie de dificultades para ingenieros, empresarios y obreros. Igual que en el San Gotardo, el frío era un azote constante para los trabajadores, que pasaron muchas veces jornadas penosas y sacrificadas hasta límites insospechables, sobre todo en las tormentas de nieve. A los problemas de la altura y el frío, había que agregar los bloqueos de la cordillera, la falta de acostumbramiento por parte de los trabajadores y demás trastornos. Cuando la nieve interrumpía la circulación de los trenes, los obreros quedaban bloqueados y se complicaba el abastecimiento de comida y combustible.

En efecto, la construcción del Trasandino tuvo una arista social, que con frecuencia ha quedado relegada. Los obreros debieron trabajar con grandes sacrificios por la rigurosidad del clima de montaña, por la altura y por la distancia a los centros poblados. El aislamiento de la zona de trabajo con relación a los centros poblados, generaba las condiciones para el maltrato de los obreros por parte de los capataces. En algunos casos se registraron escenas de crueldad. Como respuesta, no tardarían en surgir leyendas alrededor de personajes reales o imaginarios en relación con el sufrimiento de los obreros del Trasandino, entre ellos el Futre y el Gaucho Cubillos.

El malestar de los trabajadores se manifestó en distintas formas. Uno de los casos más importantes se registró en el lado chileno. Las obras habían comenzado en 1889 y un año después los obreros del Trasandino resolvieron tomar medidas de fuerza, en sintonía con un movimiento mayor, a escala nacional, que en julio de 1890 terminaría por transformarse en la primera huelga general de la historia de Chile (Grez, 1997: 742-750).

Del lado argentino, la situación no era mejor. Los obreros no sólo debieron sufrir condiciones de trabajo rigurosas, sino también el impacto de la epidemia de cólera.<sup>17</sup> Además debieron enfrentar penosas situaciones causadas por las dificultades financieras de la empresa. En efecto, tras la paralización de la obra debido a la virtual quiebra de la sociedad que habían formado los hermanos

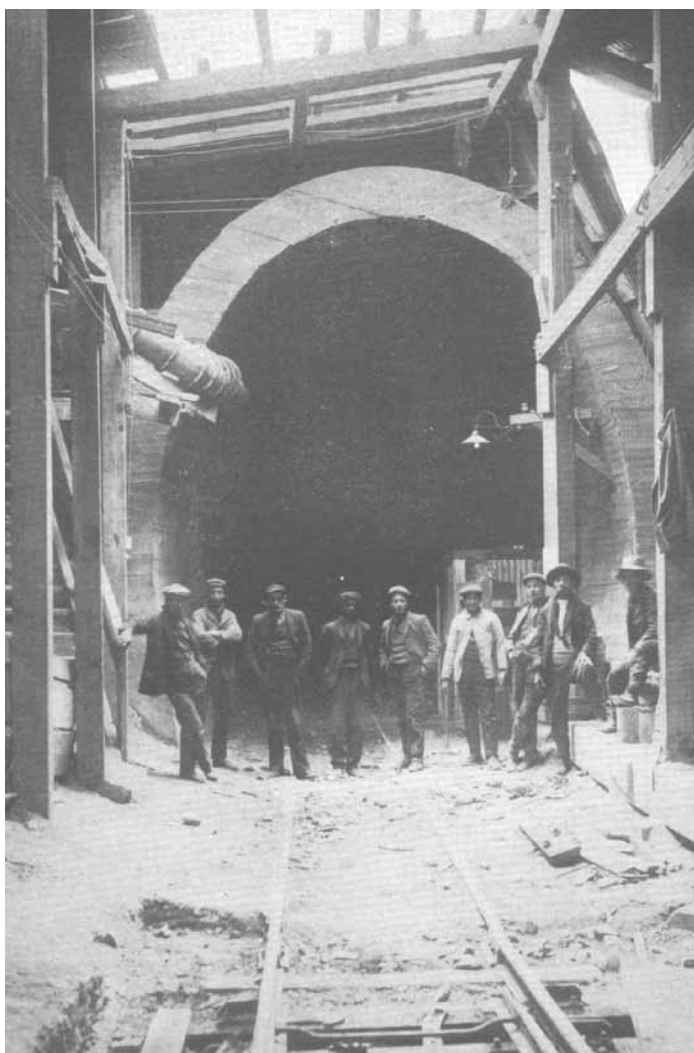
---

<sup>17</sup> *Los Andes* (Mendoza, 30 de mayo de 1892).



Clark, 500 empleados que trabajaban en el Trasandino quedaron a la vez sin trabajo y sin que la firma les pagase salarios atrasados.<sup>18</sup> Por otra parte, algunos documentos dan cuenta de malos tratos sufridos por los obreros durante la ejecución de las obras, hechos posibilitados por la distancia y el aislamiento en que se encontraban.

A pesar de todas estas contrariedades, el Ferrocarril Trasandino demandaba cada vez mayor cantidad de brazos. En la construcción del túnel llegaron a trabajar 1.700 obreros para perforar la piedra. En esta tarea “se usaron 23.000 kg de dinamita para voladura, con un promedio de casi 28 kg por metro lineal”. Para colocar el explosivo, era preciso taladrar la roca, tarea realmente dificultosa. Basta tener en cuenta que “los taladros debieron ser afilados 24.570 veces”. Kirbus completa el panorama con los siguientes datos: “El avance diario promedio fue de 2,50 metros mientras se trabajó, aún cuando el granito a veces era tan duro que apenas cedía, mientras que en otras ocasiones se avanzó casi a paso de hombre, con 114 metros en una jornada excepcional como máximo. El área transversal del túnel era de 15,84 m<sup>2</sup> en recta y de 18 m<sup>2</sup> en la curva”.



*Obreros en el interior del Túnel de la Cumbre, en un nivel avanzado de los trabajos (1909).*

<sup>18</sup> *Los Andes* (Mendoza, 29 de setiembre de 1892).

Otros detalles técnicos eran la orientación, la altura, los desniveles y la necesidad de prevenir futuros problemas. “Se decidió ubicar la boca oriental cerca de Las Cuevas para hacerlo correr bajo la cresta en dirección nordeste-sudoeste. De esta manera se quería aprovechar al máximo la dirección de los vientos dominantes para que la corriente de aire limpiara cuanto antes el tubo del humo y del vapor despedido por la locomotora. Además de la orientación para obtener la ventilación óptima, se trató de asegurar un buen desagüe para la tubería, habida cuenta que uno de los mayores problemas (muy frecuentes en minería) es la entrada de agua. De ahí que el túnel del Trasandino (y lo mismo sucede ahora con el túnel vial internacional Cristo Redentor) sea más alto en el centro que en sus dos extremos. En el caso que nos ocupa, la boca del lado argentino se encuentra a 3.188 metros s/n/m; en el medio alcanzan las vías 3.205 metros y en el acceso chileno, 3.177 metros. Esta ligera pendiente de 20 a 30 metros para los 1.500 metros de la mitad del tubo permitía un escurrimiento natural del líquido” (Kirbus, 1996: 38). La construcción del Túnel de la Cumbre fue todo un acontecimiento en su época. Una vez terminada la obra, se organizaron actos oficiales, con participación de autoridades de primer nivel de ambas naciones.<sup>19</sup> Los medios de prensa de ambos países brindaron amplio espacio al desarrollo de estas ceremonias. Los discursos de funcionarios, políticos y editoriales de prensa, reflejaban un clima de euforia y grandes expectativas con relación a la puesta en marcha del servicio del Trasandino.

---

<sup>19</sup> La habilitación del Túnel de la Cumbre se llevó a cabo en ceremonia oficial, el 5 de abril de 1910, aniversario de la batalla de Maipú, a las 13.00, con un acto que se efectuó en la estación chilena de Caracoles. Participaron delegaciones argentinas y chilenas, encabezadas por los ministros de Obras Públicas Exequiel Ramos Mejía y Manuel Guerrero, respectivamente. Luego, las autoridades chilenas acompañaron a las argentinas hasta Las Cuevas, en donde se despidieron. Nota de Garcés Delgado.



## F.C. Trasandino y relaciones diplomáticas: el Tratado de Comercio argentino-chileno (1902-1911)<sup>20</sup>

“En estos momentos habría buenas razones para aconsejar a ambos gobiernos que apresuren la firma del Tratado de Comercio y sancionen en definitiva sus razones de orden político y de alcance muy amplio. Ese tratado forma parte de una serie de vinculaciones de todo orden que la República Argentina y Chile iniciaron desde que echaron las bases de su inteligencia cordial en el Pacto de Mayo, de suerte que su significación no es solamente comercial, sino también política. Llega hasta interpretar en cierto modo, la tendencia de estos pueblos y armonizar los intereses de todo género”.

*El Mercurio de Valparaíso, 27 de julio de 1909*

Los avances de la construcción del *F.C. Trasandino* desencadenaron consecuencias inesperadas. La tranquila seguridad de los actores sociales, económicos y políticos de ambas bandas de la cordillera, se vio trastocada por un mundo nuevo de oportunidades y amenazas que se abriría de un momento a otro. Una vez terminada la obra, se iba a disponer de facilidades sin precedentes para el intercambio comercial entre los dos países del Cono Sur. Las autoridades de gobierno procuraron construir un marco regulatorio para aprovechar estas nuevas oportunidades con vistas a dinamizar la integración económica. Para avanzar en esta dirección, las cancillerías pusieron en marcha

---

<sup>20</sup> Proyecto Fondecyt 1051109. Una versión anterior de este capítulo fue publicada en *Historia* 38 (Santiago, junio 2005): 155-176.

la negociación de un Tratado de Comercio. Sería un avance sin precedentes en el proceso de integración económica regional. Sin embargo, los intereses locales no tardarían en reaccionar. Ante la amenaza de una eventual pérdida de los monopolios u oligopolios sobre los mercados internos, cerraron filas para obstaculizar los acuerdos de las cancillerías. En este marco, el Trasandino se ubicaría en el centro del escenario de grandes debates y negociaciones, con la participación de actores de primera línea de ambos lados de la cordillera.

El Tratado de Comercio entre Argentina y Chile, negociado intensamente entre 1905 y 1910, representa uno de los mayores momentos de convergencia política entre ambos países. Sobre todo porque se reivindicaba el principio de “cordillera libre”, lo cual suponía eliminación total de aranceles para todos los productos que se comerciaran de un país al otro, lo cual implicaba echar las bases para crear una auténtica Área de Libre Comercio del Cono Sur.

Las negociaciones diplomáticas entre Argentina y Chile con vistas a poner en vigencia el Tratado de Comercio eran, en realidad, parte de un proceso mayor, de mejoramiento de las relaciones bilaterales, que se reflejó en otros dos pilares importantes: la firma de los Pactos de Mayo (1902) y la inauguración del servicio internacional del F.C. Trasandino (1909). La situación interna de ambos países también era favorable para un Tratado Comercial. Tanto en Argentina como en Chile regía el orden constitucional con gobiernos republicanos estables. Había un clima de estabilidad y paz interior, lo cual permitía pensar en una política exterior ambiciosa y activa. Las condiciones para poner en marcha el TLC entre Argentina y Chile en 1910 eran claramente más positivas que en los demás tratados comerciales. Basta comparar la situación con los otros momentos en los cuales se firmaron tratados parecidos: 1826, 1855, 1934 y 1996.

El Tratado de Comercio de 1826 se frustró muy rápidamente, por la guerra de Argentina con el Brasil y la caída del gobierno nacional argentino presidido por Rivadavia; poco después se produjo el golpe de Estado y el advenimiento de la dictadura de Rosas, lo cual abrió un largo ciclo de distanciamiento y rivalidad entre Argentina y Chile (Lacoste, 2001).

El Tratado de 1855 estableció el principio de “cordillera libre”, pero sólo tuvo vigencia por diez años, al cabo de los cuales, el mismo no se ratificó. Así lo impuso el nuevo contexto regional, signado por la guerra de Chile con España, la Revolución de los Colorados (guerra civil argentina en la cual se usaron armas chilenas) y la Guerra de la Triple Alianza. Además, el efímero Tratado de 1855 tuvo escaso impacto en el volumen del intercambio comercial bilateral por la ausencia de medios de transporte modernos para atravesar la cordillera de los Andes. Esta misma situación regía en tiempos del Tratado de 1934, firmado meses después del aluvión de Cacheuta, que dejó fuera de servicio cerca de 200 km del Trasandino, con estaciones destruidas y sin mayores posibilidades de reparación en el mediano plazo.

El contexto más parecido al de 1905-1910 fue el que existió en tiempos del Tratado de 1996, por el cual Chile se incorporó al MERCOSUR como país asociado. Igual que en 1910, en esta época había medios de transporte modernos para el comercio bilateral. Y también -como en tiempos del Centenario- había un clima de concordia entre ambos países, pues se superó el ciclo de tensiones y rivalidades militares en la región (1965-1982) debido al Tratado de Paz de 1984. En este sentido, encontramos cierto paralelismo entre el Acta de San Luis de 1996 y el Tratado de 1905-1910. Pero éste todavía era más ambicioso que aquella, pues el Tratado de 1996 restringía el comercio con barreras arancelarias y sobre todo para-arancelarias, mientras que el de 1905 apuntaba a una apertura total de los mercados.

Teniendo en cuenta que el Tratado de Comercio de 1910 se realizó en un contexto extraordinariamente favorable, tanto en el plano socio-económico como en el político-diplomático, surge entonces con fuerza una pregunta clave: ¿por qué no se concretó? ¿Cuáles fueron los obstáculos que impidieron la firma del Tratado? ¿Qué intereses se opusieron al mismo? ¿Qué acciones llevaron a cabo para alcanzar sus objetivos? ¿Cuál fue la posición fijada por corporaciones empresarias, medios de prensa y actores diplomáticos?

Hasta el momento, la teoría no ofrece respuestas a estas preguntas. A pesar de su importancia en la historia de las relaciones bilaterales, hasta ahora no se ha estudiado el TLC de 1905-1910. Las obras generales dedicadas a la historia de la política exterior de ambos países no mencionan el tema: así se refleja tanto en la *Historia Diplomática de Chile* de Barros Van Buren (1970) como en la *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*, de Cisneros y Escudé (1999). Dentro de esta monumental obra de dimensiones enciclopédicas, se dedicó un tomo específico a *La Argentina frente a la América del Sur 1881-1930*, en el cual no se hace referencia al tema. Algo parecido sucede con otra importante obra general, elaborada por Archibaldo Lanús (2001) y titulada *Aquel apogeo: política internacional argentina 1910-1939*.

La ausencia de este tema en la bibliografía puede explicarse por problemas de acceso a las fuentes. En efecto, las *Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores* de la República Argentina, documento generado como resultado de la presentación anual ante el Congreso de la Nación, tiene un vacío: los volúmenes correspondientes a 1906, 1907, 1908, 1909 y primera mitad de 1910, nunca se editaron o se han perdido. Al menos no están en las colecciones archivadas en las bibliotecas del Congreso de la Nación, en el Archivo General de la Nación y en el Instituto del Servicio Exterior de la Nación, dependiente de la Cancillería. Posiblemente, al no estar disponibles estos tomos, los investigadores no hallaron los documentos correspondientes al TLC entre Argentina y Chile de esos años y por eso no lo han mencionado en sus libros.

Dada la relevancia del TLC de 1910 y del vacío bibliográfico hasta el momento, conviene describir y explicar las principales características del proyecto y de la interacción de los principales actores sociales, políticos y económicos en todo el proceso de negociación. Este es el objetivo de este capítulo, que se ha elaborado a partir de las *Memorias* de la cancillería chilena y la prensa de la época, considerando periódicos de ciudades chilenas y argentinas, especialmente el *Boletín del Centro Vitivinícola Nacional*, revista mensual editada durante tres décadas por la corporación de los industriales vitivinícolas argentinos.

## Contexto social, político y económico del Tratado

Además del avance de la construcción del Trasandino, el Tratado de Comercio chileno-argentino se desarrolló en el marco de cuatro elementos que signaron su contexto: Primero, el *boom* de la industria vitivinícola cuyana, debido a la conexión ferroviaria con Buenos Aires; segundo: el despertar de la política exportadora de los países del Nuevo Mundo Vitivinícola, proceso en el cual Chile procuró participar; tercero: el auge de la producción ganadera argentina, que alcanzaba una notable capacidad exportadora; y cuarto: la cuestión social en Chile que llevó al gobierno suprimir los aranceles a la importación de ganado argentino para favorecer la calidad de vida de los trabajadores.

A principios del siglo XX se produjo el despertar exportador de los países del Nuevo Mundo vitivinícola. Este era el resultado de la decisión de las Grandes Potencias en el sentido de extender la producción de vino fuera de Europa. EEUU alentó el desarrollo de la vid en California, donde “hacia el año 1860 había 139 bodegas con más de 26.500.000 vides que producían más de 75.000 hectólitros de vino” (Unwin, 1996: 402). Ello le permitió exportar a Gran Bretaña, Australia, China, Hawai, Perú y Dinamarca. El mismo impulso tuvo Inglaterra que, para dejar de depender de los vinos franceses, impulsó el desarrollo de la vitivinicultura en Australia. Como resultado, en la segunda mitad del siglo XIX este proceso entró en su etapa de madurez. Las exportaciones de vinos australianos a Gran Bretaña comenzaron en 1854; en los 25 años siguientes se exportaba poco menos de 230.000 litros anuales aproximadamente (Unwin, 1996: 398). A partir de 1879 este volumen comenzó a aumentar y en el primer lustro de 1900, se vendían 450.000 cajones anuales de vino australiano en el mercado inglés<sup>21</sup> (Marambio, 1909: 1071). Poco a poco, Australia se consolidó como “el viñedo del Imperio británico”. Por su parte Francia, guiada por la crisis de la filoxera, impulsó la vitivinicultura en sus colonias de África, fundamentalmente en Argelia, donde esta actividad creció rápidamente hasta poseer 168.000 hectáreas de viñas en 1905 (Unwin, 1996: 392).

---

21 Marambio, Alejandro. “Exportación de vinos chilenos. Acción privada y acción pública” *Boletín del Centro Vitivinícola Nacional* (en adelante *BCVN*), N° 42 (Buenos Aires, marzo de 1909): 1071.

El desarrollo y expansión de las exportaciones vitivinícolas de estos nuevos países productores de vino, inspiraron a los industriales chilenos a lanzarse en busca de mercados externos. Se abrió, por ejemplo, una casa comercial en Montevideo para vender allí mercancías chilenas, entre las cuales figuraba el vino como uno de los productos más importantes. De todos modos, este y otros intentos de exportar vinos chilenos, alcanzaron resultados muy modestos: entre 1900 y 1909 Chile exportó sólo 43.346 docenas de botellas de vino.<sup>22</sup> Para incrementar estas cifras, el mercado más relevante, por su dimensión y proximidad geográfica, era la Argentina. Si este país se abría para los vinos chilenos, se podían generar grandes expectativas de expansión para la industria del vino. De acuerdo a los observadores, en estas condiciones, la vitivinicultura no tardaría en convertirse en la segunda columna de la economía chilena después del salitre:

“Chile tiene fe en el porvenir de su industria; y si causas varias han estorbado hasta aquí su desenvolvimiento, confía en que una vez libre de lo que podríamos llamar malezas del camino, la viticultura será, después del salitre, la columna más sólida en que descansa la riqueza del país. De ahí por qué nuestro gobierno, a más de adoptar una política francamente proteccionista, cuida de alcanzar de los países amigos todas las ventajas que la comunidad de intereses permita obtener a favor de sus vinos.”<sup>23</sup>

El texto anterior, escrito por un periodista chileno especializado en temas vitivinícolas, reflejaba el pensamiento de varios miembros del equipo diplomático de la cancillería. Y estas perspectivas de estímulo a la economía nacional eran un gran aliciente para que el gobierno chileno agilizara los trámites con vistas a lograr la firma del Tratado de Comercio con Argentina.

Durante largos años, esta opción estuvo restringida para los vinos chilenos debido a las tensiones y rivalidades militares, las carreras armamentistas y el peligro de una guerra inminente. Basta recordar que a principios del siglo XX, ante la inminencia de una guerra trasandina, Chile y Argentina hicieron aprestos bélicos sin precedentes; sancionaron leyes de Servicio Militar Obligatorio (1900 y 1901 respectivamente), compraron armas para sus ejércitos y los más modernos acorazados para sus marinas; las flotas de guerra de ambos países llegaron a estar entre las ocho más poderosas del mundo (Lacoste, 2003: 295-336). En este contexto, evidentemente las perspectivas de realizar negocios eran muy poco alentadoras. “¿Cómo era posible que los vinicultores pensasen seriamente en exportar sus vinos cuando la opinión pública se hallaba violentamente excitada por la propaganda belicista que hacía la prensa de uno a otro lado de los Andes? “El comercio internacional florece únicamente a la

---

22 Marambio, “Exportación de vinos chilenos. Correspondencia de Chile”, *BCVN*, N° 57 (Buenos Aires, junio de 1910): 1504.

23 *BCVN*, N° 42 (Buenos Aires, marzo de 1909): 1069-1070.

sombra de la paz –explicaba un analista chileno- El más remoto peligro de que ella pueda ser perturbada, hace retraer los capitales en la sucesión de empresas lejanas. No se concibe la existencia de relaciones comerciales allí donde reina la incertidumbre, la falta de estabilidad para los negocios”.<sup>24</sup>

La firma de los Pactos de Mayo modificó radicalmente esta situación. Con este Tratado, Argentina y Chile cerraron el largo ciclo de tensiones militares, e iniciaron una nueva era signada por la paz y abierta a las posibilidades de cooperación bilateral. La Argentina renunció a tomar parte del conflicto derivado de la Guerra del Pacífico, lo cual significó dejar a Chile las manos libres para terminar las negociaciones diplomáticas con Bolivia (1904) y Perú (1929) sin presiones externas en la región. Además, se aprobó el arbitraje obligatorio para resolver cuestiones pendientes de límites, y se puso fin a la carrera armamentista: ambos países dejaron de comprar acorazados y comenzaron a vender los que habían adquirido. En este contexto, el empresariado chileno percibió que se abrían promisorias expectativas para sus vinos en el mercado argentino. “Las brisas de paz despertaron el espíritu de empresa de los chilenos”, explicaría luego el periodista especializado Alejandro Marambio.

El gobierno de Chile impulsó las exportaciones de vino nacional. Para avanzar en esta dirección, se tomaron tres decisiones: subsidios a las exportaciones, inversión fuerte en transporte internacional y tratados diplomáticos para obtener reducciones arancelarias para el vino chileno. Estos criterios se tradujeron en medidas concretas. Por un lado, se dispuso otorgar un subsidio de cinco centavos por cada litro de vino que se exportase. Con esta prima se pensó en contrarrestar en parte la carestía del flete que pagan los vinos en transporte por mar (1902). Por otro se puso en marcha el proceso de construcción del Túnel de la Cumbre, para librar al servicio el Ferrocarril Trasandino (1909). La tercera línea de esta estrategia fue la reducción arancelaria, centro del Acuerdo firmado entre el Canciller de Chile y el Ministro argentino (1907).

La inauguración del Ferrocarril Trasandino fue otro elemento importante para impulsar la firma del TLC entre Argentina y Chile.

La firma de los Pactos de Mayo generó las condiciones de estabilidad y seguridad para que fuera posible concluir la obra. Entre 1903 y 1909 se realizaron las tareas que faltaban para alcanzar este objetivo, especialmente la construcción del Túnel Internacional; un tubo de 5,00 metros de ancho por 5,50 metros de alto y 3.000,00 metros de longitud, a una altura de 3.200,00 metros s/n/m. Los obreros realizaron la perforación del túnel partiendo desde ambos extremos, para reunirse en el centro. El encuentro de los trabajadores chilenos y los argentinos se concretó el 27 de noviembre de 1909, en una jornada

---

<sup>24</sup> Marambio, Alejandro. “Exportación de vinos chilenos” *BCVN* 42 (Buenos Aires, marzo de 1909): 1070.

marcada como un suceso histórico en las relaciones bilaterales.<sup>25</sup>

La finalización de esta obra causó un fuerte impacto mundial. En Londres, *The Times* señaló que el Trasandino “inaugura una nueva era” y con esta obra “se revolucionarán las relaciones internacionales americanas”.<sup>26</sup> Por su parte, en Santiago, *El Mercurio* dedicó al Trasandino su nota editorial, la cual tituló en términos de “Un gran día americano”.<sup>27</sup> En Buenos Aires, *La Nación* también prestó atención a esta obra publicando numerosas fotografías, artículos y hasta editoriales sobre el tema.<sup>28</sup> Se esperaba que esta obra podría imprimir una dinámica sin precedentes a la economía regional, mediante un proceso parecido al que se desencadenó en EEUU por la inauguración de la línea transcontinental pocos años antes. Sólo faltaba definir qué cargas se llevarían de un país al otro. Y sobre todo, si los países involucrados estaban decididos a correr los riesgos para aprovechar las oportunidades que se abrían a partir de estas nuevas disponibilidades de transporte e integración.

El ferrocarril fue un gran aliado de la expansión de la vitivinicultura en todo el mundo. Regiones que tenían grandes condiciones naturales para elaborar vino, durante mucho tiempo quedaron excluidas de realizar su potencial debido al alto costo de los fletes terrestres. Pero con los ferrocarriles, se abrieron posibilidades inéditas para la industria de la vid. En Francia, el ferrocarril “permitió que la creciente población de la capital, París, se abasteciese con vino traído de los rincones más lejanos del país y, particularmente del Midi” (Unwin, 1996: 376). En EEUU, la apertura de la primera línea ferroviaria transcontinental en 1869, abrió para los vinos de California el mercado de la costa este, que anteriormente había sido coto exclusivo de los productores de Ohio, Missouri y Nueva Cork (Unwin, 1996: 403). Algo parecido sucedió con las provincias cuyanas; éstas pudieron elaborar grandes cantidades de vino recién a partir de 1885, cuando el riel enlazó Mendoza con Buenos Aires. En este mismo sentido, la inauguración del F.C. Trasandino generó las condiciones para que el vino chileno pudiera acceder también a los grandes mercados del litoral rioplatense.

Al enlazar tierras de producción con mercados de consumo, el ferrocarril promovió un gran salto en la industria vitivinícola, no sólo de cantidad sino también de calidad. La unificación de los mercados incrementaba la competencia en busca de la calidad para poder diferenciarse y lograr un producto más apreciable, con mejores precios. El resultado fue, en Francia, aceptar el desafío y crear nuevas formas para valorar el producto mediante la

---

25 *La Nación* (Buenos Aires, 27 de noviembre de 1909): 11.

26 Citado en *La Nación* (Buenos Aires, 30 de noviembre de 1909): 5.

27 *El Mercurio*, (Santiago, 27 de noviembre de 1909).

28 *La Nación* (Buenos Aires, 12 de noviembre de 1909): 8; (26 de noviembre de 1909): 11; (27 de noviembre de 1909): 8; (28 de noviembre de 1909): 7, 8 y 9.

delimitación de regiones geográficas y clasificaciones de vinos. Se comenzó a invertir cada vez más capital para mejorar cepas, *criar* vinos, desarrollar diseños y mejorar las cadenas de comercialización. Paralelamente se produjo una mayor especialización de los viticultores y una fuerte valoración de las propiedades. Unwin explica este proceso en los siguientes términos:

“...a lo largo del siglo XIX, a medida que las mejoras en los transportes y las comunicaciones fueron poniendo una gama más amplia de vinos a la disposición de los consumidores, estas clasificaciones que proporcionaban información sobre la supuesta calidad de los caldos, y por lo tanto, del precio, al que se podían poner a la venta, fueron adquiriendo cada vez más importancia. La expansión de la red ferroviaria en la segunda mitad del siglo XIX desempeñó un papel fundamental en la comercialización de la industria del vino” (Unwin, 1996: 376).

La unificación de los mercados, a través del ferrocarril, planteó nuevos desafíos a la industria vitivinícola francesa. Y la respuesta fue el fortalecimiento de la identidad con las clasificaciones y delimitaciones geográficas. Este fue el sentido de las leyes de 1905 y 1907, que permitieron dar los primeros pasos en la construcción del sistema de Denominación de Origen Controlada (*Appellation Controlée*), lo cual contribuyó al fortalecimiento y valoración de los vinos franceses. En este sentido, el Trasandino podía generar un fuerte impacto en la industria vitivinícola regional, sobre todo si, a partir de la integración de los mercados de Argentina y Chile, se disparaban mecanismos de competencia que alentaran el mejoramiento de la calidad de los vinos. En este sentido, el Tratado de Comercio tendría la ventaja de darle sentido y aprovechar la oportunidad que significaba el Trasandino.

El ferrocarril contribuyó a mejorar las disponibilidades del intercambio comercial, así como también a generar nuevos espacios para la integración a nivel político y diplomático. Atrás quedaban los tiempos en los cuales los ministros y enviados oficiales debían viajar 40 días a través de la cordillera y las pampas, para llegar de Santiago a Buenos Aires o viceversa. A partir de su inauguración, el Trasandino hizo posible un contacto más fluido, no solo de los cancilleres y ministros, sino también de los primeros mandatarios: en efecto, el nuevo medio de transporte posibilitó la realización de las cumbres presidenciales. Los gobiernos de ambos países se aprestaron a aprovechar esta oportunidad con viajes de gran valor simbólico: la disponibilidad de un viaje rápido y seguro a través de la cordillera permitió organizar el primer viaje de un presidente chileno a Buenos Aires y el de un presidente argentino a Santiago. Se planificaron ambas cumbres presidenciales para el 25 de mayo y el 18 de setiembre de 1910, para coincidir con las solemnes celebraciones del Centenario. El lanzamiento de las cumbres presidenciales fue interpretado por la prensa de la época como un símbolo de la nueva etapa que se abría en



las relaciones bilaterales. Así por ejemplo, *El Mercurio* de Santiago señaló al respecto: “A través de una evolución lenta pero constante, estos dos pueblos van a dar forma visible al pensamiento de los Padres de la Patria, a esa idea puramente americana que en 1810 borró las fronteras y reunió a los hombres del Plata y del Pacífico en una sola aspiración, esa idea para cuya defensa afilaron sus espadas”.<sup>29</sup>

Las reuniones presidenciales de 1910 causaron un fuerte impacto. En las fiestas del Centenario realizadas en Buenos Aires, el presidente de Chile, Pedro Montt fue el único jefe de estado extranjero presente, lo cual contribuyó a realzar los festejos. Lo mismo sucedió en septiembre, durante las celebraciones chilenas, cuando el presidente argentino, José Figueroa Alcorta estuvo en Santiago. En este marco se fue creando un clima altamente auspicioso para la negociación del Tratado de Comercio entre ambos países.

Los problemas sociales internos de Chile también fueron funcionales, al menos desde la perspectiva chilena, al proyecto de TLC con Argentina. En esos años, el movimiento popular chileno estaba fuertemente comprometido con la causa de la supresión del arancel al ingreso del ganado argentino. Entre 1888 y 1909, los dirigentes del movimiento obrero y el Partido Democrático realizaron intensas acciones tendientes a fomentar el ingreso de ganado argentino sin impuestos, para mejorar el acceso de los sectores populares. En este proceso, los hitos fundamentales fueron las movilizaciones de 1888 y la “huelga de la carne” de 1905. De acuerdo a Grez, en 1888, “el Partido Democrático y las organizaciones populares habían implementado exitosamente una primera movilización contra un proyecto de ley presentado en la Cámara de Diputados para establecer un impuesto al ganado argentino (...) Las peticiones y manifestaciones organizadas en Santiago y Valparaíso lograron que la moción legislativa fuera retirada de la Cámara de Diputados” (Grez, 1999: 167). La acción popular permitió que durante una década, el ganado ingresara a Chile sin impuestos de importación. No obstante, a medida que la rivalidad geopolítica y la carrera armamentista fueron en aumento, crecieron las tendencias anti-argentinas; y como resultado, en 1897 quedó sancionada la ley de aranceles al ganado argentino. Pero después de la firma de los Pactos de Mayo, se generaron las condiciones para remover esta norma. Poco a poco, el movimiento popular volvió a organizarse en torno a esta reivindicación, en el marco de un clima de agitación popular creciente, signado por una serie de huelgas que se realizaron a lo largo de todo el país. Entre las más importantes podemos mencionar la huelga portuaria de Valparaíso (1903), la “huelga de la carne” en Santiago (1905), la huelga general de Antofagasta (1906) y la “huelga grande” de Tarapacá (1907). Este movimiento culminó cuando más de 10.000 trabajadores de las salitreras marcharon sobre Iquique. El gobierno contestó con una política represiva conocida como la matanza de Santa María de Iquique

---

<sup>29</sup> *El Mercurio* (Santiago, 7 de noviembre de 1909).

el 21 de diciembre de 1907 (Grez, 1997: 131-133; Devés, 1989). Dentro de estas movilizaciones, especial importancia tiene la “huelga de la carne”.

La “huelga de la carne” se realizó en octubre de 1905 por las calles de Santiago. El 22 de octubre se manifestaron 20.000 personas. Al día siguiente, 12.000 obreros y trabajadores desfilaron frente al palacio de gobierno, ante el balcón del presidente de la República. Posteriormente se desencadenaron desmanes, agresiones, tumultos, apedreo de trenes y demás desórdenes. “Se desató el espiral de violencia que asolaría a la capital durante tres días” (Grez, 1999: 168). La represión policial terminó por generar un saldo de entre 200 y 250 muertos (Izquierdo, 1976). El elevado costo político de la represión condujo a la clase dirigente chilena a buscar caminos alternativos para descomprimir las tensiones. Para avanzar en esta dirección, se pensó en suprimir los aranceles a la importación de ganado argentino, para provocar la caída de los precios de la carne y mejorar así, la situación de los trabajadores. Desde el punto de vista legal, regía entonces una ley de 1897 por la cual se gravaba al ganado argentino con fuertes ingresos. En 1907 se suspendió el efecto de aquella ley por un año; en 1908 se prorrogó esta medida por un año más; y en 1909, el Poder Ejecutivo volvió a remitir al Congreso un proyecto similar. Es decir, durante el tratamiento del proyecto de TLC con Argentina, Chile tenía en vigencia una ley por la cual se exoneraba de impuestos a la importación de ganado argentino, lo cual facilitaba las negociaciones bilaterales.

La reducción de aranceles para la importación de ganado argentino hacia Chile significaba abrir grandes perspectivas para el aumento del comercio bilateral. Fundamentalmente porque la Argentina era una potencia ganadera mundial. Basta recordar que en 1908 este país poseía 29.000.000 de cabezas de ganado vacuno y 78.000.000 de ovino; ese año la Argentina exportó 300.000 toneladas de carne solo a Inglaterra.<sup>30</sup> Con estos niveles de producción se estimaba que la exoneración de impuestos y el TLC provocarían una auténtica invasión de carne argentina al mercado chileno, lo cual alertaba a los ganaderos de la Sociedad Nacional de Agricultura, a la vez que entusiasmaba a los obreros urbanos.

Visto desde Chile, el abastecimiento de carne podía cambiar drásticamente a partir del F.C.Trasandino. A comienzos del siglo XX ingresaban 60.000 cabezas anuales de Argentina a Chile. Eran arriadas a través de los pasos fronterizos, con el tradicional sistema de transporte de ganado en pie. Este tenía altos costos para arancelarios por las pérdidas debido a mortalidad (entre 10 y 15%) y pérdida de peso (25%). En líneas generales, cada 100 kg que salían de Argentina llegaban 67 kg a Chile. Al librarse al servicio el Trasandino, se reducirían estas pérdidas y ello bajaría los costos y los precios de la carne en Chile.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> *La Nación* (Buenos Aires, 21 de noviembre de 1909): 8.

<sup>31</sup> Referencia al autor del doctor Alvaro Rojas Marín, Talca, 9 de diciembre 2005.

En suma, hacia 1910, las circunstancias parecían especialmente propicias para la firma de un Tratado de Libre Comercio entre Argentina y Chile. Las relaciones diplomáticas entre ambos países atravesaban un excelente momento, signado por la firma de los Pactos de Mayo y las cumbres presidenciales; había facilidades para el intercambio comercial en términos de transporte ferroviario; Chile tenía una pujante industria vitivinícola, y estaba iniciando su política exportadora; a su vez, la Argentina era una potencia como exportadora de carne, producto que podía contribuir a mejorar la calidad de vida de los trabajadores chilenos y a aliviar las tensiones sociales en este país. Es decir, el contexto político, social y económico se presentaba sumamente propicio para avanzar en el proceso de integración, cuya expresión jurídica sería la firma del Tratado de Comercio. Sin embargo, no tardarían en aparecer las dificultades.

## La industria vitivinícola y el proyecto del TLC

La industria vitivinícola era una de las piezas maestras de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio. Los empresarios y diplomáticos chilenos esperaban que la apertura del mercado argentino pudiera imprimir un fuerte impulso al desarrollo de sus vinos y cada vez se escuchaba con más frecuencia que esta actividad generaría “el segundo pilar de la economía de Chile después del salitre”. Pero la industria vitivinícola era importante no sólo para Chile, sino también para Argentina.

A principios del siglo XX ambos países elaboraban cerca 3.000.000 de hectolitros al año, lo cual los posicionaba como las dos principales potencias productoras de América: Argentina y Chile, juntas, elaboraban más del 70% del total del vino producido en todo el continente.. Ahora bien, si se cruzan estos datos con la población de cada país, surgen otras consideraciones. Porque en ese momento, la Argentina tenía una población de 4.500.000 mientras que Chile tenía 3.000.000 de habitantes. Por lo tanto, en términos relativos, la vitivinicultura chilena era mucho mayor que la argentina. Y este desnivel podía causar –y causó- la alarma entre los empresarios argentinos.

Argentina elaboraba un volumen de vino levemente superior al de Chile; pero este país poseía mayor superficie de viñedos. En Chile se usaban dos sistemas distintos. Por un lado había paños tradicionales de viñas “de rulo”, con cepas de uva país; carecían de alambres y no se regaban; su productividad era muy baja (30 hectolitros por hectárea) y su calidad también. Por otra parte, había viñas modernas “de riego”, con alambres y cepas de uva “francesa”.

A principios del siglo XX se produjo entonces, una situación de virtual empate en cuanto al volumen de vino elaborado entre Argentina y Chile. De

todos modos, la industria de este país estaba claramente más consolidada, mientras que aquella se hallaba en la etapa fundacional de su ciclo moderno. Además, aunque en términos absolutos ambas industrias eran equivalentes, la chilena era mucho mayor en proporción al número de habitantes.

Del lado argentino, el proyecto de cordillera libre causó un fuerte impacto negativo en las corporaciones vitivinícolas. Así se puso de manifiesto en la intensa campaña orquestada por el Centro Vitivinícola Nacional, entidad liderada por los inmigrantes europeos que controlaban el 80% de la industria vitivinícola argentina. Esta corporación fijó posiciones totalmente críticas hacia el Tratado, a través de su órgano oficial, el *Boletín del Centro Vitivinícola Nacional*. Sus páginas dedicaron grandes espacios a cuestionar por todos los medios, el proyecto y las negociaciones del TLC. Para los bodegueros argentinos, el Tratado significaba literalmente un “un fuerte, casi mortal golpe, aplicado en pleno corazón por los mismos que debieran considerar como primordial deber el de defenderla”.<sup>32</sup> El problema se planteaba como una cuestión de vida o muerte: o los bodegueros mataban al TLC, o éste mataría a la industria del vino en la Argentina. A partir de esta premisa, el Centro de los bodegueros apeló a todos los medios posibles para presionar sobre el gobierno y la opinión pública para impedir que se firmara el Tratado.

## La corporación vinícola busca aliados

La corporación de los bodegueros argentinos buscó todo tipo de alianzas para crear un frente social, político y económico en contra del TLC. Para avanzar en esta dirección, los bodegueros apelaron a los ferrocarriles británicos, especialmente el *F.C. Buenos Aires al Pacífico*. En efecto, los bodegueros llegaron a manifestar, explícitamente, que tenían suficiente capacidad de *lobby* como para presionar a esta empresa para que restara su respaldo a la eventual entrada de vinos chilenos al mercado argentino. Así quedó documentado en un texto publicado en el *Boletín del Centro Vitivinícola Nacional*, que señalaba lo siguiente:

“Cuenta el gremio vitivinícola argentino, o debe contar por lo menos, con un gran factor de empuje a su lado, para el caso desgraciado de que en lo futuro pudiera sancionarse esa cláusula: los ferrocarriles. Ninguna más interesada, en efecto, que la empresa ferroviaria cuyas mejores utilidades provienen de los vinos de Cuyo, en ponerse de su lado sin necesidad de violar leyes, ni reglamentaciones, ni extremar violencias. El *F.C. Pacífico* que transporta anualmente más de 1.500.000 bordelesas a \$8 cada una, más el flete de los cascos de retorno, más el de las maquinarias para las bodegas,

---

<sup>32</sup> BCVN 44, (Buenos Aires, mayo de 1909): 1119.

ha de preferir, evidentemente, no perjudicar ese cliente, perjudicándose a sí mismo, a favorecer una industria extranjera que, en el mejor de los casos, sólo podría proporcionarle algunos cajones de vinos embotellados para con ellos ir abriendo un mercado difícil y problemático. Con la energía propia, con aliados tan poderosos como el que indicamos, con el apoyo colosal de la opinión pública que se ha manifestado en su favor, y con una buena y discreta dirección en el momento necesario, no habrá gobierno que se atreva a quebrar moral y materialmente la mejor industria nacional”<sup>33</sup>

Los bodegueros señalaron que la industria vitivinícola era el principal cliente del *F.C.Pacífico* y por tal motivo, lo tenían en sus manos: estaban en condiciones de exigir su respaldo en contra del proyectado TLC con Chile. Y los ingleses, a su vez, no tendrían mayores problemas en aceptar estos reclamos. ¿Cómo podían interferir los ferrocarriles ingleses en el comercio con Chile? Tenían dos caminos: por un lado, diálogo directo con el gobierno nacional, el cual tenía mucha sensibilidad a las palabras y advertencias de los administradores ferroviarios ingleses; por otro, con las tarifas. Evidentemente, no podían establecer tarifas altas a los vinos chilenos en el tramo Mendoza-Buenos Aires, porque ello implicaría una discriminación imposible de justificar. Pero sí podían subir hasta niveles exorbitantes las tarifas del tramo Chile-Mendoza, alegando que ello estaba motivado por presuntos “mayores costos de explotación”. Y esto fue exactamente lo que sucedió. El *F.C.Pacífico* controlaba la administración del *F.C.Trasandino*; y no dudó en aprovechar esta oportunidad para complacer la demanda de los bodegueros argentinos.

Así lo denunció el pionero del Trasandino, Mateo Clark:

“El *Pacífico* ha preferido los procedimientos torcidos, como es el de tomar a su cargo la administración del *Trasandino Argentino* simulando perseguir tan sólo propósitos de economía para los accionistas de esta empresa. Y abusando de la buena fe de los mismos, implementar en dicha sección argentina del *Trasandino*, tarifas prohibitivas, sin estar autorizado para ello y con el sólo fin de estrangular, por este medio, el intercambio comercial chileno con las provincias de Cuyo por la vía *Trasandina*” (Clark, 1924: 2).

Las elevadas tarifas que el *F.C.Pacífico* impuso al *F.C.Trasandino* convirtieron a éste en “el tren más caro del mundo”. Esta modalidad frustró las grandes expectativas que se habían despertado con la construcción de la línea *trasandina*, y neutralizó buena parte de los recursos invertidos en ella. Pero benefició a los bodegueros argentinos que se vieron libres de la amenaza de la competencia chilena y pudieron consolidar el control oligopólico del mercado interno. Esta es una enseñanza clave para la integración binacional.

---

33 *BCVN* 44, (Buenos Aires, mayo de 1909): 1120 (nota editorial firmada por la dirección).

Junto con esta alianza económica, los bodegueros buscaron apoyos políticos en los gobiernos de Mendoza y San Juan, y fundamentalmente, en los legisladores nacionales de estas provincias. Estos se encolumnaron plenamente detrás de sus posiciones, en el sentido de manifestar su rechazo al proyectado acuerdo. Además, los bodegueros lograron que otras corporaciones empresarias, como la Bolsa de Comercio de Tucumán, se solidarizara con su causa y mandara notas de respaldo al Senado de la Nación, para fortalecer el clima de rechazo al TLC.

Junto con los apoyos económicos (*F.C.Pacífico*) y políticos (legisladores y gobernantes), los bodegueros buscaron apoyos sociales. Para ello organizaron grandes actos públicos para sacar personas a las calles en rechazo del proyecto de “Cordillera Libre”. Los actos más importantes fueron dos: uno en Mendoza y otro en San Juan. Estas movilizaciones iban a generar efectos inesperados, tal como se examina en el capítulo V. Por ahora, conviene focalizarse en el impacto por evitar la aprobación del Tratado de Comercio:

El 1 de julio de 1909 se realizó el “meeting” en la plaza San Martín de la ciudad de Mendoza. La comisión organizó una gran movilización y se hizo cargo de los costos de los “trenes expresos para los ciudadanos que quisiesen concurrir desde Luján de Cuyo y Luzuriaga, Rivadavia, Guaymallén, Maipú y San Martín”. Estos eran, precisamente, los departamentos donde se encontraban las principales bodegas de Mendoza. Al fletar los trenes, los grandes bodegueros tuvieron la posibilidad de asegurar la participación de los obreros de sus respectivas empresas. La crónica de la época señala que: “La concurrencia iba, pues engrosando, por momentos, viéndose entre ellas numerosísimas damas. En la manifestación figuraba todo cuanto de más representativo tiene el comercio y la industria de la provincia de Mendoza. Poco antes de iniciarse el acto la concurrencia alcanzaba, según cálculo aproximado, a 10.000 personas”.<sup>34</sup>

En el acto, los oradores plantearon el problema desde un enfoque totalmente alarmista. Así por ejemplo, para Santiago Grippa, el tratado “sería nuestra ruina, la ruina de muchos”. Su discurso alcanzó ribetes apocalípticos al señalar que:

“...este suelo mendocino que tanto costó desmontar y barrenar, arrancándolo al algarrobo y a otras floras estériles; este suelo fecundo por el sudor de dos generaciones, hasta quedar convertido en un vergel, de aprobarse el tratado, se tornaría un páramo, en un desierto; nuestras esperanzas quedarían como hierba cortada al sol. Podríamos, en tal caso, despedirnos de todo bienestar y la tranquilidad del hogar habría desaparecido para siempre”.<sup>35</sup>

---

34 Discurso pronunciado por Santiago Grippa, Mendoza, 1 de julio de 1909. *BCVN* 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1174.

35 *Ibíd*

El discurso de los tres oradores de este acto, resultó coincidente en lo fundamental. Antonio L. Gálvez calificó el acuerdo en términos de “malhadado tratado comercial”, el cual “pretende herir de muerte nuestra industria más importante”. En ese caso “podríamos exclamar: ¡Dios salve a Mendoza!”. Finalmente, Manuel Vélez vaticinó que el tratado significaría “la ruina de la industria”.

Después del acto público, los organizadores se dirigieron a la Casa de Gobierno de la Provincia, donde los recibió el gobernador Emilio Civit. Como era de esperar, éste manifestó su plena solidaridad con los reclamos de los viticultores. Para simbolizar su posición, el gobernador dijo que “he mandado enarbolar el pabellón patrio en lo alto de esta casa por la respetabilidad de esta causa en que os acompaño con todas mis fuerzas y simpatías”.<sup>36</sup>

En la provincia de San Juan también se realizaron movilizaciones. El 22 de junio de 1909 se celebró una asamblea de bodegueros, en la cual acordó redactar un documento para fijar posición de rechazo al tratado, y luego comunicarla por telegrama a los legisladores nacionales de esa provincia, y por nota al Centro Vitivinícola Nacional. Posteriormente, el 4 de julio se realizó un acto público, convocado por los bodegueros de San Juan y apoyado por los de Mendoza. Tuvo lugar en la Plaza Laprida de San Juan y asistieron a este acto 1.500 personas, “en acción de protesta contra la liberalidad proyectada en la importación de vinos chilenos embotellados”.<sup>37</sup> El discurso del secretario de la comisión regional del Centro Vitivinícola Nacional, Roberto Sarmiento, se desarrolló en un tono parecido a los de Mendoza: condenó el tratado como una amenaza letal para la industria y calidad de vida de la provincia. De acuerdo al orador, San Juan debía rechazar este tratado porque en caso de aprobarse “será el enemigo de su progreso, la ruina de su única y principal industria: la vitivinicultura”. Esta actividad se encuentra “amenazada hoy, expuesta a soportar un golpe de muerte en plena entraña”. Como remate, el orador apeló al discurso patriótico:

“Marchemos señores, entusiastas y ordenados, en columnas de patrióticos derechos, a la sombra de esta hermosa bandera que nos cobija, cuyo lema es, Pueblo de San Juan, defensa de su industria vitivinícola, y adelante!”<sup>38</sup>

Los actos públicos de Mendoza y San Juan aumentaron la presencia de la corporación en el escenario público y le permitieron llegar hasta la cúspide del poder para presentar sus reclamos directamente a las máximas autoridades. El 7 de julio una delegación del Centro Vitivinícola Nacional asistió a la Casa

---

<sup>36</sup> *Ibíd*

<sup>37</sup> *BCVN* 45 (Buenos Aires, junio de 1909): 1180.

<sup>38</sup> Discurso completo transcrito en *BCVN* 47 (Buenos Aires, agosto de 1909): 1207-1209.

Rosada para reunirse con el presidente de la Nación y el ministro de Relaciones Exteriores. La delegación fue presidida por dos grandes bodegueros extranjeros, el español Balbino Arizu y el italiano Domingo Tomba, propietarios de dos gigantescas bodegas, con capacidad para 160.000 hectólitros cada una.<sup>39</sup> Estas eran dos de las tres mayores bodegas de la Argentina, lo cual demostraba la representatividad de los inmigrantes europeos en el control de la industria vitivinícola argentina, y en el Centro Vitivinícola Nacional. En esta entrevista, los bodegueros manifestaron su total oposición al Tratado de Libre Comercio entre Argentina y Chile. En los fundamentos de su posición, los delegados definieron una serie de temas relevantes.

## Vinos falsificados contra el TLC

Los vinos de calidad, que se vendían embotellados, fueron una de las aristas más filosas de la negociación. Porque si bien originalmente el proyecto contemplaba la liberación total de aranceles entre Argentina y Chile, tal como veremos más adelante, la presión de los bodegueros argentinos logró que se introdujeran modificaciones al proyecto, para excluir los vinos comunes; la exoneración de impuestos regiría, por lo tanto, sólo para los vinos embotellados. En el mercado argentino, estos representaban apenas el 5%. El 95% del vino que se consumía era vino común que los bodegueros argentinos despachaban en bordelesas o casos. Además, ese 5% de vinos finos embotellados era totalmente importado de Europa. Por lo tanto, la industria argentina no tenía motivos para oponerse al ingreso de vinos finos embotellados de Chile. Sin embargo, esto no fue así. Los bodegueros argentinos se opusieron totalmente a la libre importación de este tipo de vinos. La pregunta es, si ellos no producían ese vino; si todo el vino fino embotellado que se vendía en Buenos Aires era importado de Europa, ¿qué motivos tuvieron los bodegueros argentinos para librar una lucha tan encarnizada contra el ingreso de los vinos finos embotellados de Chile?

El proteccionismo tenía un motivo real pero deleznable. La manzana de la discordia era ese 5% de vino fino que se vendía en botellas. Llegaba al público con etiquetas de vinos importados de Europa, fundamentalmente Francia, Italia y España. Pero el contenido de esas botellas era, en un 80%, vino elaborado en la Argentina por los inmigrantes europeos que controlaban el mercado. Había, por lo tanto, una flagrante falsificación de productos. Y ante la eventualidad de perder este mercado, los bodegueros se vieron obligados

---

<sup>39</sup> La otra gran bodega era La Colina de Oro, de Giol y Gargantini, cuya capacidad ascendía a 170.000 hectólitros. Esta empresa también estaba asociada al Centro Vitivinícola Nacional.



por las circunstancias a admitir estas irregularidades. Así quedó de manifiesto en cinco documentos de la época.

La publicidad de algunas casas comerciales de Buenos Aires permite pensar que se trataba en realidad de vinos elaborados en Argentina. Un buen ejemplo puede ser el aviso de la casa *Gath & Chaves* que ofrecía al público vinos importados de dos clases; por un lado estaban los vinos caros, de marcas reconocidas, cuyo precio nunca estaba por debajo de \$1,50 la botella: se vendía el *Marsala Floria* a \$2,15 la botella; el *Old Amber* a \$3,00; una botella de *Old Golden* a \$4,20; y un cajón de 12 botellas de *Chateaux Margaux* a \$25,00.<sup>40</sup> Por otra parte, la misma casa ofrecía al público vinos presuntamente importados de Europa, a un precio muy menor, siempre y cuando se entregaran los envases vacíos. El sospechoso aviso publicado en la edición de *La Nación* del 6 de noviembre de 1909, ofrecían los productos que muestra el *Cuadro I*:

*Cuadro I*

*Oferta de precios de vinos importados por casa Gath & Chaves (Buenos Aires, 1909)*

Tipo de vino	Unidades	Precio
<i>Médoc</i>	12 botellas	\$6,90
	24 ½ botellas	\$7,40
<i>St. Estephe</i>	12 botellas	\$8,50
	24 ½ botellas	\$8,80
<i>Blanco Barsac</i>	12 botellas	\$9,20
	24 ½ botellas	\$9,50
<i>Haut Sauternes</i>	12 botellas	\$15,20
	24 ½ botellas	\$15,20

Fuente: *La Nación*, Buenos Aires, 6 de noviembre de 1909, p. 12.

Esta lista de precios llamaba la atención por dos motivos: por un lado, se estaban ofreciendo vinos “importados” a menos de \$1.00 la botella, es decir, con una rebaja del 50% con respecto al promedio general del precio de venta al público de vinos importados. Por otro, esta lista de precios fue acompañada por una nota de advertencia, que señalaba lo siguiente: “Estos precios son sin envase (botellas vacías) y cobramos por cada 12 botellas negras enteras \$1,30 y por 24 ½ botellas \$2,20; por 12 botellas blancas enteras \$1,80 y por 24 ½ botellas \$2,50, las que recibimos en devolución a los mismos precios. Gath & Chaves”.

<sup>40</sup> *La Nación* (Buenos Aires, 6 de noviembre de 1909): 12.

La oferta era una alternativa seductora por sus bajos precios. Se ampliaban, por tanto, las posibilidades de acceso del público a los vinos “importados”. Pero claro, para acceder a ella, era preciso entregar los envases. Surge por lo tanto la pregunta: ¿Para qué se necesitaba los envases vacíos? ¿Acaso se enviaban de regreso a Europa? Teniendo en cuenta el alto volumen de exportaciones argentinas en ese momento, es muy poco probable que hubiera espacios vacíos y seguros disponibles en los barcos para transportar esos envases. Lo más probable es que esas botellas se recargasen en Buenos Aires con vinos elaborados en la Argentina; luego se les aplicarían las etiquetas que sí llegaban de Europa, para luego ser vendidos como vinos importados.

Este argumento podría ser una mera suposición si no estuviera acompañado por otros documentos de la época en los cuales, fehacientemente, los comerciantes admitieran que realizaban maniobras de falsificación de vinos.

El 7 de julio de 1909, la falsificación de vinos importados fue admitida por las autoridades del Centro Vitivinícola Nacional en la audiencia que tuvieron con el presidente de la Nación y el canciller argentino en Casa de Gobierno. En presencia de los poderosos bodegueros Domingo Tomba (italiano) y Balbino Arizu (español), el presidente de la delegación, Melitón Arroyo, señaló lo siguiente:

“Se dice que siendo la fabricación mendocina de tipos especiales muy reducida, no sería mayormente perjudicada por la libre admisión de vinos finos (chilenos). Hay un error en esta aseveración; sí, se hacen y tan buenos como los europeos pero lo que resulta es que se vende en estas plazas con etiquetas extranjeras por algunos importadores, que lo compran allá por medio de agentes que son muy conocidos entre nosotros. Con la estadística del vino entrado del extranjero al país, podemos probar que por lo menos un 80% del vino embotellado que se bebe con etiqueta de Francia, Italia y España, es genuinamente argentino, y del resto, mucho cortado con éste”.<sup>41</sup>

Nótese que no se trata de afirmaciones temerarias y anónimas realizadas por críticos marginales. Al contrario, estas palabras fueron formuladas en una reunión entre grandes empresarios y los responsables del Estado argentino. Conceptos similares fueron formulados en el *Memorial de Mendoza*, documento elaborado por los bodegueros de esta provincia a pedido de los legisladores nacionales de la misma, a los efectos de considerar el tratado de comercio con Chile en el Congreso. El documento señalaba lo siguiente:

“El vino de mesa embotellado que hoy se expende, no es todo introducido en el país, pues éste, según el cuadro anterior, no alcanza para satisfacer

---

41 BCVN 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1176-1177.

el consumo, el cual se llena con vino argentino vendido bajo etiqueta extranjera, vendiéndose también, aunque en escala limitada, con etiqueta nacional”.<sup>42</sup>

El fraude de las etiquetas era una práctica conocida entre los empresarios de casi todo el país. Así por ejemplo, además de los documentos elaborados en Mendoza, la Bolsa de Comercio de Tucumán utilizó datos parecidos en la nota dirigida al Senado de la Nación, en la cual, para fundamentar su rechazo al Tratado con Chile, sostenía:

“El país está en condiciones de producir vinos finos y los produce; no lo negará quien haya seguido de cerca la evolución de la vitivinicultura argentina, sabiendo como lo saben, además, todos los que están en contacto con los bodegueros que, grandes cantidades de los caldos criollos se cruzan con extranjeros y aún se venden puros con etiqueta extranjera”.<sup>43</sup>

Asombra que un documento de esta naturaleza, en el cual se admite el fraude, haya sido entregado impunemente por una corporación empresaria a las máximas autoridades del Congreso. Pero más allá de las consideraciones éticas, lo importante es que no sólo el Poder Ejecutivo sino también el Senado de la Nación estaban enterados de estas prácticas fraudulentas de los bodegueros inmigrantes en la Argentina. A ello se sumó también el informe que elaboró el enólogo ruso, Arón Pavlovsky, a pedido del Centro Vitivinícola Nacional, en el cual afirmaba lo siguiente: “Nuestros mejores vinos se cortan con los vinos extranjeros, o se venden con etiquetas de vinos importados.”<sup>44</sup>

Los cuatro documentos coinciden en reconocer la amplia difusión que tenía esta fraudulenta práctica en la industria vitivinícola argentina: nadie tenía ningún problema en admitir que se vendía vino elaborado en el país, haciéndolo pasar por vino importado de Europa. Y precisamente por este motivo, era inaceptable firmar el TLC con Chile que exonerase de aranceles aduaneros al vino chileno embotellado, pues vendría a competir con el producto similar elaborado en la Argentina. Este fue el principal argumento para oponerse al tratado: el fraude realizado por los bodegueros europeos que controlaban la industria del vino argentina, conocida y avalada por las autoridades del gobierno nacional.

---

42 *BCVN* 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1190.

43 Nota firmada por F.E.Firbak y A.O.Marco, presidente y secretario respectivamente de la Bolsa de Comercio de Tucumán, al Senado de la Nación. Reproducida completa en: *BCVN* 47 (Buenos Aires, agosto de 1909): 1203.

44 Pavlovsky, Arón. “Apuntes Económicos sobre Chile”, *BCVN* 50 (Buenos Aires, noviembre de 1909): 1304-1307 y n° 53 (enero de 1910): 1367-1370.

## El TLC con Chile y su negociación (1905-1911)

El Acta Protocolizada de 1907 apuntaba a poner en marcha un verdadero Tratado de Libre Comercio, con algunas restricciones muy acotadas. Firmada en Santiago de Chile el 12 de febrero por el canciller de Chile, Ricardo Salas Edwards y el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario argentino, Lorenzo Anadón, era una suerte de continuidad del Tratado de 1855 en el sentido de reivindicar el principio de “Cordillera Libre” para todos los artículos de comercio de Chile y la Argentina. En efecto, el Acta señalaba explícitamente que se apuntaba a “acordar un *modus vivendi* que permitiera llegar a la supresión completa de los derechos de internación por la cordillera”. Chile se comprometía a “la abolición del impuesto al ganado argentino”. Y se establecía que “los productos chilenos para los cuales podría obtenerse liberación serían: los vinos, las maderas de toda especie, el salitre, frutas, legumbres, verduras y mariscos conservados”.<sup>45</sup>

Después de la firma del Acta Protocolizada comenzaron los debates políticos con vistas a conseguir los consensos internos que permitieran llegar al TLC. En los tres años siguientes se realizaron consultas y anuncios parciales de “avances importantes”. Así por ejemplo, a fines de 1908, el canciller argentino, Victorino de la Plaza comunicó públicamente que el Tratado con Chile estaba “a punto de terminarse”.<sup>46</sup> Pero dos meses más tarde, en marzo de 1909, la prensa cuestionaba las demoras y falta de resultados. Así por ejemplo en Buenos Aires, *El Diario* señalaba al respecto:

“Nada aparece más increíble que esta vida de tanteos infructuosos entre dos naciones que ya se han vinculado tanto geográfica y políticamente desde que se resolvió el asunto de límites. (...) Ya no se habla más en el Ministerio del dichoso Tratado. Se le resucitará para las calendas”.<sup>47</sup>

Las severas críticas del diario rioplatense por las demoras de la cancillería argentina en la firma del Tratado con Chile, fueron reproducidas en la prensa chilena. Así por ejemplo en la ciudad de Talca, capital de una de las principales regiones vitivinícolas de Chile, el diario *La Mañana* reprodujo completo el citado artículo.<sup>48</sup> Según la prensa, la demora de la cancillería se debía a que “el tiempo destinado a proseguir con la negociación ha sido absorbido por la reorganización y complemento del cuerpo diplomático”.<sup>49</sup> Pero en realidad, el problema principal era la fuerte presión de los sectores afectados,

45 República de Chile. Ministerio de Relaciones Exteriores, culto y colonización, *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago, 1908): 8-12

46 *El Diario* (Buenos Aires, 4 de marzo de 1909).

47 *El Diario* (Buenos Aires, 4 de marzo de 1909).

48 *La Mañana* (Talca, 14 de marzo de 1909): 4

49 *El Diario* (Buenos Aires, 4 de marzo de 1909).

fundamentalmente los ganaderos chilenos y los bodegueros argentinos. Para éstos, la demora que sufría la firma del Tratado era una señal del éxito de su campaña. Así lo reflejó el *Boletín del Centro Vitivinícola Nacional*:

“La demora –harto prolongada ya- de la firma del tratado en gestión, constituye desde luego un primer triunfo para la industria argentina, triunfo que esperamos sea pronto coronado por otro más efectivo, con el abandono completo de la desdichada cláusula sobre los vinos chilenos”.<sup>50</sup>

Este documento demuestra que, detrás de las demoras, existía un plan de acción, cuidadosamente planificado y ejecutado por los intereses vitivinícolas. El gobierno chileno logró disciplinar los intereses de los ganaderos locales, a partir de la desproporción entre su volumen de producción y las demandas del mercado interno. Pero en Argentina, el gobierno no logró resultados similares con los bodegueros. No tuvo más remedio que contemplar sus intereses en la redacción del nuevo proyecto. En efecto, en las nuevas “bases principales” del tratado, se establecieron restricciones a la importación de vino chileno. Sólo podría ingresar libre de impuestos el vino fino embotellado. En cuanto al vino común, el mismo tendría libre acceso de la provincia de Neuquén hacia el sur; es decir, se favorecía fundamentalmente a los viticultores de Concepción. También se excluyó a los alcoholes de la supresión arancelaria. Así se refleja en el documento citado, que tenía cuatro artículos:

- A- “Introducción libre de productos y manufacturas nacionales de uno y otro país por las aduanas terrestres con excepción de los alcoholes en toda la frontera y de los vinos comunes en la zona situada al Norte del Neuquén”.
- B- “Exención recíproca de todo derecho al comercio de tránsito terrestre para los artículos de producción o fabricación extranjera”.
- C- “El salitre de Chile se internará libre de todo derecho o contribución por las aduanas marítimas de la República Argentina”.
- D- “Desahucio del tratado con un año de aviso”.<sup>51</sup>

La liberación de aranceles afectaría únicamente a los productos que ingresaban por vía terrestre (salvo el salitre), por un motivo importante: de no hacerse así, las Potencias Europeas podían exigir homologación de beneficios sobre la base de los tratados vigentes de “nación más favorecida”. Estas “bases” marcaron la evolución de las negociaciones diplomáticas desde febrero de 1907 hasta junio de 1910. En esos tres años se pasó de un proyecto de liberación total de aranceles, a las restricciones indicadas. Con estas concesiones a los bodegueros, los gobiernos apuntaban a hacer viable el proyecto.

<sup>50</sup> BCVN 45 (Buenos Aires, junio de 1909): 1145.

<sup>51</sup> República de Chile. Ministerio de Relaciones Exteriores, culto y colonización, *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago, 1910): 277.

El gobierno argentino procuró convencer a los bodegueros de su país a partir de las modificaciones realizadas al texto original, en el sentido de incluir medidas proteccionistas para los vinos argentinos. En este sentido, las autoridades argumentaron que “liberándose de derecho a los vinos finos introducidos por el norte, no se perjudicaría a la industria argentina puesto que éste no produce todavía tipos finos de vinos, mientras que en el sud, a la inversa, podrían liberarse los vinos comunes de Chile, dado que los similares argentinos no van hasta allí”.

La exclusión de los vinos comunes del TLC generó cierto alivio entre los empresarios argentinos. Evidentemente, con estas modificaciones, el impacto del acuerdo sería muy menor. Pero de todos modos, la corporación mantuvo su férrea oposición a la firma del Tratado. Así se reveló en un documento publicado por el *Boletín del Centro Vitivinícola Nacional*, concebido en los siguientes términos: “El proyecto de convenio comercial en la forma proyectada primitivamente ha muerto: pero conviene de todas maneras amortajarlo bien para que no vaya, cualquier día, a resucitar por uno de esos caprichos a que nos tienen demasiado acostumbrados nuestros hombres públicos”.<sup>52</sup>

La corporación empresaria expresaba así, su voluntad de sepultar para siempre el proyecto de Libre Comercio. Para sus intereses, la exclusión de los vinos comunes chilenos no era suficiente: había que neutralizar la iniciativa. Y en ello se hacía una cuestión de principios. Nótese el lenguaje casi apocalíptico utilizado como metáfora.

Del lado chileno, en cambio, se planteaba el proyecto en términos totalmente distintos, con un enfoque que procuraba ir mucho más allá de la coyuntura. Se apuntaba a crear un área de libre comercio, que activara la economía en ambos países con la ampliación de los mercados, con vistas a un futuro de integración regional. Así lo manifestó, por ejemplo, *El Mercurio de Valparaíso*, en su edición del 27 de julio de 1909:

“Este pacto no es propiamente un arreglo de compensaciones entre dos repúblicas, sino la creación de un nuevo régimen económico, sin trabas artificiales, al cual se ajustará en lo sucesivo el desarrollo comercial, armonizando los intereses y buscando por ley natural mutuas conveniencias”.

Más adelante, el secular diario chileno fijaba su posición en el sentido de aprobar este Tratado, teniendo en cuenta sus alcances para el futuro (ver epígrafe al inicio de este capítulo). El segundo semestre de 1909 fue un período de intensas negociaciones para tratar de concretar la aprobación del TLC. Tal como hemos visto oportunamente, en julio, los bodegueros argentinos,

---

<sup>52</sup> BCVN 36 (Buenos Aires, setiembre de 1908): 910.

organizados en el Centro Vitivinícola Nacional, llevaron adelante una fuerte ofensiva contra el tratado. El 1 de julio movilizaron 10.000 personas en Mendoza; tres días después, reunieron 1.500 personas en San Juan. Y el día 7 se reunieron con el presidente de la Nación para manifestarle su total oposición a la firma del Tratado.

Es importante destacar la acumulación de poder que lograron los viticultores cuyanos en el escenario nacional. En el Congreso, un papel decisivo cupo a Benito Villanueva, miembro de una familia mendocina de larga tradición e intereses vitivinícolas. En 1890 ingresó al Congreso y no saldría de allí hasta 1922. Su tarea fue tan destacada que en 1904 se postuló como candidato a senador nacional por Capital Federal (ciudad de Buenos Aires) y derrotó a los adversarios de ese competitivo distrito. Como resultado, en los seis años de negociación del TLC, los intereses mendocinos estaban sobre representados en la Cámara Alta: además de los dos senadores que correspondían a Mendoza por la Constitución, contaba con uno extra en la persona de don Benito Villanueva. Además, éste fue electo por sus pares para presidir el cuerpo. Tras el fallecimiento del presidente Manuel Quintana (1906), el vicepresidente Figueroa Alcorta fue promovido a la primera magistratura y Benito Villanueva – en su carácter de presidente provisional del Senado – se erigió en vicepresidente de la Nación. Paralelamente, los mendocinos sumaron a los otros senadores cuyanos y el de otras provincias basadas en economías regionales de corte agroindustrial, como Tucumán. Como resultado, los viticultores lograron articular un bloque muy poderoso en el Senado (con nueve votos seguros sobre un total de 28).

La fuerte actividad de los bodegueros en contra del Tratado, no se compensaba con una acción de los ganaderos en el sentido contrario. Las tres grandes provincias ganaderas (Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe) reunían un bloque menor de senadores (seis bancas) los que, a su vez, no estaban demasiado interesados en el problema porque los intereses a los cuales representaban, tampoco se mostraban muy comprometidos con su causa. Los ganaderos estuvieron más bien indiferentes a la posibilidad que les podía suponer el mercado chileno, dado que, en ese momento, estaban plenamente satisfechos con los mercados británicos. De todos modos, el gobierno argentino todavía conservaba esperanzas de llegar al acuerdo. Así se reflejó en el informe que Cruchaga Tocornal envió a su gobierno: “La prudencia aconseja no perder la oportunidad que se presenta para influir en el ánimo del gobierno argentino en pro de un pronto despacho del Tratado de Comercio en proyecto. Este gobierno está bien inspirado a favor de la suscripción de ese pacto; sólo resta insistir con firmeza para que ahora llegue a su debito término”.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> *La Nación* (Buenos Aires, 7 de noviembre de 1909): 8.

En Santiago de Chile, el Poder Ejecutivo trataba de hacer lo que estaba de su parte. Entre otras iniciativas, remitió al Congreso un proyecto de ley para prorrogar por un año más, la exoneración de impuestos al ganado argentino. Estas medidas fueron bien acogidas por la prensa chilena. *El Mercurio* de Santiago realizó comentarios elogiosos.<sup>54</sup> Por su parte el periódico *El Chileno* fue más allá, al proponer que en vez de suspender el impuesto por un año, directamente se lo derogase en forma definitiva. Como fundamento, presentó una serie de cifras conforme a las cuales se demostraba que el impuesto al ganado argentino “protege sólo intereses particulares en perjuicio del consumidor y del fisco”.<sup>55</sup>

Mientras tanto, en Buenos Aires, el diario *La Nación* exhortó al gobierno a aprobar de una vez el TLC. Para resolver los problemas generados con los intereses vitivinícolas nacionales, el citado matutino aseveró que era posible hallar una solución intermedia: adoptar el sistema empleado en EEUU para casos similares, para lo cual se comenzaba por detectar el costo de producción en el extranjero, y una vez definido, se podía avanzar en un sistema de “proteccionismo atenuado”. La propuesta fue explicada en los siguientes términos:

“...gravar al similar extranjero con derechos equivalentes a la diferencia entre su precio de costo y el de los de producción o elaboración nacional, dejando una módica utilidad a los últimos, es un proteccionismo atenuado con mecanismos de tarifas máximas y tarifas mínimas. Sobre estas bases positivas y experimentales es posible arribar a una transacción que, fomentando las conveniencias de las industrias internas, alternen con las de los concurrentes, favoreciendo las industrias, alternen con las de los concurrentes, favoreciendo las industrias que necesitan tener expeditos los mercados externos al consumo”.<sup>56</sup>

Las jornadas de diciembre de 1909 estuvieron cargadas de incertidumbre. Por un lado, los sectores favorables al Tratado procuraban construir los consensos para firmarlo; por otro, los intereses creados de bodegueros argentinos y ganaderos chilenos que operaban para impedirlo. Finalmente, estas fuerzas lograron imponerse. La sesión del Congreso de Chile, prevista para el 13 de diciembre, fracasó por falta de quórum. Como resultado, se venció el plazo de vigencia de la ley que había suspendido los aranceles al ganado argentino. En consecuencia, automáticamente entró a regir la ley de 1897 que establecía el impuesto.

---

54 *El Mercurio* (Santiago, 6 de diciembre de 1909; 11 de diciembre de 1909).

55 Citado en *La Nación* (Buenos Aires, 10 de diciembre de 1909): 8.

56 *La Nación* (Buenos Aires, 5 de diciembre de 1909): 9.



Los trabajadores chilenos procuraron salvar todavía la internación de ganado argentino libre de impuestos. Con este objetivo, la Liga de Sociedades Obreras convocó a una movilización para el domingo 19 de diciembre en Valparaíso. Tras realizar un acto público en esta ciudad, los obreros elevaron un petitorio al Presidente de la República, en el sentido de solicitar la continuidad de la supresión impositiva.<sup>57</sup> Pero estos esfuerzos resultaron estériles: el año terminaba y no se había logrado concretar la firma del Tratado.

En el otoño de 1910 se retomaron, por última vez, las gestiones para concretar el TLC. Se realizaron gestiones para impulsar la firma del acuerdo en oportunidad de las cumbres presidenciales del 25 de mayo en Buenos Aires y del 18 de setiembre en Santiago. Pero la resistencia se mantuvo firme. Los bodegueros apelaron a todos los argumentos posibles para descalificar, una vez más, el Tratado. Llegaron incluso a apelar a lo emocional, a partir de la apelación a los sentimientos patrióticos nacionales a la vez que minimizaban absolutamente el valor de la integración latinoamericana. “¿Por qué, para qué sacrificar una de las industrias más ricas del país, en holocausto a sentimientos de amor propio, a compromisos de cancillería que nada tienen que hacer con el país?”, afirmaba el órgano oficial de los bodegueros.<sup>58</sup> La diplomacia no logró contrarrestar estas presiones, y el gobierno argentino terminó por ceder a ellas. Como resultado, el proyecto fue archivado: en setiembre de 1911, la cancillería chilena comunicó oficialmente que “diversas dificultades han impedido la celebración de un convenio comercial que será nuevo lazo de unión entre ambas Repúblicas”.<sup>59</sup>

## Conclusión

A principios del siglo XX los gobiernos de Argentina y Chile iniciaron negociaciones diplomáticas para firmar un Tratado de Libre Comercio que consagrara el principio de “cordillera libre”. El objetivo era eliminar todos los aranceles aduaneros para el comercio terrestre entre ambos países. Ello venía a dar continuidad a los proyectos integracionistas de San Martín y O’Higgins, y los tratados de comercio de 1826 y 1855. Se apuntaba a crear un mercado ampliado, que abarcaba un territorio de más de 3.200.000 kilómetros cuadrados.

---

57 *La Nación* (Buenos Aires, 17 de diciembre de 1909): 7; (21 de diciembre de 1909): 7.

58 *BCVN* 55 (Buenos Aires, abril de 1910): 1431-1432.

59 República de Chile. Ministerio de Relaciones Exteriores, culto y colonización, *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago, 1911) p. XXXI.

El tratado fue combatido por dos sectores que se sintieron afectados: los ganaderos chilenos y los vitivinicultores argentinos. Estos, liderados por los inmigrantes europeos, orchestaron una intensa campaña en contra de la firma del tratado: buscaron alianzas con sectores económicos (los ferrocarriles ingleses), políticos (gobernadores y legisladores) y sociales (actos masivos en Mendoza y San Juan). Lograron también el respaldo de la prensa regional, no así de la nacional.

Estos reclamos fueron acogidos por el gobierno argentino, que modificó el proyecto del tratado: se exceptuarían de la exención arancelaria los vinos comunes chilenos; sólo quedarían libres de impuestos los vinos finos embotellados, producto que la industria vitivinícola argentina no vendía en el mercado nacional. Sin embargo, estas nuevas bases tampoco conformaron a los bodegueros argentinos, los cuales llegaron al extremo de afirmar que la industria local elaboraba y vendía estos productos, pero con etiquetas de vinos europeos. Es decir, se admitió la existencia de prácticas fraudulentas, con tal de frustrar la firma del TLC.

Más allá de este problema puntual, que hizo percibir a la industria vitivinícola chilena como una amenaza para la Argentina, hubo dos factores presentes en estos debates: por un lado, la confianza ciega en las ventajas que en ese momento ofrecían las Grandes Potencias de Europa a la Argentina como socios comerciales. La clase dirigente de este país estaba convencida de la invulnerabilidad del paradigma del libre cambio: la prosperidad de la Argentina estaba asegurada en la medida que se cuidara y profundizara su papel como dominio informal del imperio británico. Por otra parte, todavía no se había producido en la Argentina el despertar de la conciencia latinoamericana. Los países vecinos en general, y Chile en particular, eran mercados poco atractivos, riesgosos y sin mayor valor para la economía argentina, plenamente orientada al mercado europeo. Por lo tanto, no había motivos razonables para pensar en un proyecto a mediano o largo plazo de integración económica y comercial con Chile.

La clase dirigente argentina se sentía plenamente satisfecha de la posición que entonces ostentaba, como décimo país del mundo en cuanto a sus índices de ingreso *per capita*. Había una confianza ciega en el paradigma del libre cambio. Argentina consideraba que este modelo y esta prosperidad durarían para siempre. En aquel momento, casi nadie pensaba que era conveniente diversificar las inversiones para reducir los riesgos; nadie sospechaba que en algún momento, la gran locomotora de la economía argentina (Gran Bretaña) podría comenzar a tener problemas y entonces sería importante contar con otros socios comerciales. Ni el gobierno argentino ni la prensa nacional (*La Nación*) fueron capaces de advertir estas perspectivas.

Los ganaderos argentinos no tuvieron mayor interés por defender este tratado. Para ellos, el mercado europeo era suficiente. Y no tuvieron la visión necesaria para ganar espacios en el mercado chileno. En los debates de la época, se afirmó que la experiencia de la exoneración de impuestos al ganado argentino, dispuesto por las leyes de 1907 y 1908, había demostrado que estas medidas no tendrían mayor impacto en el aumento del comercio bilateral: la prueba era que la exportación de ganado argentino a Chile en esos años, a pesar de no haber impuestos, no aumentó. El problema fue, sin duda, que los ganaderos argentinos no vendieron sus carnes en Chile, sino que se quedaron esperando que los chilenos viniesen a comprarles a ellos, tal como señaló el ministro Cruchaga Tocornal. Esta actitud pasiva facilitó la tarea de las corporaciones de ganaderos y comerciantes chilenos, que aprovecharon la oportunidad para controlar los precios y beneficiarse con las exoneraciones de impuestos. Para romper este círculo, era necesaria otra actitud por parte de los ganaderos argentinos: debían invertir en la compra de campos de pastoreo y engorde en Chile, abrir oficinas comerciales, contratar personal especializado, montar de estructuras gerenciales y realizar complicadas gestiones financieras. Nada de esto estaban dispuestos a hacer. La cultura de la oligarquía terrateniente pampeana era totalmente refractaria a desempeñar estas tareas, tal como ha señalado Ferns.

Además, este tipo de expansión de los negocios sólo se justificaba con reglas de juego estables en el largo plazo. En este sentido, la exoneración de impuestos establecida por la ley del Congreso chileno en 1907, sólo tenía vigencia por un año; en 1908 se prorrogó su vigencia, pero nuevamente por el transcurso de un año. Por lo tanto, no era razonable esperar que se hicieran grandes inversiones por un lapso tan corto. De allí que todos los análisis sobre las escasas exportaciones de ganado argentino a Chile en 1908 y 1909, llegaron a conclusiones inconsistentes: sólo en caso de firmarse el TLC por un largo periodo de tiempo, se podrían realizar las grandes inversiones necesarias para dinamizar el negocio. Pero esta situación no fue advertida en el debate de la época. Los diplomáticos y la prensa se quedaron con los números de aquellos años, y terminaron por concluir que el negocio no valía la pena para los intereses económicos argentinos.

Desde el punto de vista de los bodegueros, el enfoque era distinto. Temieron que la firma del TLC les significaría mayor competencia, y trataron de defender celosamente su mercado. En este sentido, la corporación vitivinícola procuró reducir la competencia para maximizar sus beneficios; y buscó la alianza con el Estado para garantizar este objetivo, con éxito.

Los resultados fueron básicamente negativos. La industria vitivinícola argentina se reservó el monopolio del mercado interno, situación que mantuvo durante 80 años. Esta falta de competencia le permitió ampliar beneficios

pero desincentivó los esfuerzos por elevar la calidad de sus productos. Paradójicamente, las grandes bodegas de principios del siglo XX, tras décadas de dedicarse a elaborar enormes cantidades de vino común, terminaron por quebrar entre los '70 y '80, cuando el mercado comenzó a demandar productos de mayor calidad. Después de estos avatares, en vísperas del siglo XXI, la industria vitivinícola argentina ha vuelto a buscar contactos con su par chilena, para emprender reformas que la hagan capaz de elevar sus estándares y salir a competir a los mercados mundiales. Pero se perdieron más de 80 años.

La frustración del Tratado de Comercio significó neutralizar buena parte del potencial que tenía el Ferrocarril Trasandino como medio de transporte para fomentar el comercio y la integración regional. Los altos aranceles vigentes, sumados a las altas tarifas impuestas por los administradores y la ausencia de un marco regulatorio que ofreciera garantías jurídicas al comercio recíproco, generaron un ámbito poco propicio para el flamante ferrocarril. Y ello se reflejó en el bajísimo volumen de carga transportado de un país a otro en los años subsiguientes. En efecto, en los trece años siguientes a la inauguración, el Trasandino sólo transportó un promedio de 31.000 toneladas anuales, lo cual supone un incremento de apenas el 50% del volumen de carga transportado antes de la construcción del Túnel de la Cumbre, es decir, de la época en la cual todavía se usaban carretas y mulas. Mateo Clark (1924: 2-19) no tardaría en manifestar su insatisfacción porque todas sus expectativas, los sueños por los cuales había luchado junto a su hermano durante 40 años, se vieron frustrados. Por este motivo, “para los ingenieros, el *F.C. Trasandino* fue una maravilla; para los contadores, un desastre” (Thomson y Angerstein, 1997: 146).

Las altas tarifas del *F.C. Trasandino*, especialmente en la sección argentina fueron, hasta ahora, un gran interrogante para los estudiosos del tema. Mateo Clark advirtió esta irregularidad en 1924, al afirmar que con tarifas tan exorbitantes, se estaba desalentando el uso de este servicio; y el pionero señalaba que esa era la causa principal del escaso volumen de carga que transportó el Trasandino en sus tres primeros lustros de servicio internacional. Las tarifas fueron definidas por el administrador del *F.C. Trasandino*, que no era otro que el *F.C. Buenos Aires al Pacífico*. Así lo habían dispuesto los accionistas británicos, totalmente ajenos a los conflictos de intereses que podían existir entre ambas líneas. Las críticas de Clark por las elevadas tarifas del Trasandino han sido reiteradas por los demás autores que han escrito sobre las finanzas de esta línea sin poder explicar hasta ahora las razones. De la presente investigación, empero, puede surgir una explicación posible.

La decisión del *F.C. Pacífico*, en el sentido de establecer tarifas muy altas para el Trasandino, puede guardar relación con las afirmaciones del *Boletín del Centro Vitivinícola Nacional*, en el sentido que había una convergencia natural de intereses entre los vitivinicultores argentinos y el ferrocarril británico que

enlazaba Mendoza con Buenos Aires, puesto que este trasladaba anualmente 1.500.000 de barriles de vino: evidentemente, los grandes bodegueros eran el principal cliente del *F.C.Pacífico*. A ambos grupos les convenía desalentar el ingreso de vino chileno al mercado argentino. Por el estilo del artículo que publicó el citado *Boletín*, estaba claro que los grandes bodegueros argentinos (la mayoría de los cuales eran inmigrantes europeos recién llegados al país) estaban dispuestos a desplegar toda su capacidad de negociación para lograr que el *F.C.Pacífico* les ayudara a conseguir sus objetivos. En este sentido, es altamente probable que uno de los resultados de esta negociación haya sido, precisamente, las elevadas tarifas que el *F.C.Pacífico* impuso en el *F.C.Trasandino*. En este sentido, la alianza entre los grandes bodegueros y el *F.C.Pacífico* contribuyó no sólo al fracaso del Tratado de Libre Comercio con Chile, sino también a las grandes pérdidas que tuvo el *F.C.Trasandino*, lo cual limitó sensiblemente su capacidad de prestar servicios en función de la integración económica regional.

El fracaso del TLC entre Argentina y Chile fue el reflejo de las alianzas sociales y políticas en ambos países. En Chile se impuso la alianza del Estado con los grandes ganaderos y comerciantes que controlaban el monopolio de la producción y distribución de la carne en el mercado interno. En Argentina, triunfó la alianza de los grandes bodegueros con los ferrocarriles británicos y con el Estado. Los perdedores fueron los consumidores de ambos países –fundamentalmente trabajadores– porque no pudieron articular alianzas equivalentes. El respaldo que les dio la opinión pública nacional de ambos países no fue suficiente.

Para poder avanzar en un tratado de libre comercio que promoviera una mayor integración económica entre Argentina y Chile, en beneficio principalmente de los trabajadores, era necesario un cambio profundo en el rol del Estado. En la medida que este priorizara su alianza con las grandes empresas, de carácter oligopólico, no sería posible avanzar en la integración regional. Sin embargo, las economías latinoamericanas de la época, no advirtieron el valor de la integración. Esto no solo puede reprochársele a Chile o Argentina. Ningún proyecto de este tipo tenía espacio en un mundo que disputaba los mercados, en un contexto internacional de paz armada, y en marco proteccionista rígido.

Los empresarios priorizaron su interés en el corto plazo. Desaprovecharon la oportunidad de integrar un mercado regional, que se viese impulsado a la competencia y a la búsqueda de nuevos métodos para alcanzar pautas de calidad certificada, valoración del producto y fortalecimiento de su identidad. Los viticultores no advirtieron que el ferrocarril Trasandino estaba generando las condiciones para un gran cambio cualitativo de la industria vitivinícola y que, en caso de conducirse con visión de largo plazo, se podrían obtener grandes beneficios futuros, tal como demostró el caso de Francia donde

la organización del sistema de Denominaciones de Origen Controlado significó un fuerte impulso para la generación de riqueza. Los viticultores de Argentina, en cambio, interpretaron esta situación como una amenaza para sus intereses sectoriales, y optaron por el camino adverso: anularon de hecho, las posibilidades del Ferrocarril Trasandino, tabicaron los mercados y se conformaron con mantener sus oligopolios, sin incentivos para desarrollar proyectos que apuntaran a una vitivinicultura de calidad.

Más allá de la perspectiva sectorial, el fracaso del proyecto de TLC significó retrasar sensiblemente los proyectos de integración económica entre Argentina y Chile. Hubo una clara falta de visión estratégica, especialmente en la clase dirigente argentina, que se aferró excesivamente a la situación coyuntural de ese momento y minimizó el potencial económico de Chile como un mercado que, en un futuro no muy lejano, podría ser sumamente relevante para la economía argentina. Sin duda, se desperdició una gran oportunidad de ampliar los mercados, crear mayor competencia entre las empresas y elevar los estándares de calidad. La mirada de largo plazo estuvo ausente y los gobiernos no fueron capaces de disciplinar a las corporaciones en función de intereses nacionales de largo alcance. Y efectivamente, habrían de pasar largos años hasta la firma del ACE 16.

## El Trasandino y el origen de la Fiesta Nacional de la Vendimia<sup>60</sup>

*En colaboración con Amalia Castro*

“Una nota simpática era la que daban algunas familias que, aceptando la invitación hecha a las damas para que hicieran acto de presencia en el mitin, se presentaron en carruaje, luciendo elegantes y lujosas *toilettes*. El cuadrilátero formado por las calles que rodean la plaza, lo ocupaban a esa hora un regular número de carruajes de toldo bajo en los que veíanse a conocidas familias que adheríanse de esa forma al movimiento de opinión en vísperas de realizarse. La presencia de nuestras damas daba mayor animación al cuadro, contribuyendo a despertar también más entusiasmo entre los grupos. No menos de cincuenta eran los carruajes que circundaban la plaza según cálculos que pudimos hacer a la ligera. Entre las señoritas que veíanse en carruaje, figuraban las siguientes...”

*Los Andes* (Mendoza) 2 de julio de 1909.

Dejemos por un momento atrás el mundo político y económico y veamos el potencial cultural que tenía la construcción del Trasandino. Al respecto, lo primero que se advierte es que su realización generó grandes expectativas de transformación de la vida cotidiana de los pueblos ubicados a ambos lados de la montaña. La noción del tren cruzando la formidable cordillera de los Andes, agitó ideas, sueños e imágenes. El Trasandino tuvo la capacidad de activar los sentidos y las emociones de los vecinos de la región, promovió el

<sup>60</sup> Proyecto Fondecyt 1051109. Una versión anterior de este capítulo fue publicada en *Universum* 21 (Talca, 2006): 184-201

pensamiento y la acción. Y más allá de algunos excesos y exageraciones que se dispararon a partir de sus avances, lo cierto es que la presencia de este nuevo factor sirvió para promover ideas y acciones que, después de una serie de peripecias, culminarían por generar nuevos movimientos, tal vez impensados en un principio. Dentro de este proceso podemos incluir, nada menos, que el surgimiento de la Fiesta Nacional de la Vendimia, considerada una de los cinco festivales populares más importantes del mundo, junto a la Fiesta del Dragón (China), los carnavales de Venecia y Río de Janeiro, y la Fiesta de San Fermín en España.

Al estudiar el desarrollo del turismo del vino en general, y el desarrollo de las fiestas vendimiales en Chile y Argentina, se han detectado algunas asimetrías importantes. Chile cuenta con mayor inversión e infraestructura para el desarrollo del ecoturismo, tal como se refleja, por ejemplo, en Colchagua, considerada como la mejor ruta del vino del mundo por algunos especialistas: el Museo local, el tren del vino y el hotel del vino representan inversiones multimillonarias, que distan mucho de las que han generado los viticultores argentinos. Sin embargo, el turismo del vino en Chile es poco numeroso; participan principalmente extranjeros o chilenos de niveles altos o medio altos. El pueblo queda fuera. Al indagar las causas de esta tendencia, se detectó una suerte de “miedo al pueblo” entre los bodegueros chilenos. Por tal motivo, el diseño, la propuesta y la acción de las viñas chilenas se dirigen a extranjeros y sectores altos. Esta situación contrasta con el turismo del vino en Argentina, que resulta mucho más masivo, particularmente en torno a la Fiesta Nacional de la Vendimia que, entre el *carrousel*, la Vía Blanca de las Reinas, las tres ediciones del Acto Central y demás actividades conexas, moviliza cerca de un millón de personas. La burguesía bodeguera de Mendoza y el Estado, los dos grandes impulsores de estas celebraciones, no le tienen miedo a la movilización popular en torno a la vendimia. Sienten que se puede promover la convergencia de los trabajadores desde los departamentos del interior de la provincia hacia el centro de la ciudad, sin correr riesgos (Lacoste y Zamora, 2010). Esa sensación es distinta en Chile, donde las élites sí le temen al pueblo. ¿Por qué se produce esa diferencia? ¿Qué antecedentes históricos distintos explican itinerarios, caminos y puntos de llegada divergentes? Tal vez los antecedentes que se examinan en este capítulo contribuyan a responder, al menos parcialmente, esos interrogantes.

La movilización de los trabajadores de las viñas, desde los departamentos de la periferia hacia el centro de Mendoza, en julio de 1909, fue un hito histórico en la construcción de los lazos de confianza entre la burguesía bodeguera y las bases populares. Tal como se ha señalado en el capítulo anterior, esa movilización se produjo en el marco de la terminación de las obras del Trásandino, las negociaciones diplomáticas para el Tratado de Comercio argentino-chileno, y los miedos de los viticultores argentinos ante la eventual



competencia de los vinos chilenos. Ya hemos visto cómo, esa movilización determinó la frustración del Tratado de Comercio. Pero tuvo también otros efectos, originalmente no buscados, pero de singular trascendencia. Sobre todo por las características que tuvo esa movilización, que luego quedarían en la memoria colectiva y servirían como antecedente para proyectos posteriores, con objetivos distintos, pero parecidos en las formas y procedimientos.

Si bien la vendimia ha generado celebraciones en casi todos los pueblos vitivinícolas, en Mendoza ha alcanzado una magnitud e impacto notables. Porque igual que ocurre en otros países, en las pequeñas zonas vitivinícolas se celebran fiestas locales, pero luego éstas se estructuran, como en círculos concéntricos, en fiestas regionales y finalmente, convergen en la gran fiesta nacional que llega a movilizar medio millón de personas. Se trata de una fiesta con fuerte significado cultural, social, económico y hasta político. Estos elementos construyeron una densa trama de intereses que actuó en el sentido de reforzar los aspectos organizativos y la importancia de la fiesta. Sobre todo porque, al involucrarse los distintos actores socioeconómicos y políticos, la fiesta penetró el tejido social.

Este capítulo pretende describir y explicar cómo los sucesos de 1909 sirvieron para construir una base, una matriz sociocultural, sobre la cual, posteriormente, se iba a levantar el edificio de la Fiesta Nacional de la Vendimia. El concepto principal sería el movimiento por el cual la burguesía bodeguera moviliza al pueblo para adquirir visibilidad en cuanto al significado social de la actividad, a los efectos de fortalecer la base de legitimidad e incorporarse, aunque sea transitoriamente, al bloque de poder nacional. Ello le permite influir en las instancias de diseño de proyectos y toma de decisiones en las políticas públicas, en lo que concierne a los intereses de la actividad. Este proceso tuvo como punto de partida la movilización convocada por la burguesía vitivinícola para exhortar al Estado Nacional para que dejase sin efecto la propuesta de Tratado de Libre Comercio con Chile, por el cual, se pretendía suprimir los aranceles aduaneros y promover el intercambio comercial bilateral, sobre todo para la exportación de ganado argentino hacia Chile y vino chileno hacia Argentina. Los viticultores argentinos, alarmados ante una eventual competencia, se opusieron a las negociaciones diplomáticas para lo cual apelaron a la movilización masiva. Este proceso se entroncó con una tradición más antigua de participación de la burguesía vitivinícola regional en movilizaciones y manifestaciones culturales.

## Las fiestas populares en la región: antecedentes

La tradición de las fiestas y movilizaciones masivas en Cuyo se remonta a época indígena. Aunque silenciosos, los huarpes gustaban de bailar al compás de instrumentos de percusión, en la celebración de ceremonias conjuntas ameritadas por alguna ocasión especial: la visita de una tribu a otra, fiestas religiosas, entierros y batallas inminentes. La fiesta se hizo más extensa luego de posteriores dominaciones, como la incásica y española, logrando interesantes síntesis en época colonial. Una de las más interesantes tal vez sea el canto popular cuyano, cuya melodía, la tonada, se convertirá en uno de los protagonistas de la fiesta nacional de la vendimia.

La masividad de las celebraciones adquirió un cariz diferente en época colonial, cuando las autoridades políticas y eclesiásticas impulsaban celebraciones como el Estandarte Real, el cumpleaños del rey, la lectura de los Edictos de la Santa Inquisición y las procesiones religiosas. Las ceremonias se organizaban con todo cuidado para alcanzar el mayor nivel posible de pompa y solemnidad. Las autoridades convocaban al pueblo a la plaza y, con frecuencia, se formulaban advertencias y castigos para los que no participaban. Era prácticamente obligatoria la asistencia a estos eventos. A través de estos mecanismos se lograba promover una sociabilidad controlada desde arriba, se fortalecía la autoridad de la Corona y la fe religiosa, a la vez que se entregaba también cierto espacio de esparcimiento y distracción.

Este tipo de celebraciones y su efectividad era posible debido al lazo con el hombre de la tierra y al imprescindible factor religioso que la fiesta encerraba. En la celebración anual de la misma se celebraba un acontecimiento importante de la historia de la comunidad, en la que el grupo social se reencontraba con los motivos que fundaban su identidad colectiva. El tiempo se transforma en el elemento central de la fiesta, puesto que la necesidad de recrear y volver a recorrer, revivir y renovar las experiencias fundantes se encuentra con los ciclos de la vida humana: la época de cosecha será, en multitud de culturas, motivo de celebración religiosa. El tiempo, así sacralizado, queda suspendido durante la celebración de la fiesta, para permitir que la sociedad cese sus actividades cotidianas, profanas, y se concentre en el rito, reuniendo de ese modo los valores religiosos y culturales con que esa sociedad se reconoce.

Los pequeños y medianos empresarios no estaban exentos de responsabilidad en la organización de estas fiestas. Los pulperos debían aportar con sus adornos, lo mismo que los gremios de arrieros y troperos de carretas. Ellos engalanaban la ciudad, a la vez que otros tenían la oportunidad de lucirse ante sus pares con la entrega de donaciones mayores para enriquecer los vestidos y adornos de las imágenes religiosas. En este terreno, los viticultores cuyanos

tuvieron tempranamente un papel destacado. En San Juan, los Del Carril, destacada familia de viticultores, hizo traer vestiduras elegantes y costosas desde Italia para engalanar las imágenes religiosas; en Mendoza, don Miguel de Arizmendi realizaba grandes inversiones en imágenes y procesiones, sobre todo en homenaje a la Virgen del Rosario. Estos aportes no eran anónimos ni estaban restringidos a la piedad personal del empresario. La corona de oro que don Miguel obsequió a la Virgen tenía una significativa inscripción: “Miguel de Arizmendi – 1737”. En otras palabras, la emergente burguesía vitivinícola local trató de imitar a los funcionarios de la Corona y las autoridades eclesiásticas, en el sentido de invertir dinero y energía en estas fiestas como mecanismo de fortalecer su prestigio y ascendente social.

La burguesía vitivinícola tuvo una precoz sensibilidad para manejar las relaciones con el poder político. Sobre todo porque las normas impositivas causaban fuerte impacto en la actividad y podían poner en peligro la rentabilidad de toda la industria. De allí la necesidad de los viticultores de tener mejores condiciones para negociar con las autoridades. El caso de Arizmendi es paradigmático, dado que era la figura a la cual los cabildos de Mendoza y San Juan elegían para representarlos ante las autoridades de Buenos Aires y Lima para resolver este tipo de problemas. La representatividad socioeconómica de Arizmendi le abrió las puertas para obtener resoluciones de los virreyes, en beneficio de la industria del vino.

El tránsito de la sociedad tradicional a la sociedad moderna, en la segunda mitad del siglo XIX estuvo acompañado por profundos cambios. Desde el punto de vista social, más migraciones masivas aportaron un notable flujo de españoles e italianos a Mendoza; estos llegaron a constituir el 31% de la población provincial en 1914; con ellos llegaron nuevas tradiciones culturales en las cuales las fiestas y celebraciones ocupaban un lugar destacado.

La llegada de los inmigrantes europeos enriqueció la participación ciudadana en la Argentina, tanto en la actividad política como en el campo social y gremial. Ello implicaba también prácticas tendientes a movilizar a los actores involucrados en actividades económicas específicas, cuando sus intereses se veían amenazados. Las movilizaciones de los viticultores de la Champagne, en Francia (1908), son buenos ejemplos: al sentir que su industria se hallaba en peligro debido a prácticas desleales, se organizaron entidades gremiales, asambleas de 1.500 personas, marchas de protesta y publicaciones en demanda de medidas del gobierno para atender sus intereses sectoriales, con éxito.<sup>61</sup> Este estilo sería imitado por los inmigrantes europeos radicados en

---

61 Como resultado de la movilización de los viticultores *champenois*, el gobierno de Francia tomó parte en el conflicto y estableció la delimitación de la Denominación de Origen. Los viticultores argentinos conocían estos antecedentes; la prueba es que publicaron la noticia en su propia revista: “el Consejo de Estado terminó hoy la demarcación de la zona donde se produce el vino champagne y ha ordenado al mismo tiempo que los vinos espumantes cosechados fuera de esa zona lleven otro nombre”, “Informaciones extranjerías. Francia. En la Champagne vitícola”, *BCVN* 40 (Buenos Aires, enero de 1909): 1029-1031.

la Argentina y dedicados a la viticultura.

La sociedad mendocina atravesó el umbral del siglo XX con una renovada combinación de continuidad y cambio: junto con la tradición de las procesiones y fiestas populares coloniales, emergían los nuevos actores sociales, económicos y políticos, con sus nuevas demandas y estilos. En este contexto se hizo visible una trama socioeconómica y política, con los actos organizados por el gremio empresario de los viticultores en 1909, apoyados por el Estado, en los cuales estuvo presente la movilización popular y las manifestaciones artísticas. Estos fueron los jalones del camino que se fue construyendo para preparar el clima que luego desembocó, a mediados de la década de 1930, en la Fiesta Nacional de la Vendimia, en cuya realización tendrían plena vigencia los soportes institucionales y las tramas socioeconómicas y políticas que le darían fortaleza y consistencia más allá de lo artístico.

## La Fiesta de la Vendimia: una descripción

Tras 70 años de historia, la Fiesta Nacional de la Vendimia se ha convertido en una de las cinco fiestas populares más relevantes del mundo en su tipo. Cada año, en los distritos de cada uno de los 18 departamentos de la provincia se realizan las fiestas locales. Allí se eligen las reinas que van a competir por el cetro departamental. Son unas diez fiestas por departamento, aproximadamente. Luego, cada uno de estos realiza una fiesta municipal en la cual participan de centenares a miles de personas, según el lugar. En total, esta primera ronda de celebraciones de pueblos reúne a más de 15.000 personas. Hasta que en marzo, se realiza la fiesta nacional, con participación de representantes de cada localidad de la provincia de Mendoza.

Los festejos vendimiales tienen la cadencia de un ritual religioso, que se repite cada año como una tradición. El primer viernes de marzo se realiza la Vía Blanca de las Reinas: cada departamento presenta un carruaje en el cual se desplaza la reina municipal rodeada de sus princesas. Recorren las calles céntricas de la ciudad de Mendoza ante la presencia de 200.000 espectadores. La concurrencia es todavía mayor al medio día siguiente durante el carrusel: nuevamente circulan los carros con sus reinas por la ciudad. Posteriormente se realiza el Almuerzo de las Fuerzas Vivas, organizado por la burguesía vitivinícola nacional, al cual asisten periodistas, legisladores, ministros y representantes del Poder Ejecutivo Nacional. El acto central se realiza el sábado por la noche en el Anfiteatro Griego Frank Romero Day. Este tiene capacidad para 25.000 espectadores. A ello se suma una cantidad equivalente en las laderas de los cerros que hacen como una prolongación natural de las galerías y tribunas. Allí se exhibe un complejo espectáculo, donde interactúa la música

con la danza, la literatura y artes escénicas. Participan 600 actores y bailarines que utilizan más de 4.000 trajes, para culminar con fuegos artificiales.<sup>62</sup> Al día siguiente se realiza la repetición del Acto Central, y también asisten 50.000 personas.<sup>63</sup> Estos actos se complementan con otros eventos que alcanzan notables convocatorias.<sup>64</sup>

La Fiesta de la Vendimia ha alcanzado alto interés de público. El evento convocó 80.000 turistas en su edición 2006, que dejaron en la provincia de Mendoza \$22.000.000 de dólares. Pero la participación mayor corresponde al pueblo de Mendoza pues, la sumatoria de las distintas actividades indica la participación de más de medio millón de personas. Paralelamente, la celebración es difundida a través de los medios masivos de comunicación. En la edición de 2005, se acreditaron 350 periodistas para realizar la cobertura de los principales actos de la fiesta, incluyendo comunicadores de Holanda, Italia, Rusia, Francia, España, Canadá, Corea, China, EEUU, México, República Dominicana. La celebración fue transmitida, entre otros, por la señal internacional de *Discovery Channel* y por la *Televisión Central* de la República Popular China. Entre los medios nacionales, estuvieron representados cinco canales de TV, numerosas radios, diarios y revistas.<sup>65</sup> Al año siguiente, la cifra de periodistas acreditados subió de 350 a 700.<sup>66</sup>

El elemento religioso ocupa un lugar relevante dentro de la Fiesta de la Vendimia. Ello se nota en la ceremonia de la Bendición de los Frutos y en la presencia de la Virgen de la Carrodilla. Esta imagen es trasladada, en una procesión<sup>67</sup> ritual, desde la capilla homónima hacia el centro de Mendoza. En esta trayectoria, el ícono es escoltado por asociaciones culturales vinculadas a la tradición y la herencia gauchesca. En el centro de la ciudad, la imagen recibe homenajes, canciones y oraciones; luego reaparece en el Acto Central: de acuerdo a las normas oficiales, el guión vendimial tiene que, obligatoriamente,

---

62 *Los Andes* (Mendoza, 2 de marzo de 2005).

63 Ante la magnitud de la convocatoria, el gobierno de Mendoza dispuso que, a partir de 2007, se realizará una tercera noche de Acto Central.

64 Junto con los actos centrales se realizan otras actividades conexas. Una de ellas es la Vendimia Federal, actividad que se realiza entre la Plaza y el Teatro Independencia. Allí se presenta la cultura de los departamentos del interior de la provincia, con sus comidas típicas, sus artesanías y espectáculos artísticos. Algunos actúan en el teatro independencia, otros lo hacen en el teatro al aire libre, en el corazón de la plaza; esta actividad se extiende a lo largo de una semana y convoca entre 50.000 y 90.000 personas. Por su parte, la colectividad italiana organiza, en la Plaza Italia, los tres días de la *Festa in Piazza*, en la cual se ofrecen comidas típicas italianas. A ello se agrega, desde la década de 1990, la celebración y elección de la Reina de la Vendimia Gay, evento que ha alcanzado alta repercusión internacional.

65 *Los Andes* (Mendoza, 4 de marzo de 2005).

66 Para tener una idea de lo que ello significa dentro de los grandes espectáculos públicos de la Argentina y la región vale la pena señalar que esta es la misma cantidad de periodistas que asisten a Buenos Aires a realizar la cobertura de los partidos entre Boca Juniors y River Plate, clásico considerado entre los más atrayentes del fútbol internacional.

67 El Código de Derecho canónico define este término: “Bajo el nombre de sagradas procesiones se da a entender las solemnes rogativas que hace el pueblo fiel, conducido por el clero, yendo ordenadamente de un lugar sagrado a otro lugar sagrado, para promover la devoción de los fieles, para conmemorar los beneficios de Dios y darle gracias por ello, o para implorar el auxilio divino” (canon 1290,1).

incluir una procesión de la Virgen de la Carrodilla durante el espectáculo artístico. A través de esta procesión religiosa, la Fiesta de la Vendimia se entronca directamente con las celebraciones populares de Mendoza indígena y colonial. Esto es un reflejo de la densa trama cultural de esta fiesta.

No es casualidad que este rito periódico y colectivo gire en torno al vino. Las procesiones públicas, registradas desde tiempos precristianos, y las grandes festividades religiosas giraban en torno a algún producto alcohólico. La fabricación y consumo de bebidas espirituosas juega un papel vital en las cosmovisiones de diferentes culturas. En América del Sur, la chicha fue el protagonista por excelencia del tiempo ritual, utilizado como medio de contacto con sus divinidades durante las festividades y rituales más importantes de esos pueblos. En época colonial, y desde la fabricación de vinos, mostos y aguardientes, estos productos que se encontraban disponibles gran parte del año reemplazaron a la chicha en el consumo ritual. El mestizaje que surgió del contacto asumió al vino como elemento vinculante con la religión, cuestión reforzada desde el culto católico con la ingesta simbólica de la sangre (vida/vino) de Cristo y ampliamente difundida en los rituales descritos.

No es de extrañar, entonces, que haya sido el grupo bodeguero el que se levantara como uno de los precedentes principales de la fiesta de la vendimia. Junto con lo cultural, la Vendimia se apoya también en una fuerte trama socioeconómica y política. El gobierno nacional estuvo presente en este acontecimiento. En las primeras ediciones, el Poder Ejecutivo envió a un ministro. En 1936 asistió el ministro Agricultura, Miguel Ángel Cárcano; en 1937 fue el turno del ministro del Interior, Ramón S. Castillo; un año después asistió el ministro de Agricultura, José Padilla. Pero a medida que la fiesta se consolidó, las autoridades consideraron que el evento ameritaba la asistencia directa del Presidente de la Nación. Varios titulares del Poder Ejecutivo viajaron a Mendoza para presidir las celebraciones vendimiales, como por ejemplo Ramón Castillo (1942), Juan Perón (1947), Arturo Frondizi (1962), Juan Carlos Onganía (1970), Levingston (1971), Alejandro Agustín Lanusse (1972), Jorge Rafael Videla (1978), Raúl Alfonsín (1984), Carlos Saúl Menem (1992 y 1995) y Néstor Kirchner (2005). No se trata de una presencia meramente protocolar ni pasiva. La Fiesta incluye un espacio particularmente preparado para el diálogo directo de las autoridades nacionales con los representantes de la burguesía vitivinícola. Para ello se organiza, anualmente, el tradicional “Almuerzo de las Fuerzas Vivas”, en el cual se realizan balances, se presentan propuestas y se procura influir en las políticas públicas en función de los intereses específicos de la industria del vino.

La resultante de estas fuerzas es un doble juego. Por un lado, la Fiesta se apoya en una trama socioeconómica que le asegura un respaldo desde los sectores del poder por los intereses en juego. Y, recíprocamente, la burguesía

vitivinícola se apoya en la Fiesta para incrementar su liderazgo social y político, lo cual le permite insertarse en el bloque de poder nacional. Esta contradicción vital entre movilización festiva popular e intereses económicos se hace más evidente en la medida que se observan los primeros pasos que dio la burguesía vitivinícola regional en el proceso de movilizar al pueblo con vistas a legitimar su posición relativa dentro de la constelación política nacional, debido a una crisis coyuntural. Ese fue el significado de los sucesos de 1909.

## Las movilizaciones de 1909 como bisagra articuladora

Entre las antiguas tradiciones culturales de origen colonial, y la moderna Fiesta Nacional de la Vendimia, hubo una suerte de eslabón perdido. Las movilizaciones de 1909 ya descritas, fueron una suerte de bisagra articuladora entre las antiguas matrices culturales de la región y las nuevas demandas planteadas por los actores socioeconómicos. En cierta forma, se actuó sobre la base de las costumbres coloniales de la convocatoria al pueblo a la plaza para poner en el centro del escenario los temas que la clase dirigente juzgaba prioritarios. En este proceso hubo varios cambios, pero también continuidades importantes que permitieron enlazar la fiesta recién creada con arquetipos religiosos de antigua raigambre. El principal cambio fue el motivo de la convocatoria, que ya no era reforzar la legitimidad de las autoridades políticas o religiosas. Estas eran sustituidas por el nuevo actor social, es decir, la burguesía vitivinícola. Así se fue configurando la acción, como un paso intermedio, como un ensayo general de buena parte de los elementos que estarían presentes, más adelante, en la Fiesta de la Vendimia. Este experimento fue el acto masivo del 8 de julio de 1909, por una coyuntura totalmente distinta pero que, en lo fundamental, tendría un significado preciso.

El motivo del acto de 1909 fue rechazar el Tratado de Comercio que se estaba negociando entre Argentina y Chile, cuando la burguesía bodeguera se opuso a abrir el mercado argentino a la competencia chilena, y orquestó una campaña de alto impacto público para presionar al gobierno nacional de acuerdo a sus intereses. Uno de los arietes principales de esta campaña fue, precisamente, la movilización de 10.000 personas que asistieron al acto de la Plaza San Martín aquél día. Mirado de esta forma, el acto poco tuvo que ver con la celebración de la fiesta de la Vendimia. El motivo de la convocatoria no era celebrar la cosecha, sino incidir en la política exterior de la Nación. Sin embargo muchos aspectos organizacionales presentes en este acto, se iban a reproducir y realizar después en la Fiesta Nacional de la Vendimia.

El espacio reservado para el encuentro de la burguesía vitivinícola con la prensa y la clase política también se contempló en estas jornadas. En efecto, la noche del 2 de julio de 1909 se celebró un banquete al cual asistieron representantes de los tres sectores. La burguesía vitivinícola estuvo representada por los empresarios del sector; la prensa lo fue por periodistas de medios gráficos de Cuyo y de las ciudades del litoral rioplatense, que llegaron a Mendoza especialmente invitadas por los organizadores del evento. El cuadro se completó con la presencia de dirigentes políticos de nivel provincial y nacional. Esta reunión fue el primer ensayo de lo que, con el tiempo, se transformaría en una de las actividades tradicionales de la Fiesta de la Vendimia, conocida como el “Almuerzo de las Fuerzas Vivas”, organizado más adelante por el Centro de Bodegueros de Mendoza, para recibir allí al presidente de la República (o sus representantes), en el marco de una amplia cobertura periodística.

El acto de 1909 marcó, por primera vez, la afluencia masiva de los trabajadores rurales hacia la ciudad de Mendoza. Hasta entonces, los habitantes de la campaña solían permanecer en sus lugares la mayor parte del tiempo. Y sus viajes hacia la ciudad estaban acotados a actividades sociales o económicas de tipo individual o de pequeños grupos. Hubo algunas movilizaciones impulsadas por el movimiento obrero, pero todavía de escasa repercusión. Tampoco los partidos políticos vigentes (liberales, conservadores, radicales) habían logrado organizar grandes movilizaciones populares y lo mismo puede decirse de los espectáculos deportivos y culturales. En ese sentido, la convocatoria de 1909 marcó un hito histórico en la región. Y tuvo su continuidad con el correr del tiempo, en las sucesivas celebraciones de la Vendimia.

La movilización masiva de los trabajadores se originó desde la misma burguesía vitivinícola. Los organizadores del acto, propietarios de las principales bodegas y viñedos, tomaron la iniciativa de impulsar el desplazamiento de las capas populares con idea de fortalecer su demostración. En efecto, la burguesía comunicó a la prensa que “se hará venir al personal de los principales establecimientos vinícolas de los departamentos de la campaña para engrosar el número de manifestantes”.<sup>68</sup>

El traslado de gente de la campaña a la ciudad, en 1909, fue facilitado por los ferrocarriles ingleses. La empresa *F.C. Buenos Aires al Pacífico* (BAP) fletó trenes gratuitos desde los tres circuitos urbanos y suburbanos del centro y este de Mendoza. La prensa anunció este servicio en los siguientes términos:

“La Bolsa Vitivinícola hará correr trenes especiales de varios departamentos entre las 12 y las 2 PM para que vengan de la campaña, gratuitamente, todos los que quieran hacer acto de presencia en la manifestación. El de Luján

---

68 *Los Andes*, (Mendoza, 29 de junio de 1909).



partirá de allá a la 1.05 PM y llegará aquí a las 1:52 PM; el del circuito de Guaymallén saldrá de esta ciudad a las 12.30 y recorrerá todas las estaciones de tránsito para regresar a las 2 PM, y el de circuito Rivadavia partirá de Palmira a las 10.20 AM y después de recorrer aquel, regresará por vía Alto Verde para llegar a esa misma hora a esta ciudad. Todos los trenes volverán a salir de aquí a las 6 PM para conducir a sus respectivos destinos a las personas que hayan alzado en el trayecto a su venida. El punto que se ha fijado para reunión del público es la plaza San Martín”.<sup>69</sup>

El servicio de transporte actuaba en forma articulada con el gremio de los bodegueros, que impartió instrucciones a sus obreros y empleados para desplazarse a la ciudad. El día previsto para el acto, se produjo una movilización masiva. El plan se ejecutó de acuerdo a lo planeado pero, hubo también como un movimiento mayor al esperado por los organizadores. Las crónicas periodísticas lo reflejaron en los siguientes términos:

“Las calles centrales del municipio presentaban más movimiento que de costumbre. Muchas personas radicadas en los pueblos vecinos a la ciudad, empezaban a llegar en carruajes o a caballo, diseminándose por todas partes, a la espera de la hora que debía verificarse la manifestación. Entre los que arribaban, predominaba el elemento extranjero, especialmente en la clase trabajadora. Todas las bodegas de alguna importancia habían impartido orden a su personal para que estuviese listo a medio día, a fin de que se embarcaran también en esos trenes. Las estaciones del ferrocarril comenzaron a notarse invadidas por una verdadera avalancha de pasajeros de todas condiciones y clases sociales que se trasladaban a ellas a pie, a caballo o en carruajes. La gran parte de esas personas no esperaba los trenes especiales puestos a disposición del público y se embarcaban en los que corren de acuerdo con el horario vigente. Momentos después de las 2 hizo su arribo el primer convoy. Compuesto de varios coches de primera y segunda clase, todos ellos veíanse colmados de pasajeros. Procedía de Luján. Momentos más tarde arribaban también el tren del circuito Guaymallén, y el del circuito Rivadavia, ocupados todos por numerosos grupos de personas. El público había invadido esos trenes en las estaciones por donde pasaba.”<sup>70</sup>

Los ferrocarriles aseguraron la movilización de personas desde un amplio espacio. Nótese que se afectaron los tres circuitos suburbanos que el BAP tenía en servicio en Mendoza. El de Luján abarcaba la primera zona vitivinícola y se extendía hasta 20 km al sur de la ciudad de Mendoza. El de Guaymallén servía la zona del nordeste. Y el circuito de Rivadavia abarcaba los tres departamentos del Este, incluyendo Junín, San Martín y Rivadavia, localidad ubicada a 80 km de Mendoza.

---

69 *Los Andes* (Mendoza, 1 de julio de 1909).

70 *Los Andes* (Mendoza, 2 de julio de 1909).

La convocatoria de la movilización tenía tres atractivos para los trabajadores rurales de la campaña. Primero, les daba la oportunidad de conocer la ciudad, sin pagar el transporte. Segundo, se los invitaba a manifestarse en “defensa de la industria madre de Mendoza”. Tercero, se les dejaba un margen de tiempo de varias horas, después de los actos, para realizar un paseo, para reencontrarse a las 18.00 y regresar a sus hogares. Es posible imaginar lo atractivo y estimulante que pudo resultar esta experiencia para los trabajadores de la periferia, acostumbrados a permanecer en sus lugares casi toda su vida.

Las organizaciones de la sociedad civil también hicieron su parte en esta movilización. Sobre todo las entidades de las comunidades de inmigrantes. Para avanzar en esa dirección, los organizadores resolvieron “dirigir una circular a los presidentes de todas las entidades (nacionales y extranjeras) existentes entre nosotros e invitarlos a concurrir con sus miembros”.<sup>71</sup> Esta propuesta tuvo acogida muy favorable entre las organizaciones no gubernamentales, sobre todo las colectividades de inmigrantes europeos. Ciertamente:

“...las sociedades extranjeras a quienes se ha invitado para que concurren en corporación, han prometido hacerlo. A tal fin desde ayer circulaban invitaciones entre sus miembros para que se presenten esta tarde de 1 a 2 en sus respectivos centros, con el objeto de trasladarse desde ellos, en columna, al sitio donde se congregará el público. Entre los que han ofrecido su colaboración, figuran los siguientes: Orfeón Español, Sociedad Española de Socorros Mutuos, Centro Catalán, Dante Aligheri y Sociedad Francesa. También ha prometido hacerse representar en este acto el Club Gimnasia y Esgrima”.<sup>72</sup>

La convocatoria a participar a las organizaciones civiles tuvo efectos diferentes. El día del acto, se demostró la diferente sensibilidad de los adherentes de cada una. El Club de Gimnasia y Esgrima, referente de las élites más tradicionales y criollas, no tuvo presencia relevante. En cambio, las sociedades de inmigrantes extranjeros tuvieron un protagonismo notable. A ellas se sumaron los gremios de los trabajadores. La prensa de la época explicó que a la Plaza San Martín llegaron

“...las sociedades extranjeras, formadas en columna. La primera en llegar fue el Orfeón Español, con su respectivo estandarte. Luego arribó también la Sociedad Española de Socorros Mutuos y, sucesivamente, el Centro Catalán, la Sociedad Dante Aligheri, la Sociedad Francesa y la Federación Obrera, compuesta ésta última por los operarios de los talleres del ferrocarril y la mayor parte de los gremios de trabajadores. Todas ellas iban munidas de sus correspondientes estandartes y, al llegar a la plaza, tomaban ubicación alrededor de la tribuna colocada en el centro”.<sup>73</sup>

---

71 *Los Andes*, (Mendoza, 29 de junio de 1909).

72 *Los Andes*, (Mendoza, 1 de julio de 1909).

73 *Los Andes* (Mendoza, 2 de julio de 1909).

Las organizaciones civiles italianas, españolas y francesas se sumaban a los ferrocarriles ingleses y a los empresarios vitivinícolas (predominantemente italianos y españoles), para demostrar la hegemonía del elemento europeo en esta movilización que tenía como objetivo, frustrar el intento de integración latinoamericana que representaba la firma del Tratado de Libre Comercio entre Argentina y Chile.

Para facilitar aún más la concurrencia del público al acto, las empresas financieras y comerciales de la ciudad dieron asueto al personal. El día del acto la prensa informó que “las casas de comercio, incluso los bancos, cerrarán sus puertas poco después de medio día para que sus empleados puedan asistir al meeting”.<sup>74</sup> El día de la manifestación, esta directiva se cumplió con bastante rigurosidad. A mediodía estaban casi todos los negocios cerrados; otros lo hicieron un poco más tarde, a medida que se consolidaba el clima festivo en la ciudad. Y los empleados, al salir de sus tiendas, se dirigían a engrosar el público que asistía al mitin.<sup>75</sup>

La prensa fue otro actor importante en este movimiento. Los diarios de Mendoza realizaron una amplia cobertura de los actos. Pero, junto con ellos, esta movilización generó un amplio interés en medios de prensa gráfica de otras ciudades de la Argentina. Este hecho sorprendió a los medios locales, dado que era algo extraordinario. En efecto, el diario *Los Andes* señaló al respecto que:

“...hoy deben llegar algunos enviados especiales de los diarios del litoral (rioplatense) que vienen para encontrarse aquí en este día y poder apreciar la importancia del acto a realizarse. Nuestro colega de (el diario) *La Capital* de Rosario ha enviado a uno de los miembros de su redacción, el señor Alvarez de Vivar, quien se encuentra entre nosotros desde el martes.”<sup>76</sup>

La presencia de la prensa nacional, promovida por la burguesía vitivinícola en su estrategia de ampliar la repercusión del acto, puso en marcha un proceso que tendió a consolidarse con el tiempo. Por ello, cuando se comenzó a celebrar la fiesta de la Vendimia, la presencia de los corresponsales de los medios foráneos sería una constante a lo largo del tiempo.

Llegado el día previsto por los organizadores, la convocatoria funcionó de acuerdo a lo planificado. El público llegó masivamente a la ciudad de Mendoza, asistió al acto, y aportó una concurrencia masiva, sin precedentes. Una crónica periodística de la época describía el acto así:

---

74 *Los Andes* (Mendoza, 1 de julio de 1909).

75 *Los Andes* (Mendoza, 2 de julio de 1909).

76 *Los Andes* (Mendoza, 1 de julio de 1909).

“Desde las dos de la tarde comenzó el público a aglomerarse en la plaza de San Martín, en la que se había alzado la tribuna desde donde los oradores designados habían de dirigir la palabra al pueblo. Entretanto, la banda popular de música anunciaba la hora de la asamblea, ejecutando diversas marchas. La comisión había organizado y costado trenes expresos para los ciudadanos que quisiesen concurrir desde Luján de Cuyo, Luzuriaga, Rivadavia, Guaymallén, Maipú, San Martín. La concurrencia iba, pues engrosando por momentos, viéndose entre ellas numerosísimas damas. Poco antes de abrirse el acto, la concurrencia alcanzaba, según cálculo aproximado, 10.000 personas”.<sup>77</sup>

La presencia femenina a bordo de los carruajes fue otro elemento clave del acto de 1909, y un anticipo de lo que ocurriría más tarde con la Fiesta de la Vendimia. Los organizadores convocaron a las damas de la sociedad mendocina, con idea de lograr su presencia en el mitin. Pero no sabían muy bien cómo desarrollar esta idea. Finalmente, las damas pudieron acudir, pero desde sus carruajes y acompañadas de sus familiares, tal como refleja la crónica reproducida en el epígrafe de este capítulo.

En una sociedad marcada por el tradicionalismo, la severidad y austeridad en las costumbres, esta situación significaba una novedad notable: las mujeres de alta sociedad se presentaban, en público, arriba de sus carruajes, a la vista de todos. Lucían su belleza, seducían y entusiasmaban a la multitud que se había nucleado en la ciudad. Teniendo en cuenta la profundidad de este tipo de manifestaciones, tanto en ámbito europeo como americano, hay una especie de vuelta a una etapa precristiana de la fiesta, en que la mujer participaba como actor importante dentro de la sociedad. Así, a través de la vendimia, se re-abrió un espacio de presencia femenina en el área pública regional.

En este marco, la burguesía vitivinícola expuso su posición a través de tres oradores que manifestaron severas críticas al proyecto del Tratado de Comercio y exigieron aranceles proteccionistas para la industria del vino, tal como se examinó en el capítulo IV. Lo que ahora interesa son los aspectos de este acto que luego servirían para fundar los rituales de la fiesta vendimial.

Uno de los elementos más interesantes fue el estreno de la tradición del glamour en la conmemoración del vino y de Mendoza. Este elemento, tan propio de la retórica vendimial del siglo XX, ya estuvo presente en el acto de 1909. Así, por ejemplo, el primer orador, al culminar su discurso, emuló la oratoria británica, con un lacónico “Dios Salve a Mendoza”.<sup>78</sup> Con estas palabras se insinúa que Mendoza merece tratamiento de reina, de Majestad. Mendoza sería como una dama elegante que requiere cortesía y glamour. Lo que este orador no podía imaginar era que, implícitamente, estaba inaugurando una

<sup>77</sup> BCVN 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1173-1174.

<sup>78</sup> Discurso de Antonio L. Gálvez en la plaza San Martín, Mendoza, 1 de julio de 1909. BCVN 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1174.

actitud que luego se transformaría en tradición entre los escritores de los guiones de Vendimia.

Otro elemento propio de la retórica Vendimial, y a la vez, presente en el meeting de 1909 fue el mito del inmigrante europeo como fundador de la industria vitivinícola de Mendoza. De acuerdo a esta retórica, la industria del vino sería muy reciente, fruto exclusivo de los nuevos pobladores, es decir, los inmigrantes. Así se afirmó el segundo orador de la tarde, al destacar “este suelo mendocino, que tanto costó desmontar y barrenar, arrancándolo al algarrobo y a otras floras estériles; este suelo fecundo por el sudor de dos generaciones”.<sup>79</sup>

Con estas palabras, el disertante avanzaba en la construcción de un discurso de exaltación del recién llegado inmigrante europeo como artífice de la industria del vino; se intentaba enmascarar un proceso de 350 años de historia vitivinícola en Mendoza, que se desarrolló durante la época colonial y tuvo al criollo como sujeto principal. Aunque suene paradójico, es preciso aclarar que este tipo de discurso no hubiera arraigado si no existiera, precisamente, una cultura anterior a ellos que funcionaba en base a los mismos constructos culturales. En otras palabras, el reconocimiento de la importancia de la cultura vitivinícola y su impacto en la realidad de una localidad geográfica ya debía ser importante y reconocida con anterioridad en la misma localidad objeto de este análisis.

Posteriormente, los dirigentes y el pueblo se desplazaron desde la plaza hacia la Casa de Gobierno para presentar un petitorio al gobernador Emilio Civit y, por su intermedio, al Poder Ejecutivo Nacional. En este desplazamiento participó también la banda de música. Las mujeres también tomaron parte de esta procesión, a bordo de sus carruajes. La participación del público y la forma que tomó dicha participación recuerdan a las procesiones religiosas en época colonial. El desplazamiento de un gran grupo de personas y la música completaban el cuadro que sumergía a Mendoza en un tiempo sagrado.

“El público se organizó en columnas, encaminándose hacia la casa de Gobierno para hacer entrega a las autoridades de la provincia, de las conclusiones del mitin, a fin de que éstas las hagan llegar a los poderes públicos de la Nación. Marchaban a la cabeza algunos agentes de policía, a caballo, con la misión de despejar el trayecto que debía recorrer la comitiva. Más atrás iba la banda de música y después de ésta, los principales miembros del gremio afectado con el convenio en trámite entre Chile y nuestro país y, por último, el grueso del público. La columna era compacta y ocupaba, en un trayecto de tres cuadras, tanto la calzada como las veredas de la calle San Martín. A vanguardia y retaguardia de éste, desfilaban los carruajes ocupados por las familias, en doble fila”.<sup>80</sup>

79 Discurso de Santiago Grippa en la plaza San Martín, Mendoza, 1 de julio de 1909. *BCVN* 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1174.

80 *Los Andes* (Mendoza, 2 de julio de 1909).

La columna recorrió la calle Necochea hasta San Martín, y por ésta, siguió hasta Rivadavia. (Estos caminantes estrenaron el recorrido que, actualmente ocupa el Palco Oficial durante la Vía Blanca de las reinas vendimiales). En la Casa de Gobierno, los líderes fueron recibidos en el despacho oficial y, en nombre de ellos tomó la palabra un representante, Melitón Arroyo, el cual hizo explícito todo el movimiento:

“En este día que quedará grabado del mismo modo que quedarán las epopeyas, se ha congregado inmenso el pueblo para hacer conocer su opinión absolutamente contraria a la cláusula sobre la libre introducción de vinos que contiene el Tratado de Comercio a celebrarse con Chile. En un mitin colosal, se ha sancionado la unánime protesta de esta cláusula atentatoria a la gran industria argentina, verdadero orgullo nacional, pues que, gracias sólo a sus esfuerzos surgió sin haber merecido jamás la protección de los poderes públicos que no se dan cuenta de lo que ella vale. Con sólo su esfuerzo ha podido colocar a la República Argentina en un primer rango como país vitivinícola en Sud América”<sup>81</sup>

Para los representantes de la burguesía bodeguera, la movilización popular significaba un empoderamiento de los dirigentes empresarios y legitimaba su capacidad de peticionar ante el Estado. Pero el gobernador Emilio Civit entendió que el Estado no podía estar ajeno al proceso, y que debía reivindicar su propio papel como parte de esta unidad socioeconómica generada a partir de la industria del vino. Así lo reflejó en su respuesta:

“Son plausibles estos movimientos de opinión que confortan y halagan no solo al *patriotismo*, sino a todos los que deseamos una *patria* grande, *próspera* y *rica*. Este movimiento significa progreso y civilización, porque fortifica al Gobierno y al pueblo que funda sus anhelos y aspiraciones en una causa común. Es así como comprende y siente ese *noble pueblo que trabaja* y se agita dentro del escenario de la provincia y que vela por su *prosperidad* y *riqueza*. Para vosotros mismos no puede ser más halagador el reuniros así, porque demostráis ser *pueblo verdadero*. He mandado por eso enarbolar el pabellón *patrio* en lo alto de esta casa por la respetabilidad de esta causa en que os acompaño con todas mis fuerzas y simpatías”<sup>82</sup>

El discurso de Emilio Civit sirvió para reforzar varias ideas. Por un lado, legitimó la movilización de los sectores populares en torno a la industria del vino enlazando, al mismo tiempo, con la raigambre más tradicional de la fiesta religiosa en torno al alcohol. A esto, debemos sumar el carácter festivo de la

81 Discurso de Melitón Arroyo ante el gobernador Emilio Civit, Mendoza, 1 de julio de 1909. *BCVN* 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1175.

82 Discurso del gobernador Emilio Civil ante la delegación de los viticultores, Mendoza, 1 de julio de 1909. *BCVN* 46 (Buenos Aires, julio de 1909): 1176.

vendimia, como culminación de ciclo y nucleador de diferentes estamentos sociales. En este espacio social convergían aquellos actores que, durante todo un año de trabajos culturales en la viña, hacían posible la elaboración del vino: hombres, mujeres, adultos, niños, propietarios, trabajadores libres, esclavos, blancos, negros e indios. Con música y alegría, trabajando y jugando, el ambiente festivo cerraba el ciclo de la vendimia. Y de ahí que los que participaban de esta convocatoria formaran el “noble pueblo”, o bien, el “pueblo verdadero”. Dada esta situación, Civit manifestó el respaldo del Estado “con todas mis fuerzas y simpatías”, a la vez que reclamó un espacio de liderazgo. Por otra parte, el gobernador reforzó los conceptos referidos a la cultura del trabajo y el esfuerzo que desarrollaron los mendocinos a través de la industria del vino, tomando distancia de la cultura de la renta propia de los latifundios pampeanos de producción primaria. Finalmente, el discurso de Civit enfatizó el lazo de unión entre la industria del vino, la creación de riqueza y el patriotismo. En este breve texto se usan recurrentemente palabras como prosperidad, riqueza y patria. Esta última se presenta en tres formatos distintos: patriotismo, patria grande, pabellón patrio. Son los ideales que alcanza ese pueblo trabajador y movilizado. También se reiteran las apelaciones a la riqueza: se usan los términos “próspera”, “prosperidad”, “rica”, “riqueza”.

## Conclusión

La actual Fiesta Nacional de la Vendimia, con su dimensión artística y su trama socioeconómica y política, ha sido el resultado de una larga evolución cultural, con el entronque de tradiciones y fiestas religiosas indígenas y coloniales, con las nuevas corrientes generadas por los actores políticos modernos, resultado de las transformaciones profundas que experimentó la sociedad argentina entre fines del siglo XIX y comienzos del XX. En este sentido, un papel central cupo a los inmigrantes europeos que incorporaron nuevas prácticas de participación ciudadana y movilizaciones masivas. En esos tiempos, los anarquistas y socialistas movilizaban a los trabajadores para legitimar reivindicaciones sociales; con este mismo criterio, la burguesía vitivinícola promovió la movilización en función de reivindicaciones sectoriales. Con respecto a los movimientos masivos de personas de época colonial, cabría decir que no cambió el medio, sino el fin último de la movilización.

Las movilizaciones de 1909, a propósito del rechazo a la firma del Tratado de Comercio entre Argentina y Chile, fueron un experimento trascendente. Siguiendo las prácticas de los viticultores europeos, visibilizadas, por ejemplo, en el caso de la Denominación de Origen de Champagne (1908), los viticultores inmigrantes radicados en la Argentina impulsaron la movilización

de los actores sociales involucrados en la industria del vino para alcanzar sus objetivos con respecto a las políticas públicas. De esta manera, se realizó un ensayo que con el tiempo se transformaría para dar lugar a una estructura que se iba a desplegar en la celebración de la Fiesta de la Vendimia. Los puntos de contacto entre el acto de 1909 y la futura fiesta de la Vendimia fueron los siguientes:

- 1- Los trabajadores vitivinícolas de los departamentos del interior de la provincia, viajaron hasta la ciudad de Mendoza por primera vez en forma masiva. Se trasladaron para participar en un acto de reivindicación de los intereses de la industria del vino, que se consideraba amenazada. Esa convergencia sobre el centro se vivió como una pequeña fiesta o paseo familiar, con aires de entretenimiento.
- 2- Los ferrocarriles ingleses, aliados de la burguesía vitivinícola, contribuyeron en forma decisiva para aportar la infraestructura de transporte que movilizó a los trabajadores de la campaña hacia la ciudad. En 1909 el *Ferrocarril BAP* libró al servicio trenes gratis para facilitar la convocatoria. En la década de 1930, la empresa reiteró esta actitud para promover la Fiesta Nacional de la Vendimia con tarifas promocionales hacia Mendoza.
- 3- Las organizaciones de la sociedad civil, nacionales y extranjeras, también se involucraron en estos actos. Clubes deportivos y sociales, entidades de socorros mutuos y culturales tomaron parte en la convocatoria y movilización. Esta presencia se iba a reiterar, posteriormente, en la celebración de la Fiesta Nacional de la Vendimia.
- 4- Los medios de prensa provincial y nacional hicieron una cobertura notable. Los diarios del litoral rioplatense, tradicionalmente desinteresados por las provincias del interior del país, descubrieron Mendoza y su potencial movilizador en torno al tema del vino. Este fenómeno se puso en marcha en 1909; luego se mantuvo y profundizó posteriormente con la celebración de la Fiesta de la Vendimia.
- 5- La burguesía le perdió el miedo a la movilización popular, al menos dentro de este marco. En ese tiempo, la clase dirigente tenía sus aprehensiones ante la salida del pueblo a la calle, sobre todo por la fuerte influencia de los grupos anarquistas, sindicalistas y socialistas. Por tal motivo, en los primeros años del siglo XX se sancionaron en la Argentina numerosas leyes y decretos de carácter represivo. Pero en el contexto del vino, la situación tomaba otro carácter. Las élites advirtieron que la viticultura lograba crear un espacio de armonía, con énfasis en lo lúdico y sin tensiones internas. Esta excepcionalidad era posible debido al entronque con lo religioso, cuestión que se enfatizó con la estructuración del fiesta nacional de la vendimia que conocemos actualmente.



- 6- Las actividades en el centro de la ciudad tuvieron una dimensión artística. Hubo bandas y música para animar la espera y hacer más grata la reunión. Más adelante, cuando la convocatoria estuvo orientada más específicamente a celebrar la vendimia, este elemento se iba a desplegar con mayor fuerza. Y es que la música es un elemento rastreable desde muy antiguo en la celebración de la festividad. Puede apreciarse su importancia adecuadamente cuando se piensa que en la época de las primeras celebraciones no existían las posibilidades actuales de la escucha radial, televisiva, etc. El mundo era un sitio más silencioso. En aquellas épocas, las únicas oportunidades de escuchar música eran durante la misa o las fiestas. Así, el elemento melódico se hizo uno con el momento religioso, sacro, fuera del tiempo, que la fiesta representa.
- 7- La mujer se hizo visible públicamente como protagonista de la belleza. Estuvo presente en la plaza y fue notado por los medios de prensa. Además participó en el desplazamiento o marcha del acto. Además, este movimiento se realizó a bordo de carruajes, lo cual incrementó la visibilidad de las mujeres. La presencia femenina en un acto público, a bordo de carros alegóricos, fue particularmente destacada en las crónicas de la época. Esta no fue la primera vez que la mujer se colocaba en el escenario público de Mendoza: desde tiempos coloniales había participado en las procesiones religiosas. Pero el cambio estaba dado por la actitud. En las peregrinaciones, la mujer debía ir oculta debajo de mantillas y recatados vestidos, además de mantener una actitud de recogimiento y empuñamiento. La mujer estaba allí como una parte más de la masa de fieles, de las ovejas del rebaño parroquial, con actitud impetratoria y rogativa. Su belleza debía enmascararse detrás del recato mandado por la modestia y el pudor. En cambio, en la manifestación de 1909, la mujer se liberó de sus mantillas y sus rubores, para lucir abiertamente su belleza femenina. Para mayor exposición, la mujer se hizo presente arriba de un carruaje, lo cual realzaba su presencia.
- 8- El evento de 1909 no fue una ceremonia fija, en un lugar único, sino que hubo desplazamiento. Como en las antiguas procesiones de la época colonial, se produjo una suerte de peregrinaje desde la plaza hacia la Casa de Gobierno. Participaron tanto las mujeres en carruajes, como los organizadores, los artistas (banda de música) y el pueblo.
- 9- La burguesía vitivinícola motorizó la convocatoria a los sectores populares y, como resultado, logró mayor legitimación. Obtuvo una base de sustentación, en nombre de la industria del vino, que le permitió convertirse en actor social con capacidad de hacerse escuchar por parte del Estado. Paralelamente, se celebró el primer banquete que reunía, a la vez, a la burguesía vitivinícola, los periodistas y las autoridades de nivel

provincial y nacional. Se inició la tradición luego llamada “Almuerzo de las Fuerzas Vivas”.

- 10- Se puso en marcha un discurso de integración de clases sociales en torno a los intereses compartidos dentro de una misma actividad económica. El texto de la convocatoria afirmaba que la burguesía vitivinícola y el pueblo trabajador de Mendoza eran co-constructores de la industria del vino, a partir de su propio esfuerzo. Este objetivo se logró sin respaldo de Buenos Aires, no por fuertes capitales, sino por el trabajo esforzado de los mendocinos. Se exalta la cultura del trabajo.

Finalmente, las cancillerías de Argentina y Chile desistieron del Tratado de Libre Comercio. La resistencia de la burguesía vitivinícola cuyana encontró un aliado en la Sociedad Nacional de Agricultura, del lado chileno, que también se resistía al Tratado por temor a la competencia del ganado argentino. Estos intereses prevalecieron, y el tratado fue desahuciado. A pesar de ello, las relaciones entre ambos países se mantuvieron dentro de un marco de paz y cooperación a lo largo de todo el siglo XX. Y ya no hubo manifestaciones de viticultores contra la política exterior argentina. En cambio, lo que sí siguió su curso fue el lazo de la burguesía vitivinícola con los otros actores involucrados en los hechos de 1909: el Estado, los hacendados culturales y las capas sociales. Sobre esta matriz se puso en marcha, más tarde la Fiesta Nacional de la Vendimia, la cual vino a consolidar la trayectoria de articulación entre todos estos actores. La trama socioeconómica, política y cultural se fortaleció, como antaño, con la celebración en torno al vino.

## Pasajeros de Buenos Aires a Santiago: Servicios y Horarios

*En colaboración con Loreto Correa*

“El viajero que llega por el Trasandino desde Mendoza, para dirigirse a Santiago o a Valparaíso, habría de cenar en Los Andes, pues el tren de los Ferrocarriles del Estado de Chile sale en dirección a esas ciudades a las 9 de la noche, hora argentina. En algunos casos, especialmente en invierno, suele perderse la combinación, por efecto del atraso que sufre el Trasandino. En esas oportunidades el viajero deberá pernoctar en Los Andes”.

*Guía de Turismo, 1933*

El tren significó un profundo cambio en materia de tiempos de viaje. Hubo claramente un antes y un después del mismo. Basta tener en cuenta que las carretas demoraban alrededor de dos meses para llegar de Buenos Aires a Mendoza. Los sistemas más rápidos lograban cumplir el trayecto en poco más de veinte días. De allí se necesitaban otros siete días para alcanzar Santiago o Valparaíso. En total, desde 1580 hasta 1885, es decir, durante tres siglos, para unir Buenos Aires y Santiago se necesitaban al menos treinta días. Viajes largos y lentos determinaban altísimos costos de fletes y limitaban la capacidad competitiva de los productos del país. Todo ello cambió con el ferrocarril, que redujo rápidamente los tiempos y a partir de 1910 permitió enlazar las dos capitales en apenas 36 horas.

## Los viajes de Buenos Aires a Mendoza: antes del ferrocarril

Hasta los tiempos del ferrocarril, para trasladar cargas o personas de Argentina a Chile era preciso afrontar viajes largos, agotadores y riesgosos, tanto por tierra como por mar. Por vía marítima, los barcos debían cruzar por el Estrecho de Magallanes o por el Cabo de Hornos, lugares que presentaban dificultades por los accidentes costeros, el frío y las tormentas. Para llegar de Buenos Aires a Valparaíso, se requerían 13 días de viaje. Por tierra el viaje demandaba 60 días y había riesgos, aunque de otro tipo. En las pampas, los viajeros podían ser asaltados por indios o gauchos.

El camino de las carretas demandaba largas jornadas de viaje, apenas alteradas por las noches de descanso en las incómodas postas. La ausencia de obras de arte, sobre todo para cruzar los ríos, generaba un inconveniente adicional, que en algunos casos podía significar una prolongación importante del tiempo de viaje, pues era necesario aguardar que bajaran las aguas para poder cruzar, lo que podía demandar varios días. A ello hay que añadir los malones indígenas, los restos de montoneras o bandidos que salteaban a los viajeros en sus largas travesías por las pampas. En la zona de montaña, el inconveniente principal eran el frío, el viento blanco y la nieve, especialmente en los rigurosos inviernos.

A pesar de todos estos inconvenientes, las necesidades de los empresarios y comerciantes, y la audacia de arrieros y troperos, generaron un temprano sistema de servicios regulares de transporte terrestre bioceánico multimodal para enlazar el Atlántico y el Pacífico. Una vez abiertas estas rutas, en la primera mitad del siglo XVII, el servicio de transporte fue en constante crecimiento, para culminar hacia fines del siglo XVIII, en el periodo de auge del ciclo colonial. Para entonces, cada año, la aduana de Mendoza registraba un movimiento de 1600 carretas, la mayor parte de las cuales tenía en Buenos Aires su punto de origen o destino, mientras que los arrieros registraban 10.000 mulas de carga para enlazar Mendoza con Santiago y otras ciudades chilenas. Las carretas tenían una capacidad de carga de dos toneladas cada una, mientras que las mulas transportaban 100 kg en promedio. Por lo tanto, a través de Mendoza se movían anualmente 3.200 toneladas de carga en carretas y 1.000 toneladas en mulas, todo ello, desde una pequeña pero dinámica ciudad de 8.000 habitantes. A pesar de su bajo perfil y de haber permanecido como sujetos históricos invisibles, arrieros y troperos jugaron un rol decisivo, durante 350 años, en el proceso de conectar mercados e impulsar las economías regionales, tema que se estudia en mayor profundidad en otra parte (Lacoste, 2005, 2008).

En este contexto, se puede apreciar mejor el impacto que causó la llegada del ferrocarril. Las sociedades estaban acostumbradas a una correlación entre

distancias y tiempo, como algo inmutable. Durante toda la vida de los vecinos de Mendoza en la segunda mitad del siglo XIX, viajar a Mendoza o a Santiago era un hecho casi imposible de realizar, reservado para los transportistas profesionales (arrieros y troperos), y solo algunos dirigentes que tuvieran motivos importantes y medios suficientes para sufragar desplazamientos tan costosos. Además, el tiempo determinaba que los fletes era muy caros y la disponibilidad de transporte acotada a pequeño volumen de carga. Todo esto se iba a cambiar a partir del ferrocarril.

La velocidad fue uno de los temas más impactantes. Actualmente, las velocidades del ferrocarril del siglo XIX, pueden parecer muy bajas. Pero, comparando con el sistema vigente hasta entonces, eran muy elevadas. En efecto, la velocidad que por lo regular se empleaba era de 15 a 25 km/h para trenes de carga, 25 a 35 en trenes mixtos, 35 a 50 km/h en trenes de pasajeros, y de 50 a 70 km/h en servicios de “gran velocidad” (Lossada, 1908: 189). Los trenes no eran muy veloces, pero podían sostener estas velocidades durante cientos de kilómetros, lo cual determinaba un progreso notable con respecto al transporte de tracción a sangre.

En 1885, cuando el tren llegó a Mendoza, los tiempos se achicaron en forma notable: Los primeros viajes de Buenos Aires a Mendoza se hacían en apenas 40 horas. Ello significó un gran salto con relación a la etapa anterior. De todos modos, al principio, el viaje era bastante complicado. No había servicio ferroviario directo de Buenos Aires a Mendoza. Se debían hacer varios trasbordos, incluyendo un tramo en barco.<sup>83</sup> Los viajes de los primeros tiempos tenían un perfil de aventura e incomodidades evidentes. Los cuatro trasbordos exigidos para completar el recorrido suponían dificultades potenciales muy significativas, pues bastaba la demora de uno de los tramos para descompagnar todo el servicio. De todos modos, poco a poco se fueron incorporando mejoras para reducir los trasbordos. Desde abril de 1888 ya era posible tomar el tren en la Estación Central, junto a la Casa Rosada, y llegar directamente a la ciudad de Mendoza sin trasbordos.<sup>84</sup>

---

83 Cuando se inauguró el *F.C. Andino*, el 7 de abril de 1885, el viaje se hacía por F.C. de Buenos Aires a Campana. En esta localidad portuaria, los pasajeros tomaban un barco que remontaba el Paraná hasta Rosario, en donde abordaban el tren del *F.C. Central Argentino* que se dirigía a Córdoba. Al llegar a la estación Villa María se efectuaba el trasbordo de carga y pasajeros con destino a Cuyo. Allí estaba el kilómetro cero del *F.C. Andino* que pasaba por Mendoza y terminaba en San Juan (GD).

84 El 1 de febrero de 1886 se inauguró el ferrocarril de Buenos Aires a Rosario. A partir de entonces, los pasajeros que viajaban desde la reina del Plata hacia Cuyo dejaron de usar el barco, y sólo debieron usar tres trenes para llegar: Buenos Aires a Rosario, de allí a Villa María, después a Villa Mercedes y desde ese lugar a Mendoza o San Juan. Ocho meses más tarde se registró otro salto hacia adelante en la carrera por reducir tiempos. En efecto, el 8 de octubre de 1886 se inauguró el *F.C. Pacífico* de Mercedes (provincia de Buenos Aires) a Villa Mercedes (provincia de San Luis) y sus vías empalmaron con las del tramo Villa Mercedes-Mendoza del *F.C. Andino*. A partir de entonces, se redujo el recorrido pues ya no fue preciso el rodeo por Rosario. Como resultado, la distancia y los tiempos de viaje entre Buenos Aires y Mendoza se acortaron cada vez más (GD y AB).

Además de la mejora que significó la rectificación de la línea, otros factores contribuyeron a reducir los tiempos de viajes y la calidad del servicio. Sobre todo los cambios en materia de material rodante y tecnología. Durante el primer medio siglo de servicios, el ferrocarril para viajar de Buenos Aires a Mendoza y de allí a Chile era traccionado por locomotoras a vapor. Estas máquinas podían alcanzar una velocidad de hasta 90 km/h. No obstante ello, en viajes regulares, la velocidad promedio era de 30 km/h. La capacidad de las locomotoras a vapor se veía neutralizada básicamente por dos problemas. Por un lado, la enorme cantidad de paradas intermedias, con sus consiguientes demoras y efectos en el incremento de los tiempos de viaje, servicio que tenía un significado muy importante, como veremos más adelante. Por otro, a raíz de dificultades en las vías, sobre todo en algunos tramos de fuertes pendientes y curvas peligrosas. Sobre todo en el trazado entre Villa Mercedes y La Paz, “de topografía accidentada por la pronunciada pendiente para poder flanquear la sierra pampeana de Lince, en las cercanías de la ciudad de San Luis” (GD). Los fuertes desniveles de este tramo impedían la circulación a altas velocidades. En reiteradas oportunidades se produjeron descarrilamientos y otros problemas. Como medida preventiva, los reglamentos ferroviarios dispusieron precauciones en la circulación de los trenes, lo cual demoraba el viaje. Pronto se tomaron medidas para revertir esta situación. El primer avance se logró con la simple reducción de las paradas. De las 36 horas del principio se pasó, poco a poco, en la década de 1890, a 33 horas. Este tiempo de viaje (entre 32 y 33 horas) se mantuvo vigente hasta el 1 de mayo de 1900, cuando en el *F.C.Pacífico* comenzaron a correr trenes expresos que completaban el viaje en 27 horas, lo cual disminuía la anterior marca en varias horas.<sup>85</sup> El servicio siguió mejorando y en 1906 se había reducido a 21 horas, tal como muestra el Cuadro I, y que se mantendría por varios años.

---

85 El 1 de mayo de 1902, además de mejorarse cuantitativamente, pues se pasaba a 27 horas, se lo hacía cualitativamente, ya que los expresos que cumplían tal horario estaban integrados por coches de 1ª clase y dormitorios exclusivamente (AB).

### **Cuadro I Servicio de pasajeros Buenos Aires/Mendoza**

Horario verano 1906-1907 - Lunes, Miércoles y Viernes

<i>Estaciones</i>	<i>Horario</i>
Buenos Aires	7.30
Mercedes	9.05
Junín	11.35
Rufino	14.25
Laboulaye	15.30
Mackenna	17.10
Villa Mercedes	20.20
San Luis	23.05
Mendoza	4.30
<b>Total</b>	<b>21 horas</b>

*Fuente:* Argentine & Chilian Transandine Railways, Joint administration.

Es preciso advertir que este servicio se realizaba todavía por la problemática traza antigua entre Villa Mercedes y La Paz. Durante varios años, fue éste el principal obstáculo para los trenes de Buenos Aires a Mendoza. Las locomotoras más modernas podían desarrollar una velocidad de hasta 130 km/h. Pero en el tramo señalado debían viajar a un máximo de 30 km. No obstante, los empresarios del sector tomaron medidas para superar esta dificultad. Para ello se diseñó una nueva traza, por Beazley. Esta tenía 264 km, es decir, 14 km más que la anterior, pero resultaba favorable para la circulación de los trenes, por tener pendientes más suaves. La nueva traza, habilitada en 1909, significó una mejora significativa para el transporte ferroviario.

El principal servicio ferroviario Buenos Aires-Mendoza fue el que prestó el tren denominado “Internacional”, perteneciente al *F.C.Pacífico*. El cuadro siguiente, fruto de un largo trabajo de relevamiento de información por parte de Jorge Waddell (Fundación Museo Ferroviario), ofrece valiosos datos del servicio ferroviario entre 1905 y 1948.

**Cuadro II F.C. Buenos Aires al Pacífico - Tren Internacional - Horarios, frecuencias y tiempos de viaje (1905-1948)**

	Desde	Frecuencia	HORARIO		PARADAS		Tiempo de viaje	Velocidad	
			Sale	Llega	Cant			Com	Real
45	5-2-1905	Lu Mi Vi	7.00	s/d	s/d	s/d	s/d		
46	1-5-1906								
47	1-12-1906	Lu Mi Vi	8.10	s/d	s/d	s/d	s/d		
48	14-5-1906								
49	15-12-1906	Do Ma Jue	7.00	s/d	s/d	s/d	s/d		
50									
51	1-12-1907	Do Ma Jue	8.20	4.30	13	1h 09m	20h 10m	52	55,1
52	1-5-1908								
53	1-12-1908	Do Ma Jue	8.20	4.30			20h 10m	52	55
54	1-5-1909								
55	1-12-1909	Do Ma Jue	8.20	4.30			20h 10m	53	s/d
56	inv 1910								
57	ver 1910	Do Ma Jue	8.20	6.15			21h 55m	49	52,6
58	inv 1911								
59	ver 1911								
60	inv 1912								
61	ver 1912								
62	inv 1913								
63	1-12-1913	Do Ma Jue	8.30	5.40			21h 10m	50	54
64	inv 1914								
65	1-12-1914	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
66	1-05-1915	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
67	01-12 1915	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
68	01-05 1916	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
69	01-12-1916	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
70	15-04-1916	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
71	15-12-1917	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
72	1-06-1918	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
73	15-12-1918	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
74	inv 1919	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
75	ver 1919	Do	8.30	5.30	17	1h 24m	21 h	50,6	54,2
76	inv 1920	Do Mi	8.30	5.30	17	1h 38m	21 h	50,6	54,2
77	ver 1920	Do Mi	8.30	5.30	17	1h 38m	21 h	50,6	54,9
78	inv 1921	Do Mi	8.30	5.30	17	1h 38m	21 h	50,6	54,9
79	ver 1921	Do Mi	8.30	5.30	17	1h 38m	21 h	51	54,9



80	inv 1922	Do	8.30	5.30	17	1h 38m	21 h	51	54,9
81	1-12-1922	Do Mi	9.15	5.50	16	1h 31m	20h 35m	52	55,7
82	inv 1923	Do	9.15	5.50	16	1h 31m	20h 35m	52	55,7
83	ver 1923	Do Mi	9.15	6.05	16	1h 31m	20h 50m	51	55
84	inv 1924	Do Mi	9.15	6.05	16	1h 31m	20h 50m	51	55
85	ver 1924	Do Mi	9.15	6.05	16	1h 31m	20h 50m	51	55
86	inv 1925	Do Mi	9.15	6.05	16	1h 31m	20h 50m	51	55
87	ver 1925	Do Ju	9.15	6.10	14	1h 32m	20h 50m	51	54,8
88	inv 1926	Do Ju	9.15	6.10	14	1h 32m	20h 55m	51	54,8
89	ver 1926	Do Ma Ju	9.15	6.10	14	1h 32m	20h 55m	51	54,8
90	inv 1927	Do Ma Ju	10.30	6.10	14	1h 25 m	19h 40m	54	58,2
91	ver1927	Do Ma Ju	10.30	6.10	14	1h 25 m	19h 40m	54	58,2
92	inv 1928	Do Ma Ju	10.30	6.10	14	1h 25 m	19h 40m	54	58,2
93	ver 1928	Do Ma Ju	10.30	6.10	14	1h 25 m	19h 40m	54	58,2
94	inv 1929	Do Ju	10.30	6.20	14	1h 33 m	19h 50m	54	58,1
95	ver 1929	Do Ma Ju	10.30	6.20	14	1h 47 m	19h 50m	54	58,8
96	inv 1930	Do Ju	10.30	6.25	13	1h 49 m	19h 55m	53	58,7
97	ver 1930	Do Ju	10.30	6.30	14	2h 11 m	20 h	53,1	59,6
98	inv 1931	Do Ju	10.30	6.30	14	2h 11m	20 h	53,1	59,6
99	ver 1931	Do Ju	10.30	6.30	13	2h 07 m	20h	53,1	59,4
100	inv 1932	Do Ju	10.30	6.30	15	2h 07m	20h	53,1	59,2
101	ver 1932								
102	inv 1933	Ma	11.00	6.30	15	1h 56m	19h 30m	55	60,5
103	ver 1933	Ma	11.00	6.30	15	1h 56 m	19h 30m	55	60,5
104	inv 1934	Ma	11.00	6.45	17	1h 54m	19h 45m	54	59,5
105	ver 1934	Ma	11.00	6.40	15	1h 42 m	19h 40m	54	59,1
106	inv 1935	Ma	11.00	6.30	16	2h 02m	19h 30m	55	60,8
107	ver 1935								
108	inv 1936								
109	ver 1936	Mi	11.00	6.15	13	1h 44 m	19h 15m	55	60,6
110	inv 1937	Ma		6.15	13	1h 34 m	18h 45m	57	61,8
111	ver 1937	Do Ma Ju	11.30	6.10	14	1h 31 m	18h 40m	57	61,9
112	inv 1938	Ju	11.30	6.10	14	1h 47 m	18h 40m	57	62,9
113	ver 1938								
114	inv 1939	Mi	11.30	6.20	15	1h 53 m	18h 40m	56	62,7
115	ver 1939	Do Mi Vi	11.30	6.30	16	1h 50 m	19h	55,9	61,9
116	inv 1940	Mi	11.30	6.30	16	1h 50 m	19h	55,9	62,9
117	ver 1940	Ma Vi	11.30	6.30	15	1h 48 m	19h	55,9	61,8
118	inv 1941	Mi	11.30	6.30	15	1h 48 m	19h	55,9	61,8
119	ver 1941	Do Ma Vi	11.30	6.30	15	1h 49 m	19h	55,9	61,8

120	inv 1942	Do	11.30	6.30	14	1h 26 m	19h	55,9	60,5
121	ver 1942	Do Ju	11.00	7.00	16	1h 46 m	20 h	53	58,3
122	inv 1943	Ju	11.00	7.00	17	1h 59 m	20h	53	59
123	ver 1943	Do Ju	11.00	7.00	18	2h 02 m	20h	53	59,1
124	inv 1944	Ju	11.00	6.45	17	1h 57 m	19h 45m	54	59,7
125	ver 1944	Do Ju	11.00	6.45	19	2h 03 m	19h 45m	54	60
126	inv 1945	Ju	11.00	6.45	18	2h 02 m	19h 45m	54	60
127	ver 1945	Do Ju	11.00	6.45	19	2h 01m	19h 45m	53,8	59,9
128	inv 1946	Ju	11.00	6.35	19	2h 10 m	19h 35m		
129	ver 1946	Do Ju	11.00	6.35	19	2h 12m	19h 35m	54,2	61,5
130	inv 1947	Ju	11.00	6.35	19	2h 12 m	19h 35m	54,2	61,5
131	ver 1947	Do Ju	11.00	6.35	19	2h 20 m	19h 35m	54,2	
132	inv 1948	Do Ju	11.00	6.35	18	2h 10m	19h 35m	54,2	

**Nota:** los trenes usaron las siguientes instalaciones: 1) hasta noviembre de 1908 salieron de la estación Retiro del *Ferrocarril Central Argentino*; 2) desde el 1 de diciembre de 1908 salieron de Retiro del *F.C.Buenos Aires Rosario*; 3) el 7 de julio de 1912 se inauguró la estación propia (provisoria y actual) del *F.C.Buenos Aires al Pacífico* en Retiro y comenzaron a utilizarla.

**Nota II:** Dentro de Cuyo, hasta abril de 1909 los trenes de este ferrocarril circularon vía San Luis y desde el 1 de diciembre de 1909 lo hicieron vía Beazley

**Fuente:** Elaboración de Jorge Waddell (Fundación Museo Ferroviario) basada en los horarios que tuvo el Tren Internacional del *F.C.Pacífico* primero y del *F.C:Gral.San Martin después*, a través de los años.

**Referencias:** en la columna de la izquierda se toma el n° de los distintos itinerarios que rigieron en la empresa entre 1905 y 1954. Se utilizaban dos por año. El de verano, que generalmente regía entre el 15 de diciembre y el 30 de abril, y el de invierno, que iba del 1 de mayo al 14 de diciembre. En las columnas siguientes toma las frecuencias, el horario y se han desglosado los tiempos y las velocidades que empleaba y desarrollaba respectivamente, teniendo en cuenta las paradas por un lado, y haciendo abstracción de las mismas por otro. (Nota de Garcés Delgado).

Para sintetizar, puede decirse que el servicio ferroviario Mendoza-Buenos Aires comenzó en 1885, bajando el tiempo de viaje de 23 días en diligencia, a 40 horas en tren, con un promedio de 30 km/h de marcha. El sistema progresó rápidamente; pronto se logró cubrir el recorrido en 36 horas, y desde principios del siglo XX se estabilizó en 20 horas, con una velocidad promedio de 60 km/h. En los primeros 20 años del servicio ferroviario hubo entonces, dos saltos importantes, al bajar el tiempo de viaje de dos meses a dos días y de allí a veinte horas. Pero en los 50 años posteriores, se produjo un notable estancamiento. El cuadro anterior muestra cómo, hasta que los ingleses vendieron y entregaron el *F.C. Pacífico* al Estado argentino en 1948, fue muy poco lo que se pudo mejorar el tiempo de viaje.

En efecto, entre 1913 y 1926, el viaje demandaba 21 horas, con diferencia de algunos minutos. En 1927 se produjo un salto importante, cuando el viaje se empezó a realizar en una hora menos (entre 19 h 40' y 20 horas). Entre 1937 y

1939 se logra un segundo salto hacia adelante, al lograrse completar los viajes en poco más de 18h 40. Este sería el mejor periodo del servicio ferroviario británico entre Buenos Aires y Mendoza, pero resultó efímero. El impacto de la II Guerra Mundial se hizo sentir en todo el aparato ferroviario latinoamericano, dependiente como era de los insumos británicos. En 1939 el viaje ya estaba en 19 horas y en 1942 en 20. Desde allí hasta la entrega del *F. C. BAP* al Estado, en 1948, apenas se pudo bajar unos minutos. El viaje demandaba entre 19h 30' y 19h 40'. Era prácticamente el mismo tiempo que a principios del siglo XX.

## Agua, aceite y carbón

El agua, aceite y el combustible de los ferrocarriles eran asuntos centrales para el funcionamiento de los servicios. El material ferroviario se lubricaba, por lo general, con aceite de oliva. Con una aceitera de pico largo se aplicaba en cilindros, vástagos, guías, varillas, correderas, palancas de cambio y demás piezas de fricción. El agua debía estar siempre presente, motivo por el cual, las estaciones debían estar provistas y abastecer constantemente a las locomotoras. El consumo era muy variable, pues dependía de la velocidad, el peso, las condiciones de transitabilidad y otros factores. Por lo general se estimaba que un tren consumía medio litro de agua por tonelada de peso y por kilómetro de recorrido, con mayor consumo en los trenes de pasajeros, debido a su mayor velocidad. Debido a esta diferencia de velocidad, el consumo de agua era mayor en los trenes de pasajeros: 0,6 a 0,7 litros de agua por tonelada de peso, contra 0,35 a 0,50 litros de los trenes de carga (Lossada, 1908: 7). Naturalmente, el Trasandino requería un especial cuidado para asegurar la provisión de agua debido a las bajas temperaturas que podían causar el congelamiento del contenido de los depósitos.

En el siglo XIX el combustible ferroviario por excelencia fue el carbón fósil (hulla), formado en un 80 ó 90% de carbono. Después de la combustión se generan grandes cantidades de ceniza y escoria que deben limpiarse periódicamente para evitar la obstrucción de la entrada de aire. Esta combustión produce la vaporización de 8 litros de agua por cada kg de carbón. De todos modos, el consumo de carbón era muy significativo: el tren de pasajeros con ocho carros consumía de 7 a 8 kg de carbón por kilómetro, y el de carga, de 10 a 16 kg por kilómetro (Lossada, 1908: 147). Por lo tanto, para completar el trayecto de Mendoza a Buenos Aires, se requerían aproximadamente 10 toneladas de carbón para un tren de viajeros y 16 toneladas para uno de mercancías.

Debido a las grandes cantidades de carbón que se consumían en la extensa red ferroviaria argentina, la disponibilidad del combustible fue a veces problemática; como alternativa, se utilizaron otros materiales, sobre todo madera. En EEUU las locomotoras fabricadas dentro del país usaban madera de pino. En Argentina también se trató de usar este criterio, pero con el empleo de maderas como algarrobos y quebrachos. En el primer tercio del siglo XX, la prensa de la época destacaba la “alta producción de leña en La Paz y Santa Rosa”. Gran impacto ambiental generó, sobre todo en los bosques nativos, la provisión de leña para las insaciables máquinas ferroviarias. Paralelamente, la constante demanda de combustible fue un incentivo para desarrollar otras actividades económicas, como la extracción de petróleo y las industrias derivadas.

## Intermedio: el ferrocarril y el servicio postal.

Una de las funciones más trascendentes de los ferrocarriles para la unión e integración de las localidades, tuvo que ver con su papel en los servicios postales. Antes de los ferrocarriles, las cartas y encomiendas se transportaban en las lentas y pesadas carretas, o en mulas. Con los tiempos de viaje que ello significaba. Las carretas eran no sólo el principal medio de transporte, sino también de comunicación. Ellas llevaban y traían libros, diarios y soportes públicos y privados de las noticias. Un diario de Buenos Aires demoraba de uno a dos meses en llegar a Mendoza. Recién entonces los periódicos locales reproducían los artículos principales para difundir las novedades de la capital en el medio local. Y otro tanto sucedía con respecto a Chile.

Más tarde, el telégrafo y el tren vinieron a modificar la situación. Las rudimentarias agencias de noticias, enviaban las novedades más urgentes por telegrama. Así los diarios locales podían informar más rápidamente a sus lectores. A partir del servicio ferroviario, ya fue posible recibir en dos días los diarios de las grandes ciudades, en los pueblitos más apartados, lo mismo que las revistas. En Mendoza, comenzarían a circular cada vez más regularmente, publicaciones de las grandes ciudades ubicadas a ambos lados de las costas americanas. Desde el Atlántico, llegaba el diario *La Nación*, de Buenos Aires. Y desde el Pacífico, tendría buen éxito la revista *Zig Zag*, por dar algunos ejemplos. Junto con estas publicaciones periódicas habría que mencionar libros y correspondencia privada.

El ferrocarril prestaba especial atención a sus servicios postales, que muchas veces complicaban otros objetivos propuestos por los administradores de las líneas. Fundamentalmente, porque el Estado sostuvo un interés permanente en garantizar los servicios de transporte y comunicaciones para los pequeños

pueblos y parajes ubicado en medio de las grandes estaciones cabeceras. Como resultado, no tardaría en producirse un conflicto de intereses, entre los partidarios de las paradas a lo largo de todo el viaje, y quienes propiciaban una reducción de las mismas para reducir los tiempos.

El análisis de la evolución del ferrocarril puede quedar fragmentado si sólo se tiene en cuenta la carrera por la reducción de los tiempos de viaje. Este era un objetivo importante para mejorar el funcionamiento general del servicio, y a ello se subordinaban muchas otras consideraciones. Pero es preciso advertir que algunas causas de la demora en los tiempos, tenían que ver con prestaciones que el mismo ferrocarril efectuaba en beneficio de la integración nacional. Hasta la expansión de la red troncal de rutas nacionales, cuanto todavía no estaban desarrollados los servicios aeronáuticos ni el teléfono, el ferrocarril cumplió un papel decisivo como principal medio de transporte y comunicación entre numerosos distintos pueblos, parajes y ciudades dispersas a lo ancho de todo el país. El ferrocarril era el eje del transporte de personas y cargas, como así también de las comunicaciones, tanto postales como telegráficas.

El ferrocarril debía cumplir con la función social de servir a las ciudades. En efecto, el Estado nacional, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, exigía a las empresas que determinados trenes de pasajeros se detuvieran en todas las estaciones, no sólo para la circulación de las personas, sino también para el correo. Garcés Delgado explica este fenómeno con su habitual solvencia:

“Los furgones estaban dotados de un compartimiento en el que funcionaba una estafeta postal, a la que los lugareños podían acudir a despachar sus cartas o encomiendas, a la hora que pasaba el tren, sobre todo en los pequeños pueblos o parajes de muy pocos habitantes, en donde no había una oficina de correo instalada. En el caso del telégrafo, los mensajes también eran transmitidos desde las estaciones ferroviarias, cuando en el lugar no estaba instalado el correo, o aún existiendo éste, no poseía el servicio telegráfico. Para dotar de mayor eficiencia y comodidad al servicio postal de sus trenes, el *F. C. Pacífico* fue la primera empresa del país que a partir del 9 de julio de 1916, puso en servicio 9 furgones para el correo, que denominó vagones postales, los que se utilizaron durante unos 40 años”.

En aquellos años de afluencia masiva de inmigrantes, cuando el país se iba poblando en forma acelerada y poco controlada, el ferrocarril prestó un servicio singular en materia de integración regional, y de afirmación de la identidad. En este sentido, la calidad y rapidez de sus servicios resulta asombrosa aún en la actualidad, mucho tiempo después del cese de esas prestaciones. Porque a pesar de los notables avances tecnológicos de los últimos años, incluyendo el avión, para muchos territorios, no ha sido posible poner en funcionamiento un sistema tan eficiente como el que ofrecía el ferrocarril. Así lo explica Garcés Delgado:

“El contraste del servicio postal para muchas ciudades y pueblos de la campaña argentina, prestado por medio del tren desde principios del siglo XX, contrasta con la situación vigente en el momento de escribirse este trabajo. En efecto, en aquella época, por ejemplo, una carta despachada desde Mendoza hacia ciudades de la pampa húmeda, como Laboulaye, Rufino o Junín, con infinidad de poblaciones menores dentro de su zona de influencia, llegaba a destino al día subsiguiente de remitida. Por contraste, sobre el filo del siglo XXI, ante la ausencia del tren, la misma carta demora por lo menos cuatro o cinco días, porque aunque desde Mendoza la correspondencia es despachada en avión a ciudades cabeceras de región (como Rosario y Río Cuarto), luego debe ser embarcada en camiones que deben transitar no sólo por rutas sino también por caminos rurales que en muchos casos se encuentran en malas condiciones de transitabilidad, especialmente cuando llueve”.

Para comprender la importancia del servicio de integración cultural brindado por los ferrocarriles a través de sus funciones como transporte de cargas postales, sería preciso imaginar a aquellos pequeños grupos humanos, dispersos por las pampas, en las agrestes montañas de la cordillera de los Andes, o en los alrededores del Valle Central. Pensar en familias muchas veces separadas por motivos laborales, que mantenían su contacto gracias a una carta. O bien en comerciantes que efectuaban sus negociaciones a través de este sistema. O bien, las relaciones diplomáticas, que tantas veces se cultivaron por este medio.

## El viaje cordillerano y sus progresivos cambios

Así como el viaje de Buenos Aires a Mendoza cambió con la llegada del ferrocarril, algo parecido sucedió desde esta última hacia Chile. Aunque en este caso la transición fue mucho más larga y lenta, debido a la interrupción de las obras y la puesta en funcionamiento de servicios mixtos. En 1891 se libró al servicio el primer tramo del Ferrocarril Trasandino, de Mendoza a Uspallata (100 km). Del lado chileno, los trenes ya unían desde hacía tiempo las ciudades de Valparaíso y Santiago con Los Andes (180 km). Por lo tanto, sólo faltaban 140 km entre las respectivas puntas de rieles.



*El Trasandino circula por la zona de Potrerillos.*

Del lado argentino el ferrocarril llegó hasta Punta de Vacas en 1893. La punta de rieles quedó detenida allí, casi sin avanzar durante cerca de una década. Pero desde el punto de vista de las disponibilidades de transporte entre Argentina y Chile, se trataba de un significativo avance, que la clase dirigente procuró aprovechar. Lo importante era que el ferrocarril permitía reducir el tiempo de viaje en buena parte del camino de montaña. Sólo se necesitaba entonces encontrar la forma de ofrecer un servicio en el tramo restante, para garantizar una notable mejora en las condiciones de transitabilidad entre ambos países. Surgieron entonces las propuestas de sistemas mixtos de ferrocarril y mulas en los tramos intermedios. Cabe destacar al respecto el servicio que ofrecía la empresa Villalonga, de acuerdo al siguiente horario:

**Compañía nacional de Transportes "Expreso Villalonga": La única Empresa que tiene contratos con los Ferro-Carriles Argentinos, Chilenos y Compañías de Navegación - Itinerario de viaje entre Chile y la República Argentina - por vía Cordillera de los Andes - Regirá desde el 1° de diciembre de 1893 SALIDAS DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

Km	Estaciones o paradas	Rápido	Observaciones
0	Buenos Aires Estación Central	sale Lun Mier Vier 9.00 PM	F.C.Pacífico y Gran Oeste con empalme en V.Mercedes
1.047	Mendoza	llega sale 5.30 AM 730 AM	Cambio con el Transandino
1.167	Río Blanco	llega sale 1.05 PM 1.50 PM	F.C.T.en construcción
1.180	Punta de Rieles (casi punta de Vacas)	llega 3.45 PM	Comida y cama
	Punta de Vacas	sale Mar Jue Sab 5.00 AM	en mulas
1.205	Puente del Inca	llega sale 8.00 AM 8.10 AM	en mulas
1.217	Cuevas	llega sale 11.00 AM 12.30	en mulas
1.222	Cumbre de la Cordillera	2.00 PM	en mulas
	Juncal	llega 5.30 PM	en mulas
Lunes, Miércoles, Viernes, Sábados y Domingos			
	Juncal	sale 7.00 AM	FCT
1.266	Salto del Soldado	llega sale 11.30 AM 4.00 PM	FCT Almuerzo
1.294	Santa Rosa de los Andes	llega sale 5.00 PM 6.15 PM	FCT
1.427	Valparaíso	llega 10.40 PM	F.C.
1.427	Santiago	llega 10.15 PM	F.C.

Nota: El Expreso tiene coches dormitorios separados para el uso exclusivo de sus pasajeros. Empleados y agentes en toda la línea de la Cordillera y toda la República Argentina.

Fuente: reproducción del horario de la empresa.

Para facilitar el camino a Chile, y tratando de complementar el servicio que hasta entonces ofrecía el Trasadino, se realizaron diversas obras. El cambio más significativo fue la construcción de una ruta apta para vehículos con ruedas, desde Punta de Vacas hasta Las Cuevas. La obra tenía una extensión de 30 km y demandó una inversión de \$96.000, y además, se destinaban otros \$10.000 anuales para mantenerlo. Como resultado, se verificó una transformación importante, pues hasta entonces, el camino a Chile era “carretero” de Mendoza a Villavicencio y “de herradura” de Villavicencio hasta Las Cuevas. Con este cambio, el tramo de Punta de Vacas a Las Cuevas se transformó de camino “de herradura” (sólo apto para mulas) a camino “carretero”. Sólo quedaba como “camino de herradura” desde Las Cuevas hasta Chile, pasando por el Cristo Redentor.<sup>86</sup>

En menos de una década, las disponibilidades para el transporte entre Argentina y Chile cambiarían notablemente. El servicio del Trasadino de Mendoza a Punta de Vacas, unido a la construcción del camino carretero desde Punta de Vacas a Las Cuevas, permitió el diseño de un servicio mixto ferroviario, con carruajes y mulas para cargas y sobre todo, para pasajeros.

Esta etapa intermedia de servicios ferroviarios combinados con los antiguos sistemas de mulas y carruajes estuvo muy lejos de ofrecer un servicio puntual. Los tiempos variaban mucho debido a los trasbordos, pernoctes, comidas, descanso e imprevistos. Por ello, si bien algunos horarios contabilizaban un tiempo de 68 horas para llegar de Buenos Aires a Santiago, en los hechos los viajes demoraban más de 96 horas.

El servicio mixto de trenes, mulas y coches significó un importante cambio en las disponibilidades para viajar de Buenos Aires a Valparaíso. A pesar de no estar completa la línea ferroviaria, se había logrado una importante reducción de los tiempos de viaje. Además, modificó notablemente la relación de tiempo entre el transporte marítimo y terrestre. Hasta la década de 1870, el viaje entre ambos puertos demoraba 13 días por mar y 30 por tierra. Dos décadas más tarde ya se podía llegar a Buenos Aires a Santiago o Valparaíso en cuatro días.

---

86 El camino carretero de Punta de Vacas a Las Cuevas se construyó después de 1893 (fecha de la llegada del riel a Punta de Vacas) y antes de 1902 (llegada del riel a Puente del Inca). Según el relevamiento del camino a Chile, publicado por *La Nación* en su edición especial del 25 de mayo de 1910, el camino de Mendoza a Chile era “carretero” de Mendoza a Villavicencio, de allí seguía el camino “de herradura” hasta Punta de Vacas y nuevamente “carretero” de allí a Las Cuevas. Ningún coche circulaba de Villavicencio a Punta de Vacas. Simplemente porque ese tramo se realizaba en tren por otra traza, más al sur (el Ferrocarril iba paralelo al río Mendoza, por Cacheuta, Potrerillos y Uspallata; el camino para mulas iba de Mendoza a Villavicencio y de allí a Uspallata. En Uspallata, ambos se unían para continuar juntos (ferrocarril y camino), paralelos al río Mendoza, hacia Las Cuevas.



## El insólito taxi de las altas cumbres y el primer cruce de la cordillera en auto

El sensible progreso logrado en la reducción de los tiempos de viaje generó un gran interés por mejorar aún más los servicios. El contexto alentó a los pioneros a lanzarse a nuevas innovaciones. Algunas propuestas generaron resultados positivos, y otras quedaron frustradas. Pero tuvieron su significado como reflejo de una época. En este contexto apareció el extravagante automovilista Pedro Rusiñol, que pensó en establecer un servicio de “taxi” a lo largo del tramo que faltaba construir del Trasandino. Con este objetivo organizó el viaje para enero de 1905. En ese momento el ferrocarril ya corría hasta a Las Cuevas del lado argentino, y cerca de Juncal, en el lado chileno; faltaba construir 20 km de ruta y el túnel. Al intrépido automovilista, no le interesaba cruzar toda la cordillera, sino desde Las Cuevas hasta la punta de rieles del lado chileno.

El auto seleccionado para aquel primer cruce de la cordillera era un vehículo ya famoso en el mundo. Se trataba del *Oldsmobile* tipo *Tonneau*, que había completado la Vuelta de Europa Central (5.000 km). A raíz de esa proeza, Mauricio Fournier había ganado una apuesta de 100.000 francos acordado con Monsieur Dentelle, lo cual se convirtió en tema de titulares en la prensa mundial durante un buen tiempo. Con estos antecedentes, Pedro Rusiñol confiaba que el auto elegido le permitiría lograr su objetivo trasandino.

El primer problema era cómo llegar en el automóvil hasta Las Cuevas. Como hemos señalado oportunamente, el camino “carretero” (apto para vehículos con ruedas) se extendía sólo desde Mendoza hasta Villavicencio; a partir de este lugar seguía el “camino de herradura” hasta Punta de Vacas. Pues bien, el intrépido automovilista desarmó su auto y lo cargó en el Trasandino. Una vez en Las Cuevas, lo volvió a armar y se aprestó a cruzar la escarpada cordillera, pasando junto al recientemente inaugurado Cristo Redentor. El viaje fue una verdadera odisea. Mucho sufrió el auto al intentar pasar por el antiguo camino de las mulas. Tras una accidentada marcha de 73 km el auto logró llegar a Los Andes en diez horas.<sup>87</sup> Era un cambio significativo, pues en ese momento el servicio regular demandaba un día y medio para ir de Los Andes a Las Cuevas (26 km en tren, 23 km en coche de cinco caballos y 24 km a lomo de mula). En términos de tiempo de viaje, el cálculo de Rusiñol había sido acertado. Pero las malas condiciones de transitabilidad y el desgaste sufrido por el automóvil (vehículo escaso y costoso para la época) determinaron que la intentona no diera ningún resultado comercial. De todas formas, tal vez sin quererlo, aquel automovilista había sido a la vez el primero en circular por territorio mendocino, y el primero en cruzar la cordillera de los Andes.

---

87 *El Debate*, 30 de enero de 1905.

## El transporte ferroviario directo y el inicio de una nueva era

A partir de la inauguración del Túnel de la Cumbre, en 1910, cambió completamente el sistema de transporte internacional. El uso de mulas y carruajes quedó relegado a algunos arrieros y baqueanos. Los tiempos se redujeron notablemente. El viaje de Mendoza a Los Andes dejó de demandar dos jornadas agotadoras, y pasó a completarse en medio día. Al mismo tiempo, el trayecto de Buenos Aires a Santiago también se redujo, para pasar de tres días a un día y medio. En efecto, a esa altura, en 20 horas se llegaba de Buenos Aires a Mendoza, en 14 de ésta a Los Andes y tras un descanso, en 4 horas más se alcanzaba Santiago o Valparaíso. Todo el trayecto se hacía en tren. El tiempo de viaje orillaba las 39 horas. La velocidad promedio era de 60 km/h para la parte de llanura (Buenos Aires-Mendoza) y algo menos de 20 km/h para el tramo de montaña (Mendoza-Los Andes), tal como muestra el *Cuadro III*.

<i>Cuadro III</i> Servicio ferroviario Mendoza-Santiago (1907)				
ESTACION	LLEGADA		SALIDA	
	Hora argentina	Hora chilena	Hora argentina	Hora chilena
Mendoza			5.00	
Puente del Inca	11.00		11.00	
Las Cuevas	12.00	11.25	12.25	11.50
Juncal	15.35	15.00	16.45	16.10
Los Andes	18.50	18.15	19.25	18.50
Santiago	22.50	22.15		
Total tiempo de viaje: 17 horas 50 minutos				
Fuente: <i>Argentina &amp; Chilian Transandine Railways.</i>				

El Ferrocarril Trasandino prestó un servicio relativamente estable a lo largo de su historia, en materia de tiempos y calidad de transporte. El viaje completo de Buenos Aires a Santiago tenía tres etapas, con dos trasbordos. La primera era de Buenos Aires a Mendoza. Allí se efectuaba el transbordo, para continuar en el Trasandino hasta Los Andes. En ese lugar se realizaba un segundo transbordo, para seguir hacia Santiago o hacia Valparaíso.

En la temporada invernal, el Trasandino tenía dos servicios semanales, lunes y viernes. En verano se agregaba un tercer servicio, los días miércoles, que tenía vigencia del 1 de diciembre al 30 de abril. El viaje era largo y lento. Los pasajeros tomaban el tren en Buenos Aires a las 10.30 y llegaban a Mendoza

después de las 5.00 del día siguiente. Allí efectuaban el trasbordo. Una vez en el Trasandino, éste partía de Mendoza a las 6.10 y llegaba a Los Andes a las 19.33. A ello había que añadir una hora de trasbordo y esperas, y tres horas más en otro tren de allí hasta Santiago o Valparaíso. Como resultado, el viaje completo de Buenos Aires a Santiago demandaba un día y medio (36 horas). Este era uno de los sistemas que informaban las publicaciones oficiales del Ferrocarril en la década de 1920, entre muchos otros. En los hechos, había muchas variaciones en horarios, días de servicio y tiempos de viaje.



*Coche Pullman del Trasandino.*

Como el viaje era tan largo y fatigoso, los administradores del ferrocarril ensayaron sistemas más cómodos para los pasajeros. Según una ampliamente documentada publicación turística de 1931, el viaje era confortable teniendo en cuenta lo siguiente:

“Los trenes ordinarios que corren de Mendoza a Los Andes y viceversa, además de los coches de la 1a y 2a clase, llevan un coche Pullman limitado a 20 pasajeros. El tren que corre solamente los días miércoles, entre Mendoza y Los Andes, está formado exclusivamente por coches Pullman y limitado al transporte de 60 pasajeros. Todos los trenes del Ferrocarril Trasandino llevan coche restaurant. El servicio de buffet y de comedor es inmejorable. Se halla atendido por la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*”.<sup>88</sup>

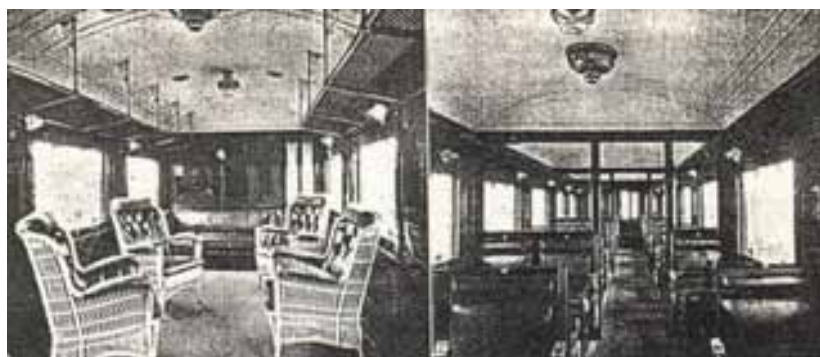
A pesar de los esfuerzos empresariales, los problemas del servicio se reiteraban. En invierno, las inclemencias del tiempo generaban inconvenientes que con frecuencia, determinaban el retraso de los trenes, sino el cierre de la cordillera. También en verano se producían problemas debido a los derrumbes y demás contrariedades motivadas en la alta vulnerabilidad del corredor. Ello resentía la calidad del servicio. Los mismos informes para los turistas de la época advertían sobre estos problemas y daban “consejos útiles para el turista a su llegada a Los Andes”:

“El viajero que llega por el Trasandino desde Mendoza, para dirigirse a Santiago o a Valparaíso, habría de cenar en Los Andes, pues el tren de los Ferrocarriles del Estado de Chile, sale en dirección a esas ciudades a las 9 de

88 *Del Atlántico al Pacífico. Guía de Turismo*. Buenos Aires, Editorial del Atlántico al Pacífico, 1931, p.862.

la noche, hora argentina. En algunos casos, especialmente en invierno, suele perderse la combinación, por efecto del atraso que sufre el Trasandino. En esas oportunidades el viajero deberá pernoctar en Los Andes”.

La pérdida de la combinación para llegar a Santiago o Valparaíso implicaba no sólo prolongar el viaje una noche más, sino también un incremento en los costos del pasajero, tanto en alojamiento como en comidas. El viaje pasaba entonces de 36 a 48 horas de duración.



*Detalles del interior de los coches pullman.*

Al producirse el aluvión de 1934 y la cancelación de los servicios de la sección argentina del Ferrocarril Trasandino, la situación en materia de tiempos y velocidades era muy similar a la que regía antes de 1910. Poco había variado la oferta del transporte en 24 años. En todo ese lapso, el viaje de Buenos Aires a Mendoza se mantuvo entre las 20 y 21 horas de duración, y el de Mendoza a Santiago o Valparaíso, siguió demandando cerca de 18 horas. El viaje completo de capital a capital o de puerto a puerto, siguió entre 36 y 38 horas a lo largo de un cuarto de siglo. Con las mismas máquinas de vapor, con los mismos trazados del riel y el mismo sistema. La única mejora había sido la electrificación parcial del FCT en 1927, que no alcanzó para incrementos importantes de velocidad ni para reducir tiempos de viaje en forma clara y visible.

## De Santiago a Buenos Aires: los contrastes del viaje

Si bien la entrega al servicio de la línea ferroviaria completa de Buenos Aires a Santiago (1910) significó un gran paso adelante para las posibilidades de transporte entre ambas capitales, dentro de este trayecto global había grandes asimetrías. Sobre todo porque era muy distinta la calidad del servicio del tramo Buenos Aires-Mendoza, con relación al trayecto Mendoza-Los Andes y Los Andes-Santiago. Era muy superior el servicio en el tramo de llanura que en la parte de montaña.



*El Trasandino circula entre las faldas de la cordillera de los Andes traccionado por la locomotora Kitson.*

En 1925, con un fuerte aporte de capital del Estado argentino, el Trasandino incorporó nuevo material rodante para sus trenes de pasajeros, tanto coches *Pullman* como coche comedor, considerados de lujo para su época, como examinamos en otra parte. A pesar de ello, no se logró el equilibrio con los servicios del *F.C.Pacífico*. Era muy marcado el contraste que se producía al bajarse del Trasandino en Mendoza y subir al tren que iba de allí a Buenos Aires. En 1926, un viajero reflejó estas asimetrías al relatar que, tras llegar a Mendoza y descender del Trasandino “trasbordamos a otro tren, amplio, iluminado y jubiloso, que nos hizo olvidar las estrecheces, oscuridades y molestias del Trasandino, y en él, tras vertiginoso correr por las pampas verdes y extensas como un mar, llegamos a Buenos Aires al atardecer del día siguiente”.

Esta descripción espontánea podía ser el resultado de la observación de cualquiera de los miles de pasajeros que año a año utilizaban este servicio. Pero algunos observadores calificados podían efectuar una lectura más sistemática y precisa de la diferencia que mediaba entre los tres tramos en que se descomponía el viaje total entre las dos capitales. Así lo ha expresado Santiago Marín Vicuña (1928: 72-73). Para el calificado especialista:

“El ferrocarril internacional entre las capitales de Argentina y Chile, cuya longitud hemos establecido en 1430 km, se puede dividir en tres tramos, de condiciones topográficas y de explotación enteramente diferentes, que son: de Buenos Aires a Mendoza (1.044 km) en el que se sigue una pampa extraordinariamente plana y se cuenta con un equipo y un servicio de explotación del todo buenos; de Mendoza a Los Andes (250 km) a través de una cordillera sumamente abrupta y en la cual el equipo y el confort son deplorablemente malos, y de Los Andes a Santiago (136 km) con perfil común y servicio de movilización prácticamente buenos”.

Uno de los grandes desafíos de la clase dirigente de Argentina y Chile iba a ser la búsqueda de soluciones para avanzar hacia la homogeneización de estos servicios. Sobre todo para mejorar el tramo central, a cargo del Trasandino, para elevarlo hacia la altura de los otros dos. De todos modos, éste sería un problema que nunca se lograría solucionar satisfactoriamente.

## El Trasandino y su liderazgo en el contexto regional

Aunque su construcción demandó casi 40 años, el Ferrocarril Trasandino ocupó un doble liderazgo en el contexto regional. Desde el punto de vista internacional, fue el primer ferrocarril que entró en servicio para unir dos países del sur de América. Con su aporte, Argentina y Chile estuvieron enlazados entre sí antes que con cualquier otro país limítrofe. Además, el Trasandino también lideró el proceso de conquista del transporte a través de la montaña en esa región. Basta tener en cuenta que se adelantó varios años a otros proyectos de ferrocarriles trasandinos, como los que encararon Ecuador y Perú.

La puesta en marcha del Trasandino significó a escala mundial un nuevo salto en el proceso de disponibilidades de transporte internacional a través de la montaña. Era éste un tema de gran preocupación entre las clases dirigentes de otros países europeos y americanos. Mientras estos penetraban por las entrañas de la cordillera de los Andes, aquellos lo hacían por los Apeninos y los Alpes. Cada nueva línea internacional a través de estos grandes cordones montañosos era considerada una conquista histórica, que vendría a abrir posibilidades insospechadas al intercambio y el “progreso”, como se decía en esa época.

El Trasandino pasó a ser en América lo que en Europa era el ferrocarril de Roma a París. Si aquel cruzaba la cordillera de los Andes, éste debía superar los Apeninos y los Alpes. Si el Trasandino unía Buenos Aires y Santiago mediante un trayecto de 1.450 km, el europeo era apenas más largo, con 1.470 km. El primero tenía el túnel Caracoles de 3.000 de longitud, a 3.200 metros de altura; el segundo requirió de la construcción del túnel Simplón, con 19.800 metros de extensión a 650 metros de altura.

Con posterioridad a la inauguración del Trasandino, en la parte sur de América se pondrían en marcha otros servicios ferroviarios internacionales. En la década de 1910 se libraron al servicio dos ferrocarriles entre Chile y Bolivia. En los '20 se puso en marcha la vinculación entre Bolivia y Argentina; en la década del '40 se inauguró el segundo ferrocarril trasandino entre Argentina y Chile, juntamente con el primero entre Argentina y Brasil. Y en los '50 se libró al servicio la segunda línea entre Argentina y Bolivia (Ver *Cuadro IV*).

**Cuadro IV Ferrocarriles internacionales del cono sur**

CDADES	PAISES	largo (Km)	inauguración	OBSERVACIONES
Desde Hasta	Desde Hasta			
Bs. Aires Santiago	Argentina Chile	1.430	1910	Túnel de 3.000 metros de largo
Arica La Paz	Chile Bolivia	455	1913	
Antofagasta La Paz	Chile Bolivia	1.175	1917	
Bs. Aires La Paz	Argentina Bolivia	2.750	1908 1924	En 1908 llegó el riel de Buenos Aires al límite con Bolivia. En 1924 se completo la línea a La Paz
Arica Tacna	Chile Perú		1850's	Originalmente era un ferrocarril interno del Perú. En 1884 se convirtió en tren interno de Chile y desde 1929 pasó a ser una línea internacional.
Paso de los Libres Uruguayana	Argentina Brasil		1945	Puente de 1.500 sobre río Uruguay, habilitado el 25-8-1945
Antofagasta Salta	Chile Argentina		1948	
Yacuiba Santa Cruz	Argentina Bolivia	520	1944 -1957	Tendida en territorio boliviano desde 1944; inaugurada el 19-12-1957
Concordia Salto	Argentina Uruguay		1982	Puente sobre el río Uruguay, inaugurado el 25-8-1982.
Posadas Encarnación	Argentina Paraguay		1990	Puente sobre el río Paraná inaugurado el 2-4-1990.

*Fuente:* elaboración propia a partir de Marín Vicuña, Schickenantz e informes de Garcés Delgado y Ian Thomson.

El Trasandino tuvo un papel de liderazgo en el proceso de integración física internacional en el sur de América. Ello significó un cambio cultural muy significativo en cuanto a las relaciones de la Argentina con sus países vecinos, sobre todo por abrir una brecha en el tradicional aislamiento de la clase dirigente de este país. Las resistencias a la integración habían sido y siguieron siendo, muy poderosas. Basta tener en cuenta que la conexión ferroviaria entre Argentina y Brasil se registró 35 años más tarde, demorada por las presiones de los sectores xenófobos. Como símbolo, basta recordar la tragedia del 8 de enero de 1938, en los actos previstos para la inauguración de las obras del primer puente en Paso de los Libres con la presencia de los presidentes Getulio Vargas de Brasil y Agustín P. Justo de Argentina. En ese

simbólico momento el presidente Justo debió lamentar la muerte de su propio hijo en un extraño accidente. El resultado de este episodio fue la demora en las obras de infraestructura de integración entre Argentina y Brasil. Recién hacia 1945 se completó la conexión ferroviaria.

Más allá de estas marchas y contramarchas, lo importante es que el Trasandino fue un ariete contra los prejuicios xenófobos y racistas. La experiencia que significó la construcción de esta línea permitió abrir un rumbo de acción en otras iniciativas para enlazar los países mediante el riel primero, y las rutas viales después. Seis países del sur de América quedaron enlazados por siete líneas ferroviarias, en un proceso que fue liderado por el Trasandino. En este sentido, el Trasandino marcó un hito en la historia de la integración de Argentina, Chile, Perú, Bolivia, Paraguay y Brasil.

El F.C. Trasandino sirvió también para demostrar que era posible, en el contexto del sur de América, lanzarse a la conquista de las altas cumbres. La cordillera de los Andes, uno de los bloques de piedra más altos del mundo, podía ser atravesada por el riel para vincular a los grupos humanos ubicados en sus faldas. De esta forma, se superarían los problemas de los viajes a lomo de mula, que durante tantos siglos habían sido la única alternativa para el intercambio comercial y para los desplazamientos de pasajeros.

Tal como hicieron Argentina y Chile, países andinos ubicados más al norte también se lanzaron a la construcción de sus propios ferrocarriles en la zona de montaña. Los casos más relevantes en el sur de América fueron Perú, con su Ferrocarril Central Lima-Huancayo y Ecuador, con su proyecto para unir Quito y Guayaquil.

Los ecuatorianos necesitaban una conexión entre el puerto de Guayaquil y su principal centro político, Quito. El problema es que ambas ciudades se encontraban a más de 400 km de distancia, formado en buena parte por altas montañas. Grandes sumas se invirtieron en la construcción de este ferrocarril. El primer tramo, de las proximidades de Guayaquil a Alausi, fue bastante sencillo. Son 140 km por terrenos relativamente llanos, entre cultivos de maíz y caña de azúcar. Pero en Alausi comienza el terreno de montaña, que se extiende por otros 305 km. En esta segunda parte aparecen tramos con pendientes muy fuertes y curvas con un ángulo del 20%. El recorrido incluye varios túneles y puentes de madera. Buena parte de este recorrido de montaña se desarrolla en un marco de vegetación exuberante, con grandes árboles y abundante fauna. En la parte más difícil del trayecto, llamada la “Nariz del Diablo”, las pendientes son tan fuertes (6,66%), que el ascenso se realiza mediante el sistema de zig zag.<sup>89</sup>

---

89 Para más detalles ver “Viaje a bordo del Mixto Guayaquil-Alausi (Quito)”. En: Martínez, (1998): I, 273-276.



En el Perú, la conexión entre Lima y Huancayo es una de las mayores obras de ingeniería de Latinoamérica. Con una longitud de 332 km, tiene 59 puentes y 66 túneles que en conjunto, tienen una extensión de 15 km. Entre ellos se encuentra el Túnel Galera. Con una extensión de 1.165 metros y ubicado a 4.784 metros s/n/m, es el túnel ferroviario más alto del mundo. Para la construcción de este ferrocarril llegaron a trabajar simultáneamente 10.000 hombres. Las obras fueron tan complicadas, que murieron cientos de ellos en los trabajos. Igual que el Trasandino por Las Cuevas, la construcción del F.C. Central demandó 38 años. Las tareas comenzaron en 1870 y tras varias interrupciones, recién se completaron en 1908. El FCC comienza en la capital del Perú, cerca del Océano Pacífico, y se interna hacia el este, trepando la cordillera de los Andes. La pendiente más fuerte llega a 6,66%. Pero el problema mayor es un tramo de 117 km que tiene una pendiente de 3,3% lo cual hace de esta línea, la más dura del mundo. A partir de los 3.600 metros de altura s/n/m, se empiezan a sentir los efectos del apunamiento. Pero este ferrocarril todavía debe ascender más hasta llegar a la estación de Ticlio, a 4.757, la estación de bifurcación más alta del mundo. Allí se divide la línea entre la principal y un ramal secundario, de carácter minero. Este trepa hasta La Cima, el punto ferroviario más alto del mundo (4.830 metros s/n/m). Desde Ticlio, la ruta principal que lleva hasta un camino sigue hasta el túnel Galera. A partir de allí comienza el descenso hasta la ciudad de Huancayo. En ese lugar se realizan trasbordos hacia otras líneas para continuar la penetración dentro del Perú.<sup>90</sup>

Otro gran proyecto fue el del Ferrocarril de Huaitiquina, el Trasandino del Norte. Este unía las ciudades de Salta y Antofagasta, con una extensión total superior a los 900 km. Sus desniveles llegaban casi a los 5.000 metros, lo cual alcanza para reflejar el grado de dificultad de su construcción. Esta se prolongó hasta alcanzar el “record de retraso”, según Thomson y Angerstein (1997), y recién se concluyó en 1948 cuando el transporte ferroviario ya estaba en su ciclo descendente en el sur de América. El cuadro siguiente muestra estos cuatro grandes ferrocarriles trasandinos del sur de América.

*Cuadro V Ferrocarriles trasandinos del sur de América*

País	Desde	Hasta	Fecha constr.	longitud total	altura máxima	s i s t e m a ascenso
Perú	Lima (n/m)	Huancayo (3.260m s/n/m)	1870-1908	332 km	4.757 m	zig-zag
Ecuador	Guayaquil (n/m)	Quito (2.875 m s/n/m)	1871-1908	445 km	3.609 m	zig-zag
Argentina-Chile	Mendoza (766 m s/n/m)	Los Andes (818 m s/n/m)	1872-1910	2 4 9 , 5 km	3.200 m	cremallera
Argentina-Chile	Salta (1.187 m s/n/m)	Antofagasta	1921-1948	905 km	4.474 m	zig zag

*Fuente:* elaboración propia a partir de Martínez (1998) y Thomson (1997).

<sup>90</sup> Una buena descripción de esta línea se puede ver en “Viajando por los Andes. Lima-La Oroya-Huancayo”. En: Martínez (1998): 1, 122-126.

Es preciso aclarar que estos no son los únicos ferrocarriles trasandinos de la región. Se han construido varios más, entre los que se puede destacar el Ferrocarril del Sur de Perú, que llega a la fabulosa ciudad de Machu Pichu, entre otros. De todos modos, los cuatro señalados, al enlazar grandes ciudades, pueden considerarse entre los más importantes.

El liderazgo del Trasandino por Juncal- Las Cuevas obedece a que sería el primer ferrocarril trasandino internacional y a la vez, auténticamente bioceánico. Si los trasandinos del Perú y del Ecuador se terminaron de construir un poco antes, ambos son servicios dentro de un solo país. El Trasandino por Juncal-Las Cuevas, en cambio, suponía una diferencia potencial notable, y tenía un significado cultural de grandes proyecciones. Si bien técnicamente, desde el punto de vista de la ingeniería tenía mucho en común con sus similares de Perú y Ecuador, desde el punto de vista del impacto en las culturas de los pueblos que servía, su dimensión era muy diferente. Como así también su significado en el contexto del transporte mundial y las conexiones bioceánicas del sur de América.

## Estaciones y sedes ferroviarias: impacto regional

“El viajero al descender en el andén, recibe la primera sensación de montaña, pues ésta se alza majestuosa e imponente a sus ojos, como un paredón ciclópeo que causa en el espectador una impresión de aplastamiento inminente. Por fortuna, y volviendo la vista a otro lado, el ánimo del turista se serena: allí el valle de Cacheuta todo envuelto en luz, allá el Río que canta su eterna canción al deslizarse entre peñascos, acullá el valle de Potrerillos flanqueado por alamedas, como un jardín radiante de verdor, y arriba el cielo, enteramente azul y diáfano como una cúpula magnífica cuya misión fuera servir de reparo a aquel encantador paisaje”.

*Revista Mensual BAP 61 (diciembre de 1922): 49.*

En cada punto donde el *F.C.Pacífico* y el *Trasandino* fijaban un anclaje de llegada o salida, operaba un fuerte impacto local. Lugares que hasta entonces estaban aislados, en medio del desierto, las pampas o las montañas, de golpe se transformaban en un polo de intensa actividad económica, social, cultural y hasta política. El impacto era casi instantáneo. Rápidamente, la llegada del riel hacía sentir sus efectos para el surgimiento de nuevas actividades. Muchas veces se alcanzaban modificaciones del paisaje que poco antes habrían sido impensables.

Entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, la empresa ferroviaria, en los lugares donde estableció un polo de actividad permanente, hizo sentir sus efectos. Y si bien después en muchos casos el proyecto en sí abortó o se modificó (sobre todo por la nacionalización de los ferrocarriles o por

fenómenos naturales), sus efectos trascendieron la acción de los pioneros. Más de medio siglo después del repliegue de la empresa británica, todavía tienen vigencia estos emprendimientos, ya en la toponimia, ya en la incorporación de emprendimientos económicos que hasta entonces resultaban desconocidos en varios territorios.

Dentro de las actividades promovidas por el Trasandino se encuentra el turismo. En este sentido, un papel singular cupo a los elegantes hoteles de Cacheuta, Puente del Inca y Los Andes, tal como se examina en el capítulo siguiente. En el presente texto, se van a examinar las restantes actividades, muchas de ellas significativas.

## El centro de operaciones: Galerías Pacífico

Como símbolo de este posicionamiento en el centro del país, el ferrocarril puso en valor un local que actualmente recuerda su nombre en las elegantes “Galerías Pacífico”. En pleno microcentro de Buenos Aires, la sede de la administración del *F.C.Pacífico* se iba a convertir en algo más que la central de una importante empresa de transporte. Desde ese lugar se iban a promover actividades turísticas, agrícolas y editoriales. Todo empezó en la década de 1880, cuando una empresa de capitales franceses adquirió el terreno de la manzana ubicada entre las calles Córdoba, Florida, Viamonte y San Martín. Allí construyó un monumental edificio, con vistas a instalar el centro comercial *Bon Marché*. Pero a raíz de la crisis financiera de 1890, el proyecto abortó y los empresarios franceses volvieron a su patria. En 1897, el empresario Francisco Mallman adquirió en \$1.000.000 el terreno y los edificios construidos (*La Nación*, 21-7-1897). En 1908, el administrador del *F.C.Pacífico*, James Goudge, adquirió una parte de la manzana, donde había un edificio de 5.813 m<sup>2</sup> para instalar allí las oficinas de gerencia y anexos. Posteriormente, en 1925 compró también el block anexo al Bon Marché, formado por el edificio de la esquina de San Martín y Viamonte.

En la sede administrativa del BAP había contaduría, tesorería, oficina de informes, la sede del *Banco Anglo Sudamericano* y hasta un frigorífico para las frutas que llegaban de Cuyo con destino al mercado de Buenos Aires. En este edificio se encontraba la oficina de la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*, desde donde se administraban, promovían y comercializaban servicios y reservas de los hoteles de la cadena, entre ellos los de Puente del Inca (1903), Uspallata (1935) y El Sosneado (1938) en Mendoza y Yacanto en las sierras de Córdoba. La oficina de turismo abierta en el edificio del *F.C.Pacífico*, sobre calle Florida, significó un paso importante en la política de promoción turística de

la provincia de Mendoza, encuadrado dentro de la Ley Provincial de Turismo, sancionada en octubre de 1936 (Aquella iniciativa sería el antecedente de la actual Casa de Mendoza en Capital Federal, ubicada sobre avenida Callao). La provincia de Mendoza alquiló allí un local para promover el turismo.<sup>91</sup> El acto inaugural guardó todas las formalidades acostumbradas, con la presencia de autoridades nacionales y provinciales. Los carteles de grandes dimensiones y las vidrieras llamaban mucho la atención de los transeúntes. Así se reflejaba en la siguiente crónica:

“El local está situado frente a la calle Florida y se destaca por sus líneas armoniosas y modernas del conjunto de edificación que lo rodea: su frente, recubierto de vitrolite y mármol blanco, ostenta en su parte superior el escudo de la provincia de Mendoza y una leyenda que dice: “Mendoza, tierra del sol y del buen vino”; una vidriera destinada a exhibir productos y un gran letrero luminoso completan el frente. En su interior, decorado con sobriedad, se destaca un gran mapa de la provincia, iluminado, demostrativo de su riqueza y producción, muebles elegantes y sencillos adornan el local, el que fue justamente elogiado por todos los asistentes y el numeroso público que durante todo el día lo recorrió”.<sup>92</sup>

La política de promoción turística de Mendoza a partir de la sede central del *F.C.Pacífico* en Buenos Aires tuvo un fuerte impulso en la década de 1930 a partir del fecundo diálogo entre el ministro de Economía y Obras Públicas de Mendoza, Frank Romero Day, y el administrador del *F.C.Pacífico*, Mervy Ryan. Como resultado de una serie de negociaciones

“...el 21 de diciembre de 1936 en la Casa de Gobierno de Mendoza acordaron que la empresa ferroviaria establecería un servicio rápido de pasajeros para promoción del turismo. De esta forma se dio nacimiento al expreso El Cuyano. De todos modos, en poco tiempo, este servicio iría mucho más allá del intento de sus creadores, al tener plena aceptación en todo tipo de pasajeros” (GD).

La consolidación de los servicios de *El Cuyano*, juntamente con la labor de constante promoción de la provincia, generó una pareja capaz de una interacción fecunda, cuyo alcance se multiplicó con motivo de la irrupción de la *Fiesta Nacional de la Vendimia*, desde mediados del decenio de 1930. *El F.C.Pacífico* encontró en este evento una propuesta válida, y puso su estructura de difusión, promoción y transporte a su servicio. No sólo abrió las páginas

91 En el marco de la ley 1216, que autorizaba al Poder Ejecutivo Provincial a instalar una oficina en Buenos Aires para promoción turística de la provincia, el Gobierno aceptó una propuesta del *F.C.Pacífico* en el sentido de arrendar una oficina del edificio central de la empresa para este fin. Por decreto 40 del 26 de enero de 1937, el Poder Ejecutivo aprobó el contrato de alquiler de las oficinas de Florida 771, por dos años, y por un canon mensual de 200 \$m/n. El local fue habilitado el 13 de abril de 1937 (GD).

92 *Revista Mensual BAP* 234 (Buenos Aires, mayo de 1937): 69-71.

de sus publicaciones, sobre todo la *Revista Mensual BAP*, sino que también el Pacífico participaba en el carrusel con sus propios carros, reinas y stands. Como resultado de su dedicación, el *F.C.Pacífico* obtuvo varios premios. Gracias a esta triple convergencia de vectores (fiestas atractivas, promoción turística y buenos transportes), se produjo una suerte de salto revolucionario en el flujo turístico hacia Mendoza: en efecto, esta actividad dejó de estar circunscripta a las élites, que podían pagar las onerosas tarifas de los hoteles de lujo de Cacheuta y Puente del Inca; a partir de fines de los '30 se ensanchó la base popular de las corrientes turísticas hacia Mendoza (GD). En el capítulo VIII de este libro se incluye más información sobre el papel del transporte ferroviario en el desarrollo del turismo en Mendoza. Otro servicio importante era la *Oficina de Agricultura*, tal como se examina más adelante.

Un papel importante cumplieron estas oficinas en la exhibición de productos habitualmente transportados por las líneas del BAP. En 1924 se habilitaron dos vidrieras y escaparates, con frente a la calle Florida con este fin. “La espléndida ubicación del local, en el lugar más transitado de Buenos Aires, así como también la favorable presentación de los productos que se tendrá cuidado de hacer, contribuirán a dar mayor realce a estos, con evidente beneficio para los expositores”.<sup>93</sup> Ampliamos el papel del *F.C.Pacífico* en el fomento de la agricultura argentina en el capítulo XII del presente libro.

En 1946, el *F.C.Pacífico*, bajo la administración de Mervyn F. Ryan, y con la presencia de Goudge en el directorio de la empresa en Londres, transformó el edificio en un centro comercial llamado “Galerías Pacífico”. Tenía 125 locales, confiterías, restaurantes y obras de arte. El edificio tenía decoraciones de gran valor artístico, incluyendo obras de Lino Spilimbergo, Antonio Berni, Demetrio Urruchúa, Juan Carlos Castagnino y Manuel Colmeiro.<sup>94</sup> Posteriormente, al nacionalizarse la empresa, este centro comercial pasó a manos del Estado. Luego sobrevinieron varias transformaciones y se fue abandonando su cuidado, hasta su cierre. Después de un largo periodo de clausura, en 1986 el secretario de Cultura Marcos Aguinis anunció un plan de recuperación y en 1988 el Concejo Deliberante de Buenos Aires sancionó un proyecto para transformar *Galerías Pacífico* en un centro cultural, turístico y administrativo. Al año siguiente, el presidente Menem declaró al edificio “Patrimonio Histórico Nacional”. Finalmente fue reciclado y reabierto al público en 1991. En la actualidad las *Galerías Pacífico* constituyen uno de los paseos más elegantes de Buenos Aires.

La toponimia de dos entrañables lugares porteños como *Galerías Pacífico* en el microcentro y *Puente Pacífico*, en Palermo, significa el recuerdo de algo profundo. Están allí como aportes del *F.C.Buenos Aires al Pacífico* a la

---

93 *Revista Mensual BAP* 84, (Buenos Aires, noviembre de 1924): 69.

94 *Revista Mensual BAP* 343 (Buenos Aires, junio de 1946): 8-13.

integración de Cuyo con Buenos Aires. No sólo por los pasajeros que podían circular por estos sitios sino también porque en ellos había cargas de distinta calidad proveniente del interior. Esta podía ser la fruta en fresco, que se almacenaba en los depósitos de las futuras *Galerías Pacífico*, para su ulterior comercialización en los mercados porteños, o bien los artículos regionales del interior que se vendían en las cercanías de Puente Pacífico. Estos espacios brindados por el ferrocarril a los productos cuyanos en pleno corazón de la Capital Federal, fueron símbolo de un puente de integración que se comenzó a construir a partir de la red ferroviaria. Y los cabezales de este puente eran justamente las estaciones y edificios de administración.

## Puente Pacífico, un pintoresco rincón de Palermo (Buenos Aires)

Desde 1888, es decir, casi desde el principio de la operación de la línea, el *F.C.Pacífico* corría desde Cuyo hasta la Estación Central, muy cerca de la Casa Rosada. Esta situación se mantuvo por una década, hasta que en 1897 la Estación Central se incendió, y su actividad se trasladó a Retiro. De todos modos, durante muchos años el *F.C.Pacífico* no tuvo estación propia en ninguna de estos dos lugares. Simplemente utilizaba las instalaciones de otra empresa, mediante un convenio.<sup>95</sup> Durante más de un cuarto de siglo, la última estación de propiedad del *F.C.Pacífico* estaba en Palermo, que con el tiempo se transformaría en un punto característico en uno de los elegantes barrios porteños. La presencia de este ferrocarril, con su particular puente sobre la avenida Santa Fe, terminaría por dar el nombre de “Pacífico” a un típico rincón porteño.<sup>96</sup> El puente tenía como objetivo enlazar la estación de Palermo con Retiro, a alto nivel, con una extensión total de 8 km. En la zona crítica de Palermo, se procuró evitar el paso a nivel afin de no entorpecer la circulación de los automotores. El paso superior tenía una extensión total de ocho kilómetros, parte en terraplén y parte en viaducto. Este estaba integrado

---

95 El *F.C.Pacífico* firmó un acuerdo con el *F.C.Central Argentino*, por el cual este le autorizó a usar sus propios rieles desde la estación Palermo hasta Retiro y de allí a la Estación Central, junto a la Casa Rosada, frente al puerto. Tanto el tramo propio del *F.C.Pacífico* Mercedes-Palermo como el empalme con los rieles del *Central Argentino* para llegar a la Estación Central entraron en vigencia a partir del 25 de marzo de 1888. La *Estación Central*, sufrió un incendio (14 de febrero de 1897), y a partir de entonces todos los trenes pasaron a tener terminal en Retiro. Allí construyó la suya el *F.C.Central Argentino*, y el *Pacífico* continuó usando estas instalaciones. Años después el *F.C.Pacífico* extendió sus rieles 4,6 km desde Palermo hasta Retiro, construyó allí su propia estación y a partir del 7 de julio de 1912 se independizó de los rieles del *Central Argentino*

96 En 1886 se aprobaron los planos y las instalaciones se abrieron al público en 1888. En 1901 se decidió sustituir la vía a nivel por un viaducto que en parte sería paralelo al arroyo Maldonado. En 1909 se concluyó tal recurso conformado por 116 arcos de 13 metros de luz y 19 puentes. Eran estructuras de ladrillos. Los arcos que iban desde Santa Fe hasta Paraguay se destinaron a depósitos ferroviarios y comercios donde vendían productos regionales del interior y materiales de construcción. Actualmente están desocupados y esperamos que sean adecuadamente refaccionados. Pino, Diego del. “Guía Histórica de la Avenida Santa Fe. Desde Pacífico hasta Fitz Roy”. *Todo es Historia* 367 (Buenos Aires, febrero de 1998): 33.

por 116 arcos de mampostería, con 13 metros de luz cada uno, y 19 puentes de acero, el mayor de los cuales tenía un tramo de 54,50 metros de largo. Fue esta la “obra de ingeniería más importante realizada por el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico”.<sup>97</sup>

La estación del *F.C.Pacífico* en Palermo quedó entonces dividida en dos partes. En el Alto Nivel se prestaban los servicios de pasajeros, sobre todo para los trenes locales. En el Bajo Nivel se efectuaban las operaciones de carga. Sobre todo la recepción de frutas, verduras y vinos provenientes de Cuyo. Para su almacenamiento, en 1926 la empresa construyó allí un edificio de cemento armado para depósito de vinos. Desde este espacio se distribuían en el mercado de Buenos Aires los productos del interior.

## El F.C.Pacífico en Retiro (Buenos Aires)

Durante varios años, la última estación propia del *F.C.Pacífico* en su llegada a Buenos Aires, era la estación de Palermo. La prolongación de las vías propias desde Palermo hacia Retiro fue resultado de un proceso lento y dificultoso. Sobre todo por falta de espacio para las amplias instalaciones que se necesitaban. Para hacer frente a esta encrucijada, el *F.C.Pacífico* encaró una obra audaz y ambiciosa. Procedió a “ganar terrenos al Río de la Plata”, y de esta forma ensanchó los espacios. Como resultado construyó su estación y patio de cargas, que pasaron a ocupar una superficie de 425.000 m<sup>2</sup>. A ello se agregó la construcción del acceso independiente a alto nivel desde Palermo, y como resultado, a partir de 1912 el *F.C.Pacífico* pasó a disponer de su propio acceso hasta Retiro.

Así como de Buenos Aires a Mendoza las estaciones iban marcando una etapa, hacia el oeste pasó algo parecido. Originalmente, se construyó para el Trasandino la estación *Mendoza*, ubicada en las actuales calles Belgrano y Sargento Cabral a unos 1200 metros de la estación del *F.C.Pacífico*. Para los servicios de carga y pasajeros que llegaban de Buenos Aires con destino a Chile, se realizaba el trasbordo de una estación a otra. Ello demandaba un circuito clásico de movimiento de trenes, cargas y personas muy cerca del centro de Mendoza. Garcés Delgado ilustra esta interfase en los siguientes términos:

“Los pasajeros internacionales, provenientes de Buenos Aires, se trasladaban desde la estación de las calles Belgrano y Las Heras hasta la del Trasandino, en Perú y Colón, desde 1891 hasta 1901, para continuar a Chile. Pero a partir del 1° de enero de 1901 y hasta la clausura del servicio internacional, en 1979, los trenes de pasajeros del Trasandino

---

97 *Boletín Informativo BAP* 30 (Buenos Aires, octubre de 1945): 47.



partían directamente desde la estación de Belgrano y Las Heras. Hasta el aluvión de 1934, las cargas se despachaban en el edificio de la estación del Trasandino ubicado en Sargento Cabral y Belgrano. La entrada para acceder a los vagones se efectuaba por el mismo portón que hoy utiliza el Cuerpo de Bomberos de la Policía de Mendoza. En la planchada del galpón allí existente se efectuaba el intercambio de cargas con los vagones del BAP a los del Trasandino y viceversa”.



*Estación Mendoza del Trasandino. (Actual sede del Archivo Histórico de Mendoza)*

El trasbordo de cargas presentaba también otras dificultades, según el tipo o calidad de lo transportado. Sobre todo en el caso del ganado, la principal carga que se transportó de Argentina hacia Chile. Los trenes con vagones jaula del BAP ingresaban a Mendoza y seguían un camino particular hasta lograr reembarcarse hacia Chile.

“La hacienda era desembarcada en el Km 3,324 (desvío Mataderos) ubicado en Godoy Cruz sobre la vía a Benegas y Luján, donde funcionaba el matadero Municipal (predio donde actualmente se proyecta construir el parque San Vicente). Como en la citada línea discurre el tercer riel para la trocha angosta (1 metro) del Trasandino, desde agosto de 1925 se efectuaba allí el trasbordo de la hacienda que era desembarcada de las jaulas del Pacífico (BAP) de trocha ancha (1,676 m), concentrada en los corrales que allí había, se le daba de beber y comer y luego se la reembarcaba a las jaulas del Trasandino que sólo tenían dos ejes, pequeños vagoncitos mientras que los del Pacífico tenían cuatro. Es preciso destacar que previamente el intercambio de ganado que viajaba en los trenes del *F.C.Pacífico* a los del Trasandino, se efectuó dentro de la playa de maniobras de la estación Mendoza de este último, en cuyo caso debió existir algún corral”.<sup>98</sup>

La situación se prolongó hasta 1934, cuando el Trasandino quedó fuera de servicio debido al aluvión de ese año. Después de la reconstrucción de la línea, la situación se transformó completamente, como veremos más adelante.

---

98 Nota de Garcés Delgado.



*Fachada de la Estación Mendoza del Trasandino.*

## Estación Chacras de Coria y los servicios locales (Mendoza)

Los servicios locales también tuvieron su estación principal. Esta fue Paso de los Andes, en el distrito Chacras de Coria, departamento Luján de Cuyo. Los servicios locales corrían diariamente con cinco a seis frecuencias a lo largo de esos 13 km. Traslataban a estudiantes, trabajadores y vecinos en general, desde Chacras hasta la estación del *F.C. Pacífico* de la ciudad de Mendoza (Las Heras y Belgrano) con paradas en la calle Tucumán y los paraderos Tomba, Trapiche, Puntilla, Germania y la céntrica esquina de Belgrano y Colón. El servicio local del Trasandino estuvo vigente desde el 14 de febrero 1904 hasta 1925.<sup>99</sup>

Los horarios cambiaban de una temporada a otra, pero por lo general, había varios servicios, sobre todo a primera hora de la mañana, al medio día y a la tarde. El viaje de Mendoza a Chacras demoraba media hora.<sup>100</sup> En términos relativos, este tramo tuvo gran significación dentro del funcionamiento general de la línea. Basta tener en cuenta que aproximadamente el 90% de los pasajes del Trasandino se vendían justamente para este recorrido.

## Estación Zanjón Amarillo entre el frío y la nieve

Dado su carácter de ferrocarril de montaña, el Trasandino sufría la constante acción de la nieve, los aludes y los derrumbes. Para mantenerlo en funcionamiento, era necesario un constante trabajo de mantenimiento de las

<sup>99</sup> En 1924 sufrió una importante modificación, pues la mitad de sus servicios (el primero de la mañana, el del mediodía y el último de la tarde) se prolongaron hasta Blanco Encalada, con lo que la sección local alcanzaba 23 km de longitud. Sin embargo este fue el canto de cisne del servicio, pues al año siguiente fue suprimido (AB).

<sup>100</sup> Según el horario de verano 1907-1908, este servicio tenía cinco frecuencias diarias, que salían de Mendoza a las 3, 6, 6.20, 9.20 y 11.35.

vías y el material rodante. Para ello, a lo largo de todo el tendido cordillerano, la empresa tuvo que instalar puestos de cuadrillas de Vía y Obra. En instalaciones muchas veces precarias, los obreros ferroviarios de estos grupos, efectuaron una labor constante y silenciosa para garantizar la operatividad de toda la línea. Si bien estas cuadrillas estaban desperdigadas a lo largo que todo el tendido, desde Mendoza hasta Los Andes, en algunos puntos tenían una presencia mayor.



*Estación Zanjón Amarillo, en la margen izquierda del río Mendoza.*

Este fue el caso, por ejemplo, de Zanjón Amarillo. Se trata de una estación poco conocida en la actualidad, pues fue semi destruida por el aluvión de 1934. En su lugar se levantó una nueva, llamada Polvaredas, a unos cuatro kilómetros de distancia pero del otro lado del río, sobre su margen izquierda.

En su funcionamiento habitual, el Trasandino usaba locomotoras de adherencia para el tramo de Mendoza a Zanjón Amarillo y locomotoras de cremallera de allí hacia el límite internacional. En algunas oportunidades, los trenes empleaban dos y hasta tres locomotoras para trepar las fuertes pendientes. Además, en esta zona comenzaba el tramo más vulnerable a la nieve y los derrumbes. La sede próxima para atender estos problemas se encontraba justamente en estas estaciones. Allí estaba la infraestructura para operaciones de tracción, incluyendo depósitos de carbón y locomotoras, mesa giratoria y demás implementos; también se albergaban los equipos para abrir las vías en caso de nevadas; allí estaban las máquinas barrenieve, el tren arado y las cuadrillas del personal encargado del mantenimiento. “¡Si habrá sacado rodados esa gente que vivía en esas soledades!”, llegó a decir al respecto Garcés Delgado con su habitual agudeza.

La estación Zanjón Amarillo, debido a su posición estratégica como guardiana de la transitabilidad de las vías, tenía un inconveniente extra

debido a los requerimientos técnicos de las locomotoras a vapor para poder funcionar. Cada vez que se requerían los servicios del material de tracción de Zanjón Amarillo, era necesario realizar movimientos de singular esfuerzo. Estos demandaban un gran trabajo en zonas de llanura y con temperaturas moderadas; pero en alta montaña, podían representar un esfuerzo extra:

“Para disponer de una locomotora se necesita obtener una presión de cinco a ocho atmósferas, y el tiempo que se tarda en conseguirla varía según la calidad del combustible, cabida de la caldera y temperatura del agua. Así, una máquina completamente fría tarda en ponerse en presión de dos a tres horas con buen combustible, y siendo éste mediano no bajará de cuatro horas; pero si aún está caliente, por hacer poco tiempo que prestó servicio, la adquirirá con mucha rapidez” (Lossada, 1908: 184).

Si éstas eran las condiciones para mover una máquina en situaciones ideales, es fácil comprender los problemas que se generaban en Zanjón Amarillo, sobre todo en invierno, con temperaturas de  $-14^{\circ}$ , y el agua congelada. Para cualquier movimiento, los obreros ferroviarios de alta montaña debían dedicar largas horas de trabajo para preparar los equipos y ponerlos a punto. El público, ignorante de estos detalles, muchas veces pasaba por estas estaciones con indiferencia.

## Punta de Vacas, de la veranada al paradero turístico

Otro lugar importante fue Punta de Vacas, entre Uspallata y Las Cuevas. Ubicado en plena cordillera, Punta de Vacas era apenas un lugar deshabitado hacia principios el siglo XX, sólo reconocido por su cercanía a una de las antiguas casuchas de montaña que mandó a construir Ambrosio O'Higgins en la época colonial. También era relevante el lugar, por la presencia de verdes alfalfares. Allí se detenían los arrieros que trasladaban ganado en pie a Chile. Punta de Vacas era un lugar adecuado para el descanso y alimento de cabalgaduras y ganado. Durante siglos, se había mantenido como un lugar de paso o de descanso. La situación cambió con la llegada del tren.

“Hacia 1901 alcanzó el ventoso rincón cordillerano la punta del riel trasandino; con ella surgieron los edificios destinados a la estación y viviendas para el personal. Posteriormente fueron levantadas con materiales de la zona, construcciones destinadas al correo, policía de Mendoza y ejército argentino, con el antiguo rancho de piedras del Chileno, que reconocía su origen en una antigua posta indígena, legendario custodio de los paños de fresco forraje, perdieron el privilegio de construir el único albergue existente en Punta de Vacas” (Pávez, 1994: 332-333).

Tras el aluvión de 1934, los rieles del Trasandino quedaron dañados desde Punta de Vacas prácticamente hasta Mendoza. Este fenómeno generó un impacto dispar a lo largo del Corredor Andino. Por un lado, el hotel de Cacheuta sufrió daños irreparables y quedó arruinado y fuera de servicio. Muchos años después se reconstruiría un nuevo hotel, que nunca pudo recuperar el brillo original.<sup>101</sup> Por otra parte, desde el punto de vista del transporte, durante una década quedó suspendido el servicio ferroviario de Punta de Vacas a Mendoza. Para satisfacer la demanda del transporte internacional, se puso en marcha un sistema alternativo de carácter mixto: el tren corría de Los Andes hasta Punta de Vacas. Y allí se efectuaba el trasbordo en vehículos automotores, que viajaban a Mendoza por el antiguo camino de los caracoles de Villavicencio. En este nuevo contexto, Punta de Vacas se transformó en un centro de relativa importancia, por ser el lugar de trasbordos.

La localidad de Punta de Vacas fue valorizada a fines de la década de 1930, cuando se creó Gendarmería Nacional. Este cuerpo fue fundado en 1938 con el objetivo de hacerse cargo de los servicios de seguridad en las zonas de frontera. La idea era constituir un cuerpo especializado en este tipo de servicios, capaz de mejorar las condiciones de control a lo largo de todas las fronteras argentinas, particularmente las terrestres. Dentro de este proceso, uno de los lugares más delicados era, justamente, el corredor binacional por el cual circulaba la mayor parte del tráfico de cargas y personas entre Argentina y Chile. La flamante gendarmería tenía que prestar servicios en este lugar, y el sitio adecuado para instalar su sede de operaciones fue, justamente, Punta de Vacas.

En efecto, el Escuadrón n° 27 de Gendarmería Nacional se estableció en Punta de Vacas, con lo cual se consolidó una población estable de cierta relevancia. Además, este lugar también adquirió importancia por sus posibilidades de acceso a una de las rutas que conducen al cerro Aconcagua. En el último tercio del siglo XX crecería la actividad andinista en la zona, con los contingentes que llegaban desde distintos países del mundo para escalar el “Techo de América”.

Poco a poco, se consolidaron los asentamientos de montaña, debido inicialmente al ferrocarril. También es preciso destacar en este proceso el desarrollo turístico de Uspallata y Puente del Inca, con sus hoteles con gran movimiento de pasajeros nacionales e internacionales. Ambos florecieron varias décadas antes de la construcción de la ruta internacional pavimentada.

La importancia del Trasandino en el fomento del turismo fue un proceso lento pero sostenido, que la clase dirigente argentino demoró bastante tiempo en asimilar. En efecto, en el proyecto de ley de nacionalización y reconstrucción del Trasandino, elaborado por el Poder Ejecutivo y en los debates

---

<sup>101</sup> Los daños causados al hotel de Cacheuta por el aluvión de 1934 dieron lugar a un largo pleito judicial, que mantuvo inactiva a la empresa y al estado durante largos años.

parlamentarios subsiguientes (1938 y 1939), no hubo casi referencias el tema. La única excepción importante fue el discurso del diputado socialista Enrique Dickmann, citado en el acápite del presente capítulo. El hecho se entiende porque en esa época el turismo como actividad de importancia económica, social y cultural, se encontraba en sus primeros pasos en Argentina. De todos modos, es preciso destacar la intervención del citado legislador, pues focalizó con suma claridad la importancia del Trasandino en esta actividad.

Más allá de una rama económica en particular, es preciso enfatizar cómo fue el proceso general de desarrollo interno y ocupación del espacio cordillerano a partir del Trasandino. Primero venía el ferrocarril. Luego, los emprendimientos turísticos y las instalaciones hoteleras; en tercer lugar, llegaba la red vial.

## Estaciones del Trasandino en la montaña chilena

Las estaciones de montaña de la sección chilena del Ferrocarril Trasandino también resultaron interesantes. Cerca de la frontera se levantó la estación Caracoles (3.193 metros s/n/m) y la estación de pasajeros Portillo (a 6 km de la anterior, y a una altitud de 2.886 m). A partir de allí seguía un tramo de fuertes descensos, de 12 km de longitud, hasta llegar a Juncal, donde se construyó la estación homónima, llamada después Hermanos Clark (2.260 m). Las pendientes fuertes seguían hasta pasar las estaciones Km 44 (a 7 km de la anterior, 1.952 m) y Río Blanco (10 km, 1.420 m s/n/m). Luego seguía un tramo de pendientes más suaves, para recorrer los 34 km restantes y llegar a Los Andes (816 m s/n/m).



*Estación Hermanos Clark.*

Cada una de estas estaciones tuvo su propia fisonomía. Caracoles se mantuvo dentro de los objetivos originales: un puesto de control de frontera, seguridad,

apoyo y abastecimiento de los trenes. Nunca tuvo más pretensiones ni generó los gastos ambiciosos y rimbombantes de Las Cuevas. Portillo cumplió su cometido de estación de turismo, destinada a los esquiadores. También se mantuvo, disciplinadamente, dentro de su tarea. La estación Juncal fue muy importante en su momento pues se encontraba en el centro de la zona de mayores pendientes, que se extendía entre Río Blanco y Caracoles. Por lo tanto, éste era un lugar clave para la operación de la línea. Allí se estableció una central eléctrica para abastecer el tramo superior y las instalaciones anexas, hasta Las Cuevas. También se instaló esta estación el centro de servicios para el mantenimiento de las vías: el personal de obras y servicios que debía, cada día, recorrer los rieles para remover obstáculos (rocas, nieve, hielo) y asegurar la transitabilidad. En cierta forma, Juncal era la estación hermana de Polvaredas en el lado argentino. Era el lugar donde los ferroviarios más esforzados se instalaban para prestar los servicios críticos del Trasandino, a veces en medio del viento blanco y con temperaturas cercanas a los  $-14^{\circ}$  C.

Mayor trascendencia tuvo la estación Río Blanco pues sirvió para generar actividades locales y además, sigue operando como estación ferroviaria en la actualidad. A partir de la construcción del Trasandino, Río Blanco se convirtió en un polo de actividades turísticas y piscicultura.

## Estación Río Blanco y los orígenes de la acuicultura y salmonicultura en Chile

La acuicultura es otra de las actividades estrella de la economía chilena en los últimos años. Hacia 1991 esta industria sorprendía a todos, al exportar truchas y salmones por valor de 160 millones de dólares. Pero el crecimiento siguió su curso, hasta rozar los 500 millones en 1995, 1.000 en 2002, 1.700 en 2005 y 2.100 en 2008, lo cual representaba el 25% de las exportaciones chilenas de alimentos. De acuerdo a datos estadísticos oficiales, en 2008, Chile producía 657.000 toneladas de truchas y salmones, de las cuales 445.000 se exportaban. Además de cooperar con la balanza comercial positiva del país y con el equilibrio fiscal, esta industria tiene un fuerte impacto social, dado que genera 53.000 puestos de trabajo. A esta altura, Chile se posicionaba como el mayor productor mundial de salmones junto a Noruega, país con larga tradición en la actividad.





*Locomotora atraviesa el puente en río Blanco.*

El fuerte impacto en la economía nacional ha determinado que, en los últimos años, la salmonicultura chilena haya alcanzado fuerte visibilidad en la región y el mundo. Los datos y noticias de los últimos veinte años se han difundido ampliamente a través de medios masivos y especializados. Menor visibilidad ha tenido, en cambio, el origen de la actividad, tarea que se encuentra íntimamente asociada al Ferrocarril Trasandino.

Los salmonideos (truchas y salmones) no son especies nativas de Chile, sino que se introdujeron desde Europa a comienzos del siglo XX. La iniciativa estuvo a cargo del naturalista alemán Federico Albert quien hacia 1902 elaboró un documento sobre las especies que se podían introducir en el país. El 2 de marzo de 1903, Albert emprendió su viaje hacia Alemania para cumplir su misión. Paralelamente, era necesario constituir una planta de piscicultura en Chile, para realizar el proyecto. Se requería de un entorno que cumpliera una serie de condiciones naturales para permitir la adaptación de las especies europeas al ambiente americano. Además, se requería de una infraestructura adecuada, incluyendo medios de transporte y facilidades para equipamiento e instalaciones. Estas condiciones se cumplieron finalmente en Río Blanco, junto al Ferrocarril Trasandino, 34 kilómetros al este de Los Andes.

La Estación de Ensayos de Piscicultura se estableció en 1903, cerca de la estación Río Blanco del Ferrocarril Trasandino. El predio utilizado fue donado por el senador Daniel Oliva. Allí se construyó el criadero y la sala de incubación. Las primeras ovas llegaron a Valparaíso y luego a Río Blanco, donde comenzaron a criarse en abril de 1905. La iniciativa estuvo a cargo del naturalista Federico Alberto Toupp, doctor en Ciencias Naturales adscrito al Jardín Botánico de Berlín. Contratado por el presidente de Chile Balmaceda, se trasladó a este país para prestar sus servicios. Entre otras tareas, se interesó en introducir las nuevas especies de peces, particularmente salmones y truchas. En 1903 “regresaba de uno de sus viajes a Europa con un cargamento de 400.000 ovas para hacer posible el proyecto de instalación definitiva en Río Blanco de la



primera estación de Piscicultura de Chile. En 1919 un incendio destruyó las instalaciones que fueron reconstruidas en 1926” (Tapia Canelo, 1989: 167).

A partir de la estación de acuicultura de Río Blanco se produjo la introducción y propagación de truchas y salmones en Chile. El establecimiento estuvo durante un largo periodo a cargo del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG). Posteriormente, la estación se licitó (1979) y fue adquirida por la empresa vecina, la División Andina de CODELCO. Esta asumió la propiedad dentro de su proyecto de responsabilidad social empresaria, a la vez que, un año después, confió la dirección académica a la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso para confiarle la dirección académica y científica. Durante su centenaria trayectoria, su aporte a la riqueza piscícola nacional ha sido notable.

## El Trasandino y la promoción del deporte regional

Es conocido el lazo entre los ferrocarriles y la expansión del fútbol británicos. En Argentina, este proceso se desplegó con singular velocidad, dada la fuerte presencia inglesa en la expansión de las redes ferroviarias argentinas. Con frecuencia, cerca de las estaciones, se organizaban espacios para la práctica del fútbol, y varios clubes argentinos se originaron, precisamente, de esta relación, algunos de los cuales, llevan todavía nombres y símbolos de su origen ferroviario:

Numerosos clubes argentinos se fundaron en torno a líneas, estaciones y empleados ferroviarios. Entre ellos se destacan los clubes *Vélez Sarfield* y *Ferrocarril Oeste* en Buenos Aires; *Rosario Central* en Santa Fe; *Talleres e Instituto* en Córdoba. En efecto, hacia 1904, en el barrio porteño de Caballito, se fundó el club *Ferrocarril Oeste*, orientado a los trabajadores del ferrocarril homónimo. Cerca de allí, en el barrio de Floresta, en 1910, se fundó el Club Atlético Argentinos de Vélez Sárfield, junto a la estación “Vélez Sárfield” del *Ferrocarril Oeste*. En la ciudad de Córdoba, los empleados del *Ferrocarril Central Córdoba* crearon dos clubes, *Atlético Talleres Central Córdoba* (1913) e *Instituto Atlético Central Córdoba* (1918). Después de un siglo de historia, Talleres e Instituto siguen siendo, junto a Belgrano, dos de las tres principales escuadras del fútbol de esta provincia. En la ciudad de Rosario, los empleados del *Ferrocarril Central Argentino* se reunían desde 1880 a practicar fútbol, hasta que resolvieron fundar su propio club (1889), actualmente denominado *Rosario Central*. Originalmente, sólo podían participar del mismo los empleados ferroviarios.

En la provincia de Mendoza, el ferrocarril también promovió la práctica del fútbol y en torno a sus asentamientos, surgieron clubes. Cerca de la estación principal del *F.C.Pacífico* en la ciudad de Mendoza, se construyó la primera cancha de fútbol de la provincia (actuales calles Godoy Cruz y 25 de mayo, donde existe un monolito conmemorativo). Las instalaciones pertenecían al Colegio Nacional, institución emblemática para la formación de las élites de la provincia, fundada por el presidente Bartolomé Mitre en la década de 1860. Era una cancha de estrechas dimensiones, menores a las reglamentarias. No obstante ello, en las dos primeras décadas del siglo XX ese fue el principal campo de juego, en el cual se celebraron incluso eventos importantes.

Fue notable la expansión de los clubes, asociaciones de vecinos entusiastas que se organizaban para comprar un terreno y construir instalaciones para actividades deportivas y sociales. En muchos casos, estos clubes, verdaderas redes de la sociedad civil, surgieron en torno a las estaciones ferroviarias. Resulta notable la fuerza del fútbol en el club *Atlético Palmira*, en la localidad homónima, que se caracterizó precisamente, por la relevancia de las estaciones y talleres para los trenes; en la ciudad capital de la provincia se organizó el *Club Pacífico*, que ha llegado con vida propia hasta la actualidad, pero ya sin dedicarse al fútbol sino a otras actividades sociales y deportivas, con sus amplias instalaciones cerca de la estación Mendoza del antiguo ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, sobre avenida Perú. También surgieron otros clubes, entre ellos el Club Atlético Tracción y el Club Talleres Pacífico. Ambas instituciones se fusionaron en 1933, y dieron origen a *Antes Talleres Sport Club*, equipo que se coronó campeón del torneo de primera división de la Liga Mendocina de Fútbol en 2011.

Del lado chileno ocurrió lo propio con otros clubes, entre ellos, Trasandino, emplazado en Santa Rosa de los Andes. Fue fundado en 1906 por los hermanos Juan y Mateo Clark, mientras se encontraba en construcción el ferrocarril Trasandino. La denominación original de la institución fue *Transandino Football Club*. El impulso fue aportado por los empleados y técnicos ingleses que trabajaban en el ferrocarril de montaña. A partir de entonces, este club comenzó su larga trayectoria dentro del escenario futbolístico nacional de Chile.

Durante un tiempo, el papel principal del Club Trasandino era alentar los clásicos del Aconcagua, al enfrentar al club Arturo Prat de San Felipe. Esta rivalidad de barrios contribuyó al fortalecimiento de la identidad del club y a promover la participación de los jóvenes deportistas locales. Pero, además, el Club Trasandino alcanzó una proyección nacional e internacional que, originalmente, pocos hubieran esperado de una entidad situada en localidad tan periférica.

El servicio de pasajeros del Ferrocarril Trasandino generó las condiciones para el contacto de los deportistas de Chile y Argentina. El evento emblemático fue la visita de la selección nacional de Chile a Mendoza, para jugar dos partidos con el combinado de esta provincia (27 y 28 de octubre de 1917). En la historia del deporte de Mendoza, estos encuentros figuran como una página importante (Lloveras, 2012: 87-94). La presencia de la selección de Chile despertó gran expectativa en Mendoza. En el Campeonato Sudamericano de 1916, Chile obtuvo el tercer lugar, solo superado por Uruguay y Argentina. En estas circunstancias, el ferrocarril Trasandino facilitó el transporte de los jugadores chilenos en Mendoza, lo cual fue un impacto notable en la época. Los partidos tuvieron resultados notables: el primero favoreció a Chile (4-2) y el segundo a Mendoza (2-1). Se destacó la actuación de Andrés Andía, jugador del club Independiente Rivadavia, figura central del fútbol de Mendoza del primer tercio del siglo XX. Los partidos se realizaron en la cancha del Colegio Nacional y fue presenciado por numeroso público. Los periódicos de la época publicaron fotografías que así lo demuestran. El evento tuvo un marco de confraternidad binacional. “Los players chilenos concurren invitados al teatro Odeón y luego serán agasajados en el Hotel Nacional con un banquete”, escribió el popular diario *La Palabra*. “Ayer en varios automóviles hicieron una gira conociendo el parque San Martín, visitaron el Club de Regatas y participaron del corzo que se realizaba en la rotonda de ese paseo... hoy se los hará conocer varios establecimientos vitivinícolas y otros parajes de la capital”, señalaba el diario *Los Andes*. Más detalles se encuentran en la citada obra de Lloveras (2012).

El partido entre las selecciones de Chile y Mendoza, en 1917, fue un ícono del proceso de integración a nivel deportivo que se puso en marcha gracias al Ferrocarril Trasandino. Porque ese encuentro significó correr un muro mental, y demostró que era viable pensar en este tipo de encuentros que iban más allá de lo estrictamente deportivo, y se extendía a lo social y cultural. Se promovía el roce, el encuentro y la creación de lazos entre argentinos y chilenos. Con los años, estos eventos se multiplicaron a nivel de clubes de fútbol y más adelante, de otros deportes.

Las instituciones de la ciudad chilena de Los Andes se manifestaron interesadas en promover estos intercambios. La disponibilidad de transporte ferroviario facilitó los contactos del Club Trasandino con sus pares de Mendoza. Se realizaron visitas y giras deportivas a bordo del Trasandino, para celebrar competencias internacionales (al menos a escala regional) antes de la existencia misma de torneos oficiales de esas características. Así, por ejemplo, en la primavera de 1946, el Club Trasandino realizó una gira por Mendoza, para participar de un torneo cuadrangular con el campeón, Andes Talleres, el primer equipo de Gimnasia y Esgrima y un combinado local. La prensa mendocina no escatimaba elogios para el conjunto visitante, al cual presentaba

como “campeón invicto de Los Andes”.<sup>102</sup> La receptividad fue considerable: el partido entre Trasandino y Gimnasia tuvo buena cantidad de público.<sup>103</sup>

El camino abierto por Trasandino fue seguido por otras escuadras chilenas: en otoño del año siguiente fue el turno del campeón de Concepción, Fernández Vial, el cual se enfrentó con el campeón de Mendoza Andes Talleres, nuevamente con buena recaudación.<sup>104</sup> Poco después se presentó también en Mendoza el equipo de Universidad Católica.<sup>105</sup> Posteriormente, el nuevo campeón de Mendoza, Atlético Argentino, realizó una gira por Chile, para jugar en Valparaíso y Santiago, donde asistieron 30.000 espectadores.<sup>106</sup> Luego, el subcampeón nacional, Universidad de Chile, realizó una gira por Cuyo, para enfrentar a Independiente Rivadavia en Mendoza, San Martín en San Juan y Argentino en San Rafael.<sup>107</sup> El 25 de mayo de 1950, en la celebración de los 140 años de la Argentina, el encuentro futbolístico entre la Lepra mendocina y la U de Chile alcanzó una recaudación extraordinaria.<sup>108</sup>

Es importante señalar la importancia relativa del fútbol de Mendoza en el contexto nacional. Actualmente, la provincia andina cuenta con Godoy Cruz Antonio Tomba, uno de los veinte equipos que participa en la máxima categoría nacional (Primera División), torneo en el cual obtuvo el tercer lugar (clausura 2011), y donde conquistó el derecho a representar a la Argentina en competencias internacionales (Copa Sudamericana 2011 y Copa Libertadores de América 2011 y 2012). A ello se suman otros equipos de destacada trayectoria, como Independiente Rivadavia, que participa en la segunda división (Primera B Nacional), junto a River Plate, Gimnasia y Esgrima de La Plata, Rosario Central y Huracán de Parque Patricios. En esta categoría se han destacado otros equipos de Mendoza, como Atlético San Martín, varias veces protagonista de las ligullas finales de la divisional. La boyante situación presente del fútbol de Mendoza no es producto del azar, sino resultado de una larga trayectoria de cultivo de esta disciplina deportiva, tal como se ha reflejado en buena parte del siglo XX, incluyendo periodos en los cuales, el Trasandino conectó a la capital cuyana con otras regiones y facilitó las competencias internacionales.

---

102 Los partidos se programaron para los días 16 y 17 de noviembre de 1946. *Los Andes* (Mendoza, 13 de noviembre de 1946): p. 14.

103 El partido concluyó con la victoria de Gimnasia por 4 a 3 y se recaudaron \$793,20.

104 El 27 de abril de 1947 Fernández Vial (Concepción) y Andes Talleres (Mendoza) empataron 4 a 4, con una recaudación de \$ 737.

105 El 25 de mayo de 1949, para celebrar la fiesta patria argentina, se organizó el partido entre Católica y Atlético Argentino, en el cual igualaron 2 a 2. *Los Andes* (Mendoza, 27 de mayo de 1948): p. 10.

106 Atlético Argentino venció a Wanders en Valparaíso por 4 a 2 y luego fue derrotado por la selección nacional de Chile, 3 a 2, en Santiago. *Los Andes*, (Mendoza, 20 de octubre de 1948): p. 12.

107 *Los Andes*, (Mendoza, 28 de mayo de 1950): p. 12.

108 Se recaudaron \$17.350 para la victoria de Independiente Rivadavia por 5 a 0 sobre la U de Chile; tres días después se celebró la revancha, con un empate 2 a 2, y una recaudación menor, pero importante: \$6.074.

A mediados del siglo XX, cuando la flamante inauguración del Trasandino (después de su reconstrucción) abrió nuevas posibilidades de contacto con clubes chilenos, el fútbol de Mendoza se encontraba, como en la actualidad, en un gran momento. Por entonces se celebraban campeonatos nacionales con la selección de cada provincia. En 1950 Mendoza obtuvo el título nacional, al vencer a Córdoba por 2 a 1 (26 de diciembre en el estadio de Gimnasia y Esgrima). Posteriormente, la selección de Mendoza, con su flamante título de campeón argentino, viajó a Chile en el Trasandino para realizar una gira, y llegó a igualar 2 a 2 con la selección nacional de Chile, ante 10.000 espectadores.<sup>109</sup> Luego derrotó 4 a 0 a Universidad de Chile y a Magallanes por 3 a 2.<sup>110</sup> La integración deportiva avanzó hasta alcanzar niveles insólitos: En el verano de 1948 un jugador de Colo Colo, el más popular de Chile, fue operado en el Hospital Central de Mendoza.<sup>111</sup>

Así como la División Andina, al aliarse con otras tres grandes mineras, dio origen a la gran empresa nacional Codelco, algo parecido hizo, *mutatis mutandis*, el club Trasandino por el fútbol chileno. En efecto, en 1952, la institución de los hermanos Clark se unió con otros seis clubes chilenos de mediana jerarquía para crear la División de Ascenso. En esta iniciativa tomaron parte también instituciones que con el tiempo llegarían a tener protagonismo en Primera División, como Rangers de Talca y Palestino (Tapia Canelo, 1989: 136-138). El club llegó a jugar en Primera División, la máxima categoría del fútbol nacional, en tres temporadas (1982, 1983 y 1985). Luego descendió a segunda y más tarde a tercera. Más allá de estos resultados, lo importante es destacar que durante más de un siglo ha mantenido viva la actividad y ha convocado a muchos niños y jóvenes a participar del deporte, algunos de ellos, de destacada trayectoria, como Iván Zamorano, tal vez el mejor jugador chileno de todos los tiempos, surgido de la cantera de Trasandino. Otro elemento importante es la vigencia de la identidad del club, sus colores y su nombre. El verde ha sido tradicionalmente el color del club; sin embargo, su nombre ha sufrido algunos cambios: se llamó *Cobreandino* (1985-1992) y luego *Deportes Los Andes* (1992-1996); posteriormente se recuperó el nombre original, tal como se mantiene en la actualidad. Actualmente, el *Club Trasandino de Los Andes* milita en la tercera división del fútbol chileno, equivalente al *Torneo Argentino A* del fútbol argentino.

El fútbol fue el deporte más visible, pero no el único. El aporte del Trasandino al desarrollo del deporte y la integración a través del mismo entre argentinos y chilenos, se extendió a otras disciplinas y se multiplicó, para abarcar distintos grupos sociales, incluyendo a las mujeres. Los intercambios de delegaciones deportivas de clubes de Mendoza con sus pares chilenos se extendieron a otras

109 *Los Andes* (Mendoza, 26 de marzo de 1951): p. 2.

110 *Los Andes* (Mendoza, 10 de marzo de 1951) p. 8.

111 *Los Andes* (Mendoza, 3 de marzo de 1948): p. 12.

disciplinas. Entre los últimos años de la década de 1940 y los primeros del 50 se realizaron numerosas giras de equipos y deportistas a través de los Andes, para participar en competencias de todo básquet masculino y femenino, fútbol, remo, tenis, box, hockey sobre patines y automovilismo.

Dentro del hockey sobre patines, en otoño de 1946 visitaron Mendoza los dos principales equipos de Chile, Colo Colo y Palestino, campeón y subcampeón nacionales respectivamente. También viajó Tito Caramate, campeón chileno de patinaje artístico.<sup>112</sup> Dentro del remo, al cumplirse el 50° aniversario del Club Mendoza de Regatas, se resolvió enviar al equipo de remeros a participar de una regata en Valparaíso.<sup>113</sup> La visita la devolvieron los chilenos unos meses después, con una nutrida delegación para participar en competencias de remo, básquet y hóckey sobre patines.<sup>114</sup> Al parecer, estas experiencias fueron estimulantes, y generaron continuidad: en mayo, los remeros de Mendoza volvieron a embarcarse en el Trasandino para ir a competir a Valparaíso.<sup>115</sup> El “deporte blanco” también tomó parte de este proceso: en otoño de 1948 actuaron tenistas chilenos en Mendoza.<sup>116</sup> Por su parte, un esquiador mendocino ganó una competencia de la especialidad en Chile.<sup>117</sup> Volviendo al básquet, la selección mendocina de ese deporte viajó para participar en un torneo sextangular en Santiago.<sup>118</sup> Poco después, una delegación chilena de básquet femenino se presentó en Mendoza.<sup>119</sup>

Las giras deportivas no se restringían a delegaciones de deportistas profesionales o amateurs. También participaron deportistas aficionados y estudiantes. En invierno de 1949 viajaron estudiantes chilenos a Mendoza, a celebrar un partido de básquet con los alumnos de la Escuela de Comercio “Martin Zapata”. Debido a la estación, el viaje fue en avión.<sup>120</sup> Además, los encuentros deportivos impulsaron la integración de otros sectores de la sociedad, como por ejemplo, entre los periodistas. El Círculo de Periodistas de Mendoza se vinculó con el Círculo de Cronistas Deportivos de Chile, y en conjunto, organizaron un viaje de futbolistas y boxeadores mendocinos a Chile, en octubre de 1949.<sup>121</sup> Posteriormente, al celebrarse una competencia de automovilismo en El Plumerillo, viajó una delegación de deportistas y reporteros chilenos. Al finalizar la carrera, el Círculo de Periodistas de Mendoza celebró un banquete para agasajar a sus pares chilenos.<sup>122</sup>

112 *Los Andes* (Mendoza, 4 de abril de 1946): p. 12; (5 de abril de 1946): p. 8.

113 *Los Andes* (Mendoza, 14 de noviembre de 1946): p.14

114 *Los Andes* (Mendoza, 13 de marzo de 1948): p. 14.

115 *Los Andes* (Mendoza, 18 de mayo de 1948): p. 12.

116 *Los Andes* (Mendoza, 4 de marzo de 1948): p. 14.

117 *Los Andes* (Mendoza, 1 de noviembre de 1948): p.7.

118 *Los Andes* (Mendoza, 17 de marzo de 1949): p.9.

119 *Los Andes* (Mendoza, 1 de noviembre de 1948): p.7.

120 *Los Andes* (Mendoza, 7 de setiembre de 1949): p. 10; (13 de setiembre de 1949): p.10; (4 de octubre de 1949): p.12

121 *Los Andes* (Mendoza, 1 de setiembre de 1949): p.7.

122 *Los Andes* (Mendoza, 7 de diciembre de 1949): p.12.

El Ferrocarril Trasandino, con sus servicios, estaciones y clubes, contribuyó a promover actividades deportivas que servían de promoción de la vida sana en los jóvenes, a la vez que alentaba un entretenimiento valorado por los pueblos de ambos lados de la cordillera. Además, contribuyó a establecer lazos de amistad y confianza entre estudiantes, dirigentes y periodistas a ambos lados de la cordillera de los Andes.

## El Trasandino y la primera emisora de Los Andes: *Radio Iberia*

El aporte de las empresas ferroviarias en el desarrollo de los medios masivos de comunicación no quedó restringido a la prensa gráfica, sino que se extendió también a la radial. Como se sabe, el primer tercio del siglo XX se caracterizó por el lento despertar de la radiofonía en la región. Poco a poco comenzaron a llegar de Europa y EEUU el equipamiento y las instalaciones para realizar las emisiones de radio. Fue un proceso complejo, signado por las dificultades técnicas y financieras para acceder a la nueva tecnología.

En la ciudad de Mendoza, por ejemplo, las transmisiones radiales comenzaron en 1924, a través de la emisora de radio del parque. La generalización se produjo recién en las décadas de 1940 y 1950, con la invención y difusión del transistor (Bustelo y Rossignoli, 2004: 456). En la década de 1930, algunos municipios instalaban plantas transmisoras con grandes parlantes en las plazas, para dar a conocer las noticias y amenizar con música. Se hicieron célebres los programas de la radio municipal de Godoy Cruz, controlada por los socialistas, que transmitía audaces marchas libertarias (Lacoste, 1993). En esa misma década, iban a comenzar las emisiones radiales en Santa Rosa de los Andes, debido en buena medida, al aporte del Trasandino.

La empresa del Trasandino, además de ocuparse de los servicios de transporte de carga y pasajeros, asumió la responsabilidad de un conjunto de acciones tendientes a administrar la línea y resolver los constantes problemas que presentaba el entorno de la cordillera. En este contexto, la firma realizó inversiones considerables para disponer de equipos de comunicaciones. Entre otros equipos, la empresa instaló en la ciudad de Santa Rosa de los Andes, “una de las más modernas estaciones de radio en onda corta de América; el transmisor había sido traído de Inglaterra y ocupaba una pieza completa con elementos condensadores y aparatos de elevado tamaño. A cargo de dicho transmisor estaba don Roberto de la Cruz Quesada, funcionario del Trasandino quien se comunicaba con casi todos los países del mundo” (Tapia Canelo, 1989: 200-201).

La presencia del equipo de radio en Los Andes no tardó en generar una suerte de efecto demostración. Algunos vecinos con inquietudes comunicacionales, procuraron ensanchar los servicios radiales del Trasandino, para extenderlos al público en general. Poco a poco, lograron un convenio con la empresa ferroviaria por el cual, ésta les entregaría equipos de transmisión y repuestos. Sobre la base de estos elementos, se instaló *Radio Iberia*, la primera planta de radiodifusión en la villa de Santa Rosa de los Andes, con una antena de 5.000 watts. De esta manera “la ciudad de Los Andes fue una de las primeras de Chile que contó con una radioemisora. La comunicación hablada en onda larga o amplitud modulada se hizo presente en la ciudad en los primeros años de la década del treinta” (Tapia Canelo, 1989: 200). Radio Iberia mantuvo sus emisiones durante toda la década de 1930 hasta que fue clausurada por motivos políticos en 1939. Cuando dejó de emitir, se produjo un largo silencio en la región, que se prolongó durante dos décadas. Recién hacia 1958, Los Andes volvió a disponer de una emisora de radio. Fue entonces cuando se pudo valorar, con mayor ponderación, el significado del servicio prestado por la radioemisora que surgió a partir del ferrocarril Trasandino.

La Radio Iberia fue un referente en la cultura local y a su vez, un reflejo de la capacidad de transformación social, económica y cultural del Ferrocarril Trasandino. Las noticias, debates, anuncios y polémicas que generó esta radio fueron parte de este proceso mayor, del cual también formaron parte los clubes sociales y deportivos, centros comerciales y demás entidades que surgieron alrededor de las vías del ferrocarril, a ambos lados de la cordillera.



## El Trasandino británico y el turismo de montaña: Cacheuta, Puente del Inca, Uspallata y Los Andes

“Al llegar a Puente del Inca, el príncipe bajó nuevamente del tren y caminó con su ayudante argentino, capitán Kerso, para admirar la magnífica obra de la naturaleza que es el puente del Inca. A cada momento el príncipe se manifestaba complacido de lo hermoso del paisaje cordillerano que lo rodeaba y de la baja temperatura reinante. Banderas argentinas y británicas adornaban los escasos edificios del lugar y el Hotel de Turismo. A las 13.55 se servía un agradable almuerzo al heredero británico. Vinos chilenos, al decir de El Mercurio, y champagne, se sirvieron en el tren real”.

León Gallardo, 2003: 34

(Fragmento del viaje de Eduardo de Windsor, futuro rey Eduardo VIII,6 de septiembre de 1925)

La cordillera de los Andes presenta una notable cantidad y calidad de atractivos turísticos: fuentes termales, arroyos, ríos y montañas nevadas aptas para deportes invernales (como el esquí) y estivales (cabalgatas, andinismo, kayak), se integran en un paisaje de notable belleza escénica y singular valor histórico, sobre todo por grandes epopeyas de la historia universal como la campaña libertadora del general San Martín. Se trata por lo tanto, de un espacio singularmente adecuado para el turismo cultural.

No obstante ello, durante varios siglos, esta zona permaneció aislada y marginada de las actividades económicas debido a la falta de medios de transporte, equipamiento e instalaciones. Como hemos estudiado en otra parte de este libro, entre los siglos XVI y XIX la montaña era un lugar desértico, percibido como hostil y peligroso por los escasos viajeros que se atrevían a cruzar la cordillera. Las sensaciones de frío y miedo simbólico se sumaban a las cruces, los cadáveres de hombres y mulas y demás imágenes de la muerte para teñir la vivencia de la cordillera con un tono muy negativo. Como resultado, durante cientos de años, a pesar de la existencia de ciudades importantes a ambos lados de la cordillera, como Santiago y Mendoza, la montaña permaneció como una zona desértica.

Por un lado, las ciudades necesitaban enlazarse para mejorar sus condiciones para el transporte y las comunicaciones. Por otro, la cordillera presentaba serios obstáculos físicos para ello, pues para obtener resultados significativos era necesario realizar fuertes inversiones. La respuesta de las autoridades fue, por lo general, postergar una y otra vez, los reclamos, ideas, propuestas en esta dirección. Como resultado, la montaña permaneció hasta fines del siglo XIX casi con las mismas características que tenía en el siglo XVI.

Una de las excepciones a esta regla fue la labor del marqués de Osorno, don Ambrosio O'Higgins, el único gobernador de la época colonial que diseñó e implementó una política de integración regional trasandina. Por su iniciativa se realizaron importantes mejoras en la infraestructura, el equipamiento y las instalaciones del viaje trasandino. Fue el fundador de ciudades específicamente orientadas a prestar servicios a los viajeros de la cordillera, como San José de Maipo (1792) y Santa Rosa de los Andes (1791). Además realizó mejoras en el camino entre Santiago y Mendoza, sobre todo ensanches en las partes más peligrosas; y fundamentalmente, fue el impulsor de la construcción de los refugios de alta montaña, llamados "las casuchas del Rey". Eran ocho construcciones de ladrillo, con capacidad para albergar hasta treinta personas, ubicadas en las partes críticas de la cordillera. Tal como ya examinamos, estas construcciones, realizadas hacia 1765, prestaron servicios durante 150 años, pues no fueron superadas por otro sistema mejor hasta la aparición del Ferrocarril Trasandino.

En el presente trabajo se observa el cambio producido en la montaña a partir de la llegada del F.C. Trasandino, con especial referencia al desarrollo del turismo. Se van a examinar cómo, por primera vez en la historia, fue posible dotar a los atractivos turísticos del equipamiento y las instalaciones necesarias para recibir al turista, como así también la trascendencia del F.C. Trasandino, tanto para el mejoramiento de la infraestructura para el transporte, como en el desarrollo de la superestructura de servicios turísticos, incluyendo las actividades tendientes a la promoción y marketing de una zona hasta entonces

marginada e ignorada. Para superar estas dificultades se necesitaba una cultura empresarial que todavía no se había desarrollado en la Argentina. Pero esta sí había comenzado a desenvolverse en Europa, con el singular protagonismo de los ferrocarriles ingleses.

## Ingleses, ferrocarriles y turismo

Las actividades turísticas se remontan a tiempos de los romanos, cuando se descubrió el beneficio de los baños termales para gobernantes y guerreros. Desde esta época datan los balnearios termales como los Caracalla en Italia, Bath, en el oeste de Inglaterra y otros en el centro de Europa. En la Edad Media, las órdenes religiosas también valoraron las termas, y cerca de ellas levantaron importantes conventos, monasterios y abadías. Además, estos sitios se transformaron en importantes centros políticos. Un buen ejemplo fue la coronación del primer rey de Inglaterra, Edgard, en Bath. La realeza desarrolló una fuerte tradición de aprecio por las termas. La visita de Isabel I en 1573 popularizó aquel balneario (Theune 1999: 304).

En tiempos del Renacimiento y sobre todo, de la Ilustración, el avance de las ciencias llamó la atención sobre los efectos terapéuticos del agua y los baños termales y marinos. De esta manera comenzó a tonificarse, al menos muy lentamente, la tendencia del turismo hacia las playas. Fue preciso un largo proceso por el cual se le otorgara mérito al placer y la belleza para luego propulsar una actividad turística sostenida. La metamorfosis mental se produjo entre 1750 y 1840, de acuerdo a Corbin. Este señala el proceso de ascenso y consolidación de las estaciones balnearias. Hacia fines del siglo XVIII comenzaron a levantarse los balnearios en Inglaterra y en las costas alemanas del Mar del Norte; poco después le siguieron las de Francia y Bélgica. En 1789 comenzaron a construirse las *longdging-houses* del Royal Crescent de Brighton, en la costa sur de Inglaterra. De esta manera se inició la dura competencia entre el balneario marítimo de Brighton con el centro termal de Bath. Corbin señala como hitos decisivos la construcción de los establecimientos de Ramsgate y Dieppe (1822) y Boulogne (1824) (Corbin 1993: 335-366)

Los centros turísticos eran sede de diversas actividades. Los hoteles solían contar con teatros, orquestas, salas de lectura y más tarde, campos de deporte. Ostende, sede de un centro literario originalmente (1787), posteriormente se fundó allí el primer casino (1837) y más tarde la creación de los baños. También surgieron los espacios para paseos, excursiones y vida social, vivificando así las instalaciones termales.

Los centros turísticos se vieron fuertemente favorecidos por la presencia de la realeza, escritores y artistas célebres. Estos grupos contribuyeron en forma decisiva a instalar los balnearios y demás centros turísticos como lugares de prestigio, lo cual atrajo también a la burguesía y la *gentry*. Los grandes hoteles y balnearios surgieron como lugares de una intensa actividad social, en el cual las élites se reconocían y afirmaban.

El turismo experimentó un salto cuantitativo a partir de la expansión de los ferrocarriles, que aportaron la infraestructura necesaria para el traslado masivo de los turistas hacia los lugares de interés. En este sentido, en Europa, los atractivos turísticos y en algunos casos, el equipamiento y las instalaciones turísticas, existían antes del Ferrocarril. Sólo faltaba este sistema de transporte para el surgimiento del turismo de masas. Por tal motivo, apenas se libró al servicio el transporte ferroviario de pasajeros, se produjo el *boom* turístico en Europa. Un buen ejemplo se registró en el sur de Inglaterra donde “en 1831 el ferrocarril deposita en Brighton a las multitudes” (Corbin 1993: 367).

Si entre 1750 y 1840 en Europa se descubrió la importancia de la infraestructura, el equipamiento y las instalaciones turísticas, a partir de entonces se puso en marcha la invención de otro elemento importante para el desarrollo de esta actividad: la superestructura turística. El 4 de julio de 1841 Thomas Cook fletó el primer charter: embarcó medio millar de turistas en Leicester, a precios módicos, para ir de Longhborough. En 1845 fundó la primera Agencia de Turismo y en 1851 comenzó a editar la primera revista turística. En 1866 llegó el primer contingente oficial de turistas europeos a EEUU y en 1872 otro grupo de turistas dio la vuelta al mundo. Estas iniciativas fueron impulsadas por Cook (1808-1892), considerado “el padre del turismo moderno” (Novo Valencia 1994: 7-8).

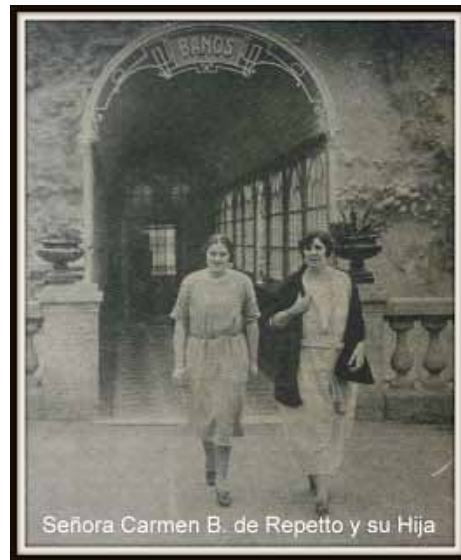
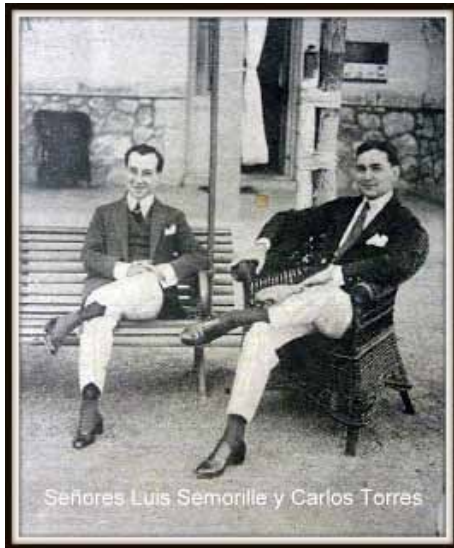
Por otra parte, la evolución económica de Gran Bretaña, contribuyó a facilitar las condiciones para el florecimiento de la actividad turística. Las inversiones de los capitales ingleses, comenzaron a brindar réditos cada vez más importantes hacia fines del siglo XIX. “Hacia 1870 Gran Bretaña contaba con 170.000 personas ‘de rango y propiedad’ sin ocupación visible (Hobsbawm 1998: 114). Como resultado, miles de ciudadanos ingleses pasaron a gozar de rentas sin necesidad de trabajar. De esta manera surgió una clase rentista, bastante numerosa, que se caracterizaba por poseer dos elementos indispensables para el turismo: dinero y tiempo libre. La oportunidad no fue desaprovechada, y por primera vez se verificaron viajes masivos de ingleses a Europa sin uniforme, según señala Hobsbawm. “Las confortables avenidas de Kensington, las villas de los balnearios, las residencias de clase media junto al mar, los alrededores de las montañas suizas y las ciudades toscanas las recibieron con los brazos abiertos” (Hobsbawm 1998: 114).

Los ferrocarriles ingleses detectaron rápidamente el potencial de la articulación de las empresas de transporte con la actividad turística. Comenzaron a diseñar hoteles junto a las vías del tren, sobre todo en la proximidad de lugares con bellezas escénicas y atractivos turísticos. Los ferrocarriles británicos construyeron hoteles en Inglaterra, Escocia e Irlanda. En el norte de Escocia, uno de los lugares seleccionados para este fin fue Iverness, debido a la belleza del lago Ness rodeado de bosques (Theune 1999: 1043-1047). Allí la compañía *Inverness & Nairn* levantó un espléndido hotel en la sede central de la antigua línea férrea de Highlands, que todavía se preserva como parte importante del patrimonio histórico de la época eduardiana (Martínez 1998: I, 168). En la punta sudoeste de Inglaterra, el lugar elegido fue St. Ives, pueblo de pescadores que evolucionaba hacia un centro turístico (Theune 1999: 1043-1047). El Ferrocarril *Great Western* (GWR) construyó allí el gran hotel *Treggana Castle*. Y en Irlanda el *Ferrocarril Great South* (GSR) edificó una serie de ocho hoteles, entre ellos, que habilitó en 1854 en Killarney (Martínez 1998: I, 168; II, 110).

En resumidas cuentas, al comenzar el siglo XX, los ingleses habían acumulado conocimientos y experiencia en el diagnóstico, la planificación y la gestión de la actividad turística. Sus ferrocarriles trasladaban a miles de pasajeros de una punta a la otra del continente europeo; sabían de los intereses y gustos de los turistas; contaban con agencias y publicaciones especializadas en temas turísticos, y cada vez las dominaban más. Cuando los ingleses llegaron con los rieles del F.C. Trasandino al corazón de la cordillera de los Andes, hacia el 1900, sólo tenían que aplicar allí lo que habían realizado en Europa.

## El F.C. Trasandino y su política turística en los Andes Centrales

El F.C. Trasandino impulsó una activa política turística en la cordillera. No sólo aportó la infraestructura de transportes indispensables para garantizar el acceso de los pasajeros a la montaña, sino también promovió iniciativas tendientes a mejorar las instalaciones, el equipamiento y la superestructura turística para el desarrollo de la región.



*Turistas en Hotel Termas de Cacheuta (1922).*

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

En 1903 los rieles del F.C.Trasandino llegaron a Las Cuevas; seis años más tarde se terminó la construcción del Túnel de la Cumbre (maravillosa obra de ingeniería de 3.000 metros de longitud a 3.200 metros de altura s/n/m) y se libró al servicio la sección internacional del F.C.Trasandino en forma completa, con lo cual se podía realizar el viaje directo de Mendoza a Los Andes. A partir de entonces, los turistas argentinos y chilenos podían llegar a la montaña en forma rápida y cómoda. En este sentido quedaba resuelto el problema de la infraestructura de transportes necesaria para el desarrollo de los atractivos turísticos de Cacheuta (1.350 metros s/n/m), Uspallata (2.000 metros s/n/m), Puente del Inca (2.700 metros s/n/m) y la Laguna del Inca, entre otros.

**¿Conoce Ud. Chile?**  
Ofrecémosle una excepcional oportunidad para visitar económicamente el país vecino

**TRENES DE EXCURSIÓN**

saldrán de Retiro (B. A. P.)

**FEBRERO DE 1930**  
MARTES 4 y 18

Pasajes de 1ª clase de IDA y VUELTA entre Buenos Aires y Santiago o Valparaíso, válidos para regresar hasta 2 meses de la fecha de emisión con camas y comidas en los trenes. \$ **310.-**

Incluyendo 8 días de hotel en Santiago o Valparaíso y un pasaje de 1ª clase entre ambos puntos . . . . . \$ **435.-**

Consulte las opciones de ida y vuelta.

**F. C. de Buenos Aires al Pacífico**  
Florida 755

**Expreso Villalonga**  
Balcarse 298

**BUENOS AIRES**

**The Transandine Route**

Through Express Passenger and Goods Services between Mendoza (Argentina) and Los Andes (Chile).

Back by the  
**"TRANSANDINE INTERNATIONAL"**  
Latin America's Finest Train.  
Through Palatial Parlour-Observation Cars and Restaurant Service.

Unrivalled Scenery      COMFORT      Luxurious Travel

Excellent Cuisine      COMFORT      Efficient Service.

For full particulars, length and timetables, apply to:  
The Offices of the **VILLALONGA EXPRESS COMPANY,** Buenos Aires (Argentina) & Mendoza (Argentina) & Los Andes (Chile).  
THE MANAGEMENT, **TRANSANDINE RAILWAYS,** Mendoza (Argentina) and Los Andes (Chile).

De todos modos, todavía quedaba pendiente una tarea tanto o más importante: la construcción de las instalaciones (sobre todo para proveer de alojamiento y comida) y el equipamiento (balnearios para las termas, pistas de esquí, entre otros). Para avanzar en esta dirección, se creó la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*, empresa subsidiaria del *F.C. Buenos Aires al Pacífico*. Esta empresa construyó y administró los hoteles de Puente del Inca (1903), Uspallata (1936) y El Sosneado (1938), y se ocupó de los servicios gastronómicos de la citada empresa ferroviaria. A ella se sumaron otros emprendimientos que permitieron la construcción del Gran Hotel Sudamericano (Los Andes, comienzos del siglo XX) y el Hotel Termas de Cacheuta (1913).

El tercer paso sería organizar la superestructura turística. Ello implicaba fundamentalmente la tarea de promoción. Los hoteles de montaña no iban a poder sostenerse si no eran conocidos por el público, sobre todo en Buenos Aires y Santiago. Para resolver este problema se generaron importantes campañas de publicidad que giraban en torno a una idea central: capturar la montaña como espacio de ensueño para gozar de la belleza. Las nuevas imágenes de la montaña se dieron a conocer a través de los grandes diarios de la época, sobre todo *La Prensa* y *La Nación*, como así también mediante las publicaciones propias de los ferrocarriles, como la *Revista Mensual B.A.P.* (Buenos Aires).

Los ferrocarriles realizaron una activa labor para transformar la montaña en espacio social, especialmente apta para el turismo. Debieron enfrentar una tradición cultural que había condenado la cordillera a la marginación, manteniéndola como lugar desierto. Pero con su aporte al mejoramiento de la infraestructura, el equipamiento, las instalaciones y la superestructura turística, los ferrocarriles consagraron una actitud para la incorporación de este amplio territorio a la actividad socioeconómica de la región.

Estas actividades se desarrollaron por decisión de los británicos que eran los propietarios del *F.C. BAP*. Ellos sostuvieron la *Revista Mensual BAP* desde 1917 hasta 1947, lo mismo que los hoteles de la *Compañía de Hoteles Sudamericana*. En realidad, los ingleses no hicieron nada más que trasladar a la Argentina y Chile la experiencia que se estaba realizando en Europa



*Estación Potrerillos del Trasandino*



*Hotel Termas de Cacheuta*

En 1947 se produjo la nacionalización de los ferrocarriles ingleses de la Argentina. De esta manera se cerró el ciclo de la colonización británica de la cordillera. El Estado nacional recibió el Hotel de Uspallata y el Hotel de Puente del Inca. Los emprendimientos de la primera mitad del siglo XX sufrieron fuertes cambios a partir de entonces.<sup>123</sup> De todos modos, con estos recursos el Estado se propuso consolidar y continuar el proceso de captura de la montaña iniciado por los ferrocarriles ingleses, labor que culminó en 1953 con la fundación de las villas de Uspallata y Las Cuevas (3.000 metros s/n/m). La cordillera ya estaba en proceso de ocupación y aprovechamiento integral por parte de la sociedad.

## Los Andes Centrales y su potencial turístico

Un territorio especialmente adecuado para la actividad turística se encuentra en los Andes Centrales. Existen lugares muy apropiados para el aprovechamiento turístico, sobre todo en Cacheuta, Uspallata y Puente del Inca. Aguas termales, ríos torrentosos y cordilleras nevadas y lagunas contribuían a delinear paisajes extraordinarios. Entre las aguas termales, especial interés despertaban las ubicadas en Puente del Inca, Cacheuta, Villavicencio y Los Andes (Termas del Corazón). Estas últimas eran las más suaves de las tres, las únicas adecuadas para consumo como “agua mineral”. En las otras dos, la concentración de los minerales era mucho mayor, y por lo tanto no podían usarse para consumo humano. Pero sí para baños benéficos para la salud. Las de Puente del Inca eran aguas muy sulfurosas, con fuerte olor a azufre. En cambio las de Cacheuta tenían un buen equilibrio entre tres tipos de minerales, fundamentalmente cloruros, sulfatos y calcio. Además, las aguas termales de Cacheuta son radioactivas, con lo cual su acción sedante es extraordinaria. En cuanto a la temperatura, las aguas de Villavicencio son hipotermas (por debajo de la temperatura corporal). En cambio las de Inca y Cacheuta son hipertermas (por encima de los 36° centígrados), sobre todo las de Cacheuta que llegan a los 48 grados centígrados. Las termas de estos tres lugares, Villavicencio, Cacheuta y Puente del Inca, eran conocidas por lo menos desde la época colonial, y los viajeros trataban de aprovechar sus efectos benéficos. Pero su aprovechamiento a escala comercial quedaba supeditado a la construcción de medios de transporte rápidos y seguros. Hasta tanto no se

<sup>123</sup> La *Revista Mensual BAP* dejó de editarse, con lo cual se suprimió un espacio importante de promoción de estos centros turísticos. El hotel de Uspallata fue transferido al gremio de los empleados de comercio. Los hoteles de Puente del Inca y El Sosneado fueron administrados directamente por el Estado nacional, hasta el final de sus servicios: este fue abandonado en 1953 por falta de rentabilidad, y aquél fue destruido por un alud en 1965. El Hotel Termas de Cacheuta permaneció en manos privadas hasta 1954, fecha de terminación de la concesión de 40 años; pasó entonces a la provincia de Mendoza, que no logró administrarlo en forma satisfactoria. El hotel fue cerrado en 1970 y demolido en 1985; en su lugar se construyó una pequeña pero elegante y confortable hostería de 15 habitaciones que presta servicios en la actualidad.



resolviese este problema, no había ninguna posibilidad de construir hoteles, centros invernales y demás instalaciones. Pero a partir de la llegada del riel, la situación cambió rápidamente.

## Puente del Inca y su hotel de montaña (1903)

Sobre el río de las Cuevas, afluente del Mendoza, se encuentra el Puente del Inca. Se trata de un puente natural, de 50 metros de largo por 30 de ancho, a una altura de 21,6 metros sobre el nivel normal del agua. Toda la bóveda está erizada de estalactitas de las formas más variadas y caprichosas, con coloraciones blancas, amarillas y ocre. Ello se debe al carbonato cálcico y también al perióxido férrico, llevados por la evaporación de las aguas termales que recorren los fundamentos del puente.



*Aviso comercial para promover el Hotel Termas de Puente del Inca.*

El extraño aspecto del puente contribuyó a la difusión de leyendas fantásticas en torno a sus orígenes y al papel que estos baños cumplieron en los más altos círculos del poder político, militar y religioso del Imperio Inca. Según los antiguos relatos, los guerreros del imperio inca apreciaban las aguas termales para reparar fuerzas, y se hizo una práctica habitual entre ellos detenerse a tomar los baños en ese lugar. Y en la traza del Camino del Inca, los baños termales tuvieron un papel decisivo: por ellos se habría tomado la decisión de construir la ruta en dirección Norte-Sur por la falda Este de la cordillera hasta Uspallata, para allí virar hacia el Oeste y cruzar a Chile por Puente del Inca. Algunos relatos fabulosos señalan que el mismo emperador viajaba en persona desde el Cuzco, por el Camino del Inca, para tomar baños en estas aguas. Según otros relatos, las Vírgenes del Sol también eran enviadas desde la capital del imperio hasta Puente del Inca para actos de purificación mediante tratamientos que servirían para “acrecentar su salud y belleza”. Conjeturas, relatos, tradiciones, muy difíciles de confirmar pues los incas no dejaron su historia escrita. Además, hubo relatos fabulosos sobre el origen mismo del

puente. “No pocos se han preguntado alguna vez si el puente en cuestión habría sido construido por los mismos incas o si es la resultante de un proceso natural” llegó a escribir Carlos Rusconi.<sup>124</sup>

El Puente del Inca se encuentra en medio de un paisaje natural de notables bellezas, rodeado por cerros con nieves eternas de gran impacto. Además, este lugar está dotado de aguas termales de extraordinarias propiedades. Más allá de sus componentes químicos y físicos, ampliamente descritos en los tratados específicos, el público podía advertir a simple vista la peculiaridad de estas aguas con sólo hundir en ellas un objeto por dos o tres días, para luego retirarlo en evidentes muestras de la acción mineral.

Las aguas termales de Puente del Inca causaron la fascinación de los viajeros. En 1584 el cronista Reginaldo de Lizárraga recorrió el lugar y escribió: “hay una fuente famosa que toma de largo más de treinta pasos, toda de yeso, por debajo de la cual pasa el nacimiento del río Mendoza”. Medio siglo más tarde, Alonso de Ovalle destacó que “el agua es tan caliente que va hirviendo por los cinco canales y es muy salobre y las piedras por donde sale y corre tienen un color de esmeralda”. Más adelante describe el puente y advierte que el mismo “sobrepaja en su belleza y artificio a toda arte humana” (1648). Dos siglos después, otro viajero, Peter Schmidmeyer describió el Puente del Inca como “curioso puente de estructura natural”; con respecto a las aguas termales, añadió que “en este terreno casi nivelado hay varios manantiales de agua caliente, dos de los cuales son muy considerables y surgen borboteando de su superficie” Además, “una cantidad de agua corre también hacia el puente a través de la toba y gotea debajo, donde forma estalactitas, una de las cuales es muy grande y cuelga hasta cerca del borde del agua”. Con el tiempo, las apreciaciones y la admiración de los viajeros y narradores se fueron incrementando. En 1815 un grupo de viajeros británicos tomó muestras del agua y las trasladó a Londres. Allí se realizaron los estudios de Raraday (1827), en los cuales se dio a conocer por primera vez el poder curativo de las Termas de Puente del Inca. Posteriormente se hicieron nuevos estudios sobre las cualidades de sus aguas, entre ellos los de Domecke (1851), Max Siewert y Darapsky (1890), Lavalle, Arata (1896), Ulises Isola, Herrero Ducloux (1907), Quiroga, Reichert y Víctor Meaurio (1915).

---

<sup>124</sup> *El Tiempo de Cuyo* (Mendoza, 18 de abril de 1960): p.4.

De todos modos, ubicado a 2.700 metros s/n/m, y casi a 200 km de la ciudad de Mendoza, eran evidentemente remotas las posibilidades de poner en marcha un emprendimiento turístico en este paraje en el tiempo de las mulas. Aún así, los baños termales gozaban de tanta fama, que los viajeros desafiaban las incomodidades de tan largo viaje para obtener los beneficios de sus aguas. Incluso se instaló una casa donde se ofrecían servicios a los viajeros. Este “hotel” podía albergar medio centenar de personas. Pero este primitivo establecimiento solía generar protestas. “Pasajeros llegados de Chile dan noticia del estado lamentable de los baños de Puente del Inca -señalaba *Los Andes* el 1 de octubre de 1897-. Sólo hay una mala casa, donde atienden mal y cobran caro. Además, bajar a los baños es un peligro”.

La llegada del ferrocarril a Puente del Inca (1902) cambió rápidamente la situación. Así lo entendieron los empresarios hoteleros, que se lanzaron sin mayor pérdida de tiempo a poner en marcha una propuesta. La *Compañía de Hoteles Sudamericanos*, subsidiaria del *F.C.Pacífico* con emprendimientos en distintos lugares del país, consideró que el lugar era adecuado para realizar una inversión. Para ello adquirió los famosos establecimientos termales de Puente del Inca y construyó allí un hotel de montaña. En el diseño de la obra se procuró aprovechar la peculiar belleza del puente natural sobre el río de las Vacas, llamado Puente del Inca, lugar donde se encuentra la fuente de aguas termales. Para ello, se eligió como lugar para el emplazamiento del hotel la margen derecha del río. De esta manera, como el camino y el ferrocarril se encontraban sobre la margen izquierda, para llegar al Hotel se utilizaba el legendario “Puente del Inca” como lujoso acceso.



Artículo de promoción del Hotel de Puente del Inca. Nótese la cantidad de personal que atendía el hotel. (Revista Mensual BAP).

Después de los Pactos de Mayo (1902), cuando los gobiernos de Argentina y Chile resolvieron establecer en la cordillera el símbolo de la paz a través del Cristo Redentor, el Hotel de Puente del Inca iba a dar una grata sorpresa a los miembros de la comitiva oficial que viajaron hasta la montaña para participar del descubrimiento de la escultura. El acto tuvo lugar el 13 de marzo de 1904, con la presencia de delegaciones oficiales de ambos países y una concurrencia que superaba las 2.000 personas.<sup>125</sup> Gran impacto causó en las distinguidas personalidades encontrarse con un hotel de turismo a 2.700 metros de altura. Las crónicas periodistas de la jornada destacaron el papel del Hotel de Puente del Inca en aquellas simbólicas ceremonias:

“Esta mañana temprano el hotel de Puente del Inca presentaba el aspecto de un campamento; los cientos de pasajeros allí hospedados se preparaban para el viaje a la Cumbre del Cristo y reinaba un movimiento inusitado, cruzándose alegres frases entre todos. Fue necesario levantar carpas para alojar a tanta gente, pues las habitaciones del hotel, donde había ya muchos pasajeros, resultaron insuficientes. El día amaneció con un airecillo fresco que presagiaba un apetito formidable para la hora del almuerzo”.<sup>126</sup>

Es importante destacar el papel del Hotel de Puente del Inca al generar espacios desde donde avanzar en el proceso de integración, como se reflejó en la ceremonia de instalación del Cristo Redentor, símbolo de la confraternidad argentino chilena. Ello no quiere decir que sin el hotel, no habría monumento. Pero sin duda, cuando los gobiernos diseñan sus objetivos, evalúan los medios para alcanzarlos, y en la medida que los tienen, pueden poner en marcha planes cada vez más ambiciosos. Algo parecido iba a suceder cuando, seis años más tarde, la inauguración de la línea del Trasandino iba a permitir que por primera vez un presidente argentino visitase Santiago y uno chileno llegara a Buenos Aires, con todo el valor simbólico para la construcción de la confianza entre los pueblos que ello conlleva. Más allá de las polémicas que medio siglo más tarde se desatarían desde el punto de vista ambiental, en su momento este hotel causó un gran impacto, y con él se puso de manifiesto otro resultado indirecto de la acción del Trasandino: “La empresa ferroviaria fue pionera en el turismo de alta montaña, al construir el primitivo hotel de Puente del Inca, que fue administrado por la Compañía de Hoteles Sudamericanos, una subsidiaria que atendía además los de Uspallata y El Sosneado, como así también el servicio de coches comedor de los trenes y bufetes de las estaciones”.<sup>127</sup>

---

125 Las comitivas oficiales estuvieron presididas por los cancilleres de Argentina y Chile, José A. Terry y Raymundo Silva Cruz respectivamente. También participaron autoridades diplomáticas (embajadores de Chile, Argentina y Gran Bretaña, cónsules), políticas (governador de Mendoza, intendente de Valparaíso y alcalde de Santiago, legisladores de ambos países), cúpulas militares y religiosas, soldados, periodistas y público en general.

126 “El Cristo de los Andes”. *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza*, II , 5 (Mendoza, 1968): p.321.

127 Delgado, Garcés. *El ferrocarril en la ciudad de Mendoza*. En: Lacoste, Pablo (comp.) *Mendoza, Historia y Perspectivas*. Mendoza, UNO, 1997 p.229.

El hotel de Puente de Inca marcó claramente un hito en la historia del turismo de montaña. Disponía de instalaciones amplias y cómodas, además de paisajes extraordinarios en pleno corazón de la cordillera de los Andes. Ya en 1910, en su número especial dedicado al centenario, *La Nación* destacaba:

“La Compañía de Hoteles Sud-Americanos está llevando a cabo una obra meritoria que aparte su faz comercial, tiene otra muy encomiable por cierto: la que se relaciona con el progreso edilicio de las ciudades en que construye sus establecimientos de acuerdo con los últimos progresos realizados por la arquitectura en este género de obras. Igual cosa podríamos decir aludiendo al Hotel de Puente del Inca, donde la Compañía adquirió el famoso establecimiento de baños termales. El nombrado paraje es el corazón mismo de los Andes. Se contemplan allí los más hermosos paisajes, las más encantadoras perspectivas se abren a los cuatro ámbitos. Son muchos los argentinos que, ansiando contemplar las maravillas con que la naturaleza dotó a Suiza, viajan con ese destino desde estas remotas tierras, y sin embargo, aquí, a pocas horas de tren, se nos ofrece la grandiosidad de la cordillera. Quien discurra entretener sus ocios debe ir a Puente del Inca, porque hallará allí motivos sobrados de distracción y de deleite”.

El emprendimiento de la *Compañía de Hoteles Sudamericanos* en Puente del Inca fue posiblemente uno de los primeros proyectos específicamente turísticos de la región. Y ello permitió abrir un camino nuevo en materia de una actividad económica que hasta el momento era muy poco considerada en el medio. Además, se introdujo lo que más tarde se llamaría “marketing” para difundir las ventajas de estos servicios y atraer turistas desde las tierras más lejanas. Pero no todo era un problema de comunicación. El Hotel de Puente del Inca tenía sus atractivos y su calidad, de manera de ofrecer un servicio satisfactorio a los viajeros. Estos se veían sorprendidos y con frecuencia, echaron mano a la pluma para dejar por escrito sus impresiones. En 1916, Emilio Morales elaboró una rica crónica al respecto:

“Pasado el puente (natural) que tendrá unos 50 metros de largo por 19 de ancho, 5 de espesor y 40 de alto, se llega al hotel edificado sobre una plataforma que regula el desnivel de la pendiente, entre el cerro y el cajón del río. La construcción es toda de piedra y las macizas y sólidas paredes, pueden resistir fácilmente las espesas capas de nieve que se depositan en el invierno sobre los techos. Al frente de ésta avanza amplia galería de invierno, espaciosa sala de 20 metros de largo por 5 de ancho. Contiguo a ella el hermoso comedor estilo inglés, y en ambos extremos del salón otros dos, más pequeños, que son comedores para familias. A la derecha de este cuerpo, en un plano inferior, está el gran vestíbulo de entrada, los escritorios, la caja, el consultorio médico y el hall que comunica con la galería subterránea que conduce a los baños termales. Los departamentos para pasajeros están distribuidos a ambos lados de largas galerías y provistos de cuartos de baño.

El mobiliario de estas habitaciones, sin ser lujoso es elegante y moderno, reinando en todos los detalles la higiene más exigente. Los departamentos de lujo para familias están al frente, en el piso alto. Cada uno de ellos posee departamento anexo para sirvientes. En la planta baja, sobre el ala izquierda del edificio, está el salón de billares, una sala de señoras, el salón de fiestas, la peluquería y el bar. Los departamentos están iluminados eléctricamente, para lo cual se ha instalado una usina a vapor que genera corriente para luz y fuerza. El departamento de cocinas es amplio y cómodo, la higiene se advierte en todos los detalles, las bodegas y despensas están en excavaciones y abundantemente surtidas de vinos, licores, conservas y comestibles de toda especie. Son verdaderos almacenes al por mayor y se explica la cantidad de provisiones para responder a los gustos más exigentes y a las circunstancias imprevistas, por lo apartado que se encuentra de los centros de adquisición. La panadería es otra de las secciones interesantes de ese establecimiento. La fabricación se hace por procedimientos mecánicos y en abundancia, pues no sólo provee a las necesidades del hotel sino también a la región y al servicio de coches restaurantes de la línea del Trasandino. Lo propio se hace con la carne, cuya distribución está confiada a la administración del hotel, las reses son provistas por otra sección de la importante empresa, que bajo la denominación de *Compañía de Hoteles Sudamericanos* explota el establecimiento de que nos venimos ocupando, otro en Bahía Blanca y el servicio de restaurantes del *F.C.al Pacífico* y Trasandino. El personal de servicio en el Hotel Puente del Inca consta de 80 personas, comprendiendo empleados, camareros, mozos de comedor, capataces, mecánicos, cocineros, panaderos, electricistas, etc. Este personal ocupa un pabellón independiente del edificio principal. Una nota característica y simpática la constituye el ambiente de cordialidad que se establece entre los viajeros desde que llegan hasta que abandonan, no sin sentimiento aquella casa que parece ser una prolongación tibia y amable del hogar. La propiedad de Puente del Inca deriva de la sociedad explotadora que se constituyó hace aproximadamente treinta años con asiento en Valparaíso, siendo administrador don Carlos González de Mendoza."

Años después, el Sr. Kuffre, que había explorado una gran parte de la región, obtuvo la concesión del gobierno argentino para explotar libremente las zonas inmediatas, donde existían yacimientos de cobre, plata y hasta oro, pero esto último en escasa proporción. La explotación duró algunos años sin mayores resultados, hasta que el *F.C. Pacífico* adquirió los terrenos limítrofes. Tiempo después, por intermedio de la *Compañía de Hoteles Sudamericanos* que se constituyó más tarde y a iniciativa de la misma empresa ferrocarrilera, se erigió el Hotel Puente del Inca.

Con el fin de encauzar el movimiento comercial y turístico hacia esas regiones, el gobierno nacional acordó la suma de \$15.000 para la construcción de un camino carretero y de ese trabajo fue encargado el ingeniero B. Willis, quien lo llevó a buen término. Desgraciadamente y aún a pesar de existir una partida en el presupuesto para gastos de reparaciones, éstas no se han llevado a cabo. El capital de la compañía actualmente poseedora del Hotel Puente

del Inca y sus dominios es de \$1.000.000. Los campos, que pertenecieron al Sr. Thompson fueron adquiridos hace cinco años por la empresa. Solamente en la construcción del túnel pasaje a los baños termales se emplearon \$300.000”



*Hotel Termas de Puente del Inca (década de 1920).*

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

Poco después, el informe de Hércules Corti (1924) describía el acceso a los baños termales en los siguientes términos: “Desde el edificio del hotel se llega al balneario por intermedio de un túnel subterráneo de cuyas paredes brotan numerosas vertientes no captadas de aguas termales y frías. Estos ojos de agua tienen escaso caudal. Se ven signos de que algunos ojos se han cerrado espontáneamente, en cambio otros se han abierto. Hay precipitación de travertina con limotina en los lugares donde brota y escurre el agua. El trayecto del hotel al balneario, por intermedio del túnel, está interrumpido por un espacio expuesto al viento, lluvia o frío; interrupción que tiene grandes inconvenientes, pues el bañista al salir del túnel, que se halla a una temperatura templada, se expone a la acción de la temperatura más baja o a otras inclemencias del tiempo, con las consiguientes molestias. El balneario consta de nueve cuartos de baño, con su pileta revestida de azulejos, cuya higiene y confort no deja nada que desear. El agua corre constantemente del grifo mientras el viajero se baña y el exceso es conducido al río de las Cuevas, donde cae con estrépito, en forma de cascada. Cada bañista dispone de 30 minutos para el baño, de los cuales se disponen diez minutos para la limpieza de la pileta. Cada cuarto de baño corresponde a una toma de vertiente distinta; solamente se utilizan los manantiales denominados Mercurio, Venus y Champagne; las demás vertientes denominadas Cono, Marte, Neptuno y Karslabadina y otras sin denominación, no se utilizan. El agua surge tumultuosamente de los



grifos, sobresaturada de anhídrido carbónico, produciendo una abundante y blanca espuma. En todos los lugares que están en contacto con el agua termal se notan depósitos amarillentos”.



*Hotel Termas de Puente del Inca. Excursión de turistas (1925).*

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

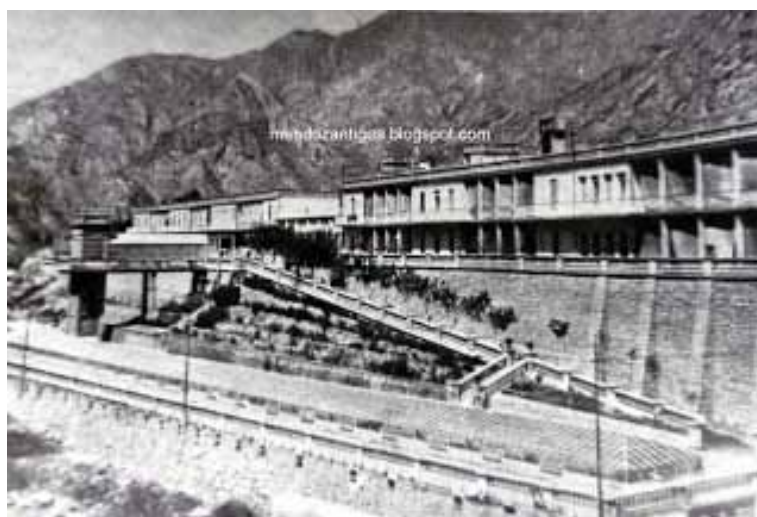
El autor ampliaba los detalles técnicos sobre las características de las aguas termales, con amplia información cuyo análisis escapa a los objetivos del presente estudio. Pero también ofrecía una colorida descripción del hotel y sus instalaciones. “Tiene el hotel muy higiénicas y cómodas instalaciones. Dispone de higiénicos depósitos de bebidas y comestibles; una moderna y amplia cocina que es notable por sus instalaciones y servicios. El hotel tiene también consultorio médico y farmacia. Hay además en el establecimiento, taller de planchado y lavado; panadería, pastelería, matadero, depósito de combustible, etc. La luz eléctrica es producida por un motor a nafta; pero los combustibles utilizados en el hotel son la leña y el carbón. Es lamentable que no se aproveche la fuerza que la naturaleza brinda al lugar por medio de las caídas de agua, para ser utilizada como fuerza motriz. El hotel puede hospedar cómodamente 100 pasajeros”.

Allí estaba el hotel, en medio de la cordillera, totalmente aislado. El autor apunta el enorme peso relativo del Trasandino y el Hotel en la soledad de Puente del Inca. Apenas acompañados por el cielo, la nieve, las montañas y el río de las Cuevas: “Los habitantes del lugar son empleados, peones y demás personal del Ferrocarril Trasandino y del hotel; no hay población. Puente del Inca tiene comisaría, correo y telégrafo. Hay además una capilla en construcción. Puede afirmarse que el hotel es el centro más importante de esa región del Ferrocarril Trasandino”.

En medio de esas soledades, los gerentes del hotel debían resolver dos problemas: por un lado, el abastecimiento diario de provisiones para personal



y pasajeros; por otro, las actividades de esparcimiento para estos últimos. Ambas dificultades se superaban con ingenio y dedicación: “La mayor parte de los comestibles frescos se provee desde Mendoza, pero del hotel proceden las gallinas, patos conejos y cerdos que se utilizan para el consumo de los viajeros y bañistas”, señalaba el informe de Corti. Más complicado parecía el problema de las actividades de esparcimiento; pero a partir del formidable entorno natural se organizaron propuestas de interés. Los pasajeros “tienen a su disposición toda clase de distracciones y diversiones: sala para familia, sala de música, cinematógrafo, cancha de tennis, croquet, billar, etc. Se realizan además excursiones y cabalgatas (combinados con pic-nics) a los Horcones, Aconcagua, a la Cumbre y al Cristo de la Cumbre. Además se hace alpinismo. Una sección llamada campo, dependiente del hotel, es la encargada de facilitar coches, mulas y caballos para los paseantes”.



Hotel Termas de Cacheuta

Fuente: <http://mendozaantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

El autor insertaba al hotel y el ferrocarril en el medio andino, para reflejar las transformaciones que se iban experimentando en el área a partir de las nuevas disponibilidades de transporte y estadía que se gestaban con estos medios. “La actividad en Puente del Inca es debida únicamente al hotel y a la estación ferroviaria. En el verano y otoño son los excursionistas y bañistas los que dan vida a esos lugares; en invierno son los pasajeros que deben tomar la combinación a Chile y que se hospedan en el hotel esperando el buen tiempo para atravesar la cordillera; además, durante esta estación, animan el lugar algunos viajeros que hacen ahí sport de invierno (patinaje y sky). Hay alfalfa para la alimentación del escaso ganado vacuno, caballar y mular de que dispone el hotel, y todavía queda un stock suficiente para alimentar a las mulas que hacen en invierno la travesía de la Cordillera”.

Algo estaba cambiando en la cordillera. Dejaba de ser un lugar reservado para arrieros y esforzados baqueanos, para transformarse en un lugar cada vez más transitable, con nuevas posibilidades de atraer cada vez a más sectores. Se ponía en marcha, en suma, el actualmente llamado “Corredor Andino”.

A partir de 1930, Puente del Inca se transformó en un centro de deportes invernales. Allí se comenzó a practicar el esquí, ya por parte de los soldados de las agrupaciones de montaña, ya entre los turistas que se alojaban en el Hotel. La *Revista Mensual BAP* comenzó a publicar fotografías de personas practicando esquí en Puente del Inca. Por su parte, a partir de aquel año, la *Compañía de Hoteles Sudamericanos* comenzó a promocionar Puente del Inca a partir de esta nueva propuesta deportiva.

La campaña promocional del invierno de 1930, al parecer, dio buenos resultados. Entre octubre de ese año y marzo de 1931, el Hotel de Puente del Inca se siguió presentando como una propuesta atractiva por las aguas termales y los paisajes. Pero en abril siguiente volvió a presentarse como un centro de deportes invernales. Nuevamente se llamaba a Puente del Inca en términos de “El Saint Moritz Argentino”, y se ofrecían “ejercicios con ski, patines, toboganes, etc”. También se mencionaban “atracciones diversas: saltos con ski, hóckey de hielo, carreras, etc.). Para la temporada invernal de 1931, entre julio y setiembre, la *Compañía de Hoteles Sudamericanos* contrató a Hans Pranstatter, en calidad de “profesor en todo lo que concierne a deportes de invierno”.<sup>128</sup> El descubrimiento de la nieve y los deportes invernales generó dos cambios en la promoción de este hotel. Por un lado, se amplió su periodo de funcionamiento durante el año. Hasta entonces sólo prestaba servicio en verano y desde 1930 fue habilitado también en los meses invernales. Por otro, ganó un notable espacio dentro de las promociones hoteleras. Hasta entonces, Puente del Inca ocupaba menos espacio y tenía una importancia marcadamente menor que Cacheuta. Pero con el descubrimiento del esquí, la situación se revirtió totalmente, y Puente del Inca igualó y hasta llegó a superar a Cacheuta. Sus avisos pasaron a ubicarse en la página 2 de la *Revista Mensual del BAP*. No sólo durante la temporada invernal, sino también en el verano. En diciembre de 1931 se promocionó como hotel termas, con tres atracciones centrales: “aire puro, descanso y placer” (p.2).

La experiencia de Puente del Inca sería capitalizada poco después por los impulsores de Bariloche. Este lugar, de enorme potencial turístico debido a sus bellezas, permaneció marginado de la economía nacional hasta la década de 1930, debido a la falta de conexiones para el transporte. La situación se comenzó a revertir en 1934, cuando llegó la línea del F.C.del Estado, de 830 km desde Carmen de Patagones y Viedma. La clase dirigente nacional recorrió los territorios, y a partir de la experiencia de Puente del Inca, propició el desarrollo

<sup>128</sup> *Revista Mensual BAP* (Buenos Aires, junio de 1931): p.2; (agosto de 1931): p.2; (septiembre de 1931): p.2.

de los deportes invernales en la “Suiza Argentina”. Esta siguió un camino muy parecido: se buscaron instructores europeos como atracción, y a partir de sus figuras, lanzaron una intensa campaña promocional para atraer turistas. En 1937 llegó a Bariloche Hans Nöbel, campeón mundial de esquí, contratado por la Dirección de Parques Nacionales para prestar sus servicios durante un mes y medio. De esta manera se puso en marcha la práctica del esquí, primero en el Cerro Otto (1937) y luego en el Cerro Catedral (1938), más cercano a Bariloche. De todos modos, éstas son fechas todavía muy tempranas, en las cuales el deporte invernal estaba en forma embrionaria aún por falta de infraestructura. Todavía “faltaba lo más fundamental: el camino de acceso desde Bariloche, alambre carril, refugios, etc., o sea los elementos indispensables para que esa actividad deportiva pudiese desenvolverse en condiciones rápidas y con éxito. El terreno sólo no basta, porque si así fuera las estaciones de invierno proliferarían sin dificultad alguna” (Bustillo, 1968 p.345). Todavía demandó un buen tiempo construir el Hotel Catedral, el refugio (con un costo de \$200.000) y los medios de elevación (Las torres de cemento se levantaron rápido, pero debido a la II Guerra Mundial permanecieron sin los cables hasta después de 1945; ante la imposibilidad de poner en marcha el alambre-carril, se salió de la emergencia con la instalación de un esquí-lift, impulsado por el Club Argentino de Esquí).

En comparación con la principal cancha de Bariloche, Puente del Inca poseía una ventaja importante porque ya tenía resueltos los problemas del Hotel en la base de las canchas de esquí y el transporte ferroviario directo desde Buenos Aires. Cuando a ello se sumó la campaña publicitaria y la presencia de instructores europeos, rápidamente Puente del Inca se erigió en un polo turístico de interés. De allí el éxito de las temporadas invernales de 1930 y 1931.

La suspensión del servicio ferroviario Trasandino entre abril y diciembre de 1932, motivó la frustración de la temporada invernal de ese año. Pero a partir de la reanudación de los servicios, fue posible lanzar nuevamente la actividad turística y deportiva en Puente del Inca. En 1933 la temporada invernal también fue de julio a septiembre, con las mismas tarifas de dos años atrás (\$244 por ocho días de hotel con pensión completa y pasajes incluidos desde Buenos Aires).

La propuesta de deportes invernales en Puente del Inca, iniciada en las temporadas de 1930 y 1931, logró su consolidación en 1933. “Personas que antes se trasladaban a Suiza a patinar en las superficies heladas de los Alpes, van ahora al lago de Los Horcones a deslizarse en skis y también en trineo arrastrados por perros. Data esto apenas de un lustro, pero ya se practica el andinismo con entusiasmo y continúa la incorporación de contingentes que engrosan las filas de skiseros argentinos”, señalaba el higienista Federico Quevedo Hijosa

en setiembre de 1933.<sup>129</sup>

El aluvión de 1934, si bien no dañó directamente al Hotel de Puente del Inca, lo afectó seriamente en forma indirecta. Porque al quedar fuera de servicio el Ferrocarril Trasandino, se perdió la principal vía de transporte entre el Hotel y el mercado turístico argentino. A lo largo de todo 1934, el Hotel de Puente del Inca perdió presencia en los espacios que tanto lo habían promocionado en los diez años anteriores. Recién después de 14 meses, en marzo de 1935 el Hotel Puente del Inca volvió a ofrecer sus servicios. Como todavía estaban en temporada de verano, se presentaba una propuesta basada fundamentalmente en las aguas termales.<sup>130</sup>

El prolongado cierre de los servicios del Trasandino dilató la imposibilidad de acceder en tren hasta el Hotel en invierno. Y como los automotores sólo podían circular en verano, la *Compañía de Hoteles Sudamericanos* volvió a la situación previa a 1930, en el sentido de restringir los servicios del Hotel Puente del Inca a la temporada de verano. La siguiente comenzó a partir del 4 de enero de 1937.<sup>131</sup> El hotel prestó servicios durante la temporada de verano y volvió a cerrarse en invierno. Al año siguiente, la reapertura de la temporada de verano tuvo lugar el 1 de enero de 1938.

Con el correr de los años, iban a surgir otras instalaciones. Entre ellas, el Escuadrón 27 de Gendarmería Nacional, que estableció su sede en Punta de Vacas. También llegarían los campamentos de la Dirección Nacional de Vialidad, los ingenieros encargados de la construcción de la ruta internacional y tantos grupos más que vendrían a instalarse en la cordillera, al menos por un tiempo. Mientras tanto, el Hotel de Puente del Inca seguía allí, como un pilar de estabilidad, un acompañante de todo un proceso de cambio territorial. Experimentaba algunos cambios, pero conservaba muchas de sus notas originales. Un turista recurrente al hotel termas de Puente del Inca, elaboró más tarde la siguiente descripción:

“La entrada se hacía por una escalera de piedra (material de la zona) que conducía a un corredor donde había dos máquinas traga monedas. El corredor daba acceso a un salón espacioso y confortable. En la gerencia se abonaba el valor del baño. Por una escalera de mármol blanco y pasamanos negro, muy amplia, descendíamos a un túnel, que para mi era algo mágico; su piso era color bermellón. Finalmente por el mismo se llegaba a los baños. Estos poseían cada uno una pileta que estaba azulejada de color verde y en ellas ingresaba el agua que procedía del interior de la montaña: eran aguas de agradable temperatura, sulfurosas y de propiedades curativas. Los baños estaban identificados con nombres tales como: Venus, Marte,

129 *Revista Mensual BAP* (Buenos Aires, setiembre de 1933): p.57.

130 *Revista Mensual BAP* (Buenos Aires, marzo de 1935): p.62.

131 *Revista Mensual BAP* (Buenos Aires, diciembre de 1936): p.62.

Saturno, Mercurio, Champagne. Este último estaba ubicado en la parte inferior del complejo termal y era el más sulfuroso. Desde aquí se podía apreciar la estructura natural del puente, una obra magnífica de la naturaleza con sus tonalidades ocre - amarillo - naranja. Los objetos expuestos sumergidos en esa agua quedan petrificados. Reconfortados por ese baño termal, tomábamos un exquisito y abundante té en un salón de grandes ventanales y blancas cortinas, que tenía vista al jardín: en éste había columpios y cancha de bochas. Disponía también de un hermoso comedor y siempre había turistas de distinta procedencia. Contaba con una sala de juegos: billar y ping pong, un salón de baile (me parece verle con su piso encerado) y un piano. Los dormitorios se hallaban en la parte alta. Todo muy bien organizado. Además poseía barbería y peluquería. Era un lugar de ensueño para veranear. Aún existe la capilla (porque el alud de 1965 no la arrasó). Dios la protegió de la terrible avalancha. Desde la parte exterior se podía observar el sector destinado al personal de servicio, muy bien construido” (Pávez, 1994: 337).



*Vista panorámica del Hotel Termas de Puente del Inca.*

El servicio del Hotel de Puente del Inca se extendió por más de medio siglo. Innumerables pasajeros circularon por el Trasandino para hospedarse en él, pasar unos días de descanso, tomar baños en sus aguas termales y reparar su fatiga, para luego reemprender su viaje. Además, se verificó un importante avance en materia de cultura de turismo y campañas de promoción, como se examina más adelante. Este emprendimiento abrió además una brecha para la consolidación de Puente del Inca como polo de actividad. Allí se centralizó la actividad deportiva de los andinistas con rumbo al Aconcagua. Allí se estableció también el cementerio de los andinistas.

A partir de mediados del siglo se procuró reimpulsar la práctica del esquí en Puente del Inca. Con este objetivo se verificó la instalación de la Compañía de Esquiadores (1949). Uno de los objetivos de este grupo miliar era adiestrar al personal en el uso del esquí. Para facilitar la tarea, un lustro después se contrató

al ingeniero austríaco Hans Adunka, quien entre 1954 y 1955 instaló el primer esquí *lift* junto a la Laguna de Horcones. Con estas facilidades se promovió la actividad, hasta que dos años después un alud destruyó los aparatos. Sólo quedaron los fundamentos, que aún pueden verse desde la ruta internacional. A pesar de estas frustraciones, se fue consolidando la actividad en la zona, con nuevas instalaciones.

Cuando todo este movimiento estaba ya en marcha, se cerró el ciclo vital del Hotel de Puente del Inca. En agosto de 1965 se produjo un alud que destruyó el hotel y causó también víctimas fatales. Casi simultáneamente se difundió el proceso de deterioro que venía sufriendo el puente natural, “Puente del Inca”. Como resultado, se prohibió la circulación por el mismo, con lo cual se tornó imposible cruzar el río de las Vacas para llegar a su margen derecha. Así mismo, quedó inhabilitado el lugar donde se había emplazado originalmente el Hotel para su reconstrucción.

Las termas de Puente del Inca quedaron virtualmente fuera de servicio. Tras la destrucción del hotel, desapareció el ámbito desde donde se efectuaba el gerenciamiento de los baños. El turista ya no tenía a su alcance un servicio de infraestructura, para tomar los baños en un lugar tan inhóspito, sobre todo por el frío y el viento. Recién siete años más tarde, se tomaron medidas para revertir la situación, aunque en forma precaria. En efecto, personal de una hostería y de la *Compañía de Esquiadores de Montaña 8*, efectuaron las tareas y reparaciones necesarias para habilitar un baño termal. “Este servicio es gratuito. Las llaves del baño deben solicitarse en la hostería”.<sup>132</sup> De todos modos, esta iniciativa no tardaría en frustrarse. Ocho años después, el mismo diario señalaba que “en la actualidad esas aguas termales se pierden en el cauce del río. Desde el punto de vista turístico, el desaprovechamiento es integral. Presenta un estado ruinoso el sector de los antiguos baños termales que alguna vez destruyera un alud y nunca fueron reconstruidos”.<sup>133</sup>

Para relevar al hotel en los servicios de hospedaje turístico, el 15 de mayo de 1976 se habilitó la Hostería de Puente del Inca. Se recicló para ello un edificio que originalmente se había construido como sede de una escuela. La hostería tenía 16 habitaciones y un departamento, un comedor con capacidad para 150 personas y revestimientos de madera, con funciones ornamentales y térmicas. Durante más de un lustro fue administrada por el Estado. Posteriormente se convocó a licitación para otorgar la concesión por diez años a la empresa privada. Resultó beneficiada la firma Hotelería Andina, subsidiaria de una empresa mayor, de la cual también dependían otras como Turismo Mendoza y Operadores Receptivos de Mendoza.<sup>134</sup>

---

132 *Los Andes* (Mendoza, 23 de enero de 1972).

133 *Los Andes* (Mendoza, 10 de agosto de 1980).

134 *Diario Mendoza* (Mendoza, 30 de abril de 1983).

La actividad de montaña, la pista de esquí de Puente del Inca y su Hostería crearon un pequeño polo desde donde se comenzaron a cultivar sistemáticamente los deportes invernales en la zona. En este contexto, se generó una actividad que pronto se iba a extender, primero con el Club de Esquí Cruz de Caña, y más tarde con el complejo Penitentes, con numerosos medios de elevación y plazas hoteleras. Para promover y regular la actividad de los andinistas, el Estado creó por ley el Parque Provincial Aconcagua, al cual afectó una superficie de 3.000 m<sup>2</sup> de la incipiente villa Puente del Inca.<sup>135</sup> Al frente de este parque quedaría poco después el Cuerpo de Guardaparques de la Provincia. Además, en 1989, la empresa IMPSA y Energía Mendoza instalaron una minicentral hidroeléctrica en Puente del Inca, con generador eléctrico de 106 KVA y turbina de 100 KW lo cual también tuvo un significado para el desarrollo territorial.<sup>136</sup>

## Los Andes y su Gran Hotel Sudamericano

Casi simultáneamente a la construcción del hotel de Puente del Inca, se levantó el *Gran Hotel Sudamericano*, junto a la estación del Trasandino en la ciudad de Santa Rosa de los Andes. Este hotel, de elegantes líneas, se levantó a comienzos del siglo XX, casi simultáneamente con el Hotel de Puente del Inca. Su estilo contrastaba con la arquitectura local, dominada por casas de adobe y techos de teja. Las crónicas locales han destacado el papel de este emprendimiento turístico:

“Por su excelente ubicación, exquisita atención y finas comodidades se había convertido, en el primer cuarto del siglo XX, en el principal punto de actividad social y turística de esa época. Su prestigio era reconocido por viajeros nacionales y extranjeros que diariamente copaban sus solicitadas dependencias donde disfrutaban de un acogedor descanso antes o después de cruzar la cordillera. El histórico tren internacional de pasajeros llegaba en su recorrido hasta el mismo hotel, por uno de sus costados, permitiendo que los elegantes turistas, al descender de éste, se encontraran prácticamente en el interior de sus dependencias. Los vecinos del lugar, con aire de curiosidad, se entretenían observando el accionar de los empingorotados viajeros que, con finos ademanes, se comunicaban en diferentes idiomas mientras llegaban sus equipajes para que fuesen acomodados en las habitaciones del elegante hotel” (Tapia Canelo, 1989: 189-190).

---

<sup>135</sup> *Los Andes* (Mendoza, 27 de agosto de 1984).

<sup>136</sup> *Los Andes* (Mendoza, 16 de junio de 1989).

Las instalaciones del *Hotel Sudamericano* convirtieron a Los Andes en una plaza apta para recibir visitantes ilustres. En sus habitaciones se alojaron autoridades extranjeras, como el presidente argentino Figueroa Alcorta (setiembre de 1910), y el ex presidente de EEUU, Teodoro Roosevelt. También se instalaron en este hospedaje artistas internacionales que viajaban entre Chile y Argentina, como por ejemplo Pont Le Monde. Durante un cuarto de siglo, este hotel estimuló la vida intelectual, cultural, económica, social y política de Los Andes. Su historia se cerró el 9 de noviembre de 1926, cuando el *Hotel Sudamericano* fue destruido por un incendio (Tapia Canelo, 1989: 189-190). Este hotel desapareció pero dejó su huella. Incorporó la cultura del turismo internacional, entregó el *know how*, el cual sería continuado después por otros emprendimientos locales, algunos de alta gama, como el Hotel Termas del Corazón, y otros de nivel medio o pequeño. Pero todos ellos se nutrieron de esta tradición iniciada por el *Gran Hotel Sudamericano* a comienzos del siglo XX.

## El Hotel Termas de Cacheuta (1913)

El Hotel de Puente del Inca fue el primer emprendimiento turístico de montaña desarrollado en la Argentina a partir del Trasandino. Pero no el más importante. En realidad, fue un buen banco de pruebas para un proyecto mucho más ambicioso, con nivel de lujo y pretensiones internacionales: el Hotel Termas de Cacheuta, una obra colosal para su época, lo más parecido a un trasatlántico de lujo en medio de las montañas. Con sus grandes salones, donde los turistas se presentaban ataviados con sus mejores vestidos para asistir a un baile de gala, con una orquesta de nivel internacional. Se procuraba ofrecer al turista un clima cultural similar al que disfrutaba en su viaje en trasatlántico, de Europa a Buenos Aires. Para utilizar una metáfora, puede decirse que por el estilo, la intención estética, el clima que se apuntaba a construir, el Hotel de Cacheuta aspiraba a ser una suerte de *Titanic de los Andes*. Este barco se construyó entre 1909 y 1912, mientras que el Hotel Termas de Cacheuta se edificó en 1913. En ambos casos, los diseñadores intentaron generar un espacio donde la élite internacional se encontrase en un ambiente de exclusividad, acorde a las costumbres culturales de la época. La otra coincidencia es el destino trágico: ninguno de los dos existe en la actualidad.

Igual que en el caso de Puente del Inca, la zona de Cacheuta gozaba de reconocimiento y prestigio aún antes de la instalación de los emprendimientos hoteleros. Sobre todo por las bondades de sus aguas termales, que dieron lugar a todo tipo de exageraciones, leyendas y mitos en torno a sus orígenes y cualidades. Su fama se había extendido, según las leyendas, hasta el corazón



del Imperio Incaico en el siglo XV. Otras leyendas señalaban que los súbditos del imperio reunieron un tesoro para trasladar al Cuzco y obtener la liberación del soberano, Atahualpa, capturado por el conquistador español Francisco Pizarro. Estaban ya en camino cuando llegó la noticia de la muerte del Inca. Para evitar que el tesoro cayese en manos de los españoles, lo enterraron. Los dioses lo transformaron entonces en las aguas fantásticas, que constituirían el tesoro de los indios, del cual la codicia de los conquistadores no podría despojarlos. Conforme a otros relatos, entre 1830 y 1845, el entonces hombre fuerte de Mendoza José Félix Aldao, el terrible “fraile general”, para aliviar su malestar, había acudido a Cacheuta a tomar sus benéficos baños.

De todos modos, había todavía un gran trecho entre el prestigio de este sitio y la puesta en marcha de un emprendimiento comercial. Sobre todo por el problema del transporte. Para dar un ejemplo, el recorrido de 38 km de Mendoza a Cacheuta demandaba dos días de viaje a lomo de mula. Y Potrerillos era menos accesible, al encontrarse 13 km más al oeste de Cacheuta. Para llegar a estas localidades no había camino de carretas en el siglo XIX, puesto que la ruta hacia Chile era por Villavicencio y la cuesta del Paramillo.

A pesar de las distancias y las dificultades del viaje, la comunidad mendocina ya tenía clara conciencia de la importancia de las aguas termales de Cacheuta. En 1822 la Junta de Mendoza las había declarado como bienes de uso y goce de la comunidad. En 1870 ya se registraban viajes periódicos por parte de personas que viajaban a Cacheuta para bañarse en estas aguas, llamadas “Termas del Fraile”, o más comúnmente, los “Baños de la Boca del Río”. Para ello abrían pozos en la arena y el ripio. En el verano, estos pozos desaparecían por las aguas del río. Pero en la temporada siguiente volvían a acudir los visitantes para beneficiarse con estas aguas.

El Ferrocarril Trasandino vino a modificar totalmente esta situación. En 1891, el diario porteño *La Nación* destacó la importancia del avance de los rieles desde Mendoza hacia el Oeste. Y entre otras ventajas, señaló el significado que este servicio tenía para el desarrollo interno pues “a los baños termales de Cacheuta, que antes se hallaban a dos días de mula de Mendoza ahora se llegaba tan sólo en dos horas” (cit. en Kirbus, 1996: 36). El servicio del Trasandino generó las condiciones para el aprovechamiento comercial de las termas de Cacheuta mediante un hotel de turismo, lo cual sería el resultado de una lenta evolución.

En 1893, dos años después de haberse librado el servicio ferroviario de Mendoza a Uspallata, se comenzaron a construir las primeras piletas para baños, con abrigos de pircas de piedra que las protegían de los avances del río Mendoza. Sobre la barranca, a unos quince metros de altura, se construyó un hotel que pasó a prestar servicios en forma permanente. Se accedía a los baños

mediante una rampa. De todos modos, se trataba de construcciones bastante precarias. En 1898 en las crecientes del verano, las aguas del río Mendoza destruyeron la pirca, las piletas y las construcciones accesorias. Para hacer frente a la situación, en 1902 se construyó un formidable muro de defensa, de 77 metros de largo por 3,5 metros de altura. Además se cortó el talud natural de la margen derecha del río, para construir allí las nuevas piletas. Sin prisa y sin pausa, la evolución continuó. El gobierno provincial, por ley 381 del 20 de junio de 1907, declaró de utilidad pública sujeto a expropiación el terreno adyacente a las termas. De esta manera el Estado se transformó en propietario de una superficie total de 35 hectáreas, 6.135,93 m<sup>2</sup>, en la zona termal. En 1910 las construcciones tenían cuatro cuerpos: uno para la gruta termal de baños de vapor, otro con una pileta con capacidad de 567 hl.



*Hotel Termas de Cacheuta: capilla y detalle de muros y balaustrada. Revista Mensual BAP.*

El paso siguiente fue concursar la explotación de los baños termales para actividades turísticas comerciales. Así lo dispuso la Legislatura de Mendoza por ley 519 (1910), según la cual se llamaría a concurso para la explotación de las Termas de Cacheuta mediante un complejo turístico que constituya “un establecimiento modelo, en manera alguna inferior a los mejores existentes en otros países”. Como resultado, en 1913 se otorgó la concesión por cuarenta años a una empresa privada, integrada por Arturo Dácomo y Ramón Juyent (que posteriormente cedieron sus derechos y deberes a la Sociedad Anónima Termas de Cacheuta). La firma realizó grandes inversiones para construir edificios y estalaciones. Surgió de esta manera un balneario de estilo neoclásico, con todo el lujo y el confort que exigía este periodo “rosado” del turismo, respondiendo a la incentivación hacia las termas de las orientaciones médicas de la época.

Es preciso advertir que conforme a las pautas culturales de esos años, los baños termales constituían un elemento convocante para la actividad turística, pero como punto de partida para una propuesta mucho más rica. Era el piso, a partir del cual era preciso construir un edificio de actividades recreativas, culturales, todo ello en un marco de confort y elegancia. En muchos casos, los baños termales ocupaban el lugar que décadas más tarde tendrían por ejemplo las playas junto al mar: despertaban el interés, pero sólo generaban la afluencia turística sostenida a partir de toda una oferta de actividades conexas. Por ello, el hotel de Cacheuta necesitaba de importantes instalaciones. La empresa concesionaria lo sabía, y obró en consecuencia. Como resultado, se erigió un soberbio complejo turístico, sofisticadamente equipado, capaz de satisfacer las demandas de las élites de esos años. Según la revista Mensual BAP, el Hotel de Cacheuta tenía las siguientes características:

“Consta de 150 habitaciones para pasajeros, dos amplios comedores, cocina, pastelería, panadería, un salón de lectura y escritura, una sala de música y un gran salón teatro casino. Dispone también el Hotel de un gran lavadero mecánico donde se lava, se desinfecta y plancha la ropa de los pasajeros y de una usina provista de dos motores con 130 caballos de fuerza que proveen de hielo, luz y energía eléctrica a todo el establecimiento. Dos ascensores llevan a los pasajeros desde el andén del ferrocarril hasta el patio del hotel y hasta la hermosa galería de los baños termales, donde están instalados los baños de inmersión, baños de vapor, salas de duchas, cuartos de masajes, consultorio, farmacia, peluquería de hombres y señoras, etc. Estos detalles prueban de por sí que el de Cacheuta es un hotel que hace cumplido honor a la industria hotelera, y nos basta agregar que goza de los beneficios de correo, telégrafo, capilla propia y en general, de todo lo que hace comfortable la vida civilizada”<sup>137</sup>

Esta descripción es coincidente, en buena medida, con otras realizadas por distintos organismos y entidades. Entre ellas, el Estado provincial de Mendoza. Conforme a la documentación obrante en los archivos de la Subsecretaría de Turismo, el citado centro turístico presentaba las siguientes características:

“El hotel de Cacheuta tenía 147 habitaciones para pasajeros, distribuidas en cuatro cuerpos de edificio, unas ventanas con vista al río y otras internas, dispuestas en dos pisos de amplios comedores generales, salas de lectura y escritura, sala de música, sala de juego, cinematógrafo y teatro, habitaciones para la administración y una pequeña capilla donde los enfermos dejaron gran cantidad de reliquias. La cocina de la moderna construcción contenía anexos varios compartimentos para conservación de alimentos. Además disponía de carnicería, panadería, pastelería, verdulería y fiambrería. El hotel contaba también con un tambo y un gallinero. Las caballerizas, en las inmediaciones del hotel, disponían de animales para aquellos pasajeros que gustaban hacer cabalgatas por los alrededores. Las cocheras cubiertas estaban instaladas en la parte superior del hotel. Fuera se hallaba el servicio

---

137 *Revista Mensual BAP* n°58 (Buenos Aires, septiembre de 1922): p.45.

de lavandería y servicio personal del hotel. El agua para consumo se obtenía del río Blanco. La fuerza motriz para los ascensores, lavaderos e iluminación era suministrada por dos motores que funcionaban con petróleo. Existía además un compartimento dedicado a la fabricación de hielo y agua gaseosa. El balneario estaba construido sobre el área donde brotaban los manantiales. Era un edificio sólido, las habitaciones de los baños estaban dispuestas en dos hileras con un pasillo interior cubierto de claraboyas. En dicho lugar los pasajeros permanecían toda la jornada durante el invierno, gracias a una temperatura por demás agradable, entre 15° y 20° C. Había 19 habitaciones con bañeras, de las cuales tres eran dobles, 17 tenían piletas revestidas de azulejos y dos habitaciones estaban dispuestas para baños de asiento, dos grutas destinadas a vapor de agua y emanaciones radioactivas, tenían compartimentos accesorios para descanso y baños de lluvia, dos locales para masajes, una peluquería y un depósito de ropa. A continuación del balneario se hallaba la farmacia y el consultorio médico".<sup>138</sup>

Los servicios de asistencia médica eran de gran envergadura en el hotel de Cacheuta. Había un médico como director técnico, encargado de atender a los pasajeros, y según su estado de salud y sus necesidades, orientaba la forma más eficiente de aprovechamiento de las aguas termales. Era tan seria la atención que se dispensaba, que el consultorio incluía un amplio archivo con radiografías y exámenes de laboratorios.

Sobre la base del control médico, se impulsaba el aprovechamiento de las aguas termales. Estas eran clasificadas como aguas cloro sulfatadas débiles, calcidas litínicas, hipertermales (de 30° a 38° C) con mediana concentración salina, bicarbonatadas débiles, hipotónicas, con una radioactividad de 51,5 U.N. Los informes señalaban que una de las especialidades de estos tratamientos naturales eran los reumatismos crónicos, junto con las afecciones ginecológicas y la cura de diuresis y desintoxicación. Los efectos fisiológicos de las aguas termales incluían acción sedante, estimulante, congestiva y resolutive: según la graduación. La bebida de esas aguas se utilizaba muy poco; tenía acción diurética y desintoxicante; laxante y colagogo suave, útil para el drenaje hepático. También se le atribuían beneficios para problemas de traspiración, como bactericida y para mejoras del reumatismo. Los informes señalaban además que:

"El clima seco de Cacheuta es propicio para el reumatismo y muchos otros enfermos; contribuye a agotar las secreciones y exudaciones de las vías respiratorias, por tanto presta importante utilidad terapéutica en las congestiones nasales corizas y rinitis crónicas, laringitis, bronquitis y asma bronquial humano con trastornos nerviosos. Los convalecientes de enfermedades infecciosas e intervenciones quirúrgicas; los anémicos, cloritocis, linfáticos, débilmente nutridos, obtienen el clima de altura un aumento de hemoglobina, del metabolismo respiratorio y el estímulo de

---

138 Archivo de la Subsecretaría de Turismo, Gobierno de Mendoza.

las funciones orgánicas. La influencia somnífica y sedante del aire lleno de emanaciones radíferas favorece a los nerviosos, al cansancio mental y al insomnio”.

Las bondades de las aguas termales de Cacheuta trascendieron los límites de la provincia y aún del país, para llegar al extranjero, sobre todo a Europa, lugar desde donde acudirían numerosos visitantes en busca de mejorar su salud física. En su libro dedicado a las aguas minerales, los españoles Armijo y San Martín (1984) situarían a las aguas de Cacheuta entre los ejemplos de las mejores del mundo para la curación de las distintas dolencias, según sus propiedades. Por su nivel de radiactividad, consideran estas aguas adecuadas para trastornos metabólicos y endocrinos, para el sistema nervioso, el aparato respiratorio y otorrinolaringología; para el aparato motor, reumatismos y secuelas de traumatismos. Destacan sus efectos positivos a nivel locomotor y metabolismo. Las definen como aguas mineromedicinales sulfatadas, con efectos saludables a nivel motor, digestivo y hepatobiliar. Además las incluyen dentro de las acratotermas, con efectos benéficos para problemas de la piel.

El valor de las aguas termales para la mejora de la salud generaba gran interés por la realización de estudios y sofisticados análisis en esos años. En reiteradas oportunidades vinieron expertos de distintas latitudes a Mendoza para tomar muestras de las aguas de Cacheuta, y luego se daban a conocer los estudios como información de gran interés público. De todos modos, como señalábamos, para las pautas culturales del turismo de esos años las aguas termales eran una parte importante como elemento básico, sobre el cual era preciso diseñar un sofisticado edificio de servicios y entretenimientos para terminar el diseño de la oferta turística.

El Hotel de Cacheuta no tardaría en transformarse en uno de los lugares preferidos de las élites nacionales para sus viajes de placer y descanso, no sólo por la acción benéfica de sus aguas termales, sino por la atracción que ejercía como polo de actividad social, sitio de referencia para las capas superiores de la sociedad. Hacia 1923, la revista BAP describía este fenómeno en los siguientes términos:

“El veraneante de Cacheuta que quiere hacer vida de sociedad, logra ese propósito a plena satisfacción, pues hay allí sobre todo en los meses de verano, sobrados elementos para lucir los refinamientos más exquisitos y para los gustos más refinados. Bien saben esto los habitués de Cacheuta que deben a las reuniones del Hotel momentos de inefables satisfacciones. Al respecto podríamos citar este dato bien concluyente: cuántos y cuán felices hogares, adornos de nuestra sociedad, se han formado por obra de un idilio que se inició en las excursiones y en las veladas de Cacheuta”<sup>139</sup>

---

139 *Revista Mensual BAP* n°62 (Buenos Aires, enero de 1923): p.59.

Más adelante, la misma publicación insistía con estos conceptos para destacar el peso de Cacheuta como polo de vida social para los distinguidos círculos de Buenos Aires:

“En verano no es posible aburrirse en Cacheuta: lo vedan el paisaje circundante, la diafanidad del cielo y la nota de animación y de vida que proporcionan las numerosas niñas que allí pasan la temporada estival. Y como donde hay niñas encantadoras, hay jóvenes animosos y resueltos, es fácil deducir que no exageramos al decir que allí nadie conoce el tedio. ¡Cuántos hogares porteños se han constituido por obra y gracia de un flirt que se inició en Cacheuta, en una partida de tenis, en una cabalgata, en un paseo por la alameda o durante la familiar velada nocturna, mientras las mamás hacían que leían y la juventud creía mantener en un secreto impenetrable el rubor de una simpatía que era un cariño noble, maduro para la gran jornada del altar!”<sup>140</sup>

El papel de Cacheuta como polo de referencia para la actividad social quedó reflejado en varias publicaciones de la época. Además de la *Revista Mensual BAP*, las páginas de *Los Andes*, la *Quincena Social* y demás diarios y revistas, dedicaron grandes espacios al fenómeno. Un periódico mendocino explicaría intuitivamente este proceso, con notable claridad.

“En el siglo pasado y parte de éste, las aguas termales, además de sus propiedades curativas o no, según el caso, eran el polo de atracción de las clases pudientes, porque en torno a las termas se producía una actividad social multiplicada, desfiles de modas, estreno de piezas de teatro y todas las formas de atracción mundana posibles. Es decir, que el atractivo de las termas, que movilizaba a gran afluencia de visitantes, no se apoyaba tanto en las curas logradas con sus aguas radiactivas, sino porque era la moda de entonces, una forma de vacaciones, hasta lograr que naciera en ellas una actividad que luego alcanzó gran trascendencia económica pero recurriendo a otras motivaciones: el turismo. La gente no había descubierto el mar; las carreteras eran malas y los automóviles de escaso radio de acción y el transporte predominante de entonces lo constituía el ferrocarril. De aquellas costumbres del pasado quedó entre nosotros la idea de que las aguas termales son un gran atractivo turístico, cuando solamente son una motivación que a su vez requiere de otras atracciones: hosterías económicas, buenos caminos, un paisaje original, un clima agradable, centros de diversión o de espectáculos variados.”<sup>141</sup>

De allí la necesidad de generar polos de vida social alrededor de las aguas termales, como contexto indispensable para asegurar el éxito del emprendimiento. Y junto a ello, una constante promoción en los principales

---

<sup>140</sup> *Revista Mensual BAP* n° 75 (Buenos Aires, febrero de 1924): p.46.

<sup>141</sup> *Diario Mendoza* (12 de febrero de 1973), editorial.

medios masivos de comunicación, que en esos años, eran básicamente gráficos (diarios y revistas). Ya ampliaremos este tema más adelante.

Es preciso destacar que durante la primera etapa de su historia, no era posible acceder al Hotel de Cacheuta sino por tren. Las dificultades de la montaña demoraron las obras viales. La ruta se construyó en la década de 1920, durante los gobiernos radicales y leninistas. Sufrió serios daños con el aluvión de 1934, pero fue rápidamente reconstruida por la Dirección Provincial de Vialidad. Las obras de pavimentación se terminaron recién entre 1942 y 1943. Gobernaba por entonces la provincia Adolfo Vicchi, motivo por el cual, este camino ha sido denominado *Ruta Provincial 82 Dr. Adolfo Vicchi*. Tanto la construcción del hotel como sus primeras décadas de explotación requirieron del Ferrocarril Trasandino como medio de transporte casi exclusivo. Para llegar a Cacheuta, el tren demoraba 24 horas desde Buenos Aires, y dos horas desde Mendoza. La estación se ubicaba a unos centenares de metros del hotel, pero en temporada de gran afluencia de público, se detenía frente al mismo. De allí se descendía al hotel mediante un ascensor de 10,47 metros.

Poco después de su inauguración, el hotel de Cacheuta se transformó en un suceso. Desde todo el país y aún del extranjero, llegaban los miembros de la élite para gozar de la oferta turística. Luego regresaban a sus lugares de origen, y se transformaban en promotores de la actividad. Porque por lo general, quedaban muy satisfechos por el servicio. Así lo reflejó un encumbrado político argentino, el ex ministro de Obras Públicas de la Nación, Exequiel Ramos Mejía en 1914, al escribir en el libro de oro del hotel:

“No son producciones literarias lo que demanda el éxito de esta valiente empresa de las Termas de Cacheuta, sino cifras estadísticas que comprueben la excelencia de sus aguas. Anoto dos unidades más, mi mujer y yo, en la larga lista de beneficiados; dejando aquí los reumatismos que trajimos y por haber pasado tres semanas, dulces y confortablemente, semidormidos en un delicioso ambiente de cielo azul, de cerros colosales, al parecer envueltos de tapicerías muy viejas, poblados de cabritos y cóndores, olvidando las tristezas y crueldades que afligen a la humanidad en estos momentos aciagos de su historia. Aquí se cura el dolor y se adormece el pesar”.<sup>142</sup>

El hotel de Cacheuta se transformó rápidamente en un polo de referencia para el turismo nacional e internacional. Dentro de la categoría de “balneario” se incorporó al circuito mundial y logró convocar grandes figuras de la política, la cultura y la realeza de América y Europa. Además, el desarrollo de la Gran Guerra restringió los servicios de buena parte de los “balnearios” de Europa, lo cual benefició al hotel de Cacheuta. En marzo de 1916 se registró un movimiento de 6.347 pasajeros, y el conjunto del año cerró con un promedio mensual de

---

<sup>142</sup> Citado en *Los Andes*, (Mendoza, 4 de octubre de 1976).

2.531 personas. En total, en 1916 llegaron a Cacheuta más de 30.000 pasajeros, cifra que se reiteró también en 1919. Las 147 habitaciones del formidable hotel podían albergar sin mayores problemas esta cantidad de gente.

La empresa Termas de Cacheuta llevaba adelante propuestas de innovación y mejora de sus instalaciones. A principio de los 30 efectuó una inversión de \$100.000 para construir una pileta de natación, con el objetivo de enriquecer su oferta turística con un perfil de actividades deportivas. El acto inaugural se realizó el 7 de enero de 1934, con la participación de “los más destacados nadadores del Club Mendoza de Regatas”, según las crónicas de la época. El programa incluía cóctel y baile, con la presencia de dos orquestas y la banda de la policía. (Cuatro días después se produjo el fatídico aluvión que destruyó todo).

Lentamente se puso en marcha un proceso por el cual Cacheuta se iba a transformar en una pintoresca localidad de montaña. Como se ha señalado, entre 1941 y 1942 se construyó la ruta pavimentada desde Mendoza a Cacheuta. También se edificaron las hosterías de Quiros y Jaliff, una unidad política (luego transformada en sede policial), y una escuela primaria. El Estado comenzó a parcelar tierras fiscales y a vender pequeños lotes. En 1949 se comenzaron a construir viviendas en los lotes vendidos por el Estado. En 1953 se construyó el pintoresco puente colgante sobre el río Mendoza, con 112 metros de longitud y 1,6 metros de ancho, a 15 metros de altura sobre el cauce del río.<sup>143</sup> En 1957 se libró la sala de Primeros Auxilios y en 1962 se abrió la Hostería “*Mi Montaña*”. De esta forma, el camino de integración del territorio, abierto por el Trasandino y el Hotel Termas, se abrió paso a lo largo del siglo XX para la consolidación de un polo de actividades humanas en la cordillera.

## El Hotel de Uspallata (1936)

A mitad de camino entre la ciudad de Mendoza y la frontera internacional entre Argentina y Chile, se encuentra el valle de Uspallata. Se trata de un enclave de difícil acceso, rodeado de montañas. Se encuentra en medio de dos cordones montañosos que corren, paralelos, de norte a sur: el Cordón del Plata y la Cordillera frontal. Antes de la construcción del Trasandino, para llegar a Uspallata era casi tan difícil desde Mendoza como de Chile: si desde este lugar se requería ascender hasta el paso del Bermejo (3.900 metros s/n/m), desde Mendoza era necesario realizar un largo viaje por Villavicencio, atravesar la precordillera, subir hasta la cruz del Paramillo (3.000 metros s/n/m) y comenzar a bajar, hasta alcanzar Uspallata (2.000 metros s/n/m). Por

---

<sup>143</sup> El puente tuvo un costo de \$120.000. Los Andes, 4 de octubre de 1953, p.4; 5 de octubre de 1953, p.5.



este motivo, a pesar de sus ricas tierras y su agradable microclima, Uspallata permaneció casi totalmente desierta durante 350 años, desde la llegada de los españoles hasta la construcción del Trasandino.

En los primeros 400 años de historia, la localidad de Uspallata había logrado una modesta actividad. El emprendimiento más importante era la Hacienda de Uspallata, levantada principalmente para minería. Los yacimientos de Paramillos atrajeron a los pirquineros para realizar un modesto nivel de producción en el siglo XVII. Para procesar esos materiales, en la localidad de Uspallata se levantaron los hornos y molinos (Cueto, 2003). Posteriormente se realizaron nuevas inversiones, con la construcción de un vistoso edificio con tres cúpulas, destinado a vivienda y depósito, junto al molino hidráulico y la zona de los hornos, ubicados unos metros al poniente del edificio abovedado. Este edificio, conocido como “Bóvedas de Uspallata” se conserva hasta el presente, y representa un valioso patrimonio histórico cultural del periodo colonial de Mendoza, porque la totalidad de la arquitectura se derrumbó en el terremoto de 1861. Los estudios de Alvarez (1919) y Lagiglia (1983) han arrojado bastante luz sobre este valioso edificio. Desde el punto de vista histórico, este complejo fue aprovechado por el ejército de los Andes para preparar pólvora y otros insumos. Las Bóvedas de Uspallata fueron el principal centro poblado de todo el valle. Pero a pesar de los reiterados proyectos, en el siglo XIX se produjo el estancamiento y hasta declinación de la actividad en la región. A pesar de sus bellezas escénicas y sus recursos naturales, el valle de Uspallata no logró despegar como polo de desarrollo regional.

La llegada del riel abrió nuevas posibilidades, pero en forma muy lenta. A comienzos de la década de 1890 se pudo conectar Uspallata con Mendoza a través del Trasandino. Pero, por motivos técnicos, la estación se construyó en la margen derecha del río Mendoza, lo cual no resultó adecuado para promover el poblamiento de la zona, pues las mejores tierras se encuentran en la margen izquierda. Por lo tanto, Uspallata siguió siendo esencialmente un desierto por varias décadas más. Esta situación cambió en 1934, con motivo del aluvión de Cacheuta, que dejó fuera de servicio al Trasandino desde Punta de Vacas hasta Mendoza. Para sustituir su servicio se construyó el camino carretero por Villavicencio y con sus caracoles. Realizado entre 1936 y 1939, con 365 curvas, esta fue una obra titánica para la época. A partir de entonces el viaje se realizaba por camino carretero de Mendoza a Villavicencio; luego se atravesaba la precordillera por los caracoles, y se llegaba a Uspallata. Desde allí se continuaba hasta Punta de Vacas por una carretera paralela al río Mendoza y a las vías del Ferrocarril Trasandino.

En la década de 1930, el nuevo camino carretero puso en marcha la ocupación de Uspallata. En este proceso, el Trasandino no resultó ajeno. A pesar de no poder prestar sus servicios de transporte, la empresa tomó la decisión de

participar activamente, dentro de sus posibilidades. Este fue el sentido de la construcción del Gran Hotel Uspallata, elegante construcción en piedra, propiedad de la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*. Se levantó en el casco de la antigua estancia de Uspallata. Construcción de elegante diseño, los ingleses lo equiparon como hotel de alta categoría. Disponía de 67 habitaciones, con decoración en madera, amplios salones comedores y de estar. Una amplia chimenea generaba una especial sensación de calidez y paz, en un entorno de parques, jardines y montañas.

Paradójicamente, este hotel no estaba en la margen derecha del río, es decir, junto a la estación ferroviaria, sino en la margen izquierda, junto a la carretera. La empresa británica no dudaba en adoptar criterios flexibles para adaptarse mejor a las nuevas circunstancias generadas en el terreno a partir del aluvión de 1934.



*Vista panorámica del Hotel de Uspallata con su parque.  
Al fondo se destaca la cordillera de los Andes (Foto: PAL 2013).*



*Fachada del Hotel de Uspallata (Foto: PAL 2013)*



*Detalle de la fachada del Hotel de Uspallata (Foto PAL 2013)*



*Portal de ingreso al parque del Hotel de Uspallata (Foto: PAL 2013)*

Es importante enfatizar que el progreso de Uspallata estuvo asociado a la expansión de la red vial en la Argentina. Esta tuvo un fuerte impulso durante la administración conservadora (1933-1943), cuando la Dirección Nacional de Vialidad construyó más de 67.000 kilómetros de carreteras. En este proceso, Uspallata se vio beneficiada por el ya mencionado camino por los caracoles de Villavicencio, para unirla con Mendoza, y la ruta paralela al río Mendoza, que la enlazaba con Chile. Además, en 1943 ya se había completado el primer tramo de la variante más amable con la capital cuyana, es decir, el tramo Mendoza-Potrerillos, y se había iniciado el segundo, para llegar de Potrerillos a Uspallata. Se esperaba que, la terminación de esa obra sería un fuerte estímulo para el flujo del transporte, pues ya no sería necesario atravesar los afligidos caracoles

de Villavicencio. Además, en esos años comenzaron a llegar los militares, presencia que, en un principio, fue saludada con esperanza por los pobladores de Uspallata, pues se pensaba que iban a aportar un nuevo mercado y un polo generador de actividad económica.

El hotel de Uspallata fue un hito en el proceso de transición, cuando ya se estaba replegando la acción de los ingleses, y estaba llegando la del Estado argentino. En efecto, la construcción de este hotel fue decidida por la empresa británica que administraba los ferrocarriles, mediante la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*. Pero la factibilidad del hotel, tanto en su construcción física como en su explotación, no se debía al servicio de transporte ferroviario, sino a las carreteras del Estado. Ni los materiales de construcción ni los turistas llegaban hasta Uspallata en el Trasandino, sino en automotores que viajaban por las carreteras. Esto marcaba una diferencia esencial con las iniciativas originarias, como el Hotel de Cacheuta y el de Puente del Inca. Se estaba gestando un nuevo ciclo de interacción entre el sector privado y el Estado. La pregunta era si ambos serían capaces de llevar adelante una sociedad en forma armónica.

## La realeza europea a bordo del Trasandino

El servicio del F.C.Trasandino, al enlazar dos capitales del Cono Sur, se ocupó de trasladar importantes personalidades de la política, las letras, el pensamiento, los negocios y la sociedad. En 1924 viajó a bordo de este tren el príncipe Humberto de Saboya y un año después hizo lo mismo Eduardo de Windsor, príncipe de Gales, heredero del trono, el cual se convertiría en 1936 en rey del Imperio Británico y Emperador de la India como Eduardo VIII.

El viaje del príncipe Eduardo fue parte de un proyecto mayor, pensado por su padre, el rey Jorge V, el cual consideraba oportuno que su heredero recorriera los dominios del imperio británico antes de asumir el trono. Era una experiencia formativa que la corona esperaba para enriquecer la visión de su futuro monarca. Dentro de este plan, singular importancia tenía llegar a Australia para lo cual, una de las rutas más adecuadas era, justamente, a través del Ferrocarril Trasandino.

El viaje del príncipe de Gales de Mendoza a Los Andes se realizó el 6 de setiembre de 1925, y el regreso se produjo once días más tarde. Fue acompañado por una comitiva de unas treinta personas, incluyendo médicos, camarógrafos y detectives. Tanto en Argentina como en Chile, el heredero fue atendido por las autoridades en pomposas ceremonias oficiales. Este viaje atrajo el interés

de la prensa de la época: diarios y revistas dedicaron abundantes páginas para entregar detalles del recorrido. Sobre esta base, una crónica interesante ofrece León Gallardo (2003: 34-44), texto del cual proviene el fragmento citado en el epígrafe de este capítulo. Garcés Delgado ha relatado el viaje en los siguientes términos:

“El Príncipe de Gales, de 31 años de edad, visitó el Cono Sur entre el 17 de agosto y el 27 de setiembre de 1925. Estuvo 25 días en Argentina y 15 en Chile. Pasó buena parte de su estadía a bordo de los ferrocarriles británicos, en los que viajó a lo largo de 5.000 km. Su estadía se prolongó más de lo previsto como consecuencia de un alud que interrumpió la vía del Trasandino chileno a la altura del km 55 en la zona de Juncal. Ello se produjo cuando el tren, con el aspirante a la corona inglesa a bordo, se encontraba en Los Andes presto para partir hacia Mendoza. En esta capital se lo esperaba para ofrecerle una cena en el actual recinto de sesiones de la Legislatura Provincial. Debido a la demora, el agasajo recién pudo cumplirse una semana después, el domingo 20 de setiembre de 1925. La visita del Príncipe de Gales tuvo una gran repercusión nacional por su larga estadía entre nosotros y porque era un símbolo frívolo de la “Belle époque” del decenio de 1920. De todos modos, el visitante tenía sus propios códigos. Le disgustaba el protocolo oficial, y cuando le era posible, trataba de eludirlo. Reacio a la incomodidad que le provocaban los actos protocolares, confiaba a sus allegados que lo que más le agradaba era descansar en los coches dormitorios de los trenes en que viajaba”.



*El príncipe de Gales con el presidente argentino Marcelo T. de Alvear*

Uno de los aprendizajes no esperados por el príncipe en este viaje, fue la vulnerabilidad del Trasandino: a pesar de haberse extremado todos los cuidados por parte de los gerentes y el personal del Trasandino para asegurar un viaje rápido y confortable, una fuerte nevada generó serios problemas de transitabilidad y el príncipe debió experimentar, directamente, el formidable obstáculo de los elementos de la frágil línea ferroviaria. En efecto, tras cumplir

con su agenda protocolar en Chile, el heredero inició el viaje de regreso. El 15 de setiembre a las 6 de la mañana se embarcó en el tren especial en la estación de Los Andes, con idea de cruzar a Mendoza. Sin embargo, el plan se vio frustrado.

“El tren subía hacia Río Blanco, en medio de nubosidad baja y de una lluvia suave y persistente. A las 6.30 el príncipe desayunó huevos, frutas y café. A las 6.40 el convoy llegó a Río Blanco. A las 7 Eduardo de Windsor se retiró al coche pullman a descansar unos momentos. Al partir el tren de esta estación llovía con más fuerza. A las 9.34 el convoy real arribó a Juncal. Los gerentes del Trasandino inspeccionaron el servicio e hicieron ciertas diligencias que alarmaron en cierto modo a los pasajeros. Mientras tanto, los pasajeros contemplaban el soberbio paisaje, apenas visible, en medio de la lluvia mezclada con nieve. Precipitaba desde el km 42. Algunos, tal vez premonitoriamente, no creían que el tren pudiera penetrar en el corazón del macizo andino y vencer la barrera de cumbres nevadas. A las 9.50 el tren inició una leve marcha atrás. Se propagaba la ansiedad entre los viajeros. De las otras estaciones se recibieron despachos con los estados del tiempo en esos lugares. Desde las 10.10 comenzó a nevar delicadamente en el Juncal. Poco después el tren reinició su viaje hacia Portillo. El príncipe observaba, extasiado, la inmensidad de la montaña nevada desde las ventanas del tren. Las defensas y los túneles artificiales, a juicio de los técnicos del ferrocarril, permitirían continuar el viaje sin inconvenientes. En medio de la niebla y a través de la nieve que caía, algunos reflejos luminosos en el cielo formaban extraordinarios efectos de luz sobre la tierra cubierta de nieve, y anunciaban que tal vez saldría el sol. No obstante, pronto, la nevada se hizo más intensa y con ello se alejó la esperanza de buen tiempo. El convoy seguía su marcha” (León Gallardo, 2003: 41-42).

Si los obreros, empleados y técnicos del Trasandino, suelen realizar sus tareas con pasión, es fácil imaginar que en esa oportunidad, hacían su trabajo con especial esmero, debido a la jerarquía del pasajero que debían transportar. En estas condiciones, los operarios (o buena parte de ellos) sentían una excitación extra para realizar sus faenas, despejar la nieve, abrir el camino y facilitar el paso del tren. Pero los elementos de la naturaleza oponían una resistencia cada vez más fuerte. A la nieve se sumaron derrumbes y rodados. Se usaron todos los medios disponibles para despejar las vías: se pasó el tren arado a vapor y el rompenieve. Pero no se logró desbloquear el tramo entre Juncal y Portillo.

“Seguimos la marcha después de trabajos activísimos, a las 10.05. A las 10.27 el tren se vio obligado a detenerse en atención a la cerrazón de la nieve. La máquina retrocede para facilitar la limpieza de la línea, hasta colocar el tren bajo un túnel artificial. Regresamos (a Juncal) en vista de la inseguridad del tren y apenas detenido, el personal se ocupa esforzadamente de despejar la

línea cubierta con una gran capa de nieve” (León Gallardo, 2003: 42).

Finalmente, fue necesario renunciar al intento de seguir adelante y regresar a Los Andes, para evitar un eventual bloqueo, y a la espera de la mejora de las condiciones climáticas. Al día siguiente tampoco fue posible cruzar. El príncipe debió permanecer dos días en Los Andes, en los cuales recorrió la ciudad y saludó a los vecinos. Finalmente, el 17 de setiembre se logró, por fin, atravesar la cordillera.

Los viajes del príncipe de Gales fueron parte de un proceso mayor, pues el F.C.Trasandino prestó un constante servicio de transporte para grandes personalidades que efectuaban sus giras por la región. Para aquellos que tenían que trasladarse de Buenos Aires a Santiago, conviene recordar que durante cerca de 40 años, el ferrocarril fue el medio de transporte más rápido, cómodo y seguro. Demoraba cinco o seis veces menos que el barco, mientras que el transporte aéreo, hasta varios años después de terminada la II Guerra Mundial, no pudo ofrecer servicios regulares entre ambas capitales.

## Conclusión

El F.C.Trasandino realizó una profunda transformación en los Andes Centrales, en el sentido de inaugurar el turismo de Alta Montaña en el Cono Sur. La llegada de los rieles a la cordillera, generó las posibilidades de trasladar al sur de América la experiencia y el conocimiento que los empresarios ingleses habían acumulado con relación a la actividad turística en Europa. Siguiendo la tendencia realizada en Gran Bretaña, la misma empresa ferroviaria inglesa impulsó la instalación de un hotel de turismo en Puente del Inca. Este ejemplo fue imitado por empresarios independientes que diez años después inauguraron el Hotel Termas de Cacheuta. Así se trazaron las bases para el proceso de ocupación del espacio cordillerano, hasta entonces desértico, y se iniciaron importantes actividades económicas centradas en el turismo como motor de otras actividades económicas y culturales.

Entre los siglos XVI y XIX, la cordillera fue un territorio desierto. Entre Mendoza y Santa Rosa de Los Andes apenas había algún poblador estable en un par de casitas de Uspallata. El resto del espacio estaba totalmente deshabitado. Pero a partir del emplazamiento de las estaciones del F.C.Trasandino y sobre todo, de los hoteles de Puente del Inca y Cacheuta, se generaron las condiciones para el asentamiento de unas 1.000 personas. Ello promovió la producción de bienes como aves de corral y ganado vacuno, caballar y porcino. Surgieron las primeras panaderías, mataderos, verdulerías, fiambrerías y carnicerías, como así también los servicios esenciales en el plano del transporte, comunicaciones



(correos y telégrafo), seguridad (comisarías), salud (consultorios médicos y farmacias). Y fundamentalmente, nacieron las actividades sociales, recreativas y deportivas: se instalaron las primeras instalaciones deportivas de Alta Montaña en el Cono Sur.

El Ferrocarril Trasandino lideró un cambio de mentalidad importante. En el primer tercio del siglo XX tuvo la principal responsabilidad en el proceso de aportar la infraestructura del transporte, las instalaciones y el equipamiento para convertir los atractivos turísticos en centros turísticos. Así se reflejó en Puente del Inca, Los Andes, Cacheuta y Uspallata, lugares donde se erigieron hoteles de alta categoría para atender al turismo internacional. De esta forma se generaron actividades económicas en lugares que hasta entonces permanecían desérticos. En un principio, estas iniciativas servirían para un turismo de elite. Pero con el tiempo se lograría ensanchar la oferta e incorporar a otros sectores sociales. Además, en esta primera etapa, el liderazgo quedaba casi totalmente en manos del sector privado. Posteriormente, el Estado tomaría un papel más importante en este proceso, tal como se comenzó a advertir en el caso del Hotel de Uspallata. Lo importante es que en las primeras décadas del siglo XX, el Trasandino logró poner en machar una nueva actividad económica y social. Más adelante se examinará cómo continuó esta iniciativa en la etapa posterior, cuando el Estado se sintió en condiciones de asumir otras responsabilidades.



## El Trasandino y la captura estética de la montaña<sup>144</sup>

En colaboración con Marcela Aranda

“¡Suelde el caldo de tus metales  
Los pueblos rotos de tus abras;  
Cose tus ríos vagabundos,  
Tus vertientes acainadas.  
Puño de hielo, palma de fuego,  
A hielo y fuego purifícanos!  
¡Te llamemos en aleluya  
Y en letanía arrebatada  
¡Especie eterna y suspendida.  
Alta ciudad – Torres doradas.  
Pascual Arribo de tu gente  
Arca tendida de la Alianza!”

Gabriela Mistral (Cordillera, 1938)

“El hombre quiere amar la piedra, su estruendo de piel  
áspera: lo rebate su sangre.  
Pero algo suyo adora la perfección inerte.  
La piedra sube en niebla de música a los astros;  
las estrellas ya tañen, vueltas blancas campanas.  
La noche tiende un arco total sobre la vida,  
sobre el hombre y la piedra.  
Oh, corazón astrólogo:  
Todo sucede allá, detrás del mundo”

Jorge Enrique Ramponi (Piedra Infinita, 1942)

---

<sup>144</sup> Este capítulo ha sido elaborado en el marco del Proyecto BIANUAL 2009-2011 “Corrientes políticas y sociales en América Latina (II)”. Directora: Dra. Florencia Ferreira de Cassone. Secretaría de Ciencia, Técnica y Posgrado, UNCuyo. Código 06/F710. Otra versión de este trabajo, focalizado en Gabriela Mistral, enriquecido con aportes de Felipe Cussen, se publicó en Alpha (diciembre 2012).

La metamorfosis del espacio cordillerano se reflejó no sólo en los cambios materiales –surgimiento de ferrocarriles y hoteles- sino también en el plano espiritual. Sobre todo porque se marcó una huella en la captura de la belleza escénica de la montaña. Hasta la llegada del siglo XX y con él, del servicio ferroviario, las imágenes de la cordillera estuvieron muy condicionadas por el sufrimiento físico de los viajeros a lo largo del camino. El frío excesivo, la fatiga extraordinaria, la sensación de miedo e inseguridad y la abundancia de símbolos lúgubres (cruces, cadáveres insepultos, mulas desbarrancadas) actuaban como fuertes disuasivos para que los viajeros no pudieran apreciar favorablemente las bellezas de los ríos, arroyos y montañas nevadas. Son muy escasas las referencias estéticas de los observadores que describieron la cordillera entre los siglos XVI y XIX.

La situación cambió profundamente a partir de la disponibilidad de una infraestructura de transportes que permitiera realizar viajes cómodos, rápidos y seguros. A partir de entonces, la pluma de los escritores comenzó a abandonar las imágenes anteriores, plenas de iconografía fúnebre, para establecer un acercamiento inédito a la valoración estética del paisaje. El F.C.Trasandino generó las condiciones para el desarrollo de una nueva literatura de montaña, en la cual se comenzaron a rescatar los valores estéticos del paisaje.



*Túnel El Caletón permite circular al Trasandino entre la ladera de la montaña y el río.*

Los escritores, con su sensibilidad estética especial, encontraron en el Trasandino un vehículo adecuado para adentrarse en paisajes hasta entonces remotos y, para ellos, inexistentes. A ambos lados de la cordillera, los poetas tomaron el tren, penetraron en las entrañas de la Alta Montaña, y experimentaron el impacto de la belleza escénica. Así lo vivieron autores argentinos y chilenos. Entre aquellos se destacan Alfredo Bufano, Carlos Ponce, Miguel Martos y José

Enrique Ramponi. Entre los chilenos, la figura más relevante fue la de Gabriela Mistral, primera iberoamericana en ser galardonada con el Premio Nobel de Literatura (1945).

## Gabriela Mistral y su lazo especial con la montaña: del Elqui a Los Andes

La poetisa chilena lideró el proceso de descubrimiento de la belleza de Alta Montaña para luego expresarlo en forma de arte. Sintió la crudeza de la geografía y de la historia chilenas, a las que convirtió en su propia fortaleza, “como una estatua de piedra alzada en medio del paisaje”, de donde es posible extraer “la fuente de agua pura que lo hace fértil” (Oyarzún Peña, 2005: 37). El conjunto de su obra reflejaría, después, este lazo especial que construyó con la cordillera de los Andes, desde donde pudo pensar y sentir América de una forma diferente y original.

La aproximación de Lucila Godoy con la montaña fue gradual y se prolongó durante su infancia y juventud. Los primeros años de su vida, transcurridos en el valle del Elqui, le permitieron construir un hábito de cercanía con la cordillera. Bautizada en Vicuña, y criada en Monte Grande, la futura Gabriela Mistral se acostumbró a dialogar con un entorno de montañas, valles y árboles. Durante sus doce primeros años (1889-1901) vivió en ese entorno. Luego se trasladó a La Serena donde se dedicó a estudiar y trabajar. De esa época data su trunca relación amorosa con Romelio Ureta Carvajal, en el pueblo La Cantera en Coquimbo. Promesas incumplidas y el robo de dinero del ferrocarril del que era empleado, terminaron con el suicidio de él y Gabriela volcó esta experiencia traumática en los *Sonetos de la muerte*. Con esta composición ganó los Juegos Florales de Santiago en 1914, concurso organizado por la Sociedad de Artistas y Escritores de Chile, y que le hicieron trascender el estrecho círculo provinciano. En ellos ya se refleja el amor entrañable de Gabriela por la tierra chilena:

Del nicho helado en que los hombres te pusieron,  
te bajaré a la tierra humilde y soleada.  
Que he de dormirme en ella los hombres no supieron,  
y que hemos de soñar sobre la misma almohada.

Te acostaré en la tierra soleada con una  
dulcedumbre de madre para el hijo dormido,  
y la tierra ha de hacerse suavidad de cuna  
al recibir tu cuerpo de niño dolorido.

(...)  
Me alejaré cantando mis venganzas hermosas,  
¡porque a ese hondor recóndito la mano de ninguna  
bajará a disputarme tu puñado de huesos!<sup>145</sup>

Volvió a vivir en la montaña poco después, para trabajar como profesora de Castellano, Historia y Geografía en el liceo de niñas de la ciudad de Santa Rosa de los Andes (1912-1918). Fue el reencuentro de Lucila con el entorno de montañas. En efecto, el contacto profundo con la cordillera, primero en el valle del Elqui, y luego en Los Andes, causaron una profunda impresión en Gabriela Mistral. Este proceso se ha estudiado de forma irregular, pues se ha sobrevalorado la etapa del Elqui, y se ha minimizado el ciclo de Los Andes. Así lo interpreta el historiador local Carlos Tapia Canelo:

“De la influencia del valle del Elqui en la obra mistraliana sabemos bastante, gracias a las investigaciones que se han hecho de Gabriela Mistral en ese enigmático rincón de nuestro territorio. Pero sus investigadores y biógrafos no han vuelto la mirada, salvo mínima expresión, al valle del Aconcagua y especialmente a Los Andes, ciudad en la cual la poetisa permaneció el mayor tiempo de su viajada vida adulta. Indudablemente que la hermosa tierra andina, aferrada a la cordillera de los Andes, tocó profundamente la sensibilidad de Gabriela Mistral. La poetisa encontró en el entorno andino la tranquilidad adecuada que necesitaba para dar cauce a sus creaciones que dormían en silencio en lo más profundo de su ser” (Tapia Canelo, 1989: 182).

Para fundamentar su posición, el autor cita las palabras de la misma poetisa, en oportunidad de una entrevista periodística de 1918:

“Hasta tal punto fijé mi corazón en este paisaje hebreo de montañas tajeadas y purpúreas, que quiero llamar a Los Andes mi tierra nativa, la tierra de mis preferencias. La otra, Coquimbo, no me dio jamás la misericordia de esta paz ni fue para mí otra cosa que un sorbo renovado de salmuera y de hiel. Y no es solamente que aquí haya escrito casi todos mis versos; es por sobre todo, que aquí me han dejado ser la maestra que Dios quería de mí” (citado en Tapia Canelo, 1989: 182).

El punto de vista de Tapia Canelo es correcto pero incompleto. En efecto, los seis años que Lucila Godoy vivió en Los Andes incrementaron su conexión con la cordillera, pero siempre desde la periferia. No alcanzó a penetrar en Alta Montaña, porque se movía poco. Usualmente permanecía en el pueblo, dedicada a sus clases, su correspondencia, sus poesías y el mate. Así lo reflejó ella misma en su correspondencia: “Yo, como buena gorda, soy perezosa y fácil

<sup>145</sup> Mistral, Gabriela. *Los sonetos de la muerte*. Disponible en: <http://www.gabrielamistral.uchile.cl/prosaframe.html>)

de fatigarme y con tal amor de la comodidad que acabo de viajar por tres patios con un brasero para sentarme a escribirle. Este es un invierno horrible”.<sup>146</sup>

De todos modos, los años de permanencia en Los Andes terminaron de consolidar la cercanía de la poetisa con la cordillera, e inspiraron sus primeros escritos sobre el tema, que aluden permanentemente a “la majestad épica del paisaje”. Entre 1930 y 1931, mientras dictaba cursos de literatura española contemporánea y de literatura hispanoamericana en Barnard College y Vassar College, en New York, se publicó un texto suyo -en *La Nación* de Buenos Aires y en *Repertorio Americano* de Costa Rica- en el cual Gabriela Mistral rescata la estancia del argentino Domingo F. Sarmiento en Santa Rosa de los Andes, en la primera mitad del siglo XIX, cuando estaba en tránsito obligado hacia tierras chilenas, y ella percibe ese paraje y su principal protagonista, la montaña, entregando descripciones sublimes del entorno:

“Pedazo a pedazo, la montaña es sorprendente; pero lo más querido de cuanto ella nos regala son su manera de luz y su manera de aire (...) y vine a entender cuando viví sin ellas, que aquella luz no solamente orna un valle, sino que nutre a las criaturas y que aquel aire generoso y seco acicatea al pesado y al vivo lo pone en una vibración prodigiosa” (Mistral, 1995: 206).

La montaña que circunda el valle del Aconcagua abre sus brazos para que Gabriela se refugie y se sienta hermanada con Sarmiento, pues ambos, en Santa Rosa de los Andes, tuvieron una estadía silenciosa pero intensa, signada por la educación y concretada, en uno, con la creación de una escuelita para niños en Pocuro, y en ella, a través de la docencia en el Liceo de Niñas. Sus palabras encierran una infinita ternura y gritan la inmensidad inabarcable del paisaje imposible:

“La urna de la atmósfera, en que las cosas parecen guardadas para durar, estando más desnudas que en ninguna parte, aproxima la montaña y hace unos juegos prestidigitadores con la distancia; la maravilla está ahí, a una jornada, y se cree tocarle las grescas del lomo y las quiebras del casco crinado. No hay tal; los costurones, las arruguitas que se miran desde abajo, son unas serranías de recorrer en meses y unos valles mayores que el nuestro. La luz acérrima, que le confiesa todos los accidentes y la recorta con una brutalidad gloriosa, nos permite creer a los del valle, que vivimos entre sus pechos y que vivimos siempre a sus pies, o más debajo de ellos, pues al cabo están bien escondidos al igual que los pies de las vírgenes, cuyo manto arrastra” (ver: Mistral, 1995: 206-207).

---

<sup>146</sup> Carta de Gabriela Mistral a Eduardo Barrios, 1916. *Antología Mayor* (1992): III, 47.

El exilio doloroso y el destierro incierto, también presentes en la vida de Gabriela, le permiten concluir con esta aseveración contundente: “Esta naturaleza de fuerza en la altura y de regaloneo en el valle, ha debido volver soportable a Sarmiento su doble destierro; el de la Argentina y el de la vida urbana que era su preferencia” (Mistral, 1995: 207)

La presencia del Trasandino comenzó también a hacer sentir sus efectos en ella. Aunque ella no haya viajado a bordo de este tren, todavía, el movimiento que éste generaba, el constante trajinar de máquinas y pasajeros, el bullicio de la estación y el agudo silbado de las locomotoras, no pudieron menos que llamar su atención y hacerle sentir que la montaña no era un muro, sino un espacio, un camino y un puente, además de un manantial. Una fuente de muchos elementos valiosos, naturales y culturales, que llegaban desde la montaña para fecundar el valle y la vida de su pueblo. Todavía le faltaba la experiencia máxima de penetrar en la Alta Montaña, pero ya tenía un concepto formado de valoración de este paisaje. Así lo reflejó en un texto en prosa de 1922:

“La primera estación del elogio para la Cordillera, terriblemente dueña de nosotros, verdadera matriz chilena, sobre la cual nos hicimos y que, más voluntariosa que la otra no nos deja caer: vivimos bajo ella sin saberlo, como el crustáceo en su caparazón, y nos morimos dentro de su puro señor. En los valles, ello nos quita cielo; en las abras, ello nos lo devuelve. Cordillera regaladora de aguas donde es preciso, y más de nieves que de aguas; pero, en verdad, hogar puro de fuego en unos volcanes adormecidos, que no dormidos. Cordillera despistadora, con su lomo cierto, y que de pronto se acuerda de su vieja danza de ménade y salta y gira con nosotros a su espalda”.<sup>147</sup>

## Por fin en Alta Montaña

Las ideas sobre la montaña iban creciendo, poco a poco, en el alma de la Mistral. La estadía en Los Andes fue un periodo decisivo, en el cual se fue sedimentando la cercanía de la poetisa con la cordillera, como preparando las condiciones para el paso decisivo. Este ocurrió en la década de 1920, cuando Lucila, transformada en figura nacional e internacional por su talento literario, comenzó a viajar por América y Europa en misiones educativas, culturales y diplomáticas. Así, por ejemplo, sólo entre 1925 y 1926 realizó tres viajes entre Chile y Argentina (Gazarian, 1992: IV, 37-38). Estos desplazamientos se hicieron, muy probablemente, a bordo del Ferrocarril Trasandino, único medio de transporte terrestre entonces disponible entre ambos países. El impacto de estos viajes fue inmediato: ella misma volcó sus impresiones en un texto de 1926:

---

<sup>147</sup> Mistral, Gabriela. “Elogios de la tierra de Chile” (1922). *Antología Mayor* (1992): II, 1.

“¡Esta es por fin la Argentina! Después del Valle de Uspallata, solemne y fantástico, de montañas aleonadas que me prolongan durante mucho tiempo la visión de Chile, viene la pampa. Para un ser criado entre montañas, con la voz enredada entre montañas, con el ojo acostumbrado a saltar de montaña en montaña, la pampa puede no ser hermosa”<sup>148</sup>

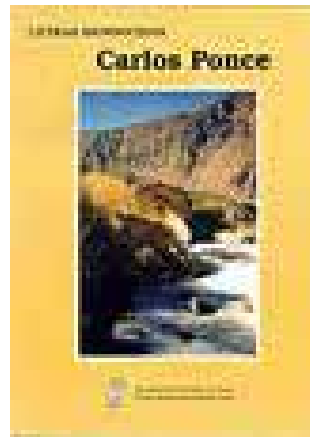
El contraste entre montaña y pampa, entre Chile y Argentina, entre arrieros y gauchos, fue una de las impresiones que la observadora rescató de uno de esos viajes. Pero en otro momento, tuvo oportunidad de expresar ideas más reposadas, sobre todo al referirse a la experiencia de permanecer en Alta Montaña, particularmente la sensación sedante del aire, la belleza nocturna de estrellas tremolantes y los sonidos del infinito. Estas percepciones se reflejaron en uno de sus más bellos textos en prosa, titulado “Recado sobre la cordillera”, composición de cinco páginas enfocada en la nieve, el cielo y la música de la montaña. El siguiente fragmento entrega una idea de su contenido:

“Los turistas, en una necedad común, se encierran en el hotel de la Cumbre o en el establecimiento de Río Blanco, a jugar a las cartas y a conversar a lo criollo, largo y tendido, después del día de caminatas en un aire tónico que relaja como el vino viejo... El día ha podido ser bueno, pero la noche estrellada que se pierden es la fascinación cabal. (...) La noche andina no puede ponerse en afiches de turismo, al igual que los ventisqueros y los picachos fotogénicos. Y esa noche es nada menos que el fondo de la copa del andinismo, lo más rico y lo más fuerte entre los logros que persiguen los equipos apasionados de la montaña. Los Andes resultan alucinación continua, alucinación de vista y de oído, para cualquiera que no sea el montañés familiarizado con su magia, casado con ella desde que abrió los ojos. Yo guardo de esas noches cierto delirio de estrellas que no supe contar entonces, que no he sabido decir después y que tampoco acertaré a escribir nunca. Otros vendrán que lo consumarán. Mejor es dejarse el éxtasis pecho adentro, que estropearlo dándole a tercias en un relato manco. Después de varias horas de mirar aquel campo de fuegos trémulos, de recoger el zodiaco cortado de casilla a casilla, al igual de calcomanías, el turista rendido de una jornada demasiado fuerte, entre con cierta extrañeza desde esa anchura destacada al cuarto angosto del hotel, alumbrado por una pobre lámpara plebeya”<sup>149</sup>

---

148 Gabriela Mistral. “La pampa argentina”. *El Mercurio*, 28 de febrero de 1926. *Antología Mayor* (1992): II, 79.

149 Gabriela Mistral. “Recado sobre la cordillera. Cielo máximo”. *Antología Mayor* (1992): II, 574-575.



*Gabriela Mistral.*

Evidentemente, los viajes en el Trasandino y la experiencia de recorrer y estar en Alta Montaña, terminaron de madurar las ideas de Lucila Godoy en torno al paisaje cordillerano. Logró de esta manera un concepto más acabado de la identidad de la montaña. A lo largo de su producción literaria, esta experiencia se haría sentir, una y otra vez. Esta fascinación fue uno de los pilares de la identidad de su obra poética, en la cual, la geografía ocupa un lugar sagrado, según Consuelo Triviño. La imagen de la piedra penetra el alma de Mistral, y allí se acrisola con otros elementos de la existencia, para traducirse en una producción literaria que juega con el diálogo entre la naturaleza y la cultura. Una de las expresiones más acabadas de la conexión de la poetisa con la montaña se encuentra en el himno *Cordillera*, incluido en la sección América del libro *El Tala* (1938).

“Cordillera de los Andes,  
Madre yacente y Madre que anda,  
Que de niños nos enloquece  
Y hace morir cuando nos falta;  
Que en los metales y el amianto  
Nos aupaste las entrañas”.<sup>150</sup>

En este poema, la cordillera es elevada ontológicamente a la altura de divinidad. Es una alabanza, una suerte de oración laica, expresada desde un yo colectivo que procura representar a los pueblos de la tierra. “Desde el punto de vista del discurso, el lenguaje apostrófico, esto es, el estar dirigido el poema en una ferviente apelación, a un tú sagrado, pone los rasgos distintivos de esta forma lírica. Como muchos poemas de la Mistral, en éste, la alabanza de lo sagrado constituye una forma ritual” (Bussche, 1992: XXIV).

En ese mismo libro se incluyen otros pasajes que reflejan los viajes de la Mistral en el Trasandino. Uno de ellos, titulado “Beber”, relata una escena en la

<sup>150</sup> Gabriela Mistral. “Cordillera”. En: *Tala* (1938) (IV-Materias). *Antología Mayor* (1992): I, 369.



zona de Río Blanco, a la cual se llegaba a bordo del tren. Allí estuvo la Mistral y se maravilló al contemplar las nacientes del río Aconcagua, a cuyas aguas atribuye un encanto especial:

“En el valle del Río Blanco  
En donde nace el Aconcagua  
Llegué a beber, salté a beber  
En el ¿fuerte? de una cascada,  
Que caía crinada y dura  
Y se rompía yerta y blanca.  
Pegué mi boca al hervidero  
Y me quemaba el agua santa,  
Y tres días sangró mi boca  
De aquel sorbo del Aconcagua”.<sup>151</sup>

La poetisa rescató los puntos más representativos del recorrido del Trasandino, a ambos lados de la cordillera. Si en la falda occidental de los Andes puso énfasis en Río Blanco y el río Aconcagua, en la vertiente oriental fijó su atención en el cerro homónimo, al cual dedicó un poema concreto:

“Yo he visto, yo he visto  
Mi monte Aconcagua.  
Me dura para siempre  
Su loca llamarada  
Y desde que le vimos  
La muerte no nos mata.  
Manda la noche grande,  
Suela las mañanas,  
Se esconde en las nubes,  
Bórrase, acaba...  
Y sigue pastoreando  
Detrás de la nubada.”

Parado está en su sueño  
De su cuerpo y de su alma  
Ni sube ni desciende,  
De lo absorto no avanza;  
Su adoración perenne  
No se rinde y relaja  
Pero nos pastorea  
Con lomos y llamarada”.<sup>152</sup>

---

151 Gabriela Mistral. “Beber”. En: *Tala* (1938) (VI-Saudade). *Antología Mayor* (1992): I, 390.

152 Gabriela Mistral. “Monte Aconcagua”. En: *Poema de Chile* (1967) (I-Poema de Chile). *Antología Mayor* (1992): I, 510.

Las imágenes de la montaña funcionaron como un manantial inagotable, capaz de empapar buena parte de la producción literaria de Mistral. En el poema *La Cordillera*, la montaña es lejana pero está cerca; no pronuncia palabras, pero logra comunicarse; asusta, pero conecta con el niño interior.<sup>153</sup> En el poema *Montaña*, se entrega otro juego de imágenes fuertes de este paisaje:

“Apuñada y negra la vemos  
Como mujer enfurruñada  
Vive sola de todo tiempo  
Pero nos ama, la Montaña,  
Y hace señales de subir  
Tirando gestos con que llama...”<sup>154</sup>

Las imágenes de las montañas y los montes, con sus pétreas siluetas y sus entrañas metálicas concentran una fuerza especial para la poetisa. La metáfora de la cordillera como mujer enojada reaparece también en otros versos, en donde un niño asustado, intenta acercarse a ella para jugar. En otro momento, la descripción de la cordillera se entremezcla con las emociones de la ausencia de la persona amada; y los distintos cerros se presentan en forma sucesiva, como vistos desde la cadencia del movimiento propio del viaje en tren. Así se refleja en el poema *Fuga*, referido a la madre:

“Madre mía en el sueño  
Ando por paisajes cardenosos:  
Un monte negro que se contornea  
Siempre, para alcanzar otro monte;  
Y en el que sigue estás tú, vagamente,  
Pero siempre hay otro monte redondo  
Que circundar, para pagar el paso  
Al monto de tu gozo y de mi gozo

Y hay que enhebrar los cerros repetidos,  
Sin decir el secreto doloroso:  
Que yo te llevo hurtada a dioses crueles  
Y que vamos a un Dios que es de nosotros  
Y otras veces ni estás cerro adelante,  
Ni vas conmigo, ni vas en mi soplo:  
Te has disuelto con niebla en las montañas  
Te has cedido al paisaje cardenoso”<sup>155</sup>

---

153 Gabriela Mistral. “La Cordillera”. En: *Poema de Chile* (1967) (I-Poema de Chile). *Antología Mayor* (1992): I, 542.

154 Gabriela Mistral. “Montaña”. En: *Ternura* (1924) (V-Cuenta Mundo). *Antología Mayor* (1992): I, 240

155 Gabriela Mistral. “La Fuga”. En: *Tala* (1938) (I-Muerte de mi madre). *Antología Mayor* (1992): I, 303.

La descripción de la cordillera como una sucesión de montes o cerros, parece reflejar la sensación que se produce en la visión del observador durante el viaje en tren. Mistral juega con estas imágenes, para entregar una representación dinámica de la cordillera, cuyo movimiento se eleva como un diálogo con el recuerdo de su madre. Por su parte, el énfasis del color cambiante de las montañas a distintas horas del día, también inspiró a la autora, tal como refleja el poema *Cima*:

“La hora de la tarde, la que pone  
Su sangre en las montañas.  
Alguien en esta hora está sufriendo;  
Una pierde, angustiada,  
En este atardecer el solo pecho  
Contra el cual estrechaba.  
Hay algún corazón en donde moja  
La tarde aquella cima ensangrentada  
El valle ya está en sombra  
Y se llena de calma.  
Pero mira de lo hongo que se enciende  
De rojez la montaña.  
Yo me pongo a cantar siempre a esta hora  
Mi invariable canción atribulada.  
¿Seré yo la que baño  
La cumbre de escarlata?  
Llevo a mi corazón la mano, y siento  
Que mi costado mana”.<sup>156</sup>

Las palabras de la Mistral representaban la expresión poética resultante de un largo camino interior, que se había iniciado en la periferia de la cordillera, durante la vida de infancia y juventud, entre Monte Grande y Santa Rosa de los Andes, para culminar con la penetración hacia el corazón mismo de la piedra, cuando la poetisa logró recorrer la zona de Alta Montaña en los viajes del Trasandino.

---

<sup>156</sup> Gabriela Mistral. “Cima”. En: *Desolación* (1922) (IV-Naturaleza). *Antología Mayor* (1992): I, 107.



*Vista panorámica de la vía trasandina cerca de Zanjón Amarillo.*

## Belleza de cordillera en poetas argentinos

La captura de la belleza de alta montaña, posibilitada por el Trasandino, se hizo sentir no solo en Chile con Gabriela Mistral, sino también en Argentina, con varios poetas. Ello se reflejó en publicaciones periodísticas, como *La Nación*, *La Prensa* y la *Revista Mensual BAP*, que fueron el punto de partida de obras de mayor aliento. Por ejemplo, *La Prensa* publicó una serie de artículos del escritor mendocino Alfredo Bufano, en los cuales se transmitían imágenes de las montañas mendocinas. Posteriormente, estos artículos se compilaron y fueron publicados en forma de libro bajo el título de *Aconcagua* (1926). Paralelamente otros escritores cuyanos tomaron la montaña como tema para la producción de otros géneros literarios, como cuentos novela y poesía. Los ejemplos más relevantes fueron la novela *Termalia* de Carlos Ponce (1927), los *Cuentos Andinos* de Miguel Martos (1928) y el poema *Piedra Infinita* de Jorge Enrique Ramponi (1942).



*Paisaje nevado cerca de Puente del Inca; cobertizo para proteger al Trasandino.*

En esta nueva corriente literaria, la montaña perdía sus connotaciones negativas, sus evocaciones al miedo y la muerte, para presentarse con atributos de una belleza nueva y desconocida. Como ejemplo, se puede señalar la crónica publicada por el diario *La Nación* el mismo año de la inauguración oficial del F.C.Trasandino:

“Se contemplan allí los más hermosos paisajes, las más encantadoras perspectivas se abren a los cuatro ámbitos. Son muchos los argentinos que, ansiando contemplar las maravillas con que la naturaleza dotó a Suiza, viajan con ese destino desde estas remotas tierras, y sin embargo, aquí, a pocas horas de tren, se nos ofrece la grandiosidad de la cordillera. Quien discurra entretejer sus ocios debe ir a Puente del Inca, porque hallará allí motivos sobrados de distracción y de deleite.”<sup>157</sup>

Estas palabras significan un verdadero ícono en la revolución estética que se produjo en la región. Hay que destacar, al respecto, que la belleza escénica no había sufrido variaciones a lo largo de los siglos. El cambio era del receptor, que antes veía esas mismas montañas, pero era incapaz de apreciarlas debido a los condicionamientos físicos: estaba apunado, con los labios partidos del frío, agotado por el esfuerzo físico y por lo tanto, no estaba materialmente en condiciones de apreciar la belleza. En cambio, cuando se removieron esos obstáculos físicos, se generaron las condiciones para el goce estético y la actitud de asombro frente a sus enigmas. En esta misma línea, la *Revista Mensual BAP* exhortaba a las gentes de Buenos Aires a:

“conocer uno de los panoramas más soberbios y hermosos que existen en el país. País llanero, nosotros estamos más obligados que nadie a conocer nuestras montañas, a entablar y estrechar relaciones con ellas y a amarlas, poniendo en ese amor un poco de orgullo patriótico, pues en ningún país de Europa y de América le ha sido dado poseer montañas tan majestuosas y tan altas.”<sup>158</sup>

El surgimiento de Cacheuta se reflejó también en la literatura. Los escritores cuyanos incorporaron la montaña dentro de sus temas de interés. Un caso singular fue la novela *Termalia* (1927), en la cual se dedican varias páginas a ponderar la belleza de la cordillera. “¿Qué es la obra del hombre al lado de la grandeza de los Andes?”, se pregunta el autor, para añadir después: “Ante aquella majestad el orgullo humano se abate: la obra del hombre no será nunca más que la irrisoria imitación de la del artífice incomparable y genial que circunda el ambiente con sus maravillosas producciones: la naturaleza” (Ponce, 1927: 16). El autor se ocupa de reflejar el impacto de la llegada de los viajeros a Cacheuta:

<sup>157</sup> *La Nación* (Buenos Aires, 25 de mayo de 1910).

<sup>158</sup> *Revista Mensual BAP* (Buenos Aires, abril 1921): pp. 54-55.

“Denotaba, empero, la expresión de sus semblantes, ese placer con que el hijo de la tierra observa sus bellezas y aún las descubre ahí donde el ojo indiferente no ve nada.

-¡Qué hermoso, espectáculo! ¿Verdad?

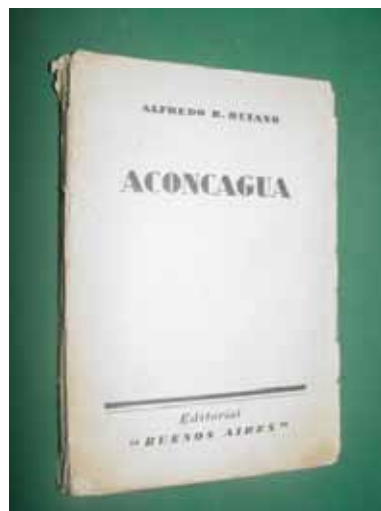
-En efecto; con la tierra pasa lo mismo que con la mujer: la estamos viendo a toda hora y sin embargo, una vez y otra vez, descubrimos en ella bellezas nuevas” (Ponce, 1927: 26-27).

Los relatos de Alfredo Bufano también se ocuparon de descorrer el velo que hasta entonces había ocultado la belleza de la montaña. El escritor sanrafaelino describió un viaje por las localidades cordilleranas, y su pluma enfatizaba una y otra vez, el impacto que el paisaje causaba en el autor. En Uspallata, Bufano destaca una sensación nueva: “el aire se sosiega y siento una extraordinaria paz... es hora del crepúsculo. Crepúsculo cordillerano, profundo, místico, inquietante, superior a toda literatura”. Más adelante agrega que “la grandiosidad del paisaje es soberbia” (Bufano 1926: 11-12). Posteriormente, al referirse a Puente del Inca, Bufano afirma que “es de una belleza tan grande, tan monstruosa” (Ibíd, 1926: 21). Y en la laguna de Horcones el autor culmina su línea de lo inefable:

“El paisaje austero que se presentaba a mis ojos era de una grandeza sorprendente. Renuncio a describirlo, no por cobardía literaria, sino porque tengo la absoluta seguridad de que ningún escritor puede dar una sensación exacta de estos paisajes de pesadilla... La vista del lago, con el Aconcagua al fondo, es una visión que entra honrosamente en el terreno de las maravillas” (Ibíd, 1926: 26-27).

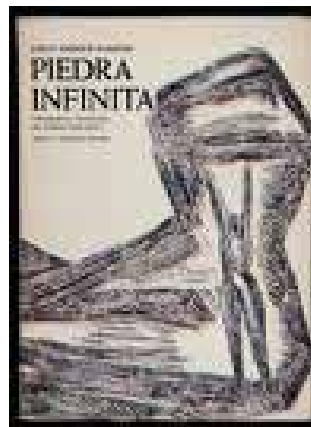
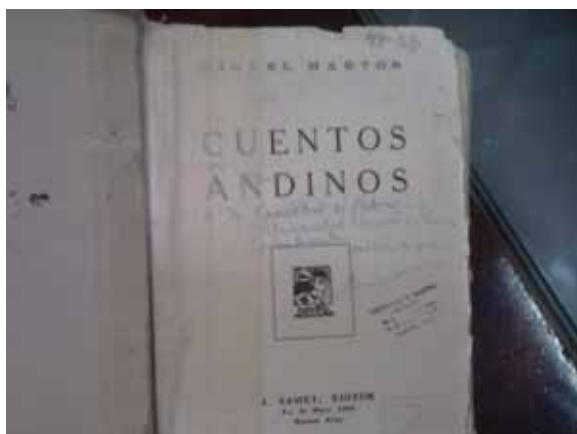


Alfredo Bufano



Las sensaciones del autor se encuentran fuertemente influidas por el placer que experimenta en los seguros coches del F.C. Trasandino y en las cálidas salas del Hotel de Puente del Inca. Desde este nuevo y confortable mirador -novedad clave con relación a los cronistas de los siglos XVI al XIX- Bufano describe la belleza nocturna en la montaña: “La luna de la montaña se ha

quedado inmóvil en medio de mi ventana. Y un gran silencio teje sobre el valle su telaraña de seda”.<sup>159</sup>



El enfoque de Miguel Martos resulta bastante parecido al de Bufano. En *Cuentos Andinos* hay una clara búsqueda de los nuevos escenarios y de asombrar al lector mediante la presentación de un paisaje hasta entonces desconocido, en donde puede producirse lo maravilloso, dentro de un marco de belleza extraordinaria. Así por ejemplo, Martos describe Uspallata en términos de “pintoresco valle que es como un jardín encantado de ‘Las Mil y una noches” (Martos, 1928: 65).

La montaña irrumpió con mayor fuerza en la producción poética, a través de la obra de Jorge Enrique Ramponi. En su poema *Piedra Infinita*, el autor presentó la cordillera con su energía vital, sus contradicciones y su capacidad de sorprender al viajero a cada momento. Esta fue una de las obras cumbres de la literatura cuyana en el siglo XX, precisamente por su capacidad de superar los límites de lo inefable que había planteado Bufano. Con un estilo más complejo, Ramponi trazó su mirada en el poema *Piedra Infinita*, del cual se ha incluido un fragmento en el epígrafe de este capítulo.



*El Trasandino recorre la sección chilena de la línea.*

<sup>159</sup> Revista Mensual BAP 41 (Buenos Aires, abril de 1921): p. 25

Desde una perspectiva comparada, se advierten diferencias importantes entre las cuatro obras literarias mencionadas. Bufano y Ramponi tomaron como eje la montaña, mientras que Ponce y Martos se interesaron por la vida humana en la cordillera. Los dos primeros, a su vez, tuvieron enfoques muy diferentes: Bufano entrega una descripción directa, sencilla, que desemboca en el reconocimiento de la belleza inefable. En cambio Ramponi apela a la metáfora profunda para superar los límites con que tropezó Bufano. También hubo distintos enfoques entre los autores de obras con eje en la vida humana en cordillera. Ponce puso énfasis en el surgimiento de Cacheuta como polo de actividad social de las élites. Por el contrario, Martos rescató la montaña como espacio habitado y habitable por los sectores populares (indios, arrieros, crianceros, mineros). Este autor se interesó en los pobladores de la montaña que hasta entonces eran invisibles, para hacerlos visibles. Le dio voz y rostro al habitante de la cordillera.



La producción literaria de los años '20 a los '40, *Aconcagua*, *Cuentos Andinos*, *Termalia* y *Piedra Infinita*, fueron un buen reflejo del cambio de percepción generado en la montaña a partir de la llegada del F.C. Trasandino. La disponibilidad de un medio de transporte rápido, seguro y confortable permitía a los viajeros hallarse en condiciones físicas de apreciar la belleza de la cordillera, situación que no se había registrado entre los siglos XVI y XIX.

## Conclusión

Desde el punto de vista cultural, el F.C. Trasandino y los hoteles abrieron las posibilidades para una renovación estética: a partir de entonces fue posible apreciar las bellezas escénicas de la cordillera, con lo cual apareció un panorama de gran fecundidad para las artes, tal como se reflejaría en la exposición de pinturas cordilleranas de Fidel Roig Matons en el hotel de Puente del Inca y en numerosas obras literarias.



Dentro de Chile, el descubrimiento de la montaña como paisaje marcó los años de formación de la mayor poetisa nacional, Gabriela Mistral. Ella tuvo oportunidad de vivir en la ciudad de Santa Rosa de los Andes, justamente en la primera década de funcionamiento del servicio internacional del Trasandino. Tuvo entonces el entorno y los estímulos adecuados para levantar la vista, adentrarse en los misterios de Alta Montaña, y fecundar con sus paisajes la materia prima de su creación literaria. En esos años, ella firmó un pacto tácito con la cordillera, convirtiéndola en divinizada inspiradora de su obra. “En su luz hablo como alucinada, alucinada todavía junto a la gran Cordillera, mi Cordillera, la Judith tremenda” (Oyarzún Peña, 2005:32)

Evidentemente, la montaña jugó un papel decisivo en la obra mistraliana. Gabriela se sentía una montañesa, mezcla de india y vasca, “una montañesa de cerros pobres”, y por lo tanto, “porfiada y de pocas ideas” (Oyarzún Peña, 2005: 27). La belleza sublime de su paisaje empapa su producción literaria, y contribuye a realzar, en conjunto, su percepción del paisaje de Chile y América. “Yo me he dormido de niña en el valle de Elqui oyendo a huasos y a cuyanos trocar sucedidos fabulosos de la cordillera, mientras circulaba el mate terriblemente común, y sus caras se me confunden en el recuerdo” (Mistral, 1995: 208), decía Gabriela.

Montaña y ferrocarril, piedra y metal estarán siempre presentes en el recuerdo de la poetisa chilena, más aún al estar fuera de su querida patria. En un discurso pronunciado en 1939 sentenciaba:

“El europeo (...) se acerca a Chile pensando que va a encontrar allá adentro sólo un laberinto infernal de montañas. Si llega por vía trasandina, él recibirá en el paso de Uspallata, de golpe y entera, la épica andina; y prolongará su aventura visual y respiratoria hasta la ciudad bien nombrada de Los Andes. Las alturas lo toman y dejan por turnos, le roban el cielo y se lo devuelven, lo ciegan de oscuridades para deslumbrarlo enseguida con el resplandor crudo de la nieve”.<sup>160</sup>

Con respecto a los objetivos del presente trabajo, lo interesante es rescatar el proceso por el cual, la Mistral construyó ese contacto con la cordillera. Parcialmente, este trabajo se ha comenzado a realizar. La crítica literaria ha dedicado considerable tiempo y esfuerzo a examinar la influencia del entorno del Elqui en la etapa infantil de Mistral; por su parte, Carlos Tapia Canelo ha reivindicado también la relevancia de sus seis años de permanencia en Santa Rosa de Los Andes, que consolidaron en la poetisa, la familiaridad con la montaña. Igual que en los años de Monte Grande, Lucila tuvo oportunidad

---

160 Mistral, Gabriela “Discurso pronunciado en la Unión Panamericana, Washington, abril de 1939”. En: Scarpa, Roque Esteban. *Gabriela anda por el mundo*. Santiago de Chile, Andrés Bello, 1978. Disponible en: <http://www.gabrielamistral.uchile.cl/prosaframe.html>

de estar en las periferias de la cordillera. Pero todo ello se coronó cuando la Mistral pudo, por fin, penetrar en el corazón del Ande, llegar a la zona de Alta Montaña, donde la vegetación desaparece, las estrellas brillan distinto y se perciben los sonidos del silencio. Y este camino mágico hacia las entrañas de la cordillera, la Mistral lo recorrió en los brazos del Ferrocarril Trasandino.

Algo parecido ocurrió del lado argentino. La cordillera de los Andes tuvo un papel decisivo en las descripciones de *Aconcagua*, la novela *Termalia*, en los *Cuentos Andinos* y en el poema *Piedra Infinita* que Jorge Emilio Ramponi dedicó a la cordillera de los Andes, su belleza, su historia y su misterio.

El Ferrocarril Trasandino abrió una brecha por la cual, los poetas argentinos y chilenos, lograron atravesar las fronteras de la periferia cordillerana, y penetrar en su centro, adentrarse en su interior profundo y desde allí, avanzar en el camino de la captura estética de la montaña.

## El Trasandino y el montañismo: al asalto del Aconcagua

“El andinismo está centrado en el Aconcagua desde hace cincuenta años, y las expediciones salen forzosamente del hotel sudamericano de Puente del Inca. Necesitan caballerías y el hotel las proporciona. Precisan de un baquiano para conducir a las mular y el hotel designa a Pastén”.

Saint Loup (1952): 61.

El F.C.Trasandino y el Hotel de Puente del Inca, además de impulsar el turismo, contribuyeron a promover los deportes de montaña, particularmente el andinismo. Sobre todo porque aportaron la infraestructura necesaria para que los escaladores pudieran aproximarse a los cerros de la cordillera de los Andes, particularmente el Aconcagua. Además, el citado hotel contrató guías especializados que prestaban sus servicios a los andinistas. El más destacado fue el arriero chileno Mario Pastén, reconocido por los deportistas que practicaron montañismo durante décadas.

Con sus 6.962 metros de altitud, el Aconcagua es algo más que la cumbre más elevada de América. No existe ningún monte más alto fuera de Asia. Esto constituye, por sí solo, un atractivo muy seductor para los andinistas de

todo el mundo, especialmente de Europa y América. En la segunda mitad del siglo XX, el andinismo se consolidó como actividad deportiva en los Andes Centrales, con eje en el cerro Aconcagua. Este fue jerarquizado con la creación del Parque Provincial Aconcagua (1983), que permitió mejorar su infraestructura y servicios.<sup>161</sup> Ya en los años ochenta cerca de 60.000 turistas y más de 8.000 escaladores llegaban anualmente al Parque Aconcagua, lo cual genera importantes recursos económicos. El campamento de Plaza de Mulas (4.270 metros s/n/m), con su elegante hotel de montaña y sus siete mil acampantes, se ha convertido en el segundo núcleo poblado (aunque sólo sea por cuatro meses al año) de la vertiente argentina de los Andes Centrales, después de la villa de Uspallata. Pero, igual que lo sucedido en el campo del esquí, el andinista como sujeto no existía a principios del siglo XX, y había que construirlo. En este proceso, un papel central cupo al Trasandino y al Hotel de Puente del Inca.

## El montañismo: de Europa al mundo

En Europa, el alpinismo alcanzó un temprano desarrollo. Un antecedente legendario se produjo en 1492, cuando Antoine de Ville, seigneur de Domp Julien, alcanzó la cumbre del monte Agujas, en la Dauphiné. No era una cumbre muy alta, pues apenas llegaba a los 2.097 metros de altitud; pero por sus características, el Agujas era un cerro hasta entonces considerado inaccesible. Pero el rey Carlos VIII encargó que se intentara escalar. Domp Julien alcanzó el objetivo, y se transformó en “el verdadero prototipo del alpinismo moderno” (Irvin, 1948: 18-25). De todos modos, este aporte no tuvo continuidad en forma inmediata. En los 200 años siguientes no se registraron casos relevantes de ascensos a las cimas. La energía de Europa se dirigía hacia otros objetivos: la conquista de América, la apertura de rutas marítimas, las guerras religiosas y las rivalidades dinásticas. El alpinismo todavía no ocupaba un lugar prioritario. Los europeos dejaron las altas cumbres “a los dragones y a los malos espíritus”. En 1725 se publicó un texto que daba noticia de las distintas variedades de dragones que habitaban en las cimas de las montañas (Irvin, 1948: 27).

Los cambios culturales del siglo XVIII generaron las condiciones para el desarrollo del alpinismo. La puesta en valor de la naturaleza, impulsada por los filósofos de la ilustración, significó una gran convocatoria para descubrir

---

<sup>161</sup> El parque provincial Aconcagua fue creado por ley 4807 del 28 de abril de 1983. Está administrado por la Dirección de Recursos Naturales de la Provincia de Mendoza. Abarca 71.000 hectáreas en las cuales se desempeña el cuerpo de guardaparques provinciales. Abraham, Elena María. *Parque Provincial Aconcagua*. En: Varios Autores. *Las áreas protegidas de la Provincia de Mendoza*. Mendoza, IADIZA, 1992, pp. 1-8.

la belleza y el paisaje. La ciencia alcanzó un fuerte impulso, y con ella, las exploraciones geográficas de mares, ríos, desiertos y montañas. Es la época de los grandes descubrimientos del Océano Pacífico, que hasta entonces guardaba buena parte de sus secretos; también despertaban interés las tierras remotas de Asia, África y América. En este contexto surgió un nuevo movimiento tendiente a alcanzar las cumbres de Europa, lo cual generaría el contexto adecuado para el surgimiento del alpinismo moderno.

En este proceso de conquista de las altas cumbres de Europa hubo un elemento clave: la presencia del centro alpino de Chamonix que, en el siglo XVIII “deviene rápidamente en una estación apreciada por los turistas”. La domesticación del paisaje de montañas que aportó Chamonix, abrió el espacio a un mejor conocimiento de las técnicas para desplazamiento en el hielo y la nieve, las exploraciones de las montañas cercanas, y el surgimiento de una suerte de temprano espíritu de deportes aventura. Además en este espacio surgieron los primeros guías de montaña, que se capacitaron para prestar los servicios a los turistas y ganarse la vida de esta manera. Entre ellos se destacó Marie Couttet quien participó en muchas de las primeras ascensiones de la zona (Irvin, 1948: 39). También en Chamonix se generaron los estímulos el clima conducente a promover este deporte. En 1760, el sabio y rico caballero, Saussure, visitó Chamonix y antes de abandonar el lugar, ofreció una recompensa a quien alcanzara la cumbre del Mont Blanc, lo cual contribuyó más tarde a impulsar a los jóvenes más audaces. Además, por su proximidad a las cumbres, Chamonix ofrecía mayores posibilidades de seguridad para los escaladores. Basta considerar que la primera expedición que llegó a la cumbre del Mont Blanc era seguida desde Chamonix por los largavistas de los turistas.

La primera ascensión al Mont Blanc la lograron Paccard y Jacques Balmat. El primero era el médico que prestaba servicios en Chamonix; y Balmat era un joven cristalero. En esta expedición no tenían cuerdas, ni hachas con mango corto ni antiparras para proteger la vista de los reflejos del sol en la nieve; simplemente, todavía no se usaban estos recursos; debieron pernoctar en la nieve para hacer la aproximación, lo cual era una novedad para la época. Hasta que a las 18.23 del 8 de agosto de 1786, alcanzaron la cumbre. De esta manera se abrió una ruta, que cada vez fue más transitada. Al año siguiente Balmat volvió a ascenderla, y poco después llegó Saussure, lo cual marcó un hito decisivo en la historia mundial del alpinismo por tres motivos. Primero, porque se trataba del cerro más alto de Europa (4.807 metros); segundo, porque Saussure era una persona de gran prestigio científico y fortuna, lo cual despertó un gran interés por seguir su ejemplo. “Que un hombre así juzgara bueno emplear su dinero y su tiempo a escalar una montaña, es decir, dedicarse a una ocupación que parecía únicamente el descrédito de fatiga que incumbía a los paisanos más desgraciados que vivían en los Alpes, eso creaba algo, como el punto de partida de una revolución social”, escribió al respecto el alpinista europeo Irving para

explicar el significado de la gesta de Saussure en la historia mundial del deporte de escalada en montaña (Irvin, 1948: 28).

Al alcanzar la cumbre del Mont Blanc, los alpinistas hicieron algo más que despejar los mitos sobre presuntos dragones de altura. La conquista de las cumbres pasó a ser un objetivo para cada vez más europeos. Y con la experiencia llegaban también las innovaciones técnicas y los inventos, que hacían cada vez más segura y confortable la práctica de estos deportes. Los europeos competían por alcanzar los picos vírgenes y develar sus secretos. Las expediciones se hicieron cada vez más frecuentes para conquistar los distintos cerros. Uno de los mayores desafíos fue el asalto del Monte Cervino, un verdadero “cuerno de piedra”, objetivo alcanzado en 1865. Este hecho marcó el final de la etapa de los pioneros. A partir de entonces, los escaladores descartaron la hipótesis de la inaccesibilidad de un cerro: la hazaña del Cervino les hacía pensar que cualquier monte era posible de ascender. A partir de entonces se daba por concluida la conquista de las montañas de Europa, y los grandes escaladores europeos se lanzarían a la conquista de los cerros de otros continentes, sobre todo África, América y Asia.

Dentro de África, la atención se focalizó en el cerro Kilimanjaro (Tanzania), el más alto del continente (5.895 metros s/n/m). En la década de 1860 se comenzaron a realizar expediciones para tratar de conquistar la cumbre, sin éxito. La falta de infraestructura y la notable altitud, comparativamente con las montañas de Europa, complicaba la situación para los alpinistas que nunca habían tenido la experiencia de superar la cota de los 5.000. En 1862 la expedición del barón Klaus von der Decken y Richard Thornton alcanzó los 4300 metros. En 1887 el explorador húngaro Count Samuel Teleki arañó los 5000; por su parte el geógrafo alemán Hans Meyer alcanzó los 5400 metros. Dos años más tarde, en una nueva expedición formada por el mismo Meyer, el alpinista austríaco Ludwing Purtschelles y el guía africano Yohana Lawdo, lograron conquistar la cumbre del Kilimanjaro (6 de octubre de 1889).

En Asia esperaban desafíos que hasta entonces, pocos podían imaginar, sobre todo por la altitud de estos cerros; catorce de ellos superan los 8.000 metros y son numerosos los mayores a 7.000, altitud no alcanzada por ninguna montaña fuera de Asia. Ante estas dimensiones, el hasta entonces tan ponderado Mont Blanc, con menos de 5.000, parecía un juego menor. Pero precisamente la dimensión del desafío actuó como un constante incentivo para los escaladores europeos. En 1860 un grupo de topógrafos ingleses escaló el cerro Silla (7.035), que se transformó en la primera cumbre de más de 7.000 metros de altitud alcanzada por el hombre. Hacia fines del siglo XIX hubo algunas expediciones hacia cerros más altos, con poco éxito. Otra expedición relevante fue la que lideró el guía suizo Matthías Zurbriggen en 1892, quien alcanzó la cumbre del cerro Pionners Peak (6.970 m). Este fue un

hecho trascendente, pues el deportista alcanzó una importante experiencia que volcaría cinco años más tarde en el cerro Aconcagua. En el primer tercio del siglo XX, los escaladores alcanzaron en Asia cuatro cumbres de más de 7.000 (Ostrowiski, 1954: 339). En la década de 1930 el alpinismo se transformó en un deporte de orgullo nacional; muchos países fomentaron la conquista de grandes cumbres entre sus ciudadanos para alcanzar prestigio. Entre 1930 y 1939 se alcanzaron las cimas de 17 cerros vírgenes de más de 7.000 metros. El estallido de la II Guerra Mundial interrumpió estas actividades. Superado el conflicto, la tarea recomenzó. Entre 1947 y 1953 se alcanzaron otros siete nuevos cerros vírgenes de más de 7.000 metros y tres de 8.000 (Ostrowiski, 1954: 337-339).

El protagonista de este proceso fue el inglés Edward Hillary, quien se obsesionó por escalar el cerro Everest, el mayor del mundo, con 8.888 metros de altitud. Sus primeras expediciones comenzaron en la década de 1920. Pero una y otra vez, terminaron sin éxito. Hasta que tras doce intentos y treinta y dos años de perseverancia, alcanzó la cima del Everest el 25 de mayo de 1953. Fue un gran acontecimiento, pues muchos observadores habían estimado que, por falta de oxígeno, era imposible para un ser humano, realizar actividad física tan exigente a esas altitudes (Irvin, 1948: 192-246; Magnani, 1954: 29-35; Hunt, 1953).

## Al asalto del cerro Aconcagua: el origen del andinismo en el Cono Sur

La conquista de las montañas americanas fue parte de este proceso mundial de expansión de los alpinistas europeos de la segunda mitad del siglo XIX. Igual que en el caso de las montañas de Asia, los cerros americanos no habían desencadenado un movimiento local importante tendiente a alcanzarlos. El andinismo no tuvo un desarrollo autónomo en América. Al contrario, la pasión por alcanzar las cumbres vino de Europa, cuyos deportistas introdujeron estas prácticas en el Nuevo continente. Un buen ejemplo es el caso del cerro Aconcagua, el más alto de América, donde aquellas fueron sumamente aisladas.

La cumbre del Aconcagua fue conquistada por la expedición liderada por el estudioso inglés Edward Fitz Gerald, en cuyo marco llegaron a la cima tres escaladores: el guía suizo Matías Zurbiggen (14 de enero de 1897), el estudioso Stuart Vines y su guía Nicolás Lanti, ambos europeos (13 de febrero de 1897). Además de esta exitosa misión, hubo otras que se acercaron bastante a la cumbre, como la del sabio y alpinista alemán, Paul Guessfeldt (1883), la del club alemán

de Chile (1897), el científico inglés sir Martín Conway (1898) y las comisiones de límites de Argentina y de Chile, ambas en 1898. Estas expediciones tenían un carácter fundamentalmente científico y eran emprendidas por grupos de estudiosos o misiones oficiales que debían establecer los límites nacionales y definir la altitud de la montaña. No existían todavía objetivos deportivos ni turísticos.

El levantamiento del Hotel Termas de Puente del Inca generó las condiciones para ampliar sustancialmente el desarrollo del andinismo en la región. En este sentido, el legendario hotel vino a cumplir un papel similar al de Chamonix en la zona del Mont Blanc. En efecto, los gerentes del hotel de Puente del Inca tomaron diversas medidas para promover la práctica de los deportes de montaña. Entre ellas, dispusieron la construcción de un importante refugio cerca del lago de Horcones, una “pequeña construcción rectangular, rematada por una cúpula”, construida en 1909.<sup>162</sup> La *Compañía de Hoteles Sudamericanos*, que ejercía el dominio sobre los territorios dentro de los cuales se hallaba el Aconcagua, se ocupó constantemente de mejorar los servicios para fomentar las actividades turísticas y el deporte aventura en la zona. Todos los relatos de los escaladores que recorrieron la zona en la primera mitad del siglo XX coinciden en destacar el papel decisivo que cupo al Hotel de Puente del Inca en el desarrollo del andinismo. Como ejemplo podemos citar las palabras de Reichert, quien en su relato de 1928, dio cuenta del crucial significado que tuvo el hotel como campamento base para las expediciones de la zona,

“En la mañana del 21 de enero de 1907 partimos del hotel de Puente del Inca y, deseosos de que la buena suerte nos acompañara, emprendimos la marcha con un arriero y algunas mulas. Nuestro plan general fue ascender los picos de los Gemelos para emprender luego un viaje de reconocimiento hacia el sur, a fin de explorar el sector cordillerano desconocido: Gemelos, Juncal y Tupungato” (cit en Magnani, 1999: 151).

La ventaja del hotel de Puente del Inca era su ubicación. Se hallaba junto a la estación del F.C. Trasandino, cerca de la carretera internacional argentino-chilena, y apenas a dos días de camino de Plaza de Mulas y muy próximo a otros cerros interesantes. Esto significaba una gran facilidad, pues muchos de los otros cerros atractivos para los escaladores, se encuentran a varias semanas o meses de camino de los lugares poblados más cercanos, tanto en Asia como en América. En cambio, con estas instalaciones e infraestructura, los andinistas podían bajarse del tren, descansar cómodamente en un hotel, y en cuatro o cinco días llegar a la cumbre del Aconcagua.

---

162 Este refugio prestó servicios hasta 1941, cuando fue arrasado por “sucesivos aludes que se deslizaron con fuerza enorme. Estos no sólo destruyeron las paredes de un grosor de 60 centímetros, sino que hicieron saltar grandes bloques de la construcción, a veinte y treinta metros de distancia” (Sekelj, 1944: 43-44).



Un año después de la inauguración del hotel se realizó el viaje del científico alemán Federico Reichert, encargado por el gobierno argentino (verano de 1905). Al año siguiente, éste regresó al lugar, acompañado por el doctor Helbling, quien llegó a la cumbre el 31 de enero de 1906 y logró el tercer ascenso de la Historia. Paralelamente otras dos expediciones atacaron la cima, sin éxito. Los viajes se fueron incrementando, tal como se reflejó en las expediciones del profesor Walter Schiller (1907, 1908 y 1909) y la de Mondini (1909). Lentamente, la actividad se abría camino, siempre con el hotel como base principal de operaciones. Una nota destacada se produjo en 1915, cuando los noruegos Eiler Sundt y Thorleif Bache intentaron llegar hasta la cumbre en invierno y con esquís. Estos fueron, en general, ensayos de una actividad que se iba consolidando con el tiempo y la experiencia. En 1925 escalaron el cerro, sin éxito, el alemán Gossler y el austríaco Stepaneck, quien murió congelado.<sup>163</sup> Cada vez más deportistas llegaban al lugar. La siguiente expedición exitosa fue lograda por De la Motte y James Ramsey (1928). Ese año hubo otros escaladores en la zona, entre ellos el alpinista inglés Basil Marden, quien falleció en Horcones y fue la segunda víctima del Aconcagua; las primeras versiones aseguraban que se habría suicidado debido a los disgustos sufridos en la relación con su esposa; posteriormente, Saint Loup reabrió el expediente, y elaboró otra teoría conforme a la cual, Marden aspiraba a abrir la ruta a la cumbre en invierno, objetivo que superó sus fuerzas y motivó su muerte.

Prácticamente la totalidad de las expediciones de los andinistas hacia el cerro Aconcagua, tuvieron su base en el Hotel de Puente del Inca. Las excepciones fueron muy acotadas, como por ejemplo, en el caso de los polacos (1934), que no llegaron a Puente del Inca porque penetraron por la quebrada de Las Vacas, para abrir una ruta nueva. Pero ésta fue la única expedición realizada por este itinerario en el primer medio siglo de historia del Aconcagua. Todas las demás emplearon la llamada “ruta normal”, por Puente del Inca, Horcones y Plaza de Mulas.

Como ya se ha adelantado, el Hotel de Puente del Inca ofrecía, además de alojamiento, comidas y mulas, los servicios de guía. Para ello se contrató al chileno Mario Pastén como arriero-guía del Aconcagua quien durante décadas prestó servicios altamente valorados por los visitantes. En efecto, Pastén fue contratado por la *Compañía de Hoteles Sudamericanos* a principios de la década de 1920. Prestó servicios al menos hasta la década de 1940. Su papel ha sido destacado por diversos autores (Sekelj, 1944: 140-141; Saint-Loup, 1952: 57-64).

---

<sup>163</sup> El cuerpo de Stepaneck fue hallado en 1934. Por encontrarse en lugar inaccesible, permaneció durante muchos años en la montaña y causaba asombro a los andinistas.

Pastén se transformó en referente casi obligatorio para todas las expediciones que trataban de llegar a la cumbre de América. Prestaba varios servicios: guiaba las mulas, señalaba las rutas, sugería medidas de prudencia en caso de riesgo, salvaba vidas de escaladores y rescataba cuerpos de los fallecidos (Saint-Loup, 1952: 63). En 1925, Pastén rescató el cuerpo de la primera víctima de Aconcagua. Veinte años más tarde, habían fallecido siete deportistas; en cinco casos se logró rescatar el cuerpo, de los cuales cuatro fueron trasladados por Pastén; hacia 1952, de los catorce muertos, siete fueron recuperados por este arriero. A ello hay que añadir el descubrimiento de aviones accidentados y perdidos en la montaña. En 1949 Pastén descubrió el legendario *Nieuport* en el cual Benjamín Matienzo se había accidentado en 1919. Fue rescatado e instalado como pieza de museo por su valor histórico (Saint-Loup, 1952: 63).

La figura de Pastén se multiplicaba. El guía del Hotel de Puente del Inca fue, además, el primer chileno en llegar a la cumbre del Aconcagua, en una expedición realizada con el teniente Plantamura, que fue el primer argentino en alcanzar también este objetivo (8 de marzo de 1934). Al año siguiente, Pastén volvió a alcanzar la cima del cerro y fue quizá el primero en subir dos veces el Aconcagua. En 1934 los alpinistas italianos señalaron que Pastén “es el único guía que hemos encontrado en Sudamérica que puede ser comparado con los guías alpinos de Suiza o Italia”. Al año siguiente, el ingeniero alemán Federico Straaser lo calificó en términos de “guía de primer orden” (Pérez Browne, 1940: 86). Una década más tarde, este concepto se mantenía intacto: “Pastén es el único arriero que puede llamarse guía de la región del Aconcagua. Porque guías propiamente dichos no existen en la zona” (Sekelj, 1944: 141). Como síntesis de su tarea, poco después se señaló: “Pastén se convierte en un gigante del Aconcagua” (Saint Loup, 1952: 63).

## Andinismo en el Aconcagua: antes y después del Hotel de Puente del Inca

La infraestructura que ofrecían el F.C.Trasandino y el Hotel Puente del Inca, junto con sus servicios, fueron el punto de inflexión en la historia del andinismo en el cerro Aconcagua y su área de influencia. Así se desprende de la comparación entre las expediciones realizadas antes y después de la inauguración de este hotel. Escapa a los objetivos del presente trabajo relatar todas las expediciones al Aconcagua. Para ello se puede consultar una amplia bibliografía (Pérez Browne, 1940; Sekelj, 1944; Saint-Loup, 1952; Punzi, et al, 1953; Ostrowski, 1954; Rovira, 1980; Randis, 1992; Secor, 1999; Magnani, 1999; Hosne, 2000). De todos modos, hay algunos elementos que conviene

observar. Entre 1883 y 1939 se realizaron 42 expediciones al coloso de América. Como el hotel de Puente del Inca se construyó en 1903, se puede comparar con claridad lo que ocurrió antes y después de este hito.

Antes del Trasandino y del hotel de Puente del Inca sólo se realizaron cuatro expediciones al Aconcagua. La primera fue liderada por el alemán Paul Guessfeldt, acompañado por los arrieros chilenos Jiliberte Salazar y Vicente Pereira (1883). Ingresaron desde Chile, abrieron la ruta norte y llegaron a 6.600 metros. Las expediciones desde el lado argentino no comenzaron hasta que los rieles del Trasandino lograron reducir tiempos y distancias de aproximación. Como se ha señalado, la construcción de la línea desde Mendoza hacia el oeste comenzó en 1887. Seis años después, la punta de rieles llegaba hasta Punta de Vacas, en el km 143, apenas a 16 km del pie del Aconcagua (1893). Recién entonces los deportistas comenzaron a trazar planes para ascender el cerro.

En 1897 se realizaron tres expediciones. El alemán Jean Habel exploró la quebrada de Horcones y llegó a 5.400 metros. El club alemán de Chile organizó otra expedición, que alcanzó los 6.500 metros. Y el inglés Edward Fitz Gerald lideró otra expedición en el marco de la cual llegaron a la cumbre el suizo Matías Zurbriggen, el inglés Stuart Vines y el italiano Nicolás Lanti. Al año siguiente, se realizaron otros tres ascensos: los alemanes radicados en Chile volvieron a subir, esta vez hasta los 6.300 metros; por su parte, el inglés Martín Conway logró llegar a la cumbre, lo mismo que Maquignaz. Con estas experiencias, se cerró este ciclo de expediciones al Aconcagua. Por un tiempo, ya no se realizarían nuevos intentos.

La reanudación de las obras del Trasandino generó nuevos impulsos al andinismo. Tras la firma de los Pactos de Mayo de 1902, recomenzaron las tareas y rápidamente, la punta de rieles llegó hasta Puente del Inca. Poco después se construyó el hotel y a partir de entonces, el montañismo experimentó una nueva dinámica. En 1905 se efectuó la expedición de los ingleses Wedgwood y Kauffman; ese mismo año, el alemán Federico Reichert lideró una misión encargada por el gobierno argentino, y llegó a 6.700 metros. Al año siguiente, Reichert volvió a subir, junto con el científico suizo Robert Helbling, el cual alcanzó la cumbre. También en 1906 dos alemanes llegaron a 6.100 metros. En 1907 se efectuaron tres expediciones, una en 1908 y dos más en 1909. Poco a poco, la montaña se transformaba en un ambiente más accesible y permitía inventar. En 1915 un grupo de noruegos llegó hasta los 6.900 metros con esquís, y el argentino Alfredo Koelliker alcanzó la misma altitud. En la década de 1920 se efectuaron once expediciones al Aconcagua, dos de las cuales alcanzaron la cumbre; y en la década de 1930 se realizaron 18 excursiones más, nueve de ellas con éxito.

Dentro de este grupo un lugar especial merece el inglés M. R. Ryan. Lideró tres expediciones (1923, 1925 y 1927), y en una de ellas alcanzó la cumbre. En la segunda de éstas, Ryan fue acompañado por C. V. R. Macdonald, J. Cochrane y F. Clayton, todos ingleses. Favorecidos por las nevadas extraordinariamente escasas de ese año, los tres primeros alcanzaron la cumbre. Estas acciones reflejan la labor pionera en la apertura de las rutas trasandinas al transporte ferroviario. Basta considerar que Ryan era el administrador general del *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*, empresa que también administraba el F.C.Trasandino y la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*, de la cual dependía el Hotel Termas Puente del Inca.

## El hotel de Puente del Inca y el Cementerio de los Andinistas

En la localidad de Puente del Inca, a 1500 metros del Hotel Termas, se levantó un lugar de singular significado para los montañistas: el Cementerio de los Andinistas. Allí muchos andinistas que perdieron la vida en una expedición que tenía como objetivo alcanzar la cumbre del Aconcagua o de cerros vecinos. Con el correr de los años se ha convertido en un sitio muy respetado por los deportistas locales y extranjeros.

La costumbre de enterrar a los muertos y la organización de los cementerios son dos hechos conectados que reflejan la presencia del hombre en el territorio. Se trata de una manifestación especial de sensibilidad, que los grupos humanos han cuidado con especial atención, y han llegado incluso a desafiar amenazas y castigos para cumplir con estas prácticas. Un buen ejemplo se encuentra en la tragedia de Sófocles, *Antígona*, quien fue condenada a muerte por enterrar a su hermano. En Europa y América estas prácticas se generalizaron y la cordillera fue un lugar que reflejó estas tendencias. Los incas establecieron un enterratorio de altura en las faldas del cerro Aconcagua, tal como se descubrió en 1985. Posteriormente, los hispano criollos que transitaban la cordillera también se vieron en la necesidad de enterrar a sus muertos en la zona. Pero por lo general, el cuerpo no se trasladaba: simplemente se lo sepultaba entre las piedras y se colocaba una cruz sobre la tumba.

Otro antecedente fue el llamado “cementerio de los italianos”. Surgió con una causa puntual: un alud arrolló el campamento de obreros del F. C. Trasandino y muchos de ellos fallecieron. “Era una cuadrilla de hombres, todos italianos, que tenían el campamento en este lugar, hace unos treinta años”, escribió Alfredo Bufano en su reportaje de 1926. “Un día, mientras todos los hombres estaban en sus carpas, se desprendió de la montaña vecina un alud gigantesco. Eso fue todo. Murió la mayoría de ellos, y fueron enterrados en el mismo lugar que

encontraron la muerte”. Se procedió entonces a colocar unas cruces, con los nombres de las víctimas: “De ellos sólo queda su ya borroso nombre grabado en la tosca cruz de álamo en este rincón del universo” (Bufano, 1926: 31). Muchos de ellos eran inmigrantes italianos, lo cual se reflejó en los nombres colocados en las cruces. Los usos y costumbres comenzaron a denominar el lugar en términos de “cementerio de los italianos”.

¿Dónde estaba el “cementerio de los italianos”? Bufano no brinda datos muy precisos. Pero describe este sitio en medio de un viaje que realiza desde Puente del Inca hacia Las Cuevas. Hallan el campo santo después de pasar la laguna de Horcones, dos horas después de haber iniciado la marcha. Estaría, por lo tanto, unos diez kilómetros después de Puente del Inca.

Un sentido diferente tuvo el Cementerio de los Andinistas, tal vez el primer enterratorio específico para deportistas del Cono Sur. Se puso en marcha informalmente con motivo del fallecimiento del alpinista inglés Basil Marden (1925). Su cuerpo estaba cerca de Horcones, en un lugar accesible. Mario Pastén, el arriero-guía que, como se ha señalado, estaba contratado por la *Compañía de Hoteles Sudamericanos* para prestar servicios en el Aconcagua, lo trasladó a lomo de mula hasta Puente del Inca, donde fue enterrado.

¿Por qué se eligió ese lugar para establecer el Cementerio de los Andinistas? En realidad, este sitio ya se empleaba para enterrar personas fallecidas en la montaña. Según Saint Loup, “los más antiguos, cuyos nombres se borran sobre la cruz de madera, trabajaban en el ferrocarril trasandino y perecieron en la perforación de un túnel o en la construcción de un puente” (Saint Loup, 1952: 155). Estas afirmaciones, escritas en 1952, plantean una duda: ¿era éste el antiguo “cementerio de los italianos” que había visto Alfredo Bufano en 1926? En principio, la respuesta sería negativa, pues éste aseguró que el camposanto se encontraba a dos horas de marcha desde Puente del Inca hacia Las Cuevas. Habría por lo tanto, una diferencia de unos diez kilómetros. Pero la semejanza de la descripción, tanto el detalle de las cruces como las personas que allí se encontraban y las causas de los decesos, inclinan a pensar que puede tratarse del mismo sitio.

Más allá de estas dudas, lo importante es que en 1925, quedó formalmente constituido el Cementerio de los andinistas. A partir de entonces se instituyó la tradición de enterrar en ese lugar a los escaladores que fallecían en sus aventuras andinas. En efecto, “así lo hicieron en lo sucesivo con todas las víctimas del Aconcagua, cuyos cadáveres han sido rescatados de las tremendas garras del gigante. Y así se ha ido formando un pequeño cementerio, al que sólo su extrema modestia hace digno de los héroes que en él descansan” (Sekelj, 1944: 153-154). Entre los andinistas enterrados en el cementerio de los andinistas estarían también Helmunt Reising, Carlos Lobos, Newell Ben,

Stepanek, Kniel, Bance y Link. El caso de los tres últimos merece un comentario especial.

Tras la dramática expedición de 1944, en la cual fallecieron cuatro expedicionarios, se debatió qué hacer con sus cuerpos. Sobre todo porque entre ellos estaban el mayor escalador del Aconcagua hasta ese momento (Hans Link), la primera mujer en alcanzar la cumbre (su esposa Adrienne) y el científico que intentó tantas veces llegar hasta la cumbre sin éxito (Schiller); el cuarto accidentado fue el ingeniero Kniel. Los andinistas propusieron enterrar a Link y su esposa cerca de la cumbre, y a Schiller a los 6.200 metros. Pero finalmente, éste fue trasladado a La Plata, mientras que el matrimonio Link fue enterrado en el Cementerio de los Andinistas, igual que Kniel (Hosne, 2000: 147; Ostrowski, 1954: 306). La relevancia de estos escaladores motivó la erección del primer monumento del campo santo.<sup>164</sup> De esta manera se consolidó el Cementerio de los Andinistas como un lugar de respeto y admiración.

## Conclusión

El 12 de febrero de 1994 llegó a la cumbre del cerro Aconcagua una expedición integrada, entre otros, por el entonces gobernador de la provincia de Mendoza, Rodolfo Gabrielli (1991-1995) y por quien sería su sucesor en el cargo, Arturo Lafalla (1995-1999). Este viaje marcó la mayoría de edad del deporte en la región. El coloso de América ya no era un cerro inaccesible, reservado para andinistas profesionales; tampoco se requiere nivel de montañista amateurs; el Aconcagua está al alcance del aficionado, incluso, de quienes desempeñan funciones altamente absorbentes: solo se requiere buen estado físico, pues la infraestructura de servicios se encuentra plenamente consolidada.

En diciembre de 2010, las autoridades del Gobierno de Mendoza anunciaron que el flujo de montañistas se ha incrementado sensiblemente. Más de un centenar de andinistas ingresan por día al Parque Provincial Aconcagua. Si hacia 2001 llegaban 5.000 visitantes por año, para la temporada 2011 se estima alcanzar el récord de 8.000 deportistas. Detrás de ellos se encuentra una amplia red de clubes, prestadores de servicios, operadores turísticos, empresas de transporte y demás actores involucrados en una actividad que tiende a

---

<sup>164</sup> En reconocimiento a los méritos del alemán Link y su esposa, que alcanzaron la cumbre del Aconcagua cinco y dos veces respectivamente, los andinistas se movilizaron para rendirles un homenaje. El Club Andinista de Mendoza, el Club Andino Bariloche y la Federación Argentina de Andinismo, entre 1948 y 1950, se movilizaron para obtener los fondos para colocar una lápida en honor al matrimonio Link. El monumento fue descubierto el 15 de enero de 1950. Posteriormente también se trasladaron allí los restos del ingeniero Kneidl, que falleció en la misma expedición. Ostrowski, Victor (1954: 306).

conectar profundamente al ser humano con la naturaleza, y a promover el desarrollo económico, social y cultural.

Ya no existen ni el Ferrocarril Trasandino ni el Hotel Termas de Puente del Inca. Éste fue destruido por un alud en 1965, y aquel ha dejado de correr desde hace 30 años. Factores naturales y culturales se han aliado para destruir el hotel y el tren, pero no han logrado neutralizar totalmente sus efectos.

El Trasandino y el Hotel de Puente del Inca desencadenaron un proceso que ha seguido adelante, con éxito. Ellos aportaron la infraestructura necesaria para poner en marcha el desarrollo del montañismo en los Andes Centrales. El mismo papel que cupo al Hotel de Chamonix para promover el alpinismo en torno al Mont Blanc, cumplió el Hotel de Puente del Inca en el Aconcagua. Estos fueron los recursos eficaces para la puesta en marcha de la cultura de montaña en la región. Los rieles del Trasandino y los servicios del Hotel facilitaron la llegada de los escaladores europeos y con ellos ingresó un conocimiento que luego se propagó hacia otros grupos locales y extranjeros.

Ha pasado un siglo de aquellas primeras expediciones. Ya no está don Mario Pastén para guiar a los andinistas y socorrerlos en momentos de peligro. Tampoco está el personal del Hotel de Puente del Inca para esperarlos con calor y comida, al regreso de cada expedición. Sin embargo, el espíritu, el impulso vital de los pioneros siguen presentes, resignificados en los nuevos prestadores de servicio y los guardaparques. Ellos mantienen encendida la antorcha que moviliza al deportista que, año tras año, llega a la laguna de Horcones para conectarse con la belleza del paisaje.





## Ferrocarriles, petróleo y minería

La incorporación de territorios de montaña que antes estaban aislados, permitió el aprovechamiento de sus recursos para desarrollar nuevas actividades económicas. De esta manera, en Cacheuta se inició la explotación del petróleo en la Argentina veinte años antes del descubrimiento de los yacimientos de Comodoro Rivadavia. Además, estos ferrocarriles fueron los primeros que utilizaron el petróleo como combustible. La historia del petróleo en la Argentina está estrechamente ligada a la historia de los ferrocarriles.

Garcés Delgado

A medida que incorporaba nuevos territorios, el ferrocarril generaba las condiciones para el desarrollo de nuevas actividades económicas. Ya se ha examinado el impulso que este medio de transporte generó al turismo, la fruticultura y la acuicultura. A ello hay que añadir el aporte del desarrollo de la actividad petrolera en Argentina y minera en Chile, objetivo de este capítulo.

### El ferrocarril inglés y la industria petrolera argentina

El desarrollo de la actividad petrolera, de creciente importancia en la economía mundial del siglo XX, tuvo un comienzo lento y pausado en la parte sur de América. En la Argentina, un paso importante fue el descubrimiento

del petróleo en Comodoro Rivadavia (1907), y la conformación de *Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF)*, conducidos por el general Mosconi, en la década de 1920. En Chile, se estima que el petróleo se descubrió por primera vez en 1929, en la región de Magallanes, pero sin posibilidades de iniciar su explotación comercial. En la década de 1930 se establecieron las primeras destilerías de petróleo en Chile, para el tratamiento del crudo de origen peruano. Recién en 1945 se descubrió un yacimiento hidrocarburífero con características adecuadas para su explotación comercial en Chile (Villalobos, 1990: 318-319). En este contexto, singular importancia tuvo la experiencia de Cacheuta, lugar donde por primera vez se descubrió petróleo (1885), se lo comenzó a explotar comercialmente y hasta se utilizó como combustible para el transporte ferroviario (1892). Todo ello estrechamente vinculado a la presencia del Trasandino.

La extensión del riel hacia la entraña de la cordillera de los Andes modificó totalmente las posibilidades de desarrollo de las actividades económicas en el área. Sobre todo en campos como la minería, que requieren con singular importancia la disponibilidad de transportes para su explotación. Los casos más destacados de emprendimientos mineros en la zona de montaña fueron los de Paramillos, en Uspallata, y la producción petrolífera de Cacheuta. Ambos estuvieron estrechamente ligados al Trasandino.

Como se ha señalado en otra parte, entre 1887 y 1891 los empresarios del Trasandino construyeron el tramo de Mendoza a Uspallata, pasando por Cacheuta y Potrerillos. En vísperas de la realización de esta obra cobraron singular importancia los yacimientos mineros de la zona. Diversos emprendimientos se llevaron adelante, con vistas a explotar las riquezas naturales del sector minero y aprovechando las ventajas de contar pronto con un transporte más moderno. La importancia de las minas del Paramillo, en Uspallata, era conocida desde tiempos de la colonia española y aún antes. Pero las dificultades para transportar equipos y combustibles desde Mendoza hasta Uspallata (100 km) habían desalentado las inversiones en el área. La explotación de las riquezas minerales fue muy reducida, al menos en el siglo XIX.

Otro tanto puede decirse de Cacheuta. Entre 1868 y 1869, un capitalista inglés con intereses en emprendimientos mineros advirtió sobre la importancia de los “brotaderos de petróleo de Cacheuta”. Por su parte, los vecinos de Luján conocían en forma vaga la presencia del “alquitrán de Cacheuta”, aunque no se sabía con precisión el valor que podían tener. De todos modos, durante años, no hubo mayores posibilidades de iniciar emprendimiento alguno en la zona, dada su inaccesibilidad.

Los proyectos de construcción del Trasadino, y luego la ejecución de la obra, vinieron a modificar totalmente la situación. Poco a poco comenzaron a llegar los pioneros, tanto de nivel empresario como en estudios geológicos. En 1883 el ingeniero alemán Carlos Fader recogió una muestra del petróleo de Cacheuta y la remitió a laboratorios de Alemania para ser analizada. Ante el resultado positivo, en 1886 se constituyó la *Compañía Mendocina de Petróleo*, empresa pionera en la explotación petrolera de la República Argentina. Para profundizar los conocimientos del área, la firma impulsó al geólogo Rodolfo Zuber a la realización de nuevos estudios sobre el petróleo de Cacheuta. Estos volvieron a dar resultados positivos.

La *Compañía Mendocina de Petróleo* adquirió el terreno para la explotación entre 1886 y 1887. Se trataba de una propiedad de 20.000 hectáreas, al pie del Cerro Cacheuta, nueve kilómetros al sudoeste de la estación Km 32 del Trasadino (luego llamada estación Cacheuta), a 28 km de Luján de Cuyo y a 44 km de la ciudad de Mendoza. Se encontraba a 1.400 metros s/n/m. Las perforaciones comenzaron en 1887. Ese año se efectuaron dos decenas de perforaciones de entre 80 y 290 metros. Se llegaron a detectar unos veinte pozos de petróleo, algunos de los cuales producían hasta 20 m<sup>3</sup> diarios. Hacia 1891 la *Compañía Mendocina de Petróleo* había producido 8.000.000 de litros de petróleo.

Simultáneamente avanzaba la construcción del Trasadino que, como se ha señalado, entre 1887 y 1891 se extendió de Mendoza a Cacheuta, Potrerillos y Uspallata. Los proyectos originales del FCT indicaban que la estación Cacheuta debía instalarse a unos ocho km del yacimiento petrolífero. Los empresarios de la *Compañía de petróleo* propusieron una variante, pasando por la mina; pero “el estudio que hizo practicar posteriormente la *Compañía* a su indicación, reveló tales dificultades en el terreno que hacían impracticable la idea”, señalaría Carlos Fader tiempo después (1888).

El avance del riel no sólo estimuló la explotación petrolífera en Cacheuta, sino también la minería en Paramillos. Como hemos señalado, la importancia y el potencial de estos yacimientos eran conocidos desde hacía varios siglos. Pero las dificultades para el traslado de materiales habían desalentado su aprovechamiento. A partir de la extensión del riel, y sobre todo, con el sorprendente avance de la actividad petrolera en Cacheuta, se generaron nuevas posibilidades para activar la minería en Paramillos. Así lo consideró la Sociedad Anónima del Paramillo de Uspallata, según señalaría el científico Ave-Lallemant:

“En el Paramillo no hay carbón ni petróleo. Pero el último, como es sabido, se ha hallado en el Cerro de Cacheuta, y ensayos hechos con este material, que parece más bien una brea mineral, según el señor Fader, han demostrado su grande valor como combustible y como materia bruta para producir el gas de alumbrado. Por el Ferrocarril Trasandino de Mendoza a Uspallata este combustible será fácilmente llevado al Paramillo, donde todos los gastos hechos con exquisitos bituminosos en busca de carbón son gastos infructuosos y disparatados” (Díaz Araujo, 1968: 135).

El servicio del Trasandino venía a solucionar un problema crónico de los yacimientos mineros de Uspallata. Los gerentes de Paramillos habían intentado sin éxito otros caminos. Habían procurado utilizar leña y otros combustibles. Pero coincidían en que la situación se modificaría notablemente a partir de la incorporación del petróleo. Así lo señalaba el mismo Ave Lallemand: “Desde el principio hemos contado con el combustible de la Sociedad de Petróleo de Cacheuta, para el día que se libre a la explotación el Ferrocarril Transatlántico a Uspallata” (Díaz Araujo, 1968: 135).

Poco a poco, el riel del Trasandino penetraba en la montaña para fecundarla con las nuevas posibilidades que se abrían a partir de la integración entre los distintos recursos, para dar lugar a empresas cada vez más ambiciosas. En este mismo contexto, se produjeron otras novedades. La Compañía Mendocina de Petróleo dispuso la instalación de un depósito de 3.000 m<sup>3</sup> en Godoy Cruz, para almacenamiento de petróleo; también resolvió instalar una usina de gas de petróleo. Para reducir costos, construyó un oleoducto de 34 km de Cacheuta a Mendoza, el primero de Sudamérica. La obra consistía en un caño de tres pulgadas y media; cruzaba el río Mendoza mediante un sistema de pilotes de madera dura a lo largo de mil metros; fue inaugurada en 1890. También se adquirieron 30 km de cañería de hierro dulce de 2 y 8 pulgadas para la distribución de gas para alumbrado público y privado de 1.200 farolas. Hacia 1909, según el censo elaborado ese año, la mina de Cacheuta era la única en explotación dentro de Mendoza para abastecer la ciudad, pues “las otras conocidas no se explotaban” (Díaz Araujo, 1968: 134-135).

El Trasandino fue un impulsor decisivo en el desarrollo de estas actividades: minería en Uspallata, petróleo en Cacheuta, oleoducto, usina de gas de petróleo y demás. Pero el papel del ferrocarril fue indirecto. No tardaron en surgir conflictos de intereses cuando se intentaron realizar negociaciones directas. Sobre todo porque el Trasandino pertenecía a capitales británicos, estrechamente vinculados a la exportación de carbón a la Argentina. Por lo tanto, la expansión de la industria petrolera venía a competir en el área de la generación de energía con los negocios de los capitales británicos. Como resultado, la empresa del Trasandino tomó una serie de decisiones tendientes a frustrar los emprendimientos que ella misma había alentado en forma

indirecta. Por un lado, con los elevados fletes que impuso para todo traslado de petróleo dentro del país. Por otro, con la negativa a transportar el petróleo de Cacheuta hacia Mendoza. Esto tenía también sus explicaciones, según Garcés Delgado:

“La negativa del Trasandino a transportar petróleo de la Compañía Mendocina de Petróleo más bien parece que se debió a que la línea en 1890 estaba en construcción hasta Uspallata con graves dificultades técnicas -debieron dirigirla tres ingenieros distintos- y financieras, y además, con escaso material rodante que apenas satisfacía las necesidades propias de la obra. Además, no se justificaba la construcción de vagones tanque, especiales para el transporte de petróleo, para un servicio de poco más de 30 km entre Cacheuta y Mendoza”.

Por este motivo, la *Compañía Mendocina de Petróleo* estuvo a punto de suspender su producción, fundamentalmente por la ausencia de caminos desde Mendoza hasta Cacheuta. Con grandes costos se implementó un sistema de transporte del petróleo en carros de mulas. Pero el mismo resultó oneroso e inseguro. Hasta que finalmente, la empresa logró solucionar el problema con la construcción del oleoducto.

La tradicional resistencia de los ferrocarriles a utilizar el petróleo argentino como combustible, para mantener abierto el mercado al carbón galés, tuvo sus altibajos. Sobre todo porque a principios de la década de 1890 se verificó un fuerte incremento en los costos del carbón. Como resultado, los ferrocarriles entraron en tratativas con la *Compañía Mendocina de Petróleo*, y cerraron una compra relativamente importante de combustible. Con gran expectativa se realizaron los primeros experimentos, que arrojaron resultados positivos

“El ingeniero Manuel Elordi dio cuenta a la Dirección de Ferrocarriles sobre el buen resultado obtenido en las pruebas hechas en la línea Andina, empleando el petróleo de Mendoza como combustible de máquina. Los dos últimos viajes resultaron satisfactorios, constatándose que de Río IV a Villa Mercedes se gastó entre 6/8 litros por kilómetro, con el tren completo de 65 ejes y velocidad de 38/52 km por hora”.<sup>165</sup>

El empleo del petróleo como combustible en la ascendente actividad del transporte generó grandes expectativas en torno a las posibilidades que podía tener el desarrollo de la actividad. Sobre todo por los resultados que se estaban obteniendo en otros lugares del mundo, Rusia y EEUU en particular. Un año después, la actividad de Cacheuta estaba en pleno auge, con quince pozos en explotación y tratativas para incrementarlos aún más, sobre todo para abastecer

---

165 *Los Andes* (Mendoza) 3 de octubre de 1891.

a los ferrocarriles. En un año, la Compañía de Cacheuta había vendido 2.000 toneladas de petróleo al *F.C. Gran Oeste Argentino*.<sup>166</sup>

De todos modos, las expectativas cifradas en torno a esta empresa no tardarían en frustrarse. Ello se debió fundamentalmente a la baja de los precios del carbón galés, lo cual inclinó a las empresas ferroviarias a comprar nuevamente este mineral como combustible para sus locomotoras. En esta actitud coincidieron los ferrocarriles ingleses (por ejemplo el Gran Oeste Argentino) y los de propiedad estatal, tal el *F.C. Andino*.<sup>167</sup>

Así fue como los ferrocarriles ingleses comenzaron a utilizar por primera vez, combustibles de base hidrocarbúrica.<sup>168</sup> No obstante, este experimento se frustró. El precio del carbón galés volvió a bajar, con lo cual, las empresas ferroviarias reanudaron sus compras tradicionales de carbón y dejaron de utilizar el petróleo como combustible.

La empresa petrolera de capitales nacionales procuró superar los obstáculos que ponía en su camino el directorio del Trasandino, presionado por los intereses británicos. No obstante, la asimetría de recursos no tardó en arrojar el resultado previsible: en 1893 la *Compañía Mendocina de Petróleo* se vio obligada a paralizar sus actividades. Hubo entonces una serie de cambios empresarios para mantener un nivel de actividad. En las primeras décadas del siglo XX varios emprendimientos se intentaron para explotar las riquezas de Cacheuta, con relativo éxito.

En este contexto, un significativo paso adelante lo constituyó la presencia del especialista Egidio Feruglio (1897-1954). Era una figura señera en el desarrollo de la actividad en toda la Argentina. (Más tarde, entre 1941 y 1947 sería director del Instituto del Petróleo de la Universidad Nacional de Cuyo, base de lo que posteriormente sería la Facultad de Ingeniería en Petróleo). El geólogo italiano estuvo en la década de 1920 en la zona de Cacheuta, para explorar la importancia de sus yacimientos petrolíferos. En efecto, entre diciembre de 1925 y enero de 1926, Feruglio realizó estudios y relevamientos en Cacheuta (Grossutti, 1997: 99). A partir de su experiencia y de los proyectos anunciados por el gobernador Orfila, se despertaron grandes expectativas en torno a las posibilidades de

<sup>166</sup> *La Nación*, (Buenos Aires) 20 de setiembre de 1892.

<sup>167</sup> El yacimiento de Cacheuta era muy pequeño y rápidamente dejó de ser rentable. Durante un lapso, y no obstante ser el *F.C. Gran Oeste Argentino* una empresa británica regida por Juan E. Clark al igual que la del Trasandino, no tuvo inconveniente en utilizar petróleo de Cacheuta en 1891 y 1892 en sus locomotoras, porque el precio del carbón en Inglaterra se había encarecido. Cuando bajó, otra vez volvieron a consumirlo, según está documentado en las *Memorias del Gran Oeste Argentino*, de acuerdo a la información suministrada en correspondencia de fecha 25 de agosto de 1997 por Jorge Waddell, vocal del Consejo de Administración de la Fundación Museo Ferroviario de Buenos Aires. Por su parte, las máquinas del *F.C. Andino* por la misma época lo emplearon entre Río Cuarto y Villa Mercedes y seguramente también dejaron de hacerlo cuando su precio dejó de ser competitivo. Nota de Garcés Delgado.

<sup>168</sup> *La Nación* (Buenos Aires, 20 de setiembre de 1892).

desarrollo de la actividad en Mendoza. No obstante, la intervención federal a la provincia, dictaminada en 1928, frustró estas expectativas.<sup>169</sup>

De todos modos, la idea general logró abrirse camino. En 1930, la *Compañía Mendocina de Petróleo* llegó a un acuerdo por el cual cedía sus derechos a *Yacimientos Petrolíferos Fiscales* (YPF). Con los recursos del Estado nacional se inició una nueva etapa en la historia del petróleo de Mendoza. Fue posible descubrir entonces el principal problema de rentabilidad de Cacheuta: no se había detectado el mejor lugar para las perforaciones. Después de una serie de estudios, se reveló que el principal yacimiento estaba hacia el sudoeste del sitio donde se habían concentrado los esfuerzos en las primeras décadas. Como resultado, se dieron a luz los yacimientos de Tupungato y Barrancas. Estos entraron rápidamente en producción y no tardaron en arrojar resultados altamente positivos. Como ejemplo, Díaz Araujo destaca el pozo T-45 de Tupungato, que en diciembre de 1941 produjo 10.590 m<sup>3</sup> de petróleo. A partir de los excelentes resultados de estas perforaciones, Mendoza se convirtió en una plaza petrolera de primer orden a nivel nacional. Como consecuencia, el Estado la seleccionó para efectuar grandes inversiones industriales, como por ejemplo la construcción de la destilería de petróleo de Luján de Cuyo, obra iniciada en 1939. En este proceso, un papel importante cupo al *F.C.Pacífico*, tal como señala Garcés Delgado:

“La surgencia de los yacimientos de Tupungato fue de tal envergadura que el gobernador Guillermo Cano por decreto del 15 de marzo de 1935, autorizó su exploración y explotación a YPF. El 29 de abril de 1937 se inauguró la destilería fiscal en Godoy Cruz y al año siguiente el 29 de noviembre de 1938, el *F.C.Pacífico* fletaba desde la estación de Anchoris, el primer envío de tres vagones tanque con 167 toneladas de petróleo rumbo a la destilería de San Lorenzo, a 1.000 km de distancia. Luego vendría el histórico convenio entre la provincia y la empresa petrolera estatal de fecha 15 de julio de 1940, y el 20 de diciembre de ese mismo año se inauguraba la destilería de Luján de Cuyo. En sus comienzos esta tenía poca capacidad, pues sólo procesaba 500 m<sup>3</sup> de crudo de Tupungato, cuya producción era muy superior. Y es así cuando aparece el *F.C.Pacífico* para solucionar el problema, al pasar a transportar desde 1941 dos trenes diarios de 22 vagones tanque, con un total de entre 1.800 y 2.000 toneladas en una época en la que el país se debatía en una aguda crisis energética debido a la imposibilidad de importar combustibles a raíz de la II Guerra Mundial”.

La extensión del riel de Mendoza hacia la cordillera, entre 1887 y 1891, generó las condiciones para emprendimientos de orden minero en la zona. Estas iniciativas terminaron asfixiadas por el conflicto de intereses que plantearon

---

<sup>169</sup> De todos modos, el lazo que el ingeniero Feruglio comenzó a construir con Mendoza, no quedaría en la nada. Posteriormente fue convocado por la Universidad Nacional de Cuyo, a la cual brindó valiosos aportes. En el seno de la misma, Feruglio creó en 1941 el Instituto del Petróleo, entidad que condujo hasta 1947 (GD).

con los capitales británicos que controlaban el Trasandino, según señala Díaz Araujo. Pero se produjo una situación equivalente a la del aprendiz del brujo: se habían desencadenado fuerzas que ya nadie podría controlar. El desarrollo minero y petrolero siguió adelante, se expandió desde Cacheuta hacia otras zonas de Mendoza, y la provincia se transformaría en la más importante plaza hidrocarburífera de la República Argentina.

## El Trasandino y la minería: origen y desarrollo de la División Andina de Codelco

Además de la actividad petrolera en el lado argentino, el Trasandino contribuyó también a impulsar la minería del cobre en la vertiente chilena de la cordillera. Como se sabe, Chile es una potencia mundial productora y exportadora de Cobre. Sobre un total de 60.000 millones de dólares anuales exportados por Chile, aproximadamente la mitad corresponde al cobre. Ese resultado se obtiene por el aporte de varios yacimientos, entre ellos la mayor mina de cobre del mundo a tajo abierto, Chuquicamata, y la mayor mina subterránea del mundo, El Teniente. Esta explota un yacimiento que se extiende hacia el norte, y vuelve a ser explotado en Saladillo, con la denominación de División Andina. Con el avance de los trabajos mineros, esos dos yacimientos tienen a acercarse y es posible que, al seguir el mismo filón, lleguen a converger y convertirse en una explotación única.

El yacimiento de División Andina se encuentra 80 km al noroeste de Santiago, en la falda oriental de la cordillera de los Andes, a una altitud de entre 3.700 y 4.200 metros sobre el nivel del mar. Actualmente, la producción anual de Andina asciende a 210.000 toneladas de concentrados de cobre y 2.163 toneladas de molibdeno. El mineral se extrae de la mina subterránea de Río Blanco y de la mina a tajo abierto Sur Sur. Se trata del tercer yacimiento mayor de Codelco, superado solo por Chuquicamata y El Teniente.<sup>170</sup> En ese sentido, la División Andina ha contribuido sensiblemente durante más de 40 años a consolidar la economía nacional, el equilibrio fiscal, el superávit de la balanza comercial y la marcha general de la macroeconomía del país. En cierta forma,

---

<sup>170</sup> La división El Teniente, a ochenta kilómetros al sur de Santiago y a 2.500 metros sobre el nivel del mar, centra sus operaciones en la explotación de la mina subterránea de cobre más grande del mundo. Esta mina que posee 2.400 kilómetros de galerías subterráneas. El teniente produce 404.035 toneladas métricas finas anuales de cobre en la forma de lingotes refinados a fuego (RAF), y cátodos de cobre al año. Como resultado del procesamiento del mineral también se obtienen 5.179 toneladas métricas de molibdeno. El complejo minero de Chuquicamata está ubicado a 1.650 kilómetros al norte de la capital de Chile, a 2.870 metros sobre el nivel del mar. Cuenta con dos minas donde el tipo de explotación es a rajo abierto, “Chuquicamata” y “Mina Sur”. La producción de Chuquicamata es de unas 528.377 toneladas de cátodos electrorefinados y electroobtenidos con una pureza de 99,99 por ciento de cobre. También produce unas 10.760 toneladas métricas de contenido fino de molibdeno. Además, se obtienen otros subproductos, como barros anódicos y ácido sulfúrico. [http://www.codelco.com/la\\_corporacion/division\\_elteniente.asp](http://www.codelco.com/la_corporacion/division_elteniente.asp). Consultado 13 de junio 2010.



Andina es co-protagonista del llamado “milagro chileno”, que ha hecho de este país, la estrella más brillante de América Latina (Edwards, 2009: 124-147).



*Vista panorámica de las instalaciones de Andina*

La incorporación de Andina al proceso productivo chileno se encontraba ante un obstáculo considerable: la accesibilidad. En efecto, ubicada a cerca de 4.000 metros de altitud, éste es el yacimiento más elevado de la Gran Minería del Cobre. Sólo sería posible poner en marcha la actividad minera a partir de la disponibilidad de una costosa infraestructura de transportes. Por este motivo, durante un tiempo relativamente largo, Andina quedó marginada de la minería chilena.



*Faenas de División Andina de Codelco.*

En efecto, Andina se encuentra a mayor altura que Chuquicamata (2.870 m), Salvador (2.600 m) y El Teniente (2.500 m). Por este motivo se explica que entrara en producción más tarde (El Teniente comenzó a explotarse en 1904 y Chuquicamata en 1910). Cuando éstas entraron en operación, ya se tenía noticias de Andina. Desde comienzos del siglo XIX se conocía la existencia de un yacimiento en el lugar, pero no se explotaba debido a problemas de accesibilidad.

De todos modos, el espíritu de aventura movilizó a los pirquineros hacia el lugar. Hacia 1890 el arriero Alejo Cuevas realizó extracciones de mineral y lo trasladó hasta la villa de Los Andes en sus mulas por los escarpados caminos de cornisa. En los años siguientes, varios pirquineros se arriesgaron también hasta la zona de Río Blanco, en busca del cobre en el yacimiento llamado La Americana. La tarea de cada uno era minúscula, pero contribuyó a poner en foco el sitio. Posteriormente, la construcción del Ferrocarril Trasandino significó una mejora considerable, sobre todo por la presencia de la estación Río Blanco, ubicada cerca del yacimiento. Esta infraestructura facilitó la acción de los pirquineros y mineros de mayor envergadura, que realizaron exploraciones más detalladas en las primeras décadas del siglo XX.

“Entre los años 1910 y 1915, importantes empresas fijan sus esfuerzos en la cordillera próxima a la zona de Aconcagua. A fines de la segunda década del siglo aparece el más importante pionero del mineral de Río Blanco, el ingeniero Félix Corona Toledo, quien se dedica al estudio de los recursos hidráulicos en los afluentes del río Aconcagua, el Blanco y el Colorado, con miras a asistir a la búsqueda de los recursos cupríferos existentes en la alta cordillera andina. Para ello constituye la Compañía Minera de Aconcagua y contrata los servicios del arriero Tomás Elgueta experto conocedor de la zona en que se encontraba el yacimiento Río Blanco” (Tapia Canelo, 1989: 252).

Los estudios permitieron focalizar la acción en la mina La Americana. La Compañía Minera de Aconcagua tomó posesión de la mina en 1921, estableció los deslindes e inició las prospecciones. Durante seis años se realizaron trabajos para evaluar el valor del yacimiento, sin alcanzar a descubrir la forma de poner en marcha una explotación de gran escala, y rentable. En 1927 la inversión quedó suspendida en forma transitoria, interrupción que luego se hizo permanente debido a los efectos de la Gran Depresión económica mundial. Durante casi tres décadas, solo los pirquineros se aventuraron en la zona. El ciclo se revirtió en 1955, cuando entró en escena la firma *Cerro Corporation*. Durante un decenio, la empresa realizó fuertes inversiones en el lugar, con vistas a identificar una explotación rentable, hasta alcanzar sus frutos:

“Después de invertir una suma cercana a los 10 millones de dólares en estudios y labores preliminares, el 9 de diciembre de 1966, el Gobierno de Chile y la *Cerro Corporation* se asociaron para su explotación formando la sociedad mixta denominada *Compañía Minera Andina S.A.* el 24 de julio de 1970. Una vez terminados los trabajos de adecuación del proyecto, se inició la producción del preciado mineral” (Tapia Canelo, 1989: 255).

En este contexto surgió un nuevo poblado, la villa de Saladillo, construida en 1966 para los trabajadores de la Compañía Minera Andina. Esto permitió la consolidación de la actividad. Saladillo se instaló como la mina subterránea de

cobre más alta del mundo. Posteriormente, este emprendimiento experimentó una serie de transformaciones en el marco de la chilenización y estatización del cobre, impulsada por los gobiernos de Frei y Allende. La empresa fue nacionalizada el 16 de julio de 1971. Después del golpe de Estado que derrocó al presidente Allende, el gobierno militar mantuvo invariable la propiedad estatal de la mina. Se produjo un cambio administrativo y Andina se transformó, junto a Chuquicamata, El Teniente y Salvador, en uno de los cuatro pilares sobre los cuales se fundó la Corporación Chilena del Cobre (CODELCO), dentro de la cual, fue incorporada como División Andina (1976).

El lazo entre la actividad minera de Salado y el Trasandino se ha mantenido vigente a lo largo del tiempo. Además de contribuir en la puesta en marcha del emprendimiento, el Trasandino ha asegurado constantemente el transporte del mineral de cobre extraído en la mina. Cuando la línea internacional dejó de funcionar, el tramo Los Andes-Río Blanco se mantuvo vigente, prestando sus servicios a los mineros locales. En la actualidad, esta versión local del Ferrocarril Trasandino sigue vigente, para trasladar el cobre desde Salado hasta el puerto Ventana, en las costas de la V Región, cerca de Con Con.

En cierta forma, la actividad minera fue la herramienta que dio sustento al Trasandino e hizo posible la continuidad de sus servicios hasta la actualidad. En efecto, a pesar del cierre y clausura de todos los demás servicios, el Trasandino se ha mantenido con vida en los últimos 30 años, exclusivamente debido a la demanda sostenida por la actividad minera de Salado.



## Ferrocarril y fruticultura

En colaboración con Garcés Delgado y José Antonio Yuri

“A los que se maravillan de que una empresa de transportes pueda hacer tan ingentes sacrificios pecuniarios para fomentar la agricultura, en su más amplio sentido, contestaremos que lo hace con el propósito de crearse nuevas y más sólidas fuentes de tráfico, ligándose así a la prosperidad de los pobladores de sus zonas y vinculándose directamente al incremento de la riqueza nacional”.

*Revista Mensual BAP, marzo de 1932.*

Resulta oportuno examinar el aporte del Ferrocarril al desarrollo de la fruticultura regional del área estudiada, debido a la relevancia de esta actividad en la actualidad. Chile cultiva 324.000 hectáreas de frutales, y Argentina el doble. Ambas ocupan un papel de liderazgo en la producción, comercialización y exportación de frutas. Como productores mundiales, se destacan en ciruelas (Chile 5°, Argentina 14°), duraznos (11° y 10°), peras (15° y 5°), limones y limas (14° y 3°), uva (8° y 7°) y manzanas (10° y 11°) (FAO, 2008). La ventaja de la contraestación les facilita el interés de los mercados del Hemisferio Norte por estos productos. A ello se suma una larga trayectoria en el cuidado por las plantas frutales, su cultivo y el procesamiento de sus frutos. El boyante estado actual de la fruticultura regional es resultado de un largo proceso, en el cual, los ferrocarriles realizaron una contribución significativa.

## Itinerarios culturales de la fruta y los frutales

La historia de la fruticultura en el Cono Sur comenzó a mediados del siglo XVI con la llegada de los conquistadores españoles. Ellos encontraron suelos y climas adecuados para continuar las prácticas que manejaban en la península. En general, los españoles tenían una actitud más o menos permanente de prolongar en América el estilo de vida que tenían en su tierra de origen. Ello los impulsó a criar los mismos animales y cultivar las mismas plantas del suelo natal, en la medida de lo posible. De allí el interés por promover la fruticultura, cuando los españoles detectaron suelos y climas parecidos a los de Andalucía, la gran capital de la fruta en España. Los españoles encontraron un nicho ecológico equivalente en Chile, tanto en la parte occidental (Valle Central) como en la oriental (Mendoza fue, durante dos siglos, capital de la provincia de Cuyo del Reino de Chile).

La cultura de la fruta era, en realidad, un legado de los musulmanes (árabes y bereberes) que ocuparon la península ibérica durante siete siglos, a lo largo de los cuales introdujeron las plantas frutales que ellos mismos trasladaron desde la India y Medio Oriente, pasando por el Norte de África. Este aporte fue sumamente importante porque en Europa, durante la Edad Media, se había perdido en buena medida, la cultura de los frutales y la fruta. Estos fueron conocidos durante el Imperio Romano, pero después de su caída, las condiciones no fueron propicias para su cultivo. El pueblo se alimentaba de legumbres y frutales; solo las élites tenían acceso a carnes y pescados (Mennell, 1987: 73-74). Se produjo un fuerte retroceso en la agricultura europea, proceso dentro del cual se perdió buena parte de la tradición cultural de la fruta. Los huertos de castillos y monasterios cultivaban algunas plantas frutales, pero preferentemente orientadas a productos de valor simbólico como licores y tinturas (Páez de la Cadena, 1982: 113). Las aceitunas y el aceite de oliva, relativamente extendidos en la antigüedad debido a la *Pax Romana*, decayeron en el Medioevo por la crisis institucional y comercial. Pero la llegada de los musulmanes a la península ibérica abrió de nuevo el contacto con Medio Oriente y a través de ellos, ingresaron las plantas frutales a la península ibérica. Al-Andalus, el mayor Estado de occidente desde la caída de la monarquía visigoda, generó las condiciones para el florecimiento de este tipo de actividad económica. Ellos reintrodujeron frutales que se habían cultivado allí durante el imperio romano (pomáceas, carozos) y, además, aportaron plantas nuevas, principalmente los cítricos (naranja amarga, limonero, limo, cidro) presentes en el espacio hispano-árabe desde los siglos XII y XIII (Amorós, 2003: 23). El sur de la península fue escenario de una importante expansión de los huertos frutales. Los patios de naranjos, los olivos y granados, adornaban mezquitas y palacios. Pero no solo las elites gozaban de la presencia de los frutales: también el pueblo accedía a los huertos y en los zocos, se comercializaban

grandes cantidades de frutas (García Sánchez, 1995: 49-57). Además, los agrónomos y botánicos andalusíes reflejaron los grandes conocimientos sobre el tema en sus detallados manuales de agricultura y fruticultura (Carabaza Bravo et al, 2004). Los nuevos reinos cristianos, emergidos de la reconquista, se apropiaron del empuje de los árabes en favor de las frutas (Pereira, 2010: 46). En el siglo XVII se destacaban las plantaciones de naranjos, limoneros y olivos en Portugal y España (Defourneaux, 1964 : 14-15). Cuando estos reinos iniciaron su expansión por el mundo, llevaron consigo este patrimonio biocultural. La fruticultura se proyectó hacia las Indias, donde portugueses y españoles trasladaron sus hábitos de producción y consumo. Algunas regiones donde los nichos ecológicos eran adecuados, lograron importantes avances en el campo de la fruticultura.

Paralelamente al itinerario recorrido por las plantas frutales, desde el punto de vista del cultivo y la producción, se produjo un proceso en el plano simbólico. Así como las plantas se propagaron desde los árabes hacia la península ibérica y de allí a América, la valoración de las mismas siguió un itinerario singular por el centro de Europa. Los árabes se instalaron no solo en la península ibérica, sino también en Sicilia, y allí realizaron su tradicional aporte de propagar la cultura de los frutales. Fueron después desalojados de allí por los normandos, pero las plantas permanecieron allí. Luego se propagaron hacia el resto de Italia, donde adquirieron notable valor durante el Renacimiento primero y el Barroco después. Los frutales y la fruta ingresaron en espacios de privilegio, debido al deslumbramiento de los artistas y clases dirigentes; su papel fue cada vez más central y más alto, tanto en el arte como en la arquitectura, para culminar en el centro del poder político mundial en la segunda mitad del siglo XVII, en la Orangerie del palacio de Versalles. Esto significó un enarbolamiento del prestigio de los frutales, lo cual contribuiría, a la larga, a su alta valoración por parte del público.

## Chile y Cuyo: introducción, adaptación y propagación de las plantas frutales

Los españoles, en el segundo tercio del siglo XVI, ya venían culturalmente pertrechados con la herencia andalusí, en el sentido de la valoración de los frutales y la fruta. Y a medida que recorrían las nuevas tierras, y detectaban nichos ecológicos adecuados, pusieron en marcha esta nueva actividad. Los huertos frutales se multiplicaron en buena parte del Reino de Chile, particularmente en los alrededores de Santiago, San Felipe, San Juan y Mendoza. Conviene aclarar que la planta frutal más prominente, en toda la región, durante los primeros 300 años de historia, fue la vid. Esta especie representaba alrededor del 96% de las plantas frutales. El 4% restante se

distribuía entre veinte especies diferentes, incluyendo pomáceas, carozos, nueces y cítricos. Además de cultivar las plantas, los fruticultores de esos primeros siglos lograron ingeniosos sistemas de conservación, procesamiento y comercialización de la fruta. Las técnicas de deshidratación se reflejaron en una importante producción de duraznos, ciruelas, manzanas, peras. Algunos elaboraban huesillos (fruta con el carozo) y otros, con más trabajo, preparaban orejones (fruta seca descarozada). También floreció la cultura de elaboración de almibares, dulces y mermeladas, actividad en la cual se valoraba mucho el damasco, debido a su alto nivel de acidez.

El papel de los centros de experimentación fue importante en cada período de la historia de la fruticultura regional. Durante el periodo tradicional, que se extendió de mediados del siglo XVI a mediados del siglo XIX, fue importante el rol de los monasterios, conventos y grandes haciendas. En estos lugares se realizaba la adaptación de las plantas europeas a los suelos y climas chilenos y cuyanos. Allí se ensayaban las mejores técnicas de cultivo, de acuerdo a las condiciones del entorno natural; se capacitaba la mano de obra y se adquirían las competencias para el manejo de las plantas: injertos, poda, cosecha, selección de especies, variedades y ejemplares, entre otras. Posteriormente, una vez probadas las plantas en estos recintos especiales, se producía la propagación de las mismas por el entorno, sobre todo entre las pequeñas y medianas propiedades. Este ciclo se cerró a mediados del siglo XIX, cuando se fundaron las Quintas Normales, tanto en Santiago (1841), como en Mendoza (1853) y San Juan (1862). Impulsadas por Domingo Faustino Sarmiento y con la asistencia de agrónomos europeos, estos fueron los nuevos centros experimentales donde se introducían variedades europeas, y se iniciaba su proceso de adaptación a las condiciones ambientales locales (Maurín Navarro, 1967; Draghi Lucero, 1991; Espinoza, 1999; Girini, 2006). Medio siglo después, esta misma tarea asumirían las estaciones experimentales de los ferrocarriles británicos.

La propagación de las plantas frutales en Chile y Cuyo en el periodo colonial y su proyección en el siglo XIX, fue un proceso complejo y rico en matices. Un análisis detallado del mismo escapa a los objetivos del presente capítulo; por lo demás, ha sido tratado en otro trabajo (Lacoste, Yuri et al, 2011).

Los niveles de producción de frutas dependían del acceso a los mercados. Algunas plantas se cultivaban casi exclusivamente para el consumo doméstico (damascos, guindos, cerezos, membrillos, nogales, castaños, granados, cítricos en general). En algunos casos, los frutales se cultivaban por motivos estéticos, sobre todo para gozar de su belleza (granados) y su perfume (naranjos, limoneros). Había ocho frutas orientadas al mercado: duraznos, almendras, manzanas, peras, ciruelas, olivos, higueras y uva. Las almendras eran muy valoradas en repostería, sobre todo por el liderazgo de las elaboradas



preparaciones de los conventos de monjas. Las aceitunas se preparaban con sal, o se transformaban en aceite, en las mesas de los altos niveles sociales. Las manzanas y peras se trataban de conservar frescas hasta la primavera, mediante cuidadosas técnicas de guarda. La uva, el higo, la ciruela y el durazno se deshidrataban y generaban un activo comercio de frutos secos, muy valorado en los mercados mineros del norte chileno y del Potosí, debido a que la minería es una actividad que demanda mucho esfuerzo físico, lo cual requiere de alimentos ricos en calorías para la recuperación del organismo. Los frutos deshidratados también eran valorados en los mercados de Lima y Buenos Aires. En este sentido, un papel relevante cupo a la producción, deshidratación y comercialización de duraznos, la fruta estrella de Cuyo en el periodo anterior a los ferrocarriles.

Los medios de transporte eran fundamentales para asegurar el acceso a los mercados. Desde el punto de vista de los fruticultores, eran primordiales los barcos que servían la ruta de Valparaíso a Lima, y las carretas que enlazaban Mendoza con Buenos Aires. Estas llevaban principalmente vino (hacia fines del siglo XVIII, Mendoza enviada 500 carretas anuales al Río de la Plata, con 20 botijas de 72 litros cada una). También se destacaban los fruta seca, sobre todo pasas y duraznos deshidratados. Éstos eran funcionales en el acondicionamiento de las carretas vinateras, porque se utilizaban para acuñar las botijas de cerámica dentro de la cama del transporte, y evitar que el golpeteo de unas contra otras, a lo largo de los 40 días que duraba el viaje a través de las pampas, rompiera los recipientes de cerámica y provocara el derrame del vino. En ese sentido, los duraznos deshidratados fueron, a la vez, un producto de exportación y parte del equipamiento del servicio regular de transporte terrestre carretero.

La reorientación de la fruticultura hacia los mercados, en el sentido de priorizar la producción de durazneros, se replicó también en la viticultura, con el incremento de la uva moscatel. Como se ha señalado, desde el siglo XVI hasta el XIX, la viticultura alcanzó una magnitud considerable en la región, superando ampliamente a la fruticultura. De cada 100 plantas frutales, 96,5 eran cepas de vid y apenas 3,5 eran alguna de las otras veinte especies. Casi todas las propiedades, rurales y urbanas, poseían su propia viña de 1.000 ó 2.000 plantas. Naturalmente, la mayor parte de esa uva se destinaba a la elaboración de vino; por este motivo, la variedad más difundida en las viñas de Chile y Cuyo era la llamada uva negra, conocida como uva misión en EEUU, negra corriente en Perú, y más tarde uva país en Chile y criolla chica en Argentina. Pero también se dedicaba una parte a elaborar otros subproductos como arropo y principalmente, pasas. Lo notable en este caso es cómo Mendoza, en los dos primeros tercios del siglo XIX, impulsó un proceso de especialización en el cultivo de variedades de uva especialmente adecuadas para consumo en fresco y elaboración de pasas. No corresponde detenernos ahora en un análisis

detallado de este proceso, tema examinado en otra fuente (Lacoste, Yuri et al, 2010).

La uva moscatel resultaba adecuada para elaboración de pasas. La producción y exportación de éstas alcanzó niveles significativos a mediados del siglo XIX, particularmente en Mendoza. Tal como refleja el cuadro anterior, esta provincia se había especializado en el cultivo del moscatel: allí se encontraba el 90% de los moscateles de toda la región. Consistente con este crecimiento, se ensanchó la producción y las exportaciones de pasas. De acuerdo a los registros del periódico *El Constitucional*, en diciembre de 1854 se señalaba que Mendoza exportó ese año hacia Chile y el resto de Argentina, 3.508 arrobas de pasas (Puebla, 2009: 83).

## Las Quintas Normales y su aporte

A mediados del siglo XIX se produjo el cierre del ciclo tradicional de la fruticultura del Cono Sur, y el comienzo de uno nuevo, signado por una nueva conexión con el mundo a través de las Quintas Normales de Santiago y Mendoza. Este cambio se produjo en el marco de la apertura política y cultural generada a partir de la Independencia, el final de las guerras civiles y el comienzo de la vida constitucionalmente estable en la región. En este contexto, uno de los aspectos que se procuró incorporar, fue la renovación de las variedades de frutales. En este contexto vendrían a Chile especialistas franceses, como René Lefevre, Claudio Gay y Michel Aimé Pouget, los cuales potenciaron importantes cambios en la fruticultura, acentuando las tendencias francesas (Briones, 2006). Junto con ellos, hubo también otros franceses que realizaron aportes significativos, y sus propuestas se difundían a través de las nuevas instituciones creadas, precisamente para tal fin, como la Sociedad Nacional de Agricultura (fundada en 1838) y la Quinta Normal de Santiago (1841).

“Ya en 1845 un francés residente en Chile, Nourrichet, había introducido cepas de su país de origen en el predio de otro francés, Vigoroux, dueño de la Viña La Luisa, que fue incorporada a la Quinta Normal. En 1848 Pierre Poutays, también francés, crea la Villa La Aguada, que abandonara en 1856 para organizar Santa Teresa, mucho más grande. Claudio Gay también había participado en este proceso, haciendo traer vides a la Quinta Normal” (Del Pozo, 1999: 70).

En el plano institucional, el espacio más importante de este proceso fue la Quinta Normal de Santiago. Fundada en 1841, su nombre se inspiraba en la Escuela Normal de París, donde se cultivaban distintas plantas. Participaron

de esta iniciativa pioneros nacionales y extranjeros, entre los cuales se destacaban el francés Claudio Gay y el argentino Domingo Faustino Sarmiento. La Quinta Normal de Santiago operó como una estación experimental, en el sentido de introducir nuevas especies y variedades de plantas europeas, adaptarlas a los suelos y climas americanos, y luego difundirlas en la región para mejorar la producción agrícola y agroindustrial. Hacia 1852 el jardín frutal de la Quinta Normal cultivaba numerosas variedades de frutales, incluyendo ocho de ciruelos, ocho de cerezos, diez de damascos, diez de castaños, 32 de durazneros, 60 de manzanos, 188 de perales y varias de olivos y uva; hacia 1870 se introdujeron también nuevas variedades de almendros, nísperos y naranjos (Espinoza, 1999: 51).

Sobre la base de esta experiencia se pudo avanzar después en el establecimiento de un centro de enseñanza formal de agricultura en general, y fruticultura en particular. Este fue el sentido del Instituto Agrícola de Chile, fundado en 1862 por iniciativa de la Sociedad Nacional de Agricultura. Posteriormente, dicha institución constituyó los cimientos para crear la Facultad de Agronomía de la Universidad de Chile (Espinoza, 1999: 51).

El progreso de la fruticultura chilena permitió incrementar la producción e iniciar el camino de las exportaciones. En 1860 se exportaron a Perú 13,4 toneladas de almendras, 24 de descarozados, 32,7 de pasas, 62,7 de huesillos y 100 de higos. En 1868 se exportaron a Inglaterra 11,3 toneladas de descarozados, 31,5 de nueces y 3,2 de pasas. Se trataba de un buen comienzo para una actividad que tendría una singular proyección en el tiempo (Espinoza 1999: 53-54).

El proceso iniciado en Chile, de renovación de la fruticultura, se expandió después hacia la Argentina, particularmente a Cuyo. Después de la caída del dictador Juan Manuel de Rosas y la normalización institucional de la Argentina, se generaron las condiciones para recuperar el tiempo perdido. Sarmiento regresó a su país y promovió la fundación de la Quinta Normal de Mendoza. Siguiendo el modelo de Francia y Chile, esta Quinta Normal se propuso incorporar nuevas variedades de frutales. Esta iniciativa fue acogida por el gobernador de Mendoza, Pedro Pascual Segura, y su ministro de gobierno, Vicente Gil. El 17 de abril de 1853 se presentó el proyecto ante la Legislatura Provincial, con vistas a fundar una Quinta Normal y una Escuela de Agricultura. La Cámara de Representantes abordó el proyecto y terminó por aprobarlo con fuerza de ley (Girini, 2006: 23-24). Una vez sancionada la ley, el plan se fue cumpliendo, paso a paso, pero con los tropiezos propios de un país que todavía estaba en un proceso de formación.

La dirección de la Quinta Agronómica de Mendoza fue confiada al francés Michel Aimé Pouget (1821-1875). Titulado en la Sociedad de Horticultura de París, Pouget debió exilarse debido al golpe de Estado de Napoleón III. Para

continuar con la práctica de su oficio, se radicó en Chile. Allí se desempeñó al frente de la Quinta Normal, como así también en haciendas particulares de Viluco y sobre todo, en Peñaflor, 40 kilómetros al oeste de Santiago, en propiedades de don José Larrain Gandarillas. En la zona de Peñaflor había una importante tradición de esmero en los procesos de cultivar plantas frutales. En este espacio, don José Patricio Larraín llevó adelante un proyecto de innovación e incorporación de nuevas especies y variedades a la producción rural chilena.

Con estas experiencias, Pouget logró adaptarse a las costumbres y al ambiente natural y cultural del Cono Sur, a la vez que logró su objetivo de continuar con su oficio y promover la innovación agrícola regional. En estas condiciones recibió y aceptó la oferta del gobierno de Mendoza y se puso al frente de la Quinta. Pouget llegó a Mendoza en 1853, a los 32 años de edad, con los aportes de la Quinta Normal de Chile, entre los cuales se destacaba “una gran carga de plantas y semillas” (Beezley, 2005: 292). Los antecedentes de Sarmiento en Chile, sobre todo la generosidad con la cual había servido a ese país, fueron la base para que la Quinta Normal de Santiago proveyera de las cepas francesas a la Quinta Agronómica de Mendoza. El historiador Maurín Navarro lo explica en los siguientes términos:

“Al solicitar Sarmiento al gobierno de Chile elementos para fundar la Quinta Agronómica de Mendoza, éste resuelve favorablemente y de inmediato su pedido de distintas variedades de plantas y semillas adaptables a la zona, las que sin demora son remitidas a Mendoza. Dicho envío se hace ‘considerando que el señor Sarmiento ha contribuido poderosamente a la formación de la Quinta Normal de Santiago, se resuelve entregarle todas las plantas que pida y desee remitir a Mendoza” (Maurín Navarro, 1967: 108).

El proceso de transferencia de plantas de la Quinta Normal de Santiago a la Quinta Agronómica de Mendoza, resultó, a la larga, decisivo para esta historia. Posteriormente, este esfuerzo se extendió hasta San Juan, donde también se creó una Quinta Agronómica. Bajo la protección política de Sarmiento, estas unidades lograron incorporar millares de plantas para avanzar en el proceso de renovación de la agricultura. En una carta de 1862, Sarmiento daba cuenta del silencioso camino recorrido.

La gestión de Sarmiento y Pouget y las Quintas Normales de Santiago, Mendoza y San Juan, fueron parte decisiva de este proceso, hasta que por fin se logró poner en marcha el cultivo de estas variedades en tierras cuyanas, a pesar de todas las dificultades. Pouget introdujo nuevas técnicas de cultivo, incluyendo formas avanzadas de podar e injertar. Incorporó numerosas variedades nuevas de plantas frutales y también introdujo y difundió colmenas de abejas italianas productoras de miel (1855), elemento clave para mejorar la polinización de los frutales.

“El injerto es su fuerte y su podadera se transforma en el símbolo de la nueva Mendoza vitivinícola y frutícola. La fama de los injertos de Pouget se extendió tanto que se habló insistentemente del “secreto de Pouget”. Su gala era hacer nuevas maravillas en este ramo de la ciencia agrícola (...). Era tal la pasión de Pouget por variar la arcaica rutina agrícola de aquella época, que lo llevó a violar cierres de propiedades ajenas e injertar frutales ordinarios, con las yemas elegidas, procedentes de las que le llegaban de Europa. Muchas veces ocurría que diferentes propietarios se perdían pensando cómo diablos era que su peralito de ‘peras trilladores’ le daba la loca por producir la riquísima pera de agua, la que se deshace en la boca causando placer... Hasta que un buen día se divulgaron los andanzas de Pouget por los predios ajenos haciendo brujerías con su famosa podadera y se les aclaró de repente a los viejos criollos el misterio del árbol que cambiaba de fruto de la noche a la mañana... Pouget se reía a más no poder (Draghi Lucero, 1936: 34-35).

La Quinta Normal de Mendoza, bajo el liderazgo de Pouget, puso en marcha un cambio cultural en la región. Su acción fue difundida ampliamente a través de la prensa, particularmente por las páginas de *El Constitucional* (Puebla, 2009). Este periódico manifestó fuerte interés por las acciones de la Quinta y brindó significativo espacio a destacar el significado de su labor, contribuyendo de esta manera a fortalecer la cultura de la apreciación de la fruticultura en el medio.

En el marco de las tradicionales crisis del Estado en Argentina y la discontinuidad de sus políticas públicas, en 1858 se produjo el cierre de la Quinta Agronómica de Mendoza, debido a problemas presupuestarios. No obstante ello, Pouget procuró dar continuidad al proyecto, mediante su propio emprendimiento particular, donde hizo experimentos para adaptar las nuevas variedades de frutales. “Las frutas de la quinta particular de Pouget llegaron a ser la obsesión de los alumnos del Colegio Nacional. Son incontables las cimarras que hicieron los estudiantes por obra de la incitación de las peras, frutillas y uvas selectas de Pouget” (Draghi Lucero, 1936: 34). Mantuvo esta actitud con notable constancia hasta su muerte, el 29 de noviembre de 1875.

Tras impulsar la creación de la Quinta Normal de Santiago y la de Mendoza, Sarmiento sintió también la necesidad de realizar una iniciativa semejante en su provincia natal, San Juan. La oportunidad fue propicia durante su gestión como gobernador (1862-1864). En este periodo se fundó la Quinta Normal de San Juan, inaugurada en 1862. Fue conducida por el agrónomo alemán Enrique Röveder y se caracterizó por profundizar la tarea de mejorar la fruticultura regional. Entre otras innovaciones se introdujeron 24 variedades de perales, 10 de durazneros, 4 de cerezos y 3 de damascos, juntamente con otras de membrilleros, nogales castaños, granados, nísperos y grosellas. También se realizaron avances significativos en el campo de la industrialización de la fruta

(Maurín Navarro, 1967: 111-112). Paralelamente, ese mismo año, en la sede de la Quinta Normal se fundó la primera escuela de agricultura de la Argentina, la que comenzó sus clases con 40 alumnos y, entre otras materias, se impartía un curso de “Arboricultura y Cultivo de Hortalizas”. De todos modos, al igual como sucedió en Mendoza, tras los cambios de gobierno, el nivel de actividades de la Quinta Normal de San Juan sufrió un periodo de declive.

La tarea educativa de la Escuela de Agricultura de San Juan se irradió hacia otros puntos del país en la década siguiente. El espacio elegido fueron los colegios nacionales. Estas casas de estudio fueron levantadas en las capitales de las provincias principales en la década de 1860, en el marco de la política educativa del presidente Bartolomé Mitre, el cual se propuso crear instituciones educacionales con vistas a promover el surgimiento de las élites regionales. La rápida consolidación de los colegios nacionales contribuyó a generar polos de capacitación e innovación. En este contexto, en la década de 1870, el gobierno nacional dispuso que en los colegios nacionales de Mendoza, Salta y Tucumán, se creasen sendos Departamentos Agronómicos, y sobre la base de esta experiencia, en 1880 se constituyó en Mendoza la Escuela Nacional de Agronomía (Ceverino, 2009). En torno a esta nueva institución se generó un polo de introducción y difusión de los conocimientos agrarios en general, y de fruticultura en particular.

Junto con los centros experimentales, las casas de estudio y la acción del Estado, un papel importante quedaba en manos de las organizaciones de empresarios del campo. En este terreno se produjo una asimetría notable entre Chile y Argentina. Como ya se ha mencionado, en Santiago se fundó la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) en 1838. Desde este espacio se promovieron las actividades rurales en general, incluyendo la fruticultura y la viticultura; la SNA estuvo entre los impulsores de la Quinta Normal de Santiago, a la vez que promovió, desde el Boletín de la SNA, la promoción de conocimientos sobre la fruticultura. La situación fue diferente al otro lado de los Andes. En Buenos Aires se fundó, hacia 1866, la Sociedad Rural Argentina (SRA). La diferencia con su par de Chile se encuentra no sólo en su tardío ingreso al escenario nacional (un cuarto de siglo más tarde), sino también por los intereses dominantes de sus líderes: mientras en Chile la SNA prestaba atención a las pequeñas, medianas y grandes propiedades, la SRA se orientaba casi exclusivamente a los grandes latifundios; la SNA se interesaba, entre otros temas, por la fruticultura y la vitivinicultura; la SRA, en cambio, centraba su foco en la ganadería y la producción cerealera. La SNA se ocupaba de la agricultura intensiva, mientras que la SRA se especializaba en actividad agropecuaria extensiva.

Ante el desinterés de la SRA por viñas y frutales, las provincias de Mendoza y San Juan quedaron desvinculadas de la acción gremial del empresariado.

Para llenar este vacío, el gobierno de San Juan se preocupó de promover la fundación de una institucionalidad específica en la provincia. En 1871 la Legislatura local sancionó una ley por la cual se aprobaba un fondo de \$ 4.000 para impulsar la creación de “la primera asociación de agricultores que se forme en la provincia, para el fomento de la industria agrícola e introducción de máquinas de agricultura de nueva invención de de nueva introducción”.<sup>171</sup>

La decisión del gobierno de San Juan fue parte de un proceso mayor, signado por la política de promoción de la fruticultura. Ésta se tradujo también en otras iniciativas, como la ley de fomento a la plantación de nogales, olivos, higueras, parales y manzanos, con primas de \$ 30 por cuadra cuadrada.<sup>172</sup>

La fruticultura experimentó un lento pero constante aumento durante la segunda mitad del siglo XIX. El empuje de los centros experimentales, y las instituciones educativas, contribuyeron a promover el cultivo de las plantas frutales. De esta manera se fortaleció la identidad cuyana a partir de esta actividad. Así lo percibió el periodista y escritor francés Jules Huret, el cual definió a Mendoza como “ciudad del vino y de las frutas”. En su viaje por la Argentina (1910), el observador detectó la existencia de grandes latifundios escasamente productivos en la zona rioplatense pampeana, dedicados a actividades agropecuarias de corte extensivo: sin árboles, sin población, sin subdivisión. En cambio, al entrar a Mendoza, se sorprendió al ver pequeñas propiedades de campos labrados en forma intensiva, con abundancia de viñas y frutales. Éstos cubrían ya una superficie de 1.000 hectáreas. Sobre esta base, el autor destacaba el nivel de producción y exportación de frutas deshidratadas, a la vez que insinuaba el potencial que ya se vislumbraba de la fruta en fresco (Giamportone, 2010). Como síntesis de la valoración de la fruticultura regional y su potencial futuro, el escritor francés destaca las palabras de uno de los principales estadistas argentinos del Centenario, Emilio Civit, dos veces senador nacional y gobernador de Mendoza, y luego ministro de Obras Públicas del presidente Roca:

“De aquí a diez años, quince a lo más, el cultivo de los árboles frutales que se halla todavía en la infancia, habrá duplicado la fortuna de la provincia. Mendoza se habrá convertido en la nueva California, más privilegiada que la del norte, pues según confesión de los mismos hidráulicos americanos que han venido aquí para estudiar el régimen de las aguas de la región y las condiciones del cultivo, la tierra de Mendoza es más rica que la de California, está mejor regada y sus frutas son más suculentas. Por otra parte, en la Argentina comemos melocotones de diciembre a abril. Nuestras uvas de mesa maduran en febrero. Nuestras frutas secas saldrán para Europa y

<sup>171</sup> San Juan, 20 de noviembre de 1871. Documento reproducido completo en Maurín Navarro, 1967: 232-233.

<sup>172</sup> Ley dada en San Juan, 18 de noviembre de 1871. Documento transcrito completo en Maurín Navarro, 1967: 232.

llegarán a vuestras mesas quince días o tres semanas después. Al llegar así, en pleno invierno europeo, serán más apreciadas. Uvas de mesa, expandidas a Londres en febrero y en marzo, se vendieron muy bien. Estos ensayos son muy alentadores. En cuanto al consumo del país, aumenta de año en año, sobre todo en Buenos Aires. Se ha constituido en la capital una empresa para la venta de frutas, secas y en conserva, y obtiene excelentes resultados. Y esto no es más que el comienzo. Implantamos el cultivo de los melocotones tardíos de Italia, que en Europa maduran en noviembre y aquí en mayo. Así, pues, en la Argentina habrá melocotones todo el año”.<sup>173</sup>

Más allá de estos detalles, lo importante es señalar que en vísperas de la llegada de los ferrocarriles, Chile y Cuyo contaban con una base considerable de experiencia en el arte de cultivar las plantas frutales, elaborar sus frutos y buscar la forma de llegar con ellos a los mercados. Sabían de la fragilidad de la fruta, y la complejidad del proceso para conservarlas, transportarlas y comercializarlas. De todos modos, las transformaciones generadas por el ferrocarril superarían notablemente los conocimientos que habían reunido con su experiencia.

## Los ferrocarriles y el nuevo escenario: fruta para consumo en fresco

Las transformaciones tecnológicas de fines del siglo XIX y comienzos del XX generaron un nuevo marco, en el cual ya era posible disponer de los medios necesarios para pensar en el desarrollo comercial de la fruta en fresco. Y este tipo de producto tenía el potencial para despertar el interés de los mercados nacionales e internacionales. La construcción del ferrocarril permitió conectar, a través de 1.100 kilómetros de longitud, Buenos Aires con las zonas de producción frutícola de Cuyo, obra completada en 1885. De esta forma se generaron nuevas condiciones para la producción y comercialización de fruta en fresco. Algunos fruticultores advirtieron que se abría una oportunidad sin precedentes, y trataron de aprovecharla. Los primeros envíos se realizaron en 1876, antes de completarse las obras ferroviarias, cuando partes del trayecto debían cubrirse en diligencia y en barco. A pesar de esas complicaciones, se comenzaron a ver resultados alentadores. Así lo expresó Sarmiento en una columna periodística:

“Se están haciendo ensayos por encontrar el medio de transportar en condiciones industriales la uva de Mendoza y de San Juan. Ayer ha llegado una canasta de mimbre con quince racimos mayúsculos, intactos, sin deterioro apreciable de los granos, y tan fresca y lúcida como la acomodaron. El que la

---

<sup>173</sup> Citado en Giamportone, 2010: 60-61.



ha remitido es don Agustín Aguirre, acaudalado e inteligente propietario de Mendoza, que envió hace seis años doscientos racimos en un cajón de carga, todo perforado, y llegaron sin detrimento. Está pues resuelto el problema y es inútil describir la manera de acomodar, pues eso incumbe a los que inundarán el mercado de Buenos Aires, con millares de canastos de uvas tan exquisitas que sólo en algunos puntos privilegiados de Italia o España la tienen igual”.

La extensión de las redes ferroviarias contribuyó a aportar la infraestructura de transporte necesaria para la llegada rápida de la fruta en fresco a los grandes mercados de consumo, sobre todo a Buenos Aires, a la vez que abría también las puertas a la exportación. Pero la disponibilidad de transporte era condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo de la industria de la fruta. Además de garantizarse la llegada a los mercados, era necesario elaborar un producto nuevo, porque es muy distinto el tipo de fruta que se requiere para consumo en fresco que la destinada a la industria conservera. Se requería para ello un cambio muy profundo, lo cual implicaba variar usos y costumbres agrícolas consolidadas durante más de 300 años.

Evidentemente, los tres siglos de entrenamiento en el cultivo de las plantas frutales, representaban una base cultural muy valiosa. Miles de fruticultores ya estaban habituados a convivir con las plantas, cuidarlas, manejarlas, y realizar las labores culturales durante todo el año. Sabían enfrentar problemas como heladas, granizo, riego, plagas y malezas. También estaban preparados para el ritmo estacional de las tareas específicas del oficio. Por lo tanto, la nueva etapa de la historia de la fruticultura no se iba a construir sobre el vacío, sino sobre un terreno con significativo espesor cultural. De todos modos, sobre esa base, era necesario enfrentar cambios importantes.

La nueva etapa de la historia de la fruticultura regional requería un salto de calidad, para reorientar el tipo de producción, del secadero artesanal, a la fruta en fresco; de los mercados locales a los mercados internacionales. Ello demandaba un cambio cultural profundo: era necesario incorporar nuevas variedades de plantas, y con ellas, nuevas técnicas de cultivo. Este cambio cultural era tan difícil de lograr como el acceso a los medios tecnológicos. Los fruticultores cuyanos ya tenían cierta experiencia en el proceso de adaptarse a la demanda de los mercados, y en la necesidad de seleccionar especies de variedades de acuerdo a tal fin. Así lo demostraron en el siglo XIX, con el aumento vigoroso de los durazneros y la uva moscatel. De todos modos, las profundas transformaciones que la segunda revolución industrial impuso en los mercados, planteaba escenarios radicalmente nuevos y para alcanzar niveles adecuados de adaptación, era preciso transitar un camino nuevo, y a una velocidad hasta entonces nunca experimentada. De lo contrario, no se podrían aprovechar las ventajas comparativas de la región y convertirlas

en competitivas para lanzarse a la conquista de los mercados nacionales e internacionales.

## El *F.C.Pacífico* y su política de renovación agrícola

El cambio cultural en los fruticultores cuyanos fue uno de los desafíos que asumió el ferrocarril inglés. Y para esta misión comprometió ingentes recursos, incluyendo sus redes de estaciones experimentales y sus medios de comunicación. Además de los productos tradicionales de la región cuyana, la presencia del *F.C.Pacífico* sirvió para el cultivo de otro tipo de plantas, sobre todo frutales. El *F.C.Pacífico* impulsó una serie de iniciativas para innovar el sistema productivo de frutas y horticultura en Mendoza, con la promoción de centros experimentales. La incorporación de nuevas especies, permitió contar con una producción de primer nivel, tanto para el mercado interno como el internacional. La empresa se ocupaba de importar semillas, realizar experimentos para evaluar su adaptación a las posibles zonas productoras, las distribuía entre los chacareros y finqueros, difundía las técnicas de cultivo a través de la *Revista Mensual BAP*, y armaba la cadena de comercialización desde Cuyo hacia el resto del país y el mundo.



Cosecha de uva moscatel para exportar (1924).

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

A lo largo y ancho de su área de influencia, e incluso en otras zonas, el *F.C.Pacífico* desarrolló entre 1917 y 1947 una intensa labor de fomento de la agricultura en la Argentina, tanto para abastecimiento del mercado interno como para exportación. A partir de 1917 el *F.C.Pacífico* comenzó a editar la

*Revista Mensual BAP*, primera publicación periódica especializada en asuntos agrícolas de la República Argentina. La misma se editó durante 30 años y se adelantó a *La Chacra*, revista que comenzó a circular a partir de 1919. Para ese mismo año, el *F.C.Pacífico* creó su *Oficina de Agricultura*, con agentes representantes en las principales estaciones. Su objetivo era difundir las nuevas técnicas entre los productores locales. Esta oficina prestó servicios durante casi treinta años. A partir del 1 de enero de 1932 pasó a denominarse *Comisión de Agricultura*. Como reflejo de la jerarquía que tenía dentro de la empresa, basta tener en cuenta que estaba presidida por el Administrador General del *F.C.Pacífico*, Mervyn F. Ryan.<sup>174</sup>

## El *F.C.Pacífico* y sus viveros experimentales

La empresa puso en marcha centros experimentales para el desarrollo de nuevas variedades. El Estado nacional, durante la gestión de Eleodoro Lobos como ministro de Agricultura, había dado los primeros pasos en esta dirección el fundar en 1911 las estaciones agrícolas experimentales.<sup>175</sup> Esta labor se vio interrumpida en 1918 -al menos parcialmente- con la finalización del contrato del genetista inglés W.O. Backhouse. Al no renovarse su contrato, el profesional regresó a su país y la actividad quedó inconclusa. De todos modos, el Estado tuvo quien lo relevara en esta función, con las iniciativas impulsadas por la empresa del *F.C.Pacífico*.



Cosecha de manzanas en Tunuyán (1941).

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

<sup>174</sup> *Revista Mensual BAP* 172 (Buenos Aires, marzo de 1932).

<sup>175</sup> *La Nación* (Buenos Aires, 2 de octubre de 1962).

A principios de la década de 1920, comenzaron a funcionar también los viveros experimentales de José C. Paz (a 40 km de Retiro), Benegas (departamento Godoy Cruz, provincia de Mendoza), Rama Caída y Monte Comán (departamento de San Rafael, provincia de Mendoza). En José C. Paz se instaló un campo experimental y un vivero para la multiplicación de plantas forestales y ornamentales. En El Trapiche se ensayaba con frutales y vides para exportación. En Rama Caída se instaló un vivero de plantas frutales para obtener reproducciones certificadas. En poco más de 20 años, de este vivero iban a salir tres millones de plantas para abastecer a los productores cuyanos. En Monte Comán también se habilitó un campo experimental destinado a la agricultura.



*Centro de empaque de frutas (San Rafael – Mendoza). Foto de Juan Pi (1920).*  
Fuente: <http://mendozaantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

Si bien originalmente el interés de la oficina de agricultura del *F.C. Pacífico* se centró en el fomento de la producción cuyana, es decir, en el área hortofrutícola, pasado un tiempo, cuando las circunstancias así lo plantearon, la empresa incursionó en otro tipo de terrenos, fundamentalmente la producción cerealera de la Pampa Húmeda. En la década de 1920, el *F.C. Pacífico* intervino en un problema que venía a sacudir el corazón mismo de la agricultura nacional. Sucedió que la semilla de los cereales, especialmente la del trigo, con el correr de los años había ido degenerando y el gluten que proporcionaban los granos para la elaboración de la harina era de escaso rendimiento. En este contexto, el genetista alemán Enrique Klein comenzó a hacer una serie de experimentos, tendientes a encontrar una solución al problema. En un terreno de 6.000 hectáreas, instaló un Vivero de Plantas Agrícolas e inició sus tareas. Este campo experimental tan extenso no estaba ubicado en la zona de influencia de los ramales del Pacífico, sino frente a la estación Pla que pertenecía a la Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, de trocha angosta y de capital francés (Ley 4417). Una de sus líneas troncales iba desde Buenos Aires por Navarro, 9 de julio y General Villegas. En el km 187 desde la Capital

Federal y dentro del partido bonaerense de Alberti sobre la vía con franco rumbo hacia el oeste, en medio de las cotizadas tierras de la pampa húmeda y en soledad estaba ubicada la estación Pla y su extenso campo experimental.

Uno de los éxitos más resonantes del genetista fue la creación de la variedad de semilla de trigo que llevó su nombre, *Klein 157*, de calidad *pedigree*. El Estado procuró adquirir el Vivero de Plantas Agrícolas, para utilizarlo como herramienta para elevar la calidad de la producción triguera pampeana. Pero las gestiones se dilataron por trabas burocráticas y la idea fracasó. En este marco, en 1927 el administrador del *F.C.Pacífico*, sir Artur Watson dio un paso trascendental al adquirir en \$m/n 500.000 las aproximadamente 6.000 hectáreas de un campo en el que funcionaba el Vivero de Plantas Agrícolas del genetista alemán.<sup>176</sup> De inmediato, se diseñó el sistema de difusión de estas mejoras. La semilla *Klein 157* de *pedigree* se diseminó con gran suceso por todos los campos de la zona cerealera del país. Los jefes de estación eran los encargados de vender la semilla a los agricultores. El *F.C.Pacífico* siempre lo conservó y mantuvo en actividad hasta su nacionalización. Este campo prestó un invaluable apoyo tecnológico a la agricultura argentina, mientras todavía no existía el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA).<sup>177</sup> El servicio que prestó el *F.C.Pacífico* a la difusión de las mejoras en la producción cerealera nacional ha sido reconocido por los llamados “grandes diarios argentinos”.

Así lo reflejó *La Nación*, en un enjundioso editorial. Tras presentar el ensayo del Ministerio de Agricultura de la Nación a partir de 1911 y su frustración por la prescindencia de los servicios del genetista extranjero en 1918, el asunto tuvo la siguiente evolución:

“El naufragio de la genética oficial fue seguido por el surgimiento de la genética privada, a pesar de no existir en nuestro país protección legal para sus creaciones. El estímulo que encontró esta actividad patriótica fue también de fuente privada. En 1919, el *Ferrocarril BAP* decidió fundar una oficina de asesoramiento agronómico para sugerir medidas prácticas susceptibles de aumentar rápidamente la producción agrícola, principal fuente de tráfico de la empresa ferroviaria. Ese mismo año había llegado al país un joven genetista alemán, graduado en la Universidad de Bonn en 1912, y que ejercía su profesión en Uruguay. Fundó en la provincia de Buenos Aires, con el nombre de Criadero Argentino de Plantas Agrícolas, un establecimiento al cual se deben las principales variedades de trigo actualmente cultivadas en la Argentina”. “Es interesante saber cómo se pudo llegar a este resultado. Cambiar el mapa triguero de la República no era obra que podía emprender un hombre, aunque fuera el creador de los mejores trigos del mundo. En 1923 la situación financiera del criadero era tan precaria que su dueño lo ofreció en venta al Ministerio de Agricultura. Esta gestión y luego la de

<sup>176</sup> *Revista Mensual BAP* 333 (Buenos Aires, agosto de 1945).

<sup>177</sup> *Revista Mensual BAP* 113 (Buenos Aires, abril de 1927): 15.

conseguir un subsidio oficial fracasaron rotundamente. Mientras tanto, el servicio de agricultura del Ferrocarril Pacífico, que desde su fundación se había dedicado al estudio de los problemas de sus zonas de regadío, se interesó por el fomento de sus regiones cerealistas. Tomó como consultor al genetista Backhouse, quien se había establecido en Río Negro, donde produciendo manzanas y miel, lograba olvidarse de los disgustos que le dio la burocracia oficial cuando quiso intentar el mejoramiento de los trigos. Se ensayaron las variedades criadas por su colega alemán con tan buenos resultados que el entonces administrador general, sir Arthur Watson, compró en 1927 la totalidad de la producción del Criadero Klein por la suma de medio millón de pesos. La semilla se vendió por intermedio de los jefes de estación, quienes ganaban una comisión de un peso por bolsa. Los inspectores de tráfico recorrían la zona e informaban sobre los resultados y la oficina de agricultura publicaba anualmente un mapa de las zonas trigueras divididas en siete regiones con características diferentes y un folleto que comentaba los resultados y daba precisas indicaciones para la siembra del año siguiente. Esta política de experimentación en gran escala, cuyos actores y jueces eran los propios agricultores, dio a la empresa magníficos resultados y duró hasta el día en que, nacionalizados los ferrocarriles, fueron suprimidos sus servicios de agricultura”.<sup>178</sup>

## Tiempo de mejorar la producción

La actividad de la Oficina de Agricultura del *F.C.Pacífico* se amplió hacia la promoción de diversas actividades. Una de ellas era la venta de semillas. Para mejorar la producción del campo argentino, la empresa se ocupaba de importar, promover y luego vender semillas y plantas de mayor rendimiento. Ello incluía lino de pedigree importado de EEUU, estacas de vides *Ohamez*, de Almería, semillas de melón *Honey Dew*, pastos de Sudáfrica, distintas variedades comerciales de manzanos y demás especies.

Otro paso importante se registró en 1924, cuando la Oficina de Agricultura incorporó la Sección Colonización. Esta tenía como objetivo centralizar las ofertas de remates de tierras en zonas próximas a las estaciones del *BAP* en todo el país, ya fueran pertenecientes a la empresa o no. La propuesta se presentó bajo los siguientes anuncios:

“En el deseo de contribuir a facilitar las transacciones de propiedades rurales, la empresa del *Pacífico* ha decidido inaugurar la presente sección Colonización, poniendo al efecto a disposición de los interesados los servicios de la Oficina de Agricultura. Los rematadores podrán anunciar, en forma

---

<sup>178</sup> *La Nación* (Buenos Aires, 2 de octubre de 1962).



breve, los remates correspondientes a la zona del *Pacífico* e igualmente los propietarios que tengan tierras para vender o arrendar y los colonos que busquen tierra para comprar o trabajar”.<sup>179</sup>

De esta manera se promovía el acceso de los colonos de Buenos Aires para su instalación en Cuyo y otras provincias del interior. También servía, naturalmente, para los interesados en las especulaciones inmobiliarias. De todos modos, el *F.C.Pacífico* contribuyó a una batalla cultural contra este tipo de prácticas. En reiteradas oportunidades, la *Revista Mensual BAP* incluía letreros de grandes dimensiones en los cuales se señalaba: “El latifundio inculto valorizado por el esfuerzo de los propietarios vecinos, conspira contra la economía nacional”.



Prensado de manzanas (Mendoza, 1941).

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

La actividad de la *Oficina de Agricultura* del *F.C.Pacífico* se derramaba en las más diversas actividades, incluso en terrenos tradicionalmente reservados para académicos y universitarios. Así por ejemplo, la *Oficina de Agricultura* participó en la *II Conferencia Nacional de Fruticultura*, celebrada en Córdoba los días 4, 5 y 6 de abril de 1927. En representación de la empresa ferroviaria, el ingeniero agrónomo Mario Estrada dio cuenta de la obra realizada por el BAP desde 1919 en materia de fomento agrícola. Informó acerca del programa de sus estaciones en Trapiche, Rama Caída y Monte Comán. Además proporcionó la lista completa de las colecciones de frutales en observación que comprendían más de 5.000 árboles en 500 variedades y el registro adoptado. Por último

<sup>179</sup> *Revista Mensual BAP* 84 (Buenos Aires, noviembre de 1924): 70.

proponía la clasificación pomológica nacional y la creación de la Sociedad Nacional de Fruticultura.<sup>180</sup>

Por otra parte, antes que finalizara la década de 1920, en el vivero de José C. Paz se empleó por primera vez en la Argentina el riego por aspersión de origen alemán, “como único medio de aclimatar con éxito los centenares de miles de portainjertos recibidos a contra-estación de Francia, en el rigor del verano y destinados a ser plantados en invierno en el vivero de Rama Caída.”<sup>181</sup>

Hacia fines de los años ‘30, con el fin de facilitar a los productores cuyanos una más ágil colocación de los frutos, el *F.C.Pacífico*, a través de su subsidiaria, la *Compañía de Hoteles de Sudamericanos*, implementó en todas las estaciones de su red, la distribución de cajas de madera conteniendo 5 kilogramos de fruta o verdura, a un precio de \$m/n 1. Los encargados de su venta al público eran los jefes de estación, por lo que recibían una comisión. Las preferencias de la gente se centraban en la uva de mesa, especialmente la exquisita uva blanca que procedía de la estación Carpintería en la provincia de San Juan. También tenían gran aceptación los duraznos de La Dormida, las ciruelas de Santa Rosa y las peras de agua Williams, que el *F.C.Pacífico* había introducido para su reproducción en el vivero de Rama Caída.

La empresa ferroviaria también organizó eventos científicos de carácter agrícola. Entre los días 17 y 19 de setiembre de 1945, a instancias del administrador Ryan, se llevó a cabo en Rama Caída el *I Congreso de Productores de Fruta Desecada*, con gran concurrencia de los mismos. La prensa dedicó elogiosos comentarios al acontecimiento. El diario mendocino *La Libertad* señaló que la iniciativa “tendía a sacar del empirismo al fruticultor para enseñarle métodos científicos, procedimientos económicos y normas sanas en lo relativo a la producción, industrialización y comercio de la fruta desecada”.

Los agrónomos del *F.C.Pacífico* también se ocuparon de cultivos puntuales en determinados lugares de su zona de influencia. En los valles de Traslasierra en el oeste cordobés, con sede en Villa Dolores, aprovechando el microclima, promovieron el cultivo de algodón, almendros y olivos. En la provincia de Mendoza, en el departamento de Tunuyán, proporcionaron semillas de papa y tomate de calidad certificada a los productores del Valle de Uco. Por su parte, las semillas de melón de la variedad *Honey Dew*, fueron cultivadas en Media Agua, provincia de San Juan.

---

180 *Revista Mensual BAP* 114 (Buenos Aires, mayo de 1927): 33.

181 *La Nación* (Buenos Aires, 13 de agosto de 1957).



## Tiempo de exportar fruta en fresco

La nueva dinámica que el ferrocarril inglés, a través de su oficina de Agricultura, trató de imprimir a la actividad productiva, logró una acogida positiva por parte de los fruticultores. Al parecer, los nuevos objetivos históricos que el BAP propuso para la fruticultura nacional, fueron aceptados por los productores locales, que aceptaron el desafío y se pusieron a trabajar en esa dirección. Evidentemente, este cambio de mentalidad se produjo en el marco de un clima general de incorporación de la Argentina a los mercados mundiales, proceso liderado entonces por la producción agroganadera pampeana. El crecimiento fulminante de las exportaciones de carnes argentinas, a través del sistema de frigoríficos, era un fenómeno muy presente en el clima general de la época, pues causaba fuerte impacto en las primeras planas de los medios de prensa gráfica que proyectaban una imagen de esos empresarios como símbolo del progreso y la prosperidad del país.

En este contexto, las campañas del BAP, en el sentido de promover la exportación de fruta en fresco, fueron semillas que cayeron en terreno abonado. Los fruticultores cuyanos y de otras regiones sintieron que tenían la oportunidad de emular a las elites dirigentes nacionales, y sumarse al tren del éxito mediante la incorporación a los mercados internacionales. En la década de 1920 se fue abriendo un importante mercado para la fruta fresca cuyana en EEUU, Gran Bretaña, Brasil, Uruguay y otros países, tal como muestra el siguiente cuadro

**Exportaciones de fruta fresca de Cuyo a ultramar (1920-1926), en kilogramos.**

Año	EEUU	Brasil	Uruguay	Paraguay	Francia Holanda	Alemania	Reino Unido	Total
1920	----	178.954	231.000				----	406.954
1921	4.600	187.920	253.000				----	445.570
1922	353.760	322.499	59.000				ensayos	835.259
1923	503.010	360.300	448.000				8.500	1.319.810
1924	844.010	786.850	857.910		360 fr		85.670	2.581.000
1925	1.389.500	872.800	909.000		1.050 fr	----	122.800	3.295.150
1926	1.532.846	747.040	472.000	16.010	----	----	135.607	2.903.663
1927	1.276.625	1.065.330	190.000	14.020	4.280 fr	40.200	521.750	3.212.205
1928	3.315.590	1.537.880	95.290	34.600	2.200 hol	155.340	1.104.200	6.242.900
1929	2.026.540	1.587.810	406.616	39.490	----	304.980	972.540	5.340.160

Fuente: Videla, Ricardo. "La exportación de frutas frescas de Cuyo a ultramar. Resultados del año 1929". *Revista Mensual BAP* 148 (Buenos Aires, marzo de 1930): 51.

Este proceso, iniciado y consolidado en la década de 1920, creció aún más en los años siguientes, para culminar con la incorporación y desarrollo del sistema frigorífico para conservación de la fruta en fresco. Estas eran las nuevas

tendencias mundiales, y se desarrollaban en el conjunto del Cono Sur para abastecer con estos productos los mercados del Hemisferio Norte.

En efecto, si bien el presente capítulo se ha centrado más en Cuyo, es importante advertir que en Chile estaba ocurriendo un proceso equivalente. La extensión de los ferrocarriles permitió conectar las zonas productivas con los centros de consumo y con los puertos de ultramar. Las ricas zonas de producción frutícola del Valle del Elqui, el Valle del Aconcagua y el Valle Central, quedaron vinculadas con los centros de consumo y los puertos de embarque. Se generaron entonces las condiciones para impulsar la exportación de fruta en fresco.

Los antecedentes de las exportaciones de fruta chilena se remontan a 1921, con la fundación de la *South American Fruit Company*, SAFCO (Compañía Sudamericana de Frutas), surgida del cambio de gira de la anterior Mutual Comercial, entidad creada en 1905 por los pacotilleros “que ahorraban el 5% de sus ventas en petacas de cuero y que luego depositaban en la Caja Nacional de Ahorros, a modo de seguro de vida” (Espinoza, 1999: 77-78). El surgimiento de la SAFCO abrió el camino hacia la experiencia de exportación de frutas chilenas, en un marco de grandes expectativas y escasos medios técnicos. Tras una década de ensayos de prueba y error, los gerentes de esta empresa juzgaron que el negocio de la exportación requería de otro nivel de recursos, motivo por el cual se pusieron en campaña para establecer una alianza estratégica que les brindara el respaldo necesario. En julio de 1929, sobre el filo del estallido de la Gran Depresión económica mundial, SAFCO inició conversaciones con Adolfo Ibáñez, con vistas a constituir el acuerdo requerido. Como resultado se fundó la *Compañía Frutera Sudamericana*, con un capital de 200.000 libras oro, con la idea de promover las exportaciones (1930). Esta empresa estableció una alianza estratégica con la *Compañía Sudamericana de Vapores*, la cual aportó su experiencia, sus contactos comerciales con clientes de Europa y EEUU. De esta manera se logró despertar el interés extranjero por las frutas chilenas, y se puso en marcha una relación importante (Vial, 1997: 185).

Abril de 1930 fue un mes histórico para la fruticultura de Argentina y Chile. A pesar de los devastadores efectos de la Gran Depresión económica mundial, a ambos lados de la cordillera se registraron hitos decisivos en el proceso de conquista de los mercados internacionales. El 1 de abril partió de Mendoza la primera remesa a gran escala de fruta de exportación. Se fletó en viaje directo a Puerto Madero, compuesta por 11 vagones frigoríficos con uva de exportación.<sup>182</sup> Paralelamente, el 19 de abril llegaba a Nueva York el *Essequibo*, buque con cámara frigorífica de la *Pacific Steam Navigation Company*. En sus bodegas llegaron por primera vez a EEUU, duraznos, melones y uvas de Chile (Vial,

---

<sup>182</sup> *Revista Mensual BAP* 150 (Buenos Aires, mayo de 1930): 46.

1997: 185). En la década de 1930 la exportación de fruta chilena al hemisferio norte se consolidó: a New York se exportaba 1.200.000 cajas de fruta, mientras que hacia Alemania, las exportaciones subieron de 33.000 cajas en 1929 a 500.000 en 1939 (Espinoza, 1999: 77-79).

Si en el periodo colonial Chile exportaba fruta seca al Perú por barco, en tanto Mendoza lo hacía a Buenos Aires por carretas, este mismo modelo se replicó en el siglo XX, con el uso de vapores y ferrocarriles, respectivamente. Pero ya no se trasladaban fruta seca o deshidratada, sino algo mucho más valioso: fruta para consumo en fresco.

El tren frigorífico de abril de 1930 marcó un hito en la historia de la exportación de fruta argentina. Pero el procedimiento era todavía rudimentario e incompleto. Estos envíos de uva de mesa carecían de enfriamiento previo, procedimiento insoslayable que debía llevarse a cabo si se pretendía que el producto llegase a destino en óptimas condiciones de presentación. Esa experiencia determinó la constitución de la *Sociedad Anónima de Productores de Uva de Exportar* en la que el *F.C.Pacífico* tenía participación mayoritaria. La firma aportó el terreno dentro de los límites de su estación de cargas de Mendoza, ubicado sobre las calles Chile y Maza. El establecimiento se inauguró el 25 de marzo de 1931 y a partir de entonces la uva, inmediatamente después de cosechada, se la remitía a las cámaras para ser enfriada a 4 grados centígrados, antes de cargársela en los vagones frigoríficos. A su vez, éstos habían sido previamente acondicionados para tener esa misma temperatura, la que se debía mantener constante a lo largo de todo el viaje, incluido el de ultramar. De esta manera se logró que el producto llegara en condiciones óptimas de calidad y presentación a los mercados internacionales.

Conviene destacar la actitud de las empresas, en el sentido de celebrar alianzas estratégicas para de esa forma, generar las sinergias necesarias para disponer de los recursos necesarios para competir en los mercados internacionales. Así como en Chile se estableció el acuerdo entre la *Compañía Sudamericana de Vapores* con la *Compañía Frutera Sudamericana*, en Mendoza ocurrió un fenómeno parecido con el acuerdo alcanzado entre el *F.C.Pacífico* y *Productores de Uva de Exportar S.A.*

El frigorífico del BAP se inauguró el 25 de marzo de 1931. En este lugar se almacenaban los productos frutícolas cuyanos, para luego transportarse en ferrocarril a los mercados del litoral. Fue el primer frigorífico para fruta de Mendoza y con este servicio le fue posible exportar uva en fresco. En estas instalaciones se realizaba el pre enfriamiento, que bajaba la temperatura de la uva a 4°, luego se cargaba en los vagones frigoríficos y llegaba en buenas condiciones a Buenos Aires, para ser trasbordada a las cámaras de los barcos con destino a los mercados de París, Londres, Nueva York, Río de Janeiro,

Estocolmo, Hamburgo y otros. Las variedades de uva eran *alta fantasía* y *almería*.

De esta manera, el ferrocarril abrió una nueva posibilidad a los productores mendocinos. Este sistema estuvo vigente hasta su nacionalización en 1948. Después, paulatinamente, a medida que el ferrocarril fue perdiendo espacio, con los retrasos en los horarios, dejó de ser un medio de transporte adecuado para cargas perecederas, como la fruta. Como resultado de ello, los empresarios comenzaron a transportar estas cargas por camión y el frigorífico mencionado declinó rápidamente hasta su cierre.

## El canto del cisne

En la segunda quincena de julio de 1947, en la Exposición de Plantas Frutales celebrada en la Dirección de Turismo de Mendoza, el vivero de Rama Caída presentó variedades de pelones, ciruelos, manzanos, perales, cerezos, damascos, almendros y nogales. El jurado le otorgó el Gran Premio de Honor. Era como la despedida, el adiós a más de 20 años de trabajo fecundo, a lo largo de los cuales el Vivero proveyó a las fincas cuyanas alrededor de 3.000.000 de plantas frutales de máxima calidad certificada. En ese mismo año el Estado adquirió los ferrocarriles ingleses y el 1 de marzo de 1948 tomó su posesión. A partir de entonces la Oficina de Agricultura del *F.C.Pacífico* dejó de existir. Algunas de sus dependencias se suprimieron, otras pasaron a diversos organismos del Estado.

Después de unos años de fuertes turbulencias políticas, en 1956 el Estado argentino tomó la decisión de crear el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA). Entre sus principales activos se encontrarían las estaciones experimentales que, medio siglo antes, había puesto en marcha el *F.C.Pacífico*. A partir de entonces, el INTA pasó a ocupar un lugar de liderazgo en el proceso de promover el mejoramiento de la agricultura en general, y la fruticultura en particular, en los campos argentinos. Sus técnicos, agrónomos y botánicos han trabajado con vistas a detectar las variedades más convenientes para cultivar en el país, y las técnicas más adecuadas de cultivo y transporte, para luego difundirlas entre los agricultores y fruticultores locales.

De esta manera se cerró un largo círculo, en el sentido del fortalecimiento de esos núcleos de conocimiento de décadas al mejoramiento de la fruticultura, a través de centros experimentales o de vanguardia. Este proceso fue muy parecido a una carrera de postas, en la cual, los tres primeros siglos de la historia, cupo a los huertos de los conventos, monasterios y grandes haciendas.

A mediados del siglo XIX, fue el turno de la Quinta Normal (Santiago) y la Quinta Agronómica (Mendoza). Luego, al comenzar el siglo XX, este papel lo asumieron los centros experimentales del *F.C.Pacífico*, que tuvo como su principal órgano de difusión la *Revista Mensual BAP*. Este sistema de producir el conocimiento en los centros experimentales y difundirlo a través de una publicación periódica especializada en agricultura, se mantuvo en vigencia durante tres décadas. Después de la nacionalización de los ferrocarriles ingleses se produjo un vacío. Hasta que en 1956, este lugar pasó a ocuparlo el INTA, que ha mantenido sus servicios hasta la actualidad. Cambiaron los actores, los escenarios, las ideologías y los entornos políticos. Pero se mantuvo vigente el lazo entre las plantas frutales y los fruticultores.



## Locomotoras y equipos para un ferrocarril de montaña

“Los ingenieros consultores londinenses Livesey, Son & Henderson diseñaron una locomotora que consideraron indicada para la tarea (circular en el tramo de cremallera). La locomotora contemplada por los consultores fue una modificación sustancial del tipo *Kitson-Meyer* (todos los ejemplares anteriores del cual habían sido exclusivamente para la operación de adherencia). La empresa *Kitson*, de Leeds, ofreció fabricarla, produciendo tres para el Ferrocarril Trasandino Chileno, en 1907, 1908 y 1909 respectivamente, todas las cuales todavía permanecían en uso hacia fines del decenio 1950, evidentemente sin haber sufrido ningún accidente terrible. Seis más se fabricaron para el Trasandino Argentino”.

Ian Thomson (1995): 5.

El Ferrocarril Trasandino contaba, lógicamente, con material rodante y equipamiento para sus servicios de transporte de carga y pasajeros especialmente orientado a las dificultades específicas de la montaña. Sobre todo para atender las exigencias de tracción de las fuertes pendientes, y las defensas contra la nieve. Por ello, conviene examinar en primer lugar el grado de dificultad que presentaba la cordillera, para después ver cómo comenzar con los estudios que ya han realizado los expertos en la falda oriental de la cordillera.

## La línea de montaña y sus desafíos técnicos

La traza del Ferrocarril Trasandino, con sus fuertes pendientes y cerradas curvas, representaba un formidable desafío para su funcionamiento. Usualmente, los ferrocarriles lograban buenos rendimientos en líneas de llanura, con suaves pendientes y curvas. Los manuales técnicos de construcción y gestión de los ferrocarriles, coincidían en señalar que el rango normal de las vías férreas se caracterizaba, precisamente, por ambos elementos: se consideraba que la pendiente máxima era del 2%, aunque por lo general, no se superaba el 1,5%; algo mismo sucedía con la amplitud de las curvas: la longitud mínima del radio de las curvas era de 300 metros, pero normalmente los diseños trataban de no superar un mínimo de 800 metros. Por lo tanto, los sistemas ferroviarios en todo el mundo tendían a emplear pendientes y curvas suaves, de modo tal de facilitar la conducción de los trenes y lograr un desplazamiento rápido y seguro. Pero todo esto cambiaba en Alta Montaña, donde se unían todos los elementos que podían comprometer la estabilidad del tren. Evidentemente, al disminuir la velocidad, se podía superar parcialmente el problema, pero hasta cierto punto. Este camino era suficiente dentro de un rango de dificultades técnicas. Pero cuando las pendientes superaban ciertos niveles, el problema era mayor y se requerían criterios especiales. El problema era complejo porque todo el sistema de cálculos que se construyó para el diseño de los ferrocarriles, quedaba sin efecto en los tramos de montaña.

El concepto de adherencia era fundamental en el sistema ferroviario general, y sobre esta base se realizaban los cálculos del desplazamiento de la locomotora sobre los rieles. “Siempre que dos cuerpos de hallen en contacto oprimiéndose mutuamente, se establece entre ambos cierta fuerza de adherencia que se opone al libre resbalamiento del uno sobre el otro; esta adherencia es tanto mayor, cuanto mayor es la presión que los mantiene unidos y menor la lisura de las superficies que se tocan. De donde se deduce que para que uno de ellos resbale libremente sobre el otro, será preciso dotarlo de una fuerza que supere a la adherencia, porque de otro modo no podría vencer la resistencia al resbalamiento que éste le opone” (Lossada, 1908: 210). Sobre la base de este principio, se realizan todos los cálculos para determinar las condiciones de movimiento del tren, incluyendo energía, velocidad, peso y demás consideraciones. Pero en ramales de montaña, con fuertes pendientes como el caso del Trasandino, buena parte de ese edificio teórico resultaba de poca utilidad. Había que pensar de otra manera, como si fuera un sistema de transporte diferente.

“Cuando las líneas férreas atraviesan comarcas muy accidentadas o tienen por objeto proporcionar el acceso a la cúspide de una montaña, su trazado contiene forzosamente rampas de excepcional inclinación y no es posible



que las locomotoras ordinarias puedan vencerlas por los efectos de su adherencia, máxime cuando dichas rampas se hallan combinadas con curvas de muy pequeño radio, que imposibilita el que las máquinas puedan tener más de dos ejes acoplados. Para estos casos ha habido que recurrir a procedimientos especiales” (Lossada, 1908: 240).

La pendiente generaba problemas muy específicos para los ferrocarriles. Había que asegurar la estabilidad de los trenes, no solo en el ascenso, sino también en el descenso, dado que la fuerza de la gravedad podía generar un incremento excesivo de velocidad que, al combinarse con curvas cerradas, podía provocar descarrilamientos. Distintas soluciones se buscaron para resolver el problema de los ferrocarriles de montaña. Los técnicos del Trasandino optaron por uno de ellos, el de cremallera.



*Sistema de cremallera instalado cerca de la estación Portillo (Chile).*

El sistema de cremallera implica cambios tanto en las locomotoras como en la vía férrea. Entre los dos rieles principales de las vías férreas, se incorpora un tercer riel, que no es liso sino dentado, y algo más elevado que los otros dos. Esa barra de acero, que funciona como tercer riel dentado, sirve como punto de apoyo extra para la locomotora, la cual tiene un mecanismo especial para ello. “La locomotora tiene una pequeña rueda dentada que engrana en la cremallera y cuyo eje es movido por los mismos émbolos que el motor. Un sencillo mecanismo permite elevar a voluntad la rueda dentada para desengranarla de la cremallera, con objeto de que si como es frecuente, hay trayectos de vía sin cremallera, se pueda marchar en ellos por los medios ordinarios. Para el descenso, un poderoso freno acciona la rueda dentada, modificando su marcha” (Lossada, 1908: 241).



*Locomotora Kitson Meyer remonta cuesta con cremallera.*

El desarrollo técnico del sistema de cremallera se convirtió en una alternativa válida para el Ferrocarril Trasandino. Sobre todo porque permitía resolver el problema que formulaban las fuertes pendientes. Los ingenieros resolvieron utilizarlo en el terreno, lo cual determinó la incorporación del tercer riel dentado a las vías férreas y, a la vez, el uso de locomotoras especiales, con el equipamiento adecuado para circular con ese sistema.

## La sección chilena del Ferrocarril Trasandino y su material de tracción

El Trasandino era operado por distintas locomotoras según el tramo. Por ejemplo, en el primer tramo de 34 km, desde Los Andes hasta Río Blanco (estación chilena homónima a la argentina, ubicada a 42 km al oeste de la frontera), “la pendiente promedio es de 1,7%, permitiendo su operación mediante locomotoras convencionales, las cuales transmiten su poder por la adherencia de sus ruedas motrices de acero, sobre los rieles del mismo metal”. El problema era en el segundo tramo de 37 km de Río Blanco hasta el límite, donde la pendiente se incrementaba, con un promedio de 4,8% y tramos mucho más pronunciados. En este lugar podían circular máquinas de adherencia, pero sólo para trasladar trenes de tonelaje menor. Fue preciso instalar ocho tramos de cremallera de tres carreras, inventada por el ingeniero suizo Román Abt. Originalmente, este sistema se consideraba apto sólo para trenes de 50 toneladas, pero como era insuficiente, se tomaron medidas para obtener un sistema con mayor capacidad. Thomson y Angerstein explican este problema con maestría:

“Para los directores de *The Chilian Transandine Railway Company Limited* no tenía sentido operar sólo trenes de unas 50 toneladas de peso, lo que habría dejado tranquilo al ingeniero Abt. Pidieron a sus ingenieros consultores, la empresa londinense *Livesey, Son & Henderson*, el diseño de una locomotora capaz de operar sobre la cremallera con trenes de 150 toneladas. La *Livesey, Son and Henderson* examinó las pocas opciones disponibles para hacer lo “imposible” y proyectó una variante sofisticada del tipo máquinas *Kitson-Meyer*, que originalmente había sido concebido en Chile, a principios del decenio anterior, por un ingeniero escocés, para operar en el ferrocarril de Tocopilla al Toco. En total, se encargaron tres locomotoras *Kitson-Meyer* al fabricante *Kitson and Company*, de Leeds, en Inglaterra, una por año, desde 1907 a 1909. Seis más, casi iguales, fueron encargadas por el Ferrocarril Trasandino Argentino. Al comprobar que lo “imposible” era posible, la *Esslingen* ofreció entregar una locomotora semiarticulada de dimensiones comparables, esencialmente una variante tipo *Mallet*, la que se construyó en 1908. En definitiva, a la *Esslingen* se le encargó, en 1911, otra máquina que fue semejante a la primera. Muy poco se sabe de la vida de la segunda *Esslingen*, pero parece que se accidentó poco tiempo después de su llegada y nunca fue recuperada” (Thomson y Angerstein 1997: 154).



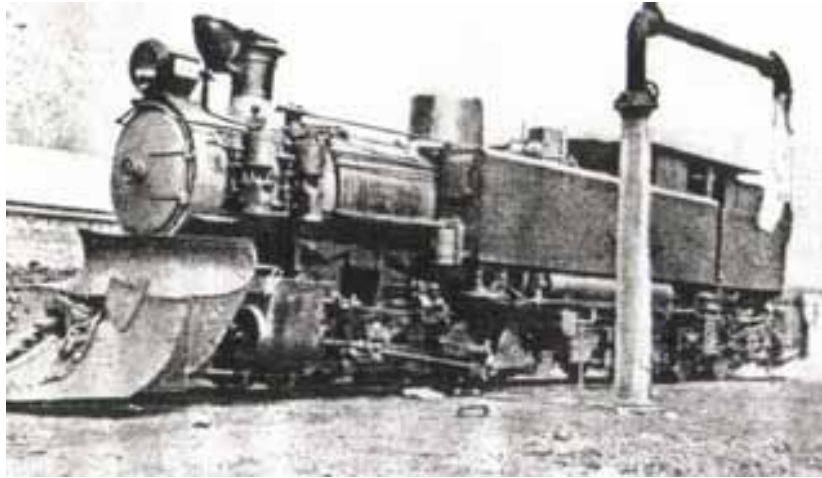
*Locomotora del Trasandino Chileno.*

El Ferrocarril Trasandino chileno fue traccionado, en sus 37 kilómetros de cremallera, con estas cuatro locomotoras, es decir, las tres *Kitson Meyer*, y la *Esslingen*. Los autores mencionados estiman que el resultado del rendimiento de estos equipos fue óptimo, pues “trabajaron en el Trasandino con éxito durante cincuenta años, aún después de que todo el ferrocarril hubiera sido electrificado”.

## La sección argentina y sus locomotoras

Del lado argentino, el Trasandino llegó a tener 33 locomotoras, 13 de las cuales estaban equipadas con sistema para vías con cremallera. Pero este equipamiento, lo mismo que el material rodante, tuvo su propia historia. Como ya hemos adelantado, la sección argentina del Ferrocarril Trasandino contaba fundamentalmente con dos tipos de locomotoras: unas para el

tramo de adherencia, que corrían de Mendoza a Zanjón Amarillo (más tarde reemplazada por Polvaredas) y otras preparadas para el tramo de cremallera, de allí hasta Las Cuevas.



*Locomotora Kitson Meyer.*



*Locomotora del Trasandino Chileno.*

En el proceso de incorporación y empleo de las locomotoras pueden distinguirse básicamente cuatro etapas. La primera va de 1887 hasta 1911, e involucra la etapa inicial del Trasandino, donde la mayor parte del tiempo los servicios eran puramente dentro de la Argentina. Poco después de la habilitación del Túnel de la Cumbre (1910), se incorporaron las seis locomotoras *Kitson Meyer*, con lo cual comenzó la segunda etapa. Hacia 1930, con la compra de las cuatro locomotoras con sistema *Garratt*, se dio lugar a la cuarta etapa, cerrada con el aluvión de 1934.



*Locomotora Kitson Meyer en cordillera.*

La quinta y última etapa se extendió de 1944 a 1993. No se registraron puntos de bisagra claramente diferenciados, sino reiterados cambios pequeños, no tan abruptos como en los servicios prestados entre 1891 y 1934. Hubo varios intentos, sobre todo de electrificación y de incorporación de máquinas eléctricas, sin éxito. Ya no se volvió a registrar un cambio tan brusco, con incorporación de numerosas locomotoras de golpe. Fue más bien un proceso progresivo, iniciado con el reciclaje de las locomotoras *Garratt* para el uso del petróleo como combustible. En 1953 se realizó el primer viaje de una locomotora diesel, aunque como un hecho aislado. Este sistema se difundió recién cuando estaba bien entrada la década de 1950, y perduró como tal hasta el cierre de los servicios.

Entre 1887 y 1911 el Trasandino contaba con unas 20 locomotoras, todas ellas a vapor. De esas veinte, trece tenían el sistema común y ocho eran para sistema de cremallera. Dentro de las locomotoras comunes, dos eran para maniobras y once para servicios mixtos. Todas tenían seis ruedas. Las de cremallera, por su parte, se dividían en dos grupos: había cuatro más pequeñas, con cuatro ruedas y tres más grandes, con seis ruedas (ver *Cuadro I*).

**Cuadro I:**

**Locomotoras del FCT - Sección Argentina (1907)**

clase	NUMEROS		DESCRIPCION	RUEDAS ACOPLADAS	CILINDROS DIAMETRO (pulgadas)
	De	A			
1	1	-	Maniobras	6	8 "
2	2	--	Maniobras	6	14 "
3	3	8	Mixto	6	14,5"
4	11	12	Mixto	6	14,5"
4	18	20	Mixto	6	14,5"
5	21	24	Mixto Cremallera	4	13 " cremallera y 14 " adhesión
6	35	37	Mixto Cremallera	6	15 3/8" cremallera y 14 3/8" cremallera

*Fuente:* Ferrocarril Trasandino, con observaciones de Ian Thomson.

Las trece locomotoras del Transandino reflejaban una voluntad clara, por parte de la empresa, de realizar inversiones de envergadura. Con estos aparatos, los trenes subían y bajaban a la cordillera, desde los 700 metros de altura (Mendoza) hasta los 3.000 metros (Las Cuevas). Estas locomotoras llevaban nombres como Uspallata, Tupungato, San Martín, O'Higgins, Aconcagua, Las Heras, Rivadavia, Belgrano, Moreno, Lavalle, Abeja y Voy a Chile, "remedando a la que con igual nombre tuvo en el siglo XIX el *F.C.Oeste*", según acota Garcés Delgado.

Entre 1909 y 1912 se construyeron las seis locomotoras a cremallera *Kitson-Meyer*. Sus aspectos técnicos eran los que describe Thomson para sus pares chilenas, aunque "el poder de arrastre de las últimas dos era un poco mayor que el de las primeras cuatro" (nota IT). Luego transcurrió un largo tiempo sin mayor renovación del material. Durante más de tres lustros, los trenes del Transandino fueron traccionados por esas máquinas. La situación se revirtió recién cuando el gobierno nacional aprobó un subsidio para el Trasandino, con el cual se produjo una renovación importante. En efecto, con esos recursos se compraron en la fábrica *Beyer Peacock* de Manchester cuatro locomotoras tipo *Garratt*

"verdaderos monstruos de acero, este sistema de locomotoras fue ideado para duplicar el poder de tracción. Como la longitud entre sus paragolpes era de casi 30 metros, no podían estar montadas sobre un bastidor o chasis rígido, porque les hubiera impedido desplazarse en las curvas. Entonces se concibió una suerte de acople articulado entre la locomotora propiamente dicha y cada uno de sus ténderes,<sup>183</sup> ubicados en sus respectivos extremos. En el de adelante portaba un depósito para el agua y en el de atrás lo mismo, pero además en su parte superior se ubicaba un espacio para almacenar el carbón que alimentaba a la enorme caldera. Verlas funcionar era fascinante. Los ingleses compraron ocho locomotoras *Garratt*, cuatro de trocha angosta para el Trasandino y cuatro de trocha ancha para el *F.C.Pacífico*. Las de trocha angosta tenían 20 ruedas; las del Pacífico tenían 28 ruedas y pesaban 209 toneladas" (nota de GC).

---

183 Tender: carruaje que lleva el agua y el combustible para la locomotora. Había locomotoras que no poseían tender porque su radio de acción era corto, como el caso de las maniobras de playa, que contaban con reabastecimiento cercano. Entonces tenían detrás de la cabina de conducción que la cerraba, un depósito a manera de mochila que almacenaba el carbón. Dos depósitos ubicados a cada costado de la locomotora servían para llevar el agua. Esta modalidad de locomotoras se clasificaba en los ferrocarriles como "tipo tanque". Casi todas las locomotoras del Trasandino eran de este tipo, salvo las *Garratt*. Al eliminarse el tender se ahorraba el peso de su remolque y se tornaban más ágiles para desplazarse en las vías de montaña. Cuando se nacionalizó la línea, comenzaron a correr algunas locomotoras con tender que pertenecían al F.C. del Estado, para remolcar trenes de carga entre Mendoza y Polvaredas (GD).



Más allá de su mayor poder de tracción, las locomotoras *Garratt* -empleadas también en otros ferrocarriles de capitales ingleses que corrieron en la Argentina- (nota IT) aportaron a partir de su incorporación al servicio una sensible reducción en el consumo de combustible y por ende, en los costos de explotación. Sólo en los primeros seis meses de 1930 permitieron reducir en 29% el consumo de combustible para el tramo de adherencia entre Mendoza y Zanjón Amarillo. Ello significó un importante avance para la época, aunque tardío. En 1932 el Trasandino no corrió por ocho meses y en enero de 1934 quedó fuera de servicio. Por lo tanto, el esperado aporte que iba a significar el funcionamiento de estas modernas máquinas, casi no pudo fructificar. De todas formas, las *Garratt* permitieron demostrar algo: la inversión en equipos más modernos y eficientes, era un camino de acción adecuado para reducir costos y lograr así el equilibrio financiero de la línea. Pero esta lección pasó desapercibida para la clase dirigente.

El Ferrocarril Transandino llegó a tener 33 locomotoras, incluido el rotario. Así lo ha calculado Jorge L. San Martín, tras una paciente investigación. A partir de los datos relevados por él, se puede sintetizar las disponibilidades de material de tracción de la línea, tal como muestra el *cuadro II*.

#### *Cuadro II*

##### **Locomotoras del Trasandino (1887-1907)**

<b>Nro</b>	<b>Nombre</b>	<b>Fabrica</b>	<b>Modelo</b>	<b>Fca.</b>	<b>Características</b>
1	Uspallata	Dubs & Co.	1887	2285	2-6-T
2	Tupungato	Dubs & Co.	1887	2291	2-6-T
3	San Martín	Dubs & Co.	1887	2292	2-6-T
4	O'Higgins	Dubs & Co.	1887	2293	2-6-T
5	Aconcagua	Dubs & Co.	1887	2294	2-6-T
6	Las Heras	Dubs & Co.	1887	2295	2-6-T
7	Rivadavia	Bayer Peacock	1890	3171	2-4-2T con cremallera
8	Belgrano	Bayer Peacock	1890	3172	2-4-2T con cremallera
9	Moreno	Bayer Peacock	1890	3173	2-4-2T con cremallera
10	Lavalle	Bayer Peacock	1890	3174	2-4-2T con cremallera
11	Voy a Chile	R.W.Hawthorn	1887	2072	0-6-0T
12	Sin nombre	Dubs & Co.	1902	4229	2-6-2T
13	Sin nombre	Dubs & Co.	1902	4230	2-6-2T
14	Abeja	Hunslet	1890	500	0-6-0T
15	Sin nombre	A.Borsig	1906	5835	2-6-2T abt c/cremallera
16	Sin nombre	A.Borsig	1906	5836	2-6-2T abt c/cremallera
17	Sin nombre	A.Borsig	1906	5837	2-6-2T abt c/cremallera
18	Sin nombre	Robert Stevenson	1905	3186	2-6-2T
19	Sin nombre	Robert Stevenson	1905	3187	2-6-2T
20	Sin nombre	Robert Stevenson	1905	3188	2-6-2T

##### **Referencias:**

Nro: número de la locomotora: exhibido en una placa de bronce en relieve, ubicada a ambos lados de la cabina de conducción.

Fca: número dado por el fabricante, según un orden correlativo, no importa al ferrocarril al cual iba destinada la locomotora; ese número figuraba en una pequeña placa ubicada en alguna pieza de la locomotora y era imperceptible a simple vista.

**Fuente:** elaboración propia a partir de datos aportados por Jorge L. San Martín

Ante el inminente término de la línea hasta el límite internacional y la próxima entrada al servicio de la sección completa, se incorporaron nuevos equipos. Los gerentes de la empresa consideraron conveniente también modificar el diagrama, y como resultado se puso en marcha un nuevo ordenamiento, que estaría vigente por un cuarto de siglo. El mismo obedece al esquema que ofrece el *Cuadro III*.

### *Cuadro III*

#### **Material de tracción del Trasandino (1907-1934)**

Nro.	Relación con anterior	Fabrica y sistema	modelo	Fca.	Características
1	Ex 14				
2	Ex 11				
3-8	Ex 1-6				
12-13	Mismas 12-13				
18-20	Mismas 18-20				
21-24	Ex 7-10				
35-37	Ex 15-17				
38		Kitson - Meyer	1909	4669	0-8-6-0T
39		Kitson - Meyer	1909	4670	0-8-6-0T
40		Kitson - Meyer	1909	4671	0-8-6-0T
41-42	Ex 38 y 39				
43		Kitson - Meyer	1911	4842	0-8-6-0T
44		Kitson - Meyer	1911	4882	0-8-6-0T
45		Kitson - Meyer	1911	4883	0-8-6-0T
51		Vulcan Foundry	1909	2398	2-8-4T
52		Vulcan Foundry	1909	2399	2-8-4T
53		Vulcan Foundry	1909	2400	2-8-4T
61		Beyer Peacock - Garratt	1930	6626	2-6-2 + 2-6-2
62		Beyer Peacock - Garratt	1930	6627	2-6-2 + 2-6-2
63		Beyer Peacock - Garratt	1930	6628	2-6-2 + 2-6-2
64		Beyer Peacock - Garratt	1930		2-6-2 + 2-6-2

*Fuente:* Elaboración propia a partir de datos aportados por Jorge San Martín.

## La sección argentina y sus coches de pasajeros

En cuanto al material rodante, hacia fines del siglo XIX el Trasandino tenía unos 11 vagones de pasajeros. En vísperas de la habilitación de la línea completa, y cuando el servicio internacional todavía se prestaba con el sistema mixto de trenes, coches y mulas, se efectuaron importantes incorporaciones de nuevo material rodante. En 1907 el Trasandino tenía 30 coches para sus trenes de pasajeros. Doce eran de primera clase y seis de segunda. Había además un



coche mixto, uno para la administración, otro de servicio y siete furgones. Entre éstos, cuatro eran para pasajeros y tres para encomiendas. Por último había dos coches especiales para caballos. Los coches de pasajeros podían tener capacidad para entre 24 y 46 asientos. Los furgones de encomienda podían transportar hasta 12.000 kilos en tanto que los vagones especiales para caballos podían llevar hasta seis equinos cada uno, como puerde observarse en el *Cuadro IV*.

**Cuadro IV:**

**Ferrocarril Trasandino Sección Argentina: Tren rodante de pasajeros (1907)**

DESCRIPCION	NUMEROS		EJES	CAPACIDAD
	DE	A		
1a clase	1	3	4	24 asientos
1a clase	4	5	4	27 asientos
1a clase	6	12	4	40 asientos
2a clase	21	--	4	36 asientos y una cantina
2a clase	22	--	4	46 asientos
2a clase	23	26	4	44 asientos
Mixto	41	--	4	13 asientos 1a y 18 asientos 2a
Administración	51	--	4	14 asientos y 3 camas
Servicio	52	--	4	12 asientos y 3 camas
Furgón pasajeros	61	--	4	12.000 kilos
Furgón pasajeros	62	--	4	12.000 kilos y una cantina
Furgón encomienda	63	65	4	12.000 kilos
Furgón pasajeros	71	72	2	4.000 kilos
Para caballos	99	100	4	6 caballos
<i>Fuente: Ferrocarril Trasandino (1907).</i>				

Con este material rodante, los pasajeros debían viajar desde Mendoza hasta Las Cuevas. Allí se efectuaba el trasbordo en carros y mulas para retomar el transporte ferroviario en el lado chileno, como se ha explicado. En aquellas circunstancias, el viaje específico en el Trasandino era relativamente corto. Pero una vez inaugurado el Túnel de la Cumbre, y con la habilitación del servicio internacional directo de Mendoza a Los Andes, los pasajeros debían permanecer muchas más horas a bordo (aproximadamente medio día). Entonces ya no bastaba una cantina para atender sus demandas y fue preciso incorporar otras comodidades, entre ellas el coche comedor. En 1912, el número de vagones se elevó a 36. Por primera vez se incluyeron dos coches comedor, atendidos por la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*, la misma que gerenciaba los hoteles de Puente del Inca y Bahía Blanca.

La renovación más importante del material rodante de pasajeros, se verificó en la década de 1920, cuando el Estado argentino otorgó una prioridad especial al Trasandino. En 1925 se agregaron coches *pullman* y un nuevo coche comedor.

Fue ésta la última mejora concreta en los coches de pasajeros del Trasandino. En los siguientes 43 años iba a correr con este material rodante.

La incorporación de estos equipos significó un importante paso hacia adelante. El Trasandino se transformó en un tren de lujo y pasó a gozar de una época dorada, acorde con al auge que por esos años tenían los hoteles de Cacheuta y Puente del Inca. Los trenes de pasajeros llevaban cuatro coches *pullman*, un coche comedor, un coche cocina-furgón y un furgón. Según la publicación *The Locomotive*, del 15 de abril de 1925, el coche comedor “es un salón abierto con dos divisiones de ambiente con asientos rebatibles y mesas removibles. El aspecto interior, ventanillas, calefactores, vestíbulos, etc., son iguales al coche *pullman*”.

Por su parte, los coches *pullman*

“tienen un largo salón provistos con 10 sillones de esterilla y cuero verde y un sofá en cada extremo del mismo. También dispone de un compartimento privado para seis personas y lavatorio en ambos lados del coche provistos de agua fría y caliente. Dobles ventanillas de estructura especial y persianas balanceadas. Poseen un vestíbulo cerrado en uno de sus extremos y una puerta en el otro. Todo el interior está revestido en un selecto y especial nogal mientras que los elementos metálicos tienen una terminación de plata vieja”.

En cuanto al coche cocina-furgón, los informes señalaban que

“es de un sólo ambiente con puertas corredizas a cada lado. La estructura está construida en madera siendo el revestimiento interior de pino con refuerzos externos. Marcos de puerta y paneles de madera Teak y las molduras y otros marcos de cedro”. Los chasis “son de acero, de vigas centrales y los *bogies* de acero con resortes compensadores. Los enganches son automáticos con sistema rápido de libranza. En cuanto a los frenos son del sistema *Westinghouse* y además el de mano. La iluminación es eléctrica siendo todo el equipo de la casa *J. Stone & Co*. También está provisto de ventiladores ubicados en los compartimentos principales”.

Desde la incorporación de estos coches hasta el aluvión de 1934, el servicio de pasajeros del Trasandino tuvo su etapa de apogeo. Con material rodante moderno y confortable, logró amplia aceptación en el público. Las descripciones de los viajeros de esos años, coincidían en señalar la maravillosa impresión que les causaba el goce del paisaje, lo cual era posible por las comodidades que les ofrecía el vehículo en el cual viajaban.

Pero en los años siguientes, sobrevino una década de parálisis primero, y luego, tras 35 años de servicios sin la renovación del material rodante, el Trasandino fue decayendo. El uso de coches envejecidos y desgastados, hacían sentir más rápido el paso del tiempo. En los últimos años de su servicio, el

tren de pasajeros del Trasandino era una pálida sombra del dorado tren de lujo estrenado en 1925.

## El Trasandino y sus vagones de carga

En cuanto a los trenes de carga, el Trasandino tenía básicamente dos tipos de material rodante: los vagones comunes de carga y los coches jaula, usados habitualmente para el transporte de hacienda. En comparación con los grandes ferrocarriles de la Argentina, estos vehículos, al ser de trocha angosta, tenían menor capacidad; la máxima oscilaba entre las 6 y 16 toneladas en los vagones comunes, y entre 6 y 12 toneladas en los vagones jaula.

Hacia 1907 el Trasandino poseía 80 vagones jaula para el transporte de hacienda. De esos 80 vagones, 22 tenían cuatro ejes y 58 eran más pequeños, con sólo dos ejes. Los vagones jaula superaban en número al resto de los vehículos, “lo cual nos da la pauta de la importancia que tenía el transporte de ganado a Chile”, enfatiza Garcés Delgado. El *Cuadro V* ilustra al respecto:

### **Cuadro V:**

#### *Tren rodante de carga FCT – Sección Argentina (1907)*

Descripción	Números		Ejes	Capacidad
	De	A		
Cubiertos	1021	10 0	4	16.000 kilos
Cubiertos	1000	1011	2	6.000 kilos
Hacienda	477	488	4	12.000 kilos
Hacienda	489	500	4	16.000 kilos
Hacienda	401	428	2	6.000 kilos
Hacienda	451	472	2	6.000 kilos
Hacienda servicios locales	501	508	2	6.000 kilos
Bordo alto	101	106	2	6.000 kilos
Bordo alto servicio	273	...	2	6.000 kilos
Bordo bajo	251	265	2	6.000 kilos
Bordo bajo servicio	301	316	2	6.000 kilos
Bordo bajo servicio	151	159	2	6.000 kilos
Plataformas	351	367	2	6.000 kilos
Furgones	81	90	2	6.000 kilos
Pescante a mano	...	...	4	10.000
Pescante a mano	...	...	3	5.000
Pescante a mano	...	...	2	2.000
Pescante a mano	...	...	2	2.000
Arado de nieve	...	...	4	...

Fuente: Ferrocarril Trasandino (1907)

## Locomotoras y material rodante: una mirada de conjunto

Si bien desde el momento de ser librado al servicio el Trasandino experimentó un constante proceso de renovación de su material rodante, es posible conocer el punto de llegada, es decir la situación en la cual se encontraba la línea en el momento de la cancelación total de los servicios por obra del aluvión de 1934. En efecto, ante la necesidad de tomar una decisión sobre la reconstrucción de esta línea, se hizo un cuidadoso relevamiento de toda la información disponible. Como resultado, se elaboró un informe completo, ampliamente examinado en los debates parlamentarios de 1938.

El Trasandino mantenía un alto número de locomotoras en relación a los vagones. Como señala el cuadro siguiente, esta línea contaba con 33 locomotoras, 31 vagones de pasajeros y 88 de carga. Ello se debía a la necesidad de emplear dos, tres y a veces más locomotoras para arrastrar los trenes, sobre todo en zonas de pendientes mayores. El material rodante incluía distinto tipo de locomotoras y vagones, según la categoría del servicio, la antigüedad y otras variantes. Los *Cuadros VI y VII* ilustran al respecto:

### Cuadro VI:

#### Locomotoras del FCT (1934)

Tipo de servicio	pasajeros	13
	Pasajeros y carga	18
	carga	--
	maniobras	2
	total	33
Antigüedad	1894 o más antiguas	10
	1907 o más antiguas	10
	1915 o más antiguas	9

*Fuente:* Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones:* 159.

**Cuadro VII: Material rodante del FCT (1934)**

	Clase	Cantidad de coches o vagones de carga	Capacidad
<b>Coches de pasajeros</b>	1ª clase	16	7 4 5 pasajeros
	2ª clase	9	400
	Mixto	1	S/D
	Pullman	4	S/D
	Especial	1	S/D
	<b>Total coches</b>	<b>31</b>	
<b>Vagones de carga</b>	Furgones	22	
	Vagones cubiertos	26	
	Medio cajón	21	
	Plataformas	41	
	Horse box	2	
	Vagones de hacienda	46	
	<b>Total vagones</b>	<b>88</b>	

Fuente: Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: 159.

Nótese el notable peso relativo de los vehículos de carga dedicados al transporte de animales, con relación al total. Si a los 46 vagones de hacienda se suman los dos dedicados a boxes para caballos, se llega a 48 unidades sobre un total de 88 vagones de carga. El 55% del material rodante de carga estaba destinado exclusivamente al transporte de animales. Ello demuestra que la mayoría de las exportaciones argentinas hacia Chile eran productos primarios de origen ganadero, lo cual refleja el primitivo nivel de desarrollo de la economía argentina de exportación, al menos hacia ese mercado. También exhibe el grado de vulnerabilidad del comercio exterior argentino, pues éste dependía excesivamente de un solo producto, lo cual suponía un enorme riesgo. En efecto, si surgía algún problema con las exportaciones de ganado, el Trasandino sufriría un fuerte impacto negativo.

Esta falta de diversificación de las exportaciones, iba a hacer sentir sus efectos en forma contundente en los servicios del Trasandino. Cada vez que el gobierno chileno incrementaba los aranceles a las importaciones de ganado argentino, los ingresos del Trasandino caían al piso y se provocaban fuertes pérdidas. Esto llevaría a la empresa a cancelar los servicios por casi ocho meses, como veremos más adelante.

## El Trasandino y su equipamiento para la nieve

Todos los años, en la temporada invernal, en la parte más alta de la cordillera se producían nevadas que hacían sentir sus efectos en el servicio del Trasandino, sobre todo cuando la acumulación alcanzaba grandes volúmenes de nieve que luego se congelaba, para devenir en una sólida masa de hielo difícil de remover.

Como resultado, el Trasandino podía quedar inoperable durante varios días, y en algunos casos semanas y hasta meses.

Si bien prácticamente todos los años se registraban nevadas en la cordillera, había algunas fluctuaciones significativas. En algunos inviernos podía nevar muy poco, y en otros alcanzarse picos máximos. Conforme al estudio realizado por Prieto, Herrera y Dussel (1998) para el periodo 1885-1996, en tres oportunidades se registraron alturas máximas de diez metros (1894, 1912 y 1965). La media para todo el periodo fue de 2,06 metros y la desviación standard de 2,10 metros. Hubo un año con ocho metros de nieve (1935), otro de siete metros (1972), seis y medio (1984), dos temporadas con seis metros (1900 y 1926) y otros dos inviernos de cinco metros de nieve (1974 y 1987).



*El Trasandino avanza en la montaña nevada del lado chileno.*

En los distintos informes sobre el Trasandino, el tema de la nieve y las dificultades generadas para la circulación de los trenes ocupaba un espacio relevante. Un lustro después de la habilitación de la línea, en la *Guía Peuser* de 1916 se incluyó un detallado informe al respecto:

“Es enorme la lucha que sostiene la empresa del F.C. al Pacífico para mantener expedita la vía en la época de los hielos. Los más duros trabajos se han originado durante el año 1914, en que fue necesario recurrir a enormes desembolsos para contrarrestar el empuje de las avalanchas que amenazaban arrasar con una gran parte de la vía, desde el Inca hasta Las Cuevas. Fue necesario llevar un ejército de peones para abrir sendas por entre grandes bloques de nieve. El gasto mensual era, por consiguiente, de \$7.000 y se ha dado el caso de que en un día quedara destruido todo lo que se había hecho en la semana. Los fuertes desprendimientos cubrían los caminos de moles blanquecinas a las 24 horas siguientes de la operación”.

Para amortiguar el impacto de la nieve sobre las vías férreas, la empresa dispuso la construcción de unos cobertizos especiales en los lugares considerados de mayor riesgo de bloqueo debido a la nieve. “Del lado chileno se construyeron treinta y dos *snowsheds* o galerías protectoras, túneles artificiales ubicados estratégicamente en puntos de mayor peligro de aludes” (Thomson y Angerstein 1997: 155). Se trataba de construcciones por lo general de metal, adecuadas para impedir la caída de nieve sobre las vías. Pero incapaces de soportar derrumbes de rocas. Por lo tanto, a veces eran dañadas por este tipo de agentes. Del lado argentino también se construyeron estas galerías. En 1916 el tema estaba en el foco de atención:

“Los 2.000 metros de galpones que actualmente existen, sólidamente contruidos, no alcanzan a preservar las avalanchas y peligros que durante el invierno se ofrecen. Con tal motivo la empresa ha planeado un nuevo proyecto que se encargará de llevar a cabo el ingeniero de la región. Mandará ejecutar 3.000 metros de galpones con un costo total de 70.000 libras esterlinas. Por medio de estas construcciones se espera proteger la vía y los trenes de las enormes caídas que se originan frecuentemente en los puntos donde los montes tienen 30 y 40 grados de inclinación” (Morales 1916).



*Arado del Trasandino.*

Las galerías solucionaban el problema en algunos tramos. Pero con frecuencia, en la parte que carecía de esta protección la nieve solía obstaculizar la vía. Para solucionar el problema, “se encargó a la *American Locomotive Company* un barrenieves rotatorio, operado a vapor que, también era un elemento muy sofisticado en el primer decenio del siglo” (Thomson y Angerstein 1997: 155). El barrenieves rotatorio se instalaba adelante del tren, y a medida que penetraba en el manto blanco, lanzaba la nieve hacia arriba y al costado, para abrir el camino. Durante muchos años se utilizó este sistema, con relativo éxito.

“El poderoso motor que actualmente posee la empresa, destinado a romper las masas de hielo, resulta casi insuficiente, no sólo por el largo trayecto a recorrer, sino también por el enorme espesor de las masas que debe triturar. Dicha máquina (rotario) opera sobre los bloques, hasta 8 metros de altura, pero resulta que en muchos casos el espesor de los hielos llega a 10 o 12 metros. La mano de obra en estos casos debe intervenir necesariamente en forma rápida y eficaz para evitar que la nieve cubra lo que la perforación ha horadado. La máquina rompehielos tiene una misión importante en los trabajos, puesto que la destrucción de conglomerados ofrece grandes resistencias, motivo por el cual es necesario cambiar a cada rato las cuchillas cortadoras. El costo de la máquina es de \$100.00” (Morales 1916).

Aún en tiempos de competencia con el automotor, el Trasandino demostró estar mejor equipado para hacer frente al problema de la nieve. Después de las grandes nevadas, cuando el camino se bloqueaba por varios días para todo tipo de vehículo, era por lo general el Trasandino el primero que podía normalizar sus servicios y bastante más tarde se habilitaba la ruta para el automotor.

De todos modos, el problema tenía una considerable magnitud. A pesar de todos los esfuerzos realizados, las inversiones en galerías metálicas y máquina barrenieve, el problema subsistía. Entre 1910 y 1920, el servicio del Trasandino se vio interrumpido durante 700 días, equivalentes a casi dos años completos (Marín Vicuña 1928). Perder dos años sobre diez equivale al 20% del tiempo. Ese era el significado de la nieve sobre el Ferrocarril Trasandino. En algunos casos, se iban a generar problemas aún de mayor impacto que el de un cierre transitorio del servicio.



## La operación del ferrocarril, sus problemas de administración y sus soluciones

“Los problemas financieros mostraron alguna mejora durante el periodo de la administración conjunta, produciéndose en algunos años, excedentes. Sin embargo estos desaparecieron en 1930, lo que habría precipitado la separación de las administraciones. Sería completamente injusto cargar toda la culpa del retroceso a una explotación deficitaria o a factores relacionados con la administración conjunta; por lo menos igualmente responsable fue la recesión mundial del mismo año. En esa época, todos los ferrocarriles chilenos, menos dos, incurrieron en déficit”.

Thomson y Angerstein (1997): 158.

Durante los años de control británico del transporte ferroviario, la administración de las empresas estuvo signada por una elocuente asimetría entre la parte de llanura y la de montaña. Entre Buenos Aires y Mendoza la situación fue bastante sencilla, pues no hubo mayores dificultades ni cuestionamientos ni grandes cambios. El *Ferrocarril Andino* primero, el *Gran Oeste Argentino* después y el *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico* al final, tuvieron en común una línea de acción. Los cambios de una a otra, a pesar de ser la primera estatal y las otras dos privadas, no significaron mayores modificaciones en la gestión ni en el gerenciamiento general de la empresa. En cambio, en el *Trasandino*, cada cambio estuvo acompañado por una fuerte polémica, una dura batalla política y cultural.

La diferencia estaba en la rentabilidad. Los servicios ferroviarios de Buenos Aires a Mendoza, al desenvolverse mayoritariamente en terrenos de llanura, sin las dificultades emanadas del frío y la nieve, tenían bajos costos de explotación. Además, no existían problemas de barreras arancelarias, con lo cual por lo general, este servicio no se encontró con problemas políticos ni culturales. A ello hay que añadir el carácter prácticamente monopólico que tuvo este ferrocarril para el transporte de cargas y pasajeros entre Cuyo y el Litoral durante más de medio siglo. Con todas estas ventajas, el transporte ferroviario entre Mendoza y Buenos Aires no encontró mayores desafíos ni obstáculos para arrojar balances positivos desde el punto de vista financiero en la mayoría de los ejercicios anuales.

El Ferrocarril Transandino, en cambio, presentaba un panorama exactamente inverso. Tenía todas las desventajas posibles, tanto desde el punto de vista físico (por los elevados costos de explotación derivados de la montaña) como cultural (sobre todo por los obstáculos artificiales levantados en el límite político entre Argentina y Chile). Los accionistas, directores y gerentes de la empresa británica tuvieron que buscar distintos caminos en busca de equilibrar las cuentas. Para alcanzar este objetivo, llegaron al extremo de subordinar la administración del Trasandino a la de otra empresa, lo cual iba a desencadenar una tormenta política de cuestionamientos y polémicas. Finalmente iba a intervenir el Estado, para ofrecer una ayuda de resultados inciertos.



En buena medida, los problemas de la administración del Trasandino tuvieron mucho en común con los demás ferrocarriles de la época. En los primeros años, cuando pertenecían a las empresas inglesas, y las controlaba un directorio con sede en Londres, se tomaban decisiones con criterios propios de los emprendimientos económicos llamados “ausentistas”, es decir, sin tener en cuenta el contexto sociocultural, y apuntando fundamentalmente a los balances y la rentabilidad de los accionistas. Fue éste un fenómeno que generó problemas no sólo de eficacia, sino también de comunicación e impopularidad

entre la empresa y la comunidad del sur de América, provocando reacciones negativas. Los amplios estudios de Wright (1974) eximen de mayores comentarios al respecto.

De todos modos, en el caso del Trasandino, el tema de la administración tuvo su especificidad. Fundamentalmente debido al peculiar carácter binacional de la línea, sumado a las peculiaridades del ferrocarril de montaña. Como resultado, sobrevendrían una serie de modificaciones que a lo largo de los años iban a alterar el funcionamiento del Trasandino.

Los cambios en la administración del Ferrocarril Trasandino fueron otra parte de esta trama de historia tecnológica, económica y política. Los intereses creados, las negociaciones, las presiones desatadas alrededor de este tema, ya se han comenzado a esbozar en el apartado anterior. De todos modos, conviene brindar un panorama sintético de la evolución de la administración del Trasandino, para facilitar la comprensión de varios temas desarrollados en el presente estudio.

## Los problemas de administrar una línea binacional

A diferencia de los demás ferrocarriles de la región, tanto de Chile como de Argentina, el Trasandino tenía la peculiaridad de poseer un tramo en cada país. Por lo tanto, además de resolver los problemas naturales derivados de la montaña, era preciso hacer frente a los obstáculos artificiales generados por la frontera, esa “línea que separa lo sacrílego de lo sagrado” al decir de Gregorio Recondo. A ello había que agregar lo específicamente ferroviario, los conflictos laborales y las fluctuaciones del nivel de actividad económica en los mercados. También había que encontrar caminos comunes para las políticas financieras del servicio, estrategias conjuntas de competencia y en suma, todo lo referente a la administración.

Cuando en 1910 se inauguró la línea internacional, el Trasandino presentaba un complicado cuadro desde el punto de vista administrativo. La parte chilena tenía su administración en la ciudad de Los Andes. La argentina lo tenía en Mendoza. Pero en este caso, el Trasandino carecía de administración propia. Para reducir costos, se había confiado la administración a otra empresa, el *F.C. Buenos Aires al Pacífico*. Curiosamente, el directorio del Trasandino había aceptado poner la administración de la empresa en manos de una firma que, en cierta forma, era su competidora. Sobre todo en lo referente al traslado de la producción cuyana hacia los puertos. Al BAP le convenía que esa producción saliese por Buenos Aires, para utilizar su ferrocarril y sus instalaciones

portuarias. Para alcanzar este objetivo, lógicamente, el BAP debía competir con la alternativa que ofrecía el Trasandino, en el sentido de sacar la producción hacia Valparaíso.

En este contexto, las condiciones estaban dadas para que estallase el conflicto de intereses. Pronto se pondría en evidencia que el Trasandino se perjudicaba al ser administrado por el BAP. Hubo que buscar una alternativa. El problema era que, ante los bajos rendimientos financieros, instalar una nueva administración iba a significar un incremento en los costos fijos. Además, para algunos observadores, ello no garantizaba una coordinación eficiente con la administración del Trasandino chileno. El problema era, por tanto, complejo y nada fácil de resolver.

## Las administraciones del Trasandino: un panorama global

Antes de ingresar en los problemas específicos de cada etapa en la historia del Trasandino, conviene establecer con claridad los distintos grupos que fueron rotando en la conducción de la empresa. Porque en menos de un siglo, la administración sufrió reiteradas modificaciones. Hubo gestiones públicas y privadas, separadas (una en cada país) y unificadas, autónomas o subordinadas (a terceras empresas). Fue un tema complejo, con reiteradas marchas y contramarchas. Para sintetizar un panorama general al respecto, hemos preparado los *Cuadros I y II*, referidos a los tramos de Argentina y Chile respectivamente.

### *Cuadro I:*

#### **Administradores del Ferrocarril Trasandino Argentino (1891-1944)**

<i>Desde</i>	<i>Hasta</i>	<i>Administrador</i>	<i>Gestión</i>	<i>Observaciones</i>
22-2-1891	16-10-1903	<i>F.C.Trasandino</i>	privada	
16-10-1903	1-7-1907	<i>F.C.Gran Oeste Argentino</i>	privada	
1-7-1907	12-5-1923	<i>F.C.Pacífico</i>	privada	
12-5-1923	20-4-1932	Trasandino chileno argentino	privada	
20-4-1932	5-12-1932	Trasandino chileno argentino	privada	INACTIVO
5-12-1932	10-1-1934	<i>F.C.Pacífico</i>	privada	
10-1-1934	1-8-1934		privada	INACTIVO
1-8-1934	1-9-1944	Trasandino chileno	privada	solo activo tramo de Punta de Vacas hasta Los Andes

*Fuente:* elaboración propia a partir de datos aportados por Alberto Bernades

## Cuadro II:

### Administradores del Ferrocarril Trasandino Chileno (1903-1944)

Desde	Hasta	Administrador	Gestión
1903	1923	<i>The chilian Trasandine Railway Company</i>	privada
1923	1932	<i>Trasandino chileno argentino</i>	privada
1932	1944	<i>The Chilian Trasandine Railway Company</i>	privada

Fuente: elaboración propia a partir de *En Viaje* y Thomson y Angerstein 1997.

El Trasandino fue operado durante cerca de cuatro años por el *F.C. Gran Oeste Argentino*, a fin de reducir costos. A partir de julio de 1907, este ferrocarril pasó a ser administrado por el *F.C. Pacífico*, que por arrastre tomó a su cargo también el Trasandino. Fue justamente debido a esta administración que se desató la crisis liderada por Mateo Clark y sus públicas denuncias, como se examina en otra parte.<sup>184</sup> Después de un largo debate, se resolvió que el Trasandino dejaría de ser controlado por el BAP, y pasaría a tener una administración común para los dos tramos (argentino y chileno), con sede en la ciudad de Santa Rosa de Los Andes. En 1919 los gobiernos aprobaron las normas legales para permitir la fusión de las administraciones. Esta gestión comenzó en 1923 y se mantuvo por nueve años. Además, “a partir de 1929, el directorio empezó a reunirse, de manera alterna, en Chile y Argentina, en lugar de Londres” (Thomson y Dietrich 1997: 157).

## Claroscuros de la administración unificada del Trasandino (1923-1932)

La administración unificada de las secciones argentina y chilena del Trasandino fue una experiencia interesante. En líneas generales, la bibliografía referida a la historia del Trasandino ha evaluado el resultado de esta gestión en términos positivos. No obstante, esta línea de interpretación puede ser también cuestionada a partir de otros datos, como veremos más adelante.

Con frecuencia, los historiadores han destacado la administración conjunta como exitosa debido, en buena medida, al incremento de los volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados en esos años. Las estadísticas muestran estos datos durante buena parte del tiempo en que se mantuvo centralizada la administración del Trasandino. Las tablas muestran también que sobre el final de la década de 1920, el volumen de carga experimentó una

<sup>184</sup> Hay que tener mucho cuidado al ponderar los juicios de Mateo Clark sobre el BAP. Los Clark y su compañía habían terminado mal su relación contractual y no por culpa de los ingleses precisamente. Nota de Mario Justo López.

caída vertical y la empresa volvió otra vez a arrojar resultados deficitarios. Pero ello se debió en buena medida al nuevo contexto internacional, signado por la Gran Depresión, como señalaron Thomson y Angerstein en el texto que encabeza este capítulo.

De todos modos, la administración unificada tuvo un flanco débil en su política tarifaria. En efecto, los administradores del Trasandino consideraron que, al tener costos de explotación muy altos, ellos debían trasladarse a las tarifas. Como resultado, el pasaje del Trasandino pasó a ser considerado “el más caro del mundo”. En efecto, comparándolo con otros servicios, tanto de Europa como del sur de América, las tarifas del Trasandino eran notablemente onerosas.

*Cuadro III:*

**Valor del pasaje del servicio ferroviario en términos comparativos (1927, en pesos chilenos)**

Trayecto	Longitud (km)	Valor del pasaje		Valor por km	
		Primera clase	Segunda clase	Primera clase	Segunda clase
Roma-París	1.450	\$236	\$160	16,3cts	11,0 cts
BA-Stgo	1.430	\$1.100	\$580	76,8	40,5
La Paz-Buenos Aires	2.750	\$715	s/d	29,2	s/D
Antofagasta-La Paz	1.175	\$275	\$120	18,3	10,2
Arica-La Paz	455	\$127	\$80	27,9	17,6

Fuente: Elaboración propia a partir de Marín Vicuña, (1928).

La política tarifaria del Trasandino fue duramente criticada por Marín Vicuña. Para el ingeniero chileno no era razonable que el pasaje de Santiago a Buenos Aires costase casi cinco veces más que el de Roma a París. En efecto, el pasaje entre las dos primeras ciudades costaba \$ch1.100 para una distancia de 1.430 km, mientras que de Roma a París, con 1.450 km, el pasaje tenía un costo de \$ch225. Y si bien el Trasandino debía cruzar los Andes, el tren europeo atravesaba dos cordilleras: los Apeninos y los Alpes, lo cual también había exigido la construcción de túneles, puentes y otras obras de arte, muchas de las cuales superaban en costos a las del Trasandino. Como ejemplo basta señalar que el Trasandino debía amortizar la construcción del Túnel de la Cumbre con tres km de extensión, mientras que el tren europeo debía amortizar nada menos que el túnel del Simplón, de 20 km de largo.

Para evitar que se objetase su crítica por la diferencia del contexto entre Europa y el cono sur (diferencias de tecnología, densidad de población, etc), Marín Vicuña comparó también el Trasandino con trenes cercanos, ubicados en Chile, Bolivia y Argentina. Cuestiona por ejemplo, que el pasaje de La Paz

a Buenos Aires, con el doble de longitud (2.750 km contra 1.430 km de Buenos Aires a Santiago), costase casi la mitad (\$ch715 contra \$ch1.100). Además, comparando el Trasandino con los otros dos trenes internacionales que en esos años tenía Chile (Arica a La Paz y Antofagasta a La Paz), también se notaba una evidente asimetría en el costo de los pasajes. El costo del viaje de Santiago a Buenos Aires era, por kilómetro recorrido, tres veces más que de Arica a La Paz y cuatro veces más caro que de Antofagasta a La Paz.

La desproporción de tarifas del viaje entre Santiago y Buenos Aires con los demás servicios internacionales del centro de Europa y el sur de América se profundizaba aún más si se discriminaban los tres tramos del viaje total entre los dos capitales. En efecto, no todo el viaje entre Buenos Aires y Santiago tenía el mismo valor. Era muy diferente el costo del pasaje de Mendoza a Buenos Aires, por ejemplo, que de Los Andes a Mendoza. Y aquí se notaba entonces con toda claridad la exorbitante tarifa del Trasandino. Así lo muestra el *Cuadro IV*.

*Cuadro IV:*

**Valor del pasaje del servicio ferroviario en términos comparativos (en pesos chilenos)**

<i>Trayecto</i>	<i>longitud</i>	<i>Valor pasaje 1ª clase</i>	<i>Valor pasaje 2ª clase</i>
Santiago-Los Andes	136	\$39	28,6 cts
Los Andes-Mendoza	250	\$609	243,6 cts
Mendoza-Buenos Aires	1.044	\$292	27,9 cts

*Fuente:* Elaboración propia a partir de Marín Vicuña (1928).

El cuadro permite observar con claridad los desequilibrios tarifarios. Porque los pasajes de Mendoza a Buenos Aires y de Santiago a Los Andes tenían valores bastante cercanos a los otros ferrocarriles internacionales. Con un valor de aproximadamente 28 centavos por kilómetro, estos pasajes estaban al mismo nivel que los de Arica a La Paz (27,9cts/km), y eran poco más de un 50% más caros que el servicio París-Roma (16,3cts/km), lo cual estaba dentro de los promedios generales del desnivel tarifario vigente en esos años entre las redes ferroviarias italianas por un lado, y del Cono Sur por otro.

El desequilibrio se producía, evidentemente, en el tramo más corto de todo el trayecto entre Buenos Aires y Santiago: el servido por el Trasandino. Los pasajes en este tren costaban (por kilómetro) casi diez veces más. El Trasandino cobraba casi \$2,50 por km, mientras que en el resto del viaje (tanto de Santiago a Los Andes como de Mendoza a Buenos Aires), el pasaje costaba cerca de 28cts/km.

Las tarifas del Trasandino no eran una novedad. Como se examina en el capítulo dedicado a los aspectos financieros de esta línea, desde los orígenes mismos de su explotación se puso en evidencia este problema. A lo largo de las décadas de 1910 y 1920 se reiteraron las críticas frente a esta política tarifaria. Originalmente, se denunció que ello se debía a una decisión de la empresa BAP, que durante varios años tuvo a su cargo la administración del Trasandino. Incluso, uno de los argumentos que tuvo en cuenta el gobierno de Chile para impulsar la unificación de las administraciones fue justamente la necesidad de liberar al Trasandino de la tutela del BAP, que habría impuesto altas tarifas para desalentar al comercio de Cuyo con Chile para beneficiarse con un mayor uso de su red de Mendoza a Buenos Aires a través de las pampas. No obstante, cuando por fin se rompió la influencia del BAP sobre el Trasandino y se puso en marcha la administración unificada, la situación tarifaria no experimentó los cambios esperados.

El principal argumento de los administradores para fundamentar estas altas tarifas se encontraba en los elevados costos de explotación. Sobre todo por los gastos extra que demandaban las tareas de mantenimiento de la vía libre de nieve y rocas. Esta situación generó las condiciones adecuadas para la reapertura del debate en torno a la conveniencia de efectuar grandes inversiones para lograr mejoras de fondo, como la construcción de un túnel de baja altura y la electrificación total de la línea. Fueron estos debates de gran interés y riqueza, como examinaremos más adelante. Pero no dieron en ese momento resultados positivos. En consecuencia, el servicio siguió siendo costoso, y ello se trasladaba a las tarifas con lo cual se desalentaba el uso de esta línea.



## El Trasandino y el tráfico de carga y pasajeros (1891-1934)

“El Ferrocarril Trasandino es una base segura de vinculación entre los pueblos de nuestra América. Tenemos los mismos problemas: poblar el desierto, cultivar los campos, educar al pueblo. Por eso es menester una política que propicie las vías de comunicación y de transporte; los caminos que lleven y traigan hombres y productos que acrecienten el intercambio; que rompan las trabas que se oponen al acercamiento de los pueblos. Así los hombres de Ibero América se vincularán cordialmente y sabrán defenderse de las acechanzas y las emboscadas del imperialismo.

Alfredo Palacios (1939)

Los grandes festejos que enmarcaron la inauguración del servicio del Trasandino, los coloridos despliegues de banderas argentinas y chilenas, las declaraciones de empresarios y funcionarios, ampliamente difundidas en los medios de prensa de la época, contribuyeron a generar una gran expectativa con relación al futuro de desarrollo que se abría a partir de aquel momento histórico. Durante largos siglos, Cuyo había mantenido un estrecho intercambio con Chile, debido fundamentalmente a la proximidad. Al encontrarse estos mercados más cerca que los de Buenos Aires (400 km contra 1.100), la economía cuyana había mantenido un intenso intercambio con los mercados chilenos debido en buena medida al flete.

Esta situación se había trastocado a partir de la llegada del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza, en 1885. Fue éste un acontecimiento de alto impacto pues reorientó totalmente la economía cuyana hacia el Este, y determinó la unificación del mercado interno. El intercambio de cargas entre Mendoza y Buenos Aires experimentó un espectacular ascenso, pasando de 15.000 toneladas en 1873 a 100.000 en 1885 para trepar luego a 570.000 toneladas en 1901. Era evidente que la llegada del tren había sido condición necesaria de este cambio. Con este antecedente, se estimaba que la habilitación del servicio ferroviario directo hacia Chile a partir de 1910 vendría a causar un impacto parecido. Se aguardaba un incremento fulminante en el transporte de carga y una fuerte activación de la economía.

Las grandes expectativas, el poder casi mágico que se le atribuía a los ferrocarriles en la reducción de las distancias y los tiempos de viaje, dejaban de lado muchas veces las complicaciones extraordinarias que significaba este servicio en terrenos de montaña. Hasta ese momento, el ferrocarril no había hecho más que asombrar con sus resultados, pero siempre en llanuras. En el discurso oficial, los dirigentes y funcionarios competían en sus alabanzas al sorprendente impacto del ferrocarril, sin tener en cuenta que en el medio montañoso perdía mucho de su notable y extraordinario poder y rendimiento. El tren que venía de Buenos Aires, apenas tenía un 2% de desnivel en algunos tramos. Nunca tuvo que enfrentar la dificultad de pendientes del 6% o 7%. Además, lo máximo que podía pasarle en un viaje por las pampas era una lluvia intensa, una manga de langostas o una inundación por desborde de algún río. Nunca se vio ante obstáculos como un manto de nieve de seis, ocho o diez metros de altura. O un desmoronamiento de rocas que podían dañar las vías o un puente.

En realidad, las expectativas eran muy grandes porque no se tenían en cuenta estos elementos. Y no se los consideraba, fundamentalmente porque no se los conocía. A pesar de vivir en el piedemonte, ni los mismos mendocinos conocían bien la montaña. Muy pocos viajaban a lomo de mula hacia Chile. Esta actividad quedaba restringida a los arrieros y a algunos viajeros audaces y con espíritu emprendedor. También circulaban algunas familias, pero distaba mucho de ser una circulación masiva. Y mucho menos la conocían los hombres de Buenos Aires, que con frecuencia llegaban a altos cargos en el gobierno nacional, y desde allí construían un discurso oficial con declamaciones altisonantes.

En silencio, los arrieros que durante años y generaciones enteras habían conocido las entrañas de la montaña, se limitaban a leer o escuchar estos discursos, con lacónica desconfianza. Claro, el prestigio del ferrocarril era inmenso, y sus impulsores lo creían capaz de superar sin dificultades, cualquier tipo de obstáculo. Pero ya llegaría el tiempo de confrontar la teoría con la realidad.

## El tráfico ferroviario de cargas y pasajeros: un panorama general (1891-1934)

En las cuatro primeras décadas de su historia, es decir desde su inauguración en 1891 hasta el aluvión de 1934, el Trasandino transportó 4.500.000 pasajeros y 1.000.000 de toneladas de carga. Ello supone un movimiento anual de más de 110.000 pasajeros y 25.000 toneladas de carga. Estos datos pueden interpretarse desde distintos puntos de vista. Si se compara con los ferrocarriles que corrían por las llanuras, pueden parecer escasos. Aquellas 570.000 toneladas del *F.C.Pacífico*, entre Buenos Aires y Mendoza en 1901, nunca pudieron ser alcanzadas por el Trasandino, cuyo pico se registró en 1918 con 75.000 toneladas. Por otra parte, el Trasandino transportó en 40 años lo que el Pacífico llevaba en una década. Pero ya hemos explicado la imposibilidad de comparar directamente al Trasandino con los ferrocarriles de llanura.

Porque en muchos casos, el Trasandino transportaba cargas y personas entre puntos que no tenían entre sí ni siquiera caminos para carretas. Sólo las mulas podían cubrir estos recorridos, con una capacidad máxima de 185 kg por animal. Se hubieran necesitado más de 20 millones de mulas para transportar los 4 millones de toneladas de carga que trasladó el Trasandino. Y todavía habría que agregar los pasajeros. Y sin agregar encima las diferencias de tiempos de viaje, las incomodidades y demás aspectos de los viajes, que cambiaron a partir del Trasandino.

No todo el trayecto del Trasandino tenía como única opción el viaje en mula. Algunos tramos se podían realizar en carreta, sobre todo entre Mendoza y Chacras de Coria. Pero por esos caminos, en aquellos años las carretas carecían de capacidad para cumplir con un mínimo porcentaje de esas cifras. Con esos números alcanza para dimensionar el impacto del Trasandino, tanto para el intercambio internacional como para la integración de territorios y espacios internos, que hasta ese momento estaban prácticamente aislados debido a la falta de transporte. Los *cuadros I y II*, discriminan año por año, la cantidad de pasajeros y volumen de carga transportados.

Cuadro I

**FCT Argentino -Pasajeros Transportados (1891-1934)**

N°	AÑOS	LONGITUD VIAS	TRAFICO DE PASAJEROS	
			TOTAL	R E C O R R I D O MEDIO
		Kms	Pasajeros	Pasajero/km
1	1891	92	6.299	S/D
2	1892	121	4.607	S/D
3	1893	121	4.565	99
4	1894	121	6.008	93
5	1895	121	6.791	90
6	1896	121	8.051	89
7	1897	121	7.941	90
8	1898	121	8.928	83
9	1899	142	10.034	85
10	1900	142	12.816	102
11	1901	142	11.185	106
12	1902	160	11.944	107
13	1903	175	13.275	85
14	1904	175	57.662	29
15	1905	175	98.311	22
16	1906	175	182.731	16
17	1907	175	260.800	15
18	1908	175	269.091	15
19	1909	175	315.792	14
20	1910	179	346.612	19
21	1911	179	349.969	18
22	1912	179	320.676	14
23	1913	179	265.394	25
24	1914	179	201.235	24
25	1915	179	162.573	25
26	1916	179	163.215	28
27	1917	179	149.853	31
28	1918	179	154.045	35
29	1919	179	170.916	32
30	1920	179	196.757	30
31	1921	179	208.160	26
32	1922	179	214.403	26
33	1923	179	222.257	31
34	1924	179	206.869	29
35	1925	179	128.266	47
36	1926	179	66.606	71
37	1927	179	50.113	79
38	1928	179	44.188	81
39	1929	179	41.359	93
40	1930	179	34.001	100
41	1931	179	24.349	93
42	1932	179	9.587	75
43	1933	179	11.600	127

Fuente: *Elaboración propia a partir de las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación.*  
 Archivo Museo Nacional Ferroviario.

## Cuadro II

## FCT argentino -Transporte de carga (1891-1933)

ORDEN	AÑO	LONGITUD VIAS Kms	TRAFICO DE CARGA			PESO UTIL TOTAL
			TOTAL	recorrido medio	Recorrido kilométrico	
			TONELADAS	KM.	Ton-kms.	
1	1891	92	10.146	S/D	S/D	S/D
2	1892	121	3.526	S/D	S/D	S/D
3	1893	121	3.337	94	314.027	365.854
4	1894	121	1.944	103	199.493	263.452
5	1895	121	2.303	80	184.397	254.188
6	1896	121	3.249	80	258.820	345.874
7	1897	121	6.828	98	666.647	752.493
8	1898	121	4.232	97	410.425	498.745
9	1899	142	2.346	91	214.142	314.326
10	1900	142	8.008	115	919.350	1.069.954
11	1901	142	8.348	129	1.042.905	1.185.128
12	1902	160	9.951	64	1.176.469	1.328.567
13	1903	175	13.931	133	1.850.548	1.993.959
14	1904	175	11.696	144	1.693.658	1.876.557
15	1905	175	13.616	141	1.919.331	2.149.718
16	1906	175	17.392	111	1.930.427	2.240.337
17	1907	175	19.762	108	2.132.247	2.562.544
18	1908	175	39.426	109	4.304.329	4.781.493
19	1909	175	32.783	151	4.945.775	5.449.718
20	1910	179	27.965	146	4.074.966	4.831.786
21	1911	179	44.056	149	6.551.130	7.255.632
22	1912	179	25.114	131	8.289.850	3.806.751
23	1913	179	17.261	114	1.971.071	2.768.004
24	1914	179	13.845	65	908.235	1.485.909
25	1915	179	9.319	82	772.199	1.243.432
26	1916	179	25.695	146	3.771.748	4.817.484
27	1917	179	58.454	169	98.88.939	10.483.257
28	1918	179	74.831	169	12.653.186	13.410.744
29	1919	179	41.350	173	7.151.450	7.798.751
30	1920	179	36.302	162	5.871.940	6.602.369
31	1921	179	19.968	159	3.173.506	3.827.240
32	1922	179	23.815	141	3.367.711	4.022.823
33	1923	179	56.678	135	7.647.086	8.445.189
34	1924	179	44.116	108	4.775.223	5.477.683
35	1925	179	50.894	114	5.805.039	6.919.060
36	1926	179	52.284	133	6.935.799	7.655.366
37	1927	179	71.147	133	9.530.399	10.203.287
38	1928	179	51.149	146	74.86.027	8.099.467
39	1929	179	56.778	144	8.209.930	8.912.770
40	1930	179	43.115	140	6.066.571	6.721.968
41	1931	179	13.508	142	1.918.000	2.382.300
42	1932	179	7.187	135	968.676	2.852.151
43	1933	179	17.372	154	2.679.325	2.946.912

Fuente: *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*. Archivo del Museo Nacional Ferroviario.

La lectura de estos cuadros requiere un análisis más detallado, pues para comprender el proceso, es necesario discriminar distintas variables. Para empezar, habría que distinguir el nivel de servicio en las cuatro etapas en las cuales debe subdividirse el periodo global de 1891 a 1933. La primera se desenvuelve desde el comienzo del servicio (1891) hasta la llegada del ferrocarril a Puente del Inca (1902). En estos años, como todavía no se había terminado la construcción de la línea, una parte del viaje se realizaba en tren y el resto en mulas y carros. En el primer año, el tren llegaba hasta Uspallata, con lo cual las mulas debían recorrer cerca de 100 km hasta la frontera. La situación mejoró dos años después, cuando la punta de rieles alcanzó Punta de Vacas. No solo porque a partir de entonces el ferrocarril penetraba 20 km más en la montaña, sino también porque se construyó un camino carretero de allí hasta Las Cuevas, con lo cual ya no era necesario apelar a las mulas para completar el viaje. Con estas variables, en los años del sistema mixto, el Trasandino transportó 5.000 toneladas de carga anuales, de 1891 a 1902.

La segunda etapa se inició en 1903, con la llegada del riel a Las Cuevas. A partir de entonces, prácticamente todo el recorrido dentro de la Argentina se efectuaba a bordo del Trasandino. Sólo faltaba la construcción del túnel para que los trenes pudieran entrar en Chile. En estas condiciones, entre 1903 y 1909 el tráfico de cargas experimentó un fuerte incremento, alcanzando las 20.000 toneladas anuales de promedio, de las cuales 10.300 pasaban por Las Cuevas. En el volumen general transportado, el Trasandino había cuadruplicado el promedio de la etapa anterior y despertaba promisorias expectativas para el futuro.

Con la habilitación del Túnel de la Cumbre (1910), comenzó la tercera etapa, la más esperada de todas. A partir de entonces, se abría la posibilidad del viaje directo de Mendoza a Los Andes, sin los engorrosos trasbordos, sin tramos con vehículos con tracción a sangre. De todos modos, si bien se registró un incremento en el volumen de carga transportado, este estuvo muy lejos de lo esperado. En efecto, entre 1910 y 1922, el volumen de carga ascendió hasta las 31.000 toneladas anuales, de las cuales 24.000 tenían carácter internacional. Ello motivó la preocupación de los distintos sectores involucrados, tanto públicos como privados. Como resultado, se logró un importante aporte de capital de los Estados nacionales, para la renovación del material rodante, la mejora en las instalaciones y la unificación de las secciones argentina y chilena bajo una misma administración.

El 13 de mayo de 1923 entró en vigencia el sistema unificado de administración, con sede en Los Andes. A partir de ese momento comenzó la época dorada del Trasandino, con los mayores rendimientos. Entre 1923 y 1929 el tráfico de cargas alcanzó un promedio de 60.000 toneladas anuales, lo cual significaba duplicar el promedio de la etapa anterior. De ese volumen, 38.600 toneladas correspondían al tráfico internacional.

La Gran Depresión de la economía mundial, en 1930, marcó el inicio de la cuarta y última etapa, que se extendió hasta el aluvión del 10 de enero de 1934. Esta etapa estuvo, signada por el incremento vertical de las barreras arancelarias y la decadencia de los servicios. Como resultado, el promedio de tráfico de cargas de esos años se redujo a 20.000 toneladas anuales, de las cuales 14.500 correspondían al transporte internacional. Ello significaba prácticamente volver a la etapa anterior a la inauguración del Túnel de la Cumbre. En otras palabras, los gobiernos habían invertido grandes fortunas para construir ese túnel, y ahora levantaban barreras aduaneras para anular los efectos y las ventajas del mismo.

*Cuadro III:*

**FCT argentino - Transporte por etapas (1893-1933)**

AÑOS	TONELADAS CARGA (promedio anual)		PASAJEROS (promedio anual)		TUNEL	OBSERVACIONES
	Total línea	inter nacional	Total línea	inter nacional		
1893-1902	5.000	S/D	9.000	S/D	NO	Tren Mza- Inca; resto en carreta y mula
1903-1909	20.000	10.300	20.000	6.200	NO	Tren hasta Las Cuevas, resto en mula y carreta
1910-1922	31.000	24.000	126.600	13.400	SI	Servicio directo con Túnel de la Cumbre
1923-1929	60.000	38.600	171.000	16.500	SI	Administración unificada con sede en Los Andes
1930-1933	20.000	14.500	20.000	7.500	SI	Barreras arancelarias, Gran Depresión

*Nota:* entre 1904 y 1925 corrió el servicio local de Mendoza a Chacras de Coria, que representaba cerca del 90% del tráfico de pasajeros del total de la línea pero para una distancia muy corta (13 km).

*Fuente:* Elaboración propia a partir de Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación. Archivo del Museo Nacional Ferroviario.

La discriminación por etapas según cambios en las disponibilidades del transporte, de la administración o de la economía mundial y nacional, permite una primera aproximación a la interpretación de los cuadros estadísticos globales de los servicios prestados por el Ferrocarril Trasandino en la integración de los territorios que le tocó servir. Pero a ello hay que añadir otras variables. Estos no fueron los únicos factores que hicieron sentir sus efectos en el rendimiento global de la línea. Faltaría considerar, por ejemplo, los aspectos ambientales. Además, en estos cuadros se han examinado los números generales, pero todavía falta discriminar entre servicios internos e internacionales, entre otras variables.

## El Trasandino y los problemas ambientales

Los fenómenos naturales fueron otro factor que influyó en forma decisiva en los servicios del Trasandino, a lo largo de las diferentes etapas de su historia. La nieve y los derrumbes, no guardaban conexión con los cambios de administración ni las barreras arancelarias. Marcaban por sí mismos sus propios ciclos, los cuales se desarrollaban con total autonomía de los períodos políticos o culturales.

Los temporales de nieve y los derrumbes con frecuencia bloqueaban las vías y forzaban la suspensión de los servicios. Estas dificultades se presentaban todos los años, y dentro de las expectativas, se contaba con los márgenes que se consideraban normales de corte de la línea por estos motivos. “La media de todo el período era de 2,06 metros y 2,10 m la desviación standard” (Prieto, Herrera y Dussel 1998). Pero había años extraordinarios, con nevadas de seis, ocho y hasta diez metros. Como por ejemplo en 1894 y 1912 se registraron diez metros, en tanto que en 1900 y 1926 se llegó a seis. Fueron varios los inviernos con marcas muy altas, en los cuales los cortes se prolongaban más de lo habitual. Y ello se hacía sentir rápidamente en los volúmenes de carga y la cantidad de pasajeros transportados.



*El Rotario, equipo especial para despejar las vías de la nieve.*

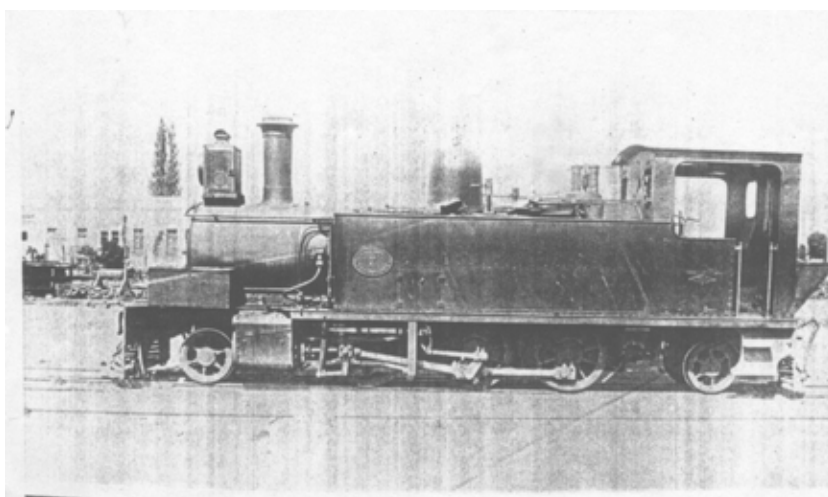
Un buen ejemplo fue el de 1914. Las nevadas de ese año interrumpieron el tráfico desde junio hasta diciembre. Durante seis meses y medio no fue posible prestar el servicio internacional. Esto se hizo sentir en una reducción en la cantidad de pasajeros transportados, que cayeron de 265.839 en 1913 a 201.235 en 1914. Y sobre todo en las cargas, que se desmoronaron de 6.867.201 en 1913 a 4.852.181 en 1914. En los 20 años siguientes se registraron casos parecidos, aunque sin alcanzar tanta magnitud. Las tormentas de nieve tuvieron el



servicio interrumpido de mayo a setiembre de 1915, del 11 de mayo hasta fines de setiembre de 1919, un buen periodo en 1920 y casi todos los días de julio y agosto de 1926, año en el cual se registraron seis metros de nieve, como hemos indicado. Finalmente, el aluvión de enero de 1934 superó todas las marcas, al dejar fuera de servicio la línea por diez años.

## El Trasandino y los servicios internos de pasajeros

Para interpretar los datos de los *cuadros* anteriores sobre cantidad de pasajeros transportados por el Trasandino, es preciso tener en cuenta la importancia de los servicios locales, de Mendoza a Chacras de Coria. Estos fueron inaugurados en 1904 y tuvieron vigencia hasta 1925. Tanto en el punto de inicio como en la clausura de este servicio, se hizo sentir el impacto en las cifras globales de la línea. En efecto, al iniciarse el servicio local, la cantidad anual de pasajeros transportados subió de 13.000 en 1903 a 98.000 en 1905. Y el recorrido medio de esos pasajeros cayó de 85 km a 22 km y en varios de los años siguientes, llegó a estabilizarse entre los 14 y los 18 km. La distancia entre Mendoza y Chacras de Coria es de 13 km, lo cual explica el fenómeno. El recorrido medio se mantuvo muy cerca de esta cifra durante los 20 años siguientes, hasta la clausura del servicio local. Se produjo entonces el impacto inverso. La cantidad de pasajeros transportados cayó de 206.869 en 1924, a 66.606 en 1926. Y a la inversa, con la supresión de este servicio se verificó un rápido incremento en los recorridos medios, que treparon de 29 km en 1924 a 79 en 1927. A pesar de haber tenido vigencia por poco más de 20 años, fue muy importante el servicio local del Trasandino. De hecho, la mayor parte de los pasajeros de la línea, eran los usuarios del servicio de Mendoza a Chacras de Coria. Dos de cada tres pasajes del Trasandino eran para este recorrido.



*Locomotora "Voy a Uspallata".*

Una situación parecida se verificó en torno a los servicios de Mendoza a Cacheuta, que atendían fundamentalmente a los turistas que viajaban a las termas de esa localidad. Desde el comienzo de los servicios del Trasandino, los turistas llegaban hasta Cacheuta, donde florecieron los servicios de hotelería. Por ello, la empresa puso en funcionamiento trenes especiales, como los servicios especiales. Alberto Bernades lo explica en los siguientes términos:

“Los viajes de recreo se hacían los fines de semana, con boleto de ida y vuelta exclusivos para ese servicio. Comenzaron el 1 de setiembre de 1894, con más exactitud. No deben confundirse esos viajes de trenes especiales con los boletos de recreo, que se emitían con anterioridad, al menos desde el año anterior y que consistían en boletos de ida y vuelta a cualquier localidad, con regreso al día y siguiente y con buen descuento.

La afluencia de viajeros a Cacheuta era tal que hubo épocas en que, para satisfacer la demanda sin necesidad de fletar un tren especial, como era el de recreo, se agregaba un coche al tren de carga, como hemos detectado en junio (pleno invierno por otra parte) de 1903”.

El creciente flujo de la demanda demostraba que el lugar era realmente atractivo, muy adecuado al perfil de los hábitos del turismo y descanso de esa época. Y los empresarios advirtieron el gran potencial de Cacheuta y resolvieron formalizar allí inversiones de mayor envergadura. Ello culminó en 1913 con la inauguración del Hotel Termas de Cacheuta, lo cual aceleró el flujo de pasajeros hacia la localidad.

Como resultado, se registró un aumento casi instantáneo en los recorridos medios por pasajero, que pasaron de 14 km en 1912 a 25 km en 1913. (La distancia entre Mendoza y Cacheuta es de 34 km. El flujo de turistas a este lugar fue importante, como para modificar el promedio que había prácticamente impuesto el servicio local a Chacras de Coria. Mucho tuvo que ver en ello el prestigio internacional del Hotel Termas de Cacheuta, que en sus buenos años llegaba a convocar a 30.000 pasajeros anuales (como en 1919). Ello significaba sencillamente, que Cacheuta se ubicaba a la cabeza del turismo de la República Argentina. Por ejemplo en Bariloche, hasta 1930 la concurrencia llegaba apenas a los 200 turistas anuales. Más adelantado estaba Mar del Plata, pero hasta 1936 no convocaba más de 50.000 turistas por año (Bustillo 1968: 412). Mientras que el Hotel de Cacheuta, veinte años antes, ya atraía 30.000 pasajeros. No exageraban los avisos de los periódicos cuando presentaban a Cacheuta como “La Perla de los Andes”. Así la veía un importante sector de la elite socioeconómica argentina y aún extranjera, que la elegía para pasar allí sus vacaciones.

Igual que en el caso del tren local a Chacras de Coria, los servicios a Cacheuta tuvieron también su ciclo. Y cuando lo cumplieron, su impacto se hizo sentir en forma sensible en las cifras globales de la línea. En este caso, el importante ciclo del transporte de pasajeros a Cacheuta no llegó a su ocaso por una decisión empresarial, como en Chacras de Coria, sino por la competencia vial. En efecto, en la primera década de existencia del Hotel Termas, el Trasandino tenía el monopolio del transporte para acceso a este lugar. Pero en la década de 1920 se fue construyendo la ruta carretera y cuando ésta entró en servicio, rápidamente comenzó a competir con el tren. Los efectos se hicieron sentir en el tráfico de pasajeros del Trasandino, que cayeron de 14.000 en la temporada 1926-1927, a 10.000 en 1927-1928 y 7.000 en 1928-1929. La caída causó un fuerte impacto en el directorio de la empresa, que dio las explicaciones del caso a los accionistas (*Annual Report*).

Después de la Gran Depresión de 1929, los servicios internos se resintieron aún más. Conforme al horario del verano 1930-1931, sólo corría en los trenes N°3 y 4 el único coche mixto que poseía la empresa. "Tenía 13 asientos de primera clase y 18 de segunda clase, en total 31 pasajeros", señala Garcés Delgado. Algo aportaba también el Tren Internacional, que tenía parada en Cacheuta. Pero la situación distaba mucho de los años dorados de la década de 1920 y sobre todo de fines del decenio 1910.

También se han mencionado los servicios internos de Mendoza a Zanjón Amarillo. Un papel relevante cupo al tren 205. Este prestó durante muchos años un servicio de transporte regular de carga entre esas dos localidades. A partir de mayo de 1930, o tal vez un poco antes, se le agregó un coche de pasajeros. El tren mixto 205/2, carguero con coches de pasajeros, prestó servicios hasta el aluvión de 1934 (con la interrupción de ocho meses de mayo a diciembre de 1932). El coche de pasajeros venía además, a compensar el cese de los locales, dispuesto en 1925. En efecto, tal como muestran los horarios, cumplía detención (facultativa) en las viejas paradas de la extinta sección local.<sup>185</sup>

Entre 1891 y 1934, el Ferrocarril Trasandino brindó un significativo aporte al transporte y la integración entre distintos territorios internos de la Argentina. Con sus servicios locales, de recreo y especiales, permitió el traslado de cargas y personas entre la ciudad de Mendoza y las localidades pedemontanas y montañosas. De esta forma facilitó la expansión y la ocupación del espacio.

---

185 Nota de Garcés Delgado y Alberto Bernades.

## El Trasandino y el tráfico internacional

Para los objetivos del presente trabajo resulta importante destacar tanto el papel del Trasandino en la integración de territorios que hasta entonces estaban aislados, aun dentro del mismo país, como en el proceso de integración binacional mediante el intercambio de bienes y personas. A partir de las cifras globales, en el apartado anterior hemos discriminado la importancia de los servicios locales e internos, tanto a Chacras de Coria como a Cacheuta. Conviene ahora dimensionar el papel de los servicios internacionales del Ferrocarril Trasandino.



*El Trasandino atraviesa un puente metálico en la cordillera.*

Para avanzar en esta dirección, conviene examinar en primer lugar la etapa inmediatamente anterior a la inauguración del Túnel de la Cumbre, sobre todo el periodo comprendido entre 1903 y 1910, cuando el riel llegaba desde Mendoza a Las Cuevas, con lo cual el tramo con mulas y coches para ir a Chile era muy corto. Más arriba hemos visto cómo en esos años, el Trasandino transportó una importante cantidad de pasajeros y carga, que pasaron de 13.000 personas y 14.000 toneladas en 1903, a 315.000 personas y 32.000 toneladas en 1909. Ahora bien, de ese total, ¿qué parte correspondió al transporte internacional? Es preciso acudir para ello a otra fuente, las *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*, y examinar los datos de Las Cuevas. A partir de los mismos hemos elaborado el *Cuadro IV*, con el que se empieza a aclarar el panorama.

**Cuadro IV:****Cantidad de pasajeros y volumen de carga transportada - Las Cuevas, 1903-1910**

Año	Pasajeros			Toneladas de Carga	
	Despachados	Recibidos		Despachadas	Recibidas
1903	2.092	1.810	8	4.750	
1904	2.621	2.282	181	9.036	
1905	2.533	2.598	29	10.892	
1906	3.251	3.253	41	8.069	
1907	3.962	4.532	112	8.789	
1908	4.685	5.092	164	19.358	
1909	1.550	3.703	187	10.920	
1910	1.634	19.164	244	20.571	

Fuente: *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*. Archivo del Museo Nacional Ferroviario.

**Cuadro V:****Cantidad de pasajeros y volumen de carga transportada (FCT / Estación Las Cuevas y Empalme Frontera, 1911-1929)**

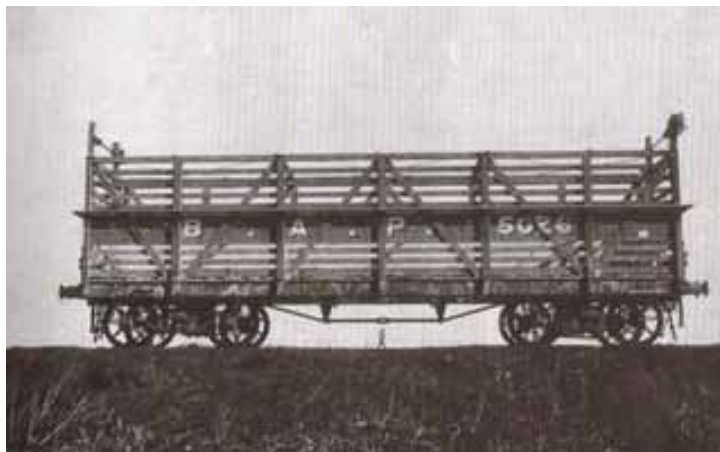
Estación Las Cuevas		Empalme Frontera						
Año	Pasajeros	Ton. Carga				Pasajeros		
	Toneladas de Carga	Desp.	Rec.	Desp.	Rec.	Desp.	Recib.	
1911	1.241	17.452	1.397	33.727	--	--	--	27
1912	1.133	6.719	367	18.620	--	--	--	32
1913	1.149	932	600	9.395	18.888	225	--	36
1914	1.089	363	629	2.162	811	11.391	--	--
1915	738	245	1.766	498	6.628	3.536	--	--
1916	680	981	18.966	1.168	8.688	6.097	17	222
1917	787	922	36.006	163	6.633	6.741	4.007	16.202
1918	872	1.213	46.005	260	7.498	7.696	1.775	22.106
1919	545	1.521	16	293	425	374	--	--
1920	717	1.672	3	209	9.157	9.227	22.120	9.163
1921	1.098	1.557	38	417	7.572	7.740	14.284	1.276
1922	1.597	1.921	14	9	7.663	7.656	8.255	11.350
1923	1.914	1.684	8	167	7.677	8.835	13.875	32.161
1924	1.165	1.454	99	1.356	8.578	9.605	17.667	10.735
1925	716	1.024	510	923	9.134	9.179	20.709	11.076
1926	687	798	632	1.355	8.097	8.433	16.036	23.867
1927	365	383	217	1.692	7.936	7.522	27.621	27.178
1928	259	320	141	1.333	7.214	6.972	19.268	22.903
1929	263	265	145	385	8.113	8.491	20.852	28.278
1930	330	213	106	427	7.330	7.781	19.688	15.748
1931	242	232	99	317	5.100	5.436	5.557	463
1932	69	--	30	152	1.700	--	3.741	527
1933	313	--	231	191	2.802	--	3.126	9.540

Fuente: elaboración propia a partir de *Estadísticas de los ferrocarriles en Explotación*

Los Cuadros IV y V muestran la evolución del tráfico en la frontera a lo largo de los cuatro periodos examinados. Entre 1893 y 1902, todavía se requería el

sistema mixto de tren, mulas y carretas. Los viajes de Mendoza a Los Andes demandaban dos jornadas agotadoras. La situación cambió con la llegada del riel a Las Cuevas. Posteriormente, entre 1903 y 1909, la calidad del viaje había cambiado notablemente. El tramo con tracción a sangre se había reducido en varias decenas de kilómetros, y ya se podía llegar de Mendoza a Santiago en menos de 19 horas. Se había ganado mucho en tiempo, pero todavía era necesario el desgastante ascenso de Las Cuevas hasta el Cristo Redentor a lomo de mula. Este trayecto se hacía en forma bastante rápida, pero significaba un esfuerzo agotador para muchos pasajeros. En este periodo, el Trasandino transportó un promedio de 6.200 pasajeros y 10.300 toneladas de cargas internacionales anuales.

Posteriormente sobrevino la tercera etapa, a partir de la inauguración de la línea completa, con el Túnel de la Cumbre en funcionamiento. Ello facilitó un viaje más rápido y sobre todo más confortable para los pasajeros. En 16 horas se llegaba de Mendoza a Santiago sin necesidad de ningún tramo a lomo de mula. Con estas ventajas, entre 1910 y 1922 el tráfico internacional de pasajeros se duplicó, hasta alcanzar los 13.400 anuales de promedio. El de carga aumentó un 140%, al llegar a las 24.000 toneladas anuales de promedio.



*Vagón de carga del BAP.*

De todos modos, estas cifras se consideraron insuficientes, y se arbitraron medidas para mejorar los servicios. A partir de 1923 se puso en marcha la administración unificada de las secciones argentina y chilena, y dos años después se incorporaron nuevos coches, tanto pullman como para comedor, lo cual permitió ofrecer un servicio más confortable. Con estos cambios se logró incrementar el tráfico de pasajeros de 15.200 en 1921 (igual que en 1922) a 18.300 en 1925. El tráfico de cargas, en tanto, aumentó aún más, al trepar de 15.000 toneladas en 1921 hasta 48.000 toneladas en 1929. Sobrevino luego la brusca caída, motivada por la Gran Depresión económica mundial. Este proceso afectó las economías de todos los países insertos en el mercado mundial, entre ellos Argentina y Chile. Para amortiguar el impacto dentro del propio territorio, muchos gobiernos apelaron a medidas nacionalistas en lo

económico, al cierre de las fronteras mediante barreras arancelarias. En 1930 el gobierno chileno aumentó considerablemente el impuesto a la importación de ganado, principal bien que transportaba el Trasandino desde Argentina. Como resultado, las 120.000 cabezas anuales (50.000 de las cuales eran transportadas en el FCT) cayeron a 4.000 y luego a 2.000. Ante esta situación, la empresa resolvió cancelar los servicios de la sección argentina del Trasandino a partir del 20 de abril de 1932. Curiosamente, aunque la administración era conjunta, se dispuso que no correría la sección argentina pero sí la chilena.



*Estación cordillerana de la sección argentina del Trasandino.*

La empresa Villalonga volvió a poner en marcha un sistema de transporte terrestre de pasajeros y cargas en automotor. Esta situación se prolongó durante casi ocho meses. Hasta que por fin el 5 de diciembre de 1932 se reiniciaron los viajes en ambas secciones del Trasandino. En 1933 el servicio fue relativamente normal durante todo el año. Pero desde el punto de vista del volumen de carga transportado, se verificó un fenómeno sorprendente. El movimiento total de la línea aumentó de 7.187 toneladas en 1932 a 17.372 toneladas en 1933. Pero este movimiento se efectuó dentro de cada país. El volumen de carga internacional experimentó una brusca caída: en los doce meses de funcionamiento en 1933, el Trasandino trasladó menos carga de un país a otro que los cuatro meses de servicio de 1932. En estas circunstancias, el aluvión de enero de 1934 dañó seriamente las instalaciones y dejó al Trasandino fuera de servicio. La empresa no tuvo interés en invertir para efectuar las reparaciones necesarias y devolverlo al servicio. Este fue el resultado de este proceso de “política nacionalista y cerrado aislacionismo que practicaban ambas naciones”, tal como reflejó un diario de la época: “Pocos convoyes corrían a través de la cordillera, porque poco o nada tenían que llevar a Chile desde Argentina o traer a nuestro país desde allende los Andes. La política económica había levantado barreras artificiales muy superiores a las del aluvión, e inútil parecería en tales condiciones remover piedras o abrir túneles, puesto que las aduanas no dejaban pasar

nada de un lado al otro. En Chile como en Argentina -igual que en otras naciones sometidas al nacionalismo económico- sólo se pensaba en vender y lógicamente el resultado fue la paralización de las actividades comerciales. Esa era la situación cuando se produjo la catástrofe del Trasandino (aluvión de 1934). Antes del siniestro hubo un período de suspensión total de los servicios por falta de carga”.<sup>186</sup>

El análisis del tradicional matutino porteño era por demás elocuente en la ponderación del impacto de la Gran Depresión y las políticas de nacionalismo económico, en el funcionamiento del Trasandino (Nótese que el diario atribuye a este fenómeno un impacto más negativo aún que el aluvión de 1934 para el servicio ferroviario internacional).

La sumatoria de economías deprimidas y aranceles aduaneros altos, se hizo sentir directamente en el tráfico del Trasandino. Entre 1930 y 1933 el promedio de pasajeros transportados cayó a 7.500 personas, mientras que las cargas bajaron a 14.500 toneladas anuales de promedio. Desde 1910 nunca se había llegado a registros tan bajos. En la etapa 1930-1933, con relación a los años previos a la inauguración del Túnel de la Cumbre, el movimiento era apenas un 20% y un 40% mayor en tráfico de pasajeros y transporte respectivamente. Entre la Gran Depresión y el nacionalismo económico habían anulado los efectos de la construcción del Túnel. Para superar esta situación, en 1933 los gobiernos de Argentina y Chile avanzaron en un tratado de integración económica, por el cual se garantizaba un cupo de importación de 120.000 cabezas anuales de ganado argentino. Pero este tratado llegó demasiado tarde: poco después de formalizado el acuerdo, el aluvión de enero de 1934 dejó fuera de servicio al Trasandino.

## El transporte internacional y sus aspectos cualitativos

El Ferrocarril Trasandino abrió la posibilidad de profundizar la complementación económica entre Argentina y Chile. El objetivo central era exportar los excedentes de la producción local, y obtener por medio de la importación, bienes de mayor calidad y menor precio que los que existentes en el mercado, ya por producción propia, ya por importación de terceros países.

Para la Argentina, el principal bien exportable hacia el mercado chileno era el ganado. De allí la alta proporción de vagones jaula entre el material rodante del Ferrocarril Trasandino. En la década de 1920, la exportación de ganado a Chile llegó a exceder las 120.000 cabezas anuales, como hemos señalado. Continuaba así

---

<sup>186</sup> *La Prensa* (Buenos Aires, 25 de marzo de 1944): 6.



una actividad comercial cuyos orígenes se remontan al siglo XVII. Durante largos períodos, el traslado de ganado a Chile había sido mediante los arreos. A partir de la habilitación del Trasandino, el comercio continuó con los nuevos medios tecnológicos. “La hacienda, en su mayoría ganado vacuno, provenía del sur de Córdoba en el histórico tren 541 que partía de Laboulaye a 578 km de Mendoza. A su paso por las distintas estaciones de la zona iba agregando nuevos vagones jaula, hasta completar un máximo de 32 con 22 animales cada uno, alrededor de 700 cabezas de vacunos destinadas al abastecimiento de Mendoza, San Juan y a veces parte con destino a Chile. La cifra citada era la máxima que se podía transportar. El convoy corría dos veces por semana y el viaje de Laboulaye a Mendoza duraba 28 horas. Luego cruzaban la cordillera hasta Los Andes, donde nuevamente debía hacerse la misma operación de trasbordo para tomar otra vez la trocha ancha de las líneas férreas chilenas. Era un viaje excesivamente prolongado en donde los animales debían sufrir bastante. Esta forma de operar duró hasta 1934, para reanudarse diez años más tarde”.<sup>187</sup> La importancia del transporte de ganado en pie hacia Chile a través del Trasandino no hace más que reflejar la continuidad histórica del comercio entre ambos países. En efecto, este circuito había comenzado en el siglo XVII, en el marco del proceso de “araucanización de las Pampas”.

Distintos grupos indígenas, sobre todo los pehuenches, habían trasladado ganado de las pampas hacia el Valle Central como aporte funcional a la inserción de Chile en la economía del imperio español como abastecedora de alimentos para el polo minero del Potosí. Los indios trasladaban el ganado por los pasos cordilleranos de Neuquén y sur de Mendoza. Por su parte, en el siglo XVII y XVIII los hispanocriollos también impulsaron esta actividad por pasos ubicados más al norte, sobre todo por El Portillo y Piuquenes por un lado, y Las Cuevas por otro. La actividad continuó a lo largo de todo el siglo XIX, y hasta bien entrado el siglo XX. Por ello afirmamos que el ferrocarril vino a continuar por otros medios un proceso de intercambio de hondas raíces históricas en el Cono Sur.

Del lado chileno, el Trasandino significaba la permanente presión por parte de los ganaderos locales para obstruir la importación de los bienes que venían a competir con su producción, y a la vez, una forma útil y provechosa para colocar los excedentes, sobre todo en maderas, frutas y verduras. El *Cuadro VI* ilustra acerca de qué tipo de bienes se trasladaban, en este caso, de Chile hacia la Argentina.

---

187 Nota de Garcés Delgado.

Cuadro VI:

Carga recibida desde Chile (FCT, 1916-1933)

Año	Total toneladas	Uva y frutas	maderas demás postes y leña	otros artículos	
1916	17	--	100%	--	
1917	4.007	--	1,94%	95,7%	1,69%
1918	1.775	--	4,67%	95,3%	--
1919	S/D	S/D	--	S/D	S/D
1920	22.120	--	--	100%	--
1921	14.284	--	--	99,98%	--
1922	8.255	--	--	99,87%	--
1923	13.875	2,31%	5,77%	91,40%	--
1924	17.667	--	26,51%	81,15%	--
1925	20.709	4,86	16,12	73,10%	--
1926	16.036	10,19	10,19	66,78%	--
1927	27.621	32,77	10,7	52,17%	--
1928	19.268	10,37%	18,28%	38%	32,48%
1929	20.853	14,05%	10,71%	29%	45,39%
1930	10.688	15,05%	--	--	91,85%
1931	5.527	22,14%	16,64%	15,5%	--
1932	3.741	--	27%	22,98%	20,55%
1933	3.126	18,36%	30,32%	47,15%	--

Nota I: Demás artículos: catalogado así en las estadísticas oficiales, sin más datos.

Nota II: Otros: a) Cemento: 1930: 30,20%; 1932: 20,55%; b) Azúcar: 1917: 1,69%; c) Carga de Servicio: 1928: 32,48%; 1929: 45,39% y 1930: 61,65%.

Nota III: Las estadísticas oficiales informan sobre la calidad de carga ingresada, no así de la carga egresada por Las Cuevas a través del Trasandino.

Fuente: Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación

El cuadro tiene ciertas limitaciones. Sobre todo por el alto porcentaje de carga que quedó registrada dentro de la global categoría de “Demás artículos”, en torno a la cual no se brindan mayores datos. Lamentablemente, en la mayor parte de los años examinados, entre el 70% y el 100% de la carga que importó el Trasandino aparece con esta categoría. De todos modos, los registros permiten un conocimiento mayor del otro 30% variable de la carga transportada. En este ámbito, cabe destacar la importancia de la madera, las frutas y la uva. Nótese el importante crecimiento relativo de este tipo de cargas en las décadas de 1920 y aún, en la de 1930 con relación al resto el material transportado. También se destacan los cargamentos de cemento de principios de los 30. Lamentablemente, el cierre del servicio después de 1934 impide contar con datos sobre los años sucesivos, lo cual hubiese permitido conocer en profundidad la repercusión de la Gran Depresión, la sustitución de importaciones y la diversificación económica de Cuyo en el transporte internacional.

## El Trasandino y el tráfico de cargas y pasajeros: un balance

La columna de agua de 20 metros de altura que dejó fuera de servicio la sección argentina del Ferrocarril Trasandino significaría el cierre definitivo del servicio ferroviario de capitales ingleses entre Argentina y Chile. Para los capitalistas, la experiencia arrojó un resultado negativo, que intentarían amortiguar mediante negociaciones políticas en las que tratarían de hacer sentir toda la presión de la embajada británica en Buenos Aires. Evidentemente, en los proyectos no se habían evaluado con suficiente profundidad los problemas que iba a presentar esta línea. Algunas dificultades, motivadas en crisis mundiales, como la I Guerra Mundial o la Gran Depresión, no se podían prever en la década de 1870. Tampoco se pudo prever que los gobiernos de Argentina y Chile llegarían a levantar barreras arancelarias que dejarían sin sentido la onerosa construcción del Túnel de la Cumbre. Pero otros problemas eran previsibles y no fueron advertidos en toda su magnitud. Sobre todo las dificultades derivadas de las tormentas de nieve y los derrumbes.

Por todas estas consideraciones, el Trasandino transportó menos cantidad de pasajeros y toneladas de carga de lo previsto. Pero más allá del mal negocio financiero, el servicio ferroviario marcó un cambio sin precedentes en materia de transportes por lugares que hasta entonces apenas eran servicios por carretas o mulas. El servicio local de Mendoza a Chacras de Coria fue formidable, con el traslado de 300.000 pasajeros en algunos años. Algo parecido puede decirse del servicio a Cacheuta, donde floreció el Hotel Termas. Durante más de una década, sólo era posible llegar hasta él mediante el Trasandino, que trasladaba de 15.000 a 30.000 pasajeros anuales. También era importante la cantidad de personas que utilizaban el servicio internacional, ya para llegar hasta el hotel de Puente del Inca, ya para ir a Chile.

Pero fundamentalmente, es preciso destacar que en 30 años (1903-1933), el Ferrocarril Trasandino trasladó de Argentina a Chile o viceversa 650.000 personas y 750.000 toneladas de carga. Ello puede significar una cifra escasa para los ferrocarriles comunes internos de llanura. Pero no tenía precedentes de ningún tipo entre los ferrocarriles de montaña e internacionales en el continente americano. De esta manera, el Trasandino contribuyó más que todos los tratados, acuerdos y convenios, al proceso de integración de pueblo a pueblo entre dos países latinoamericanos.



## El Trasandino y sus problemas de rentabilidad

“Esta empresa del Ferrocarril Trasandino fue hecha con un propósito: construir una línea para ganar dinero con ella. Se calculó mal y a pesar de la ayuda financiera del Estado, poderosa ayuda, la empresa se resolvió en un fracaso. Si el Estado argentino debiera hacerse cargo de todos los negocios que fracasan en el país, no bastarían los recursos de la Nación, multiplicados, para afrontar estas compensaciones”.

Víctor Juan Guillot <sup>188</sup>

La problemática de la rentabilidad estuvo presente a lo largo de toda la historia del Trasandino. Había motivos físicos y permanentes, determinados por la cordillera de los Andes. Las fuertes pendientes y la exigencia que ello implicaba para la tracción, la necesidad de usar el oneroso y lento sistema de cremallera, las nevadas, el frío y los cierres periódicos del servicio por estos motivos, fueron algunas de las derivaciones propias del ferrocarril de montaña.

Pero a los problemas naturales se agregaban los políticos. En primer lugar, la inestabilidad política de Argentina y de Chile, que causó fuerte impacto en el Trasandino. La Revolución del Parque (1890) y la Guerra Civil chilena (1891), desalentaron a los inversores y pusieron a la empresa al borde de la quiebra.

---

<sup>188</sup> Discurso del diputado Víctor Juan Guillot (Unión Cívica Radical-Capital Federal). Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones* (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938): IV, 98-99

A ello hay que añadir la escalada bélica entre Argentina y Chile, superada recién en 1902 por los Pactos de Mayo. Y por último, las guerras arancelarias, que aparecían esporádicamente entre ambos países, para alcanzar niveles insuperables después de la Gran Depresión.

Debido a los problemas físicos y políticos, el Trasandino tuvo constantes dificultades, tanto para su construcción como para su explotación. Los cálculos iniciales en materia de presupuesto fueron rápidamente desbordados. La empresa parecía un barco a la deriva, sometida a constantes tempestades. Para salvarla del naufragio, el Estado debía concurrir, una y otra vez, en su auxilio financiero con el aporte de fondos públicos. Como resultado, el Trasandino no tardaría en convertirse, de hecho, en una sociedad mixta, parte estatal y parte privada.

Posteriormente, sobrevino el debate sobre la nacionalización del Trasandino. Esto era parte de un proceso mayor, a escala continental y que iba a culminar con la nacionalización de todos los ferrocarriles ingleses por parte de los estados de México (1946), Uruguay (1948) y Argentina. En este país, el Estado pagó 250 millones de pesos oro a los ingleses y a partir del 1 de marzo de 1948 todos los ferrocarriles pasaron a propiedad del Estado. Contrariamente a lo que con frecuencia se sostiene, la nacionalización no fue una decisión política brusca del entonces presidente Perón, sino la culminación de un largo proceso, que tuvo antecedentes importantes en las negociaciones de la década de 1920, en la decisión pública de los presidentes Justo y Ortiz de avanzar en una nacionalización gradual de los ferrocarriles extranjeros y en el Plan Pinedo (1940), por el cual el gobierno conservador proponía nacionalizar todos los ferrocarriles ingleses. En este contexto, dos casos concretos fueron la nacionalización del *Ferrocarril Central Córdoba* (1938) y del Trasandino (1939). El gobierno conservador, a través del Plan Pinedo (1940), ya había lanzado una propuesta formal para nacionalizar los ferrocarriles ingleses. Un amplio análisis de este proceso es ofrecido por Wright (1974), que sirve para contextualizar el caso puntual del Trasandino, tema apenas mencionado en el citado trabajo.

## Ingresos y gastos del Trasandino: un panorama global (1891-1934)

En los 43 años que van desde la habilitación parcial de la línea hasta el cierre del servicio por el aluvión de Cacheuta, los ejercicios financieros del Ferrocarril Trasandino arrojaron 22 años con pérdidas y 21 con ganancias, tal como muestra el *Cuadro I*. Para comprender con mayor claridad el proceso,

conviene discriminar por etapas y tener en cuenta los distintos factores que influyeron en cada caso.

En la primera etapa, comprendida entre 1891 y 1902, cuando todavía faltaba construir una parte de la línea y la misma se operaba con un sistema mixto de mulas y carretas, todos los años el balance cerraba con pérdidas. Se transportaban 5.000 toneladas anuales de promedio, lo cual de ninguna manera alcanzaba para cubrir los costos de explotación.

La segunda etapa se extendió de 1903 a 1909. Los rieles ya llegaban hasta Las Cuevas, con lo cual a lo largo de todo el territorio argentino prácticamente ya no se usaban mulas ni carretas. El promedio anual de tráfico de cargas llegó a las 20.000 toneladas. De todos modos, no fue suficiente. De los siete años, el resultado sólo fue positivo en dos temporadas, mientras que en las siete restantes se reiteraron las pérdidas.

Con la inauguración del Túnel de la Cumbre (1910) comenzó la tercera etapa, aguardada con grandes expectativas. En los trece años siguientes, el volumen de carga transportada experimentó un incremento de más del 50% con respecto a la etapa anterior, para llegar a un promedio de 31.000 toneladas anuales. Las pérdidas se registraron sólo en dos años, mientras que en los otros once el resultado fue positivo. De todos modos, las cifras estaban muy lejos de las expectativas, con lo cual se arbitraron nuevas medidas para mejorar la administración.

A partir del 13 de mayo de 1923 se abrió la cuarta etapa, con la unificación de las secciones chilena y argentina bajo una misma administración. En los siete años posteriores se registraron los mejores resultados. El promedio de cargas transportadas se duplicó, para llegar a 60.000 toneladas anuales. Sólo un año hubo pérdidas, mientras que en los seis restantes se registraron ganancias.

A partir de 1930 comenzó la quinta etapa, signada por la Gran Depresión económica mundial y las crecientes barreras aduaneras entre ambos países. El volumen del tráfico cayó a 20.000 toneladas anuales, es decir, lo mismo que antes de la inauguración del Túnel de la Cumbre. En 1930 todavía se registraron resultados positivos, pero con una alarmante declinación. Ya en 1931

## Cuadro I

### FCT - Sección Argentina - DATOS FINANCIEROS (1891-1933)

N°	Año	LONGITUD VIAS (kms)	INGRESOS	GASTOS	SALDO	Pérdidas ó Ganancias
			Pesos oro sellado (\$ o/s)			
1	1891	92	37.659	71.967	-34.308	P
2	1892	121	24.096	54.429	-30.333	P
3	1893	121	28.450	84.607	-56.157	P
4	1894	121	31.731	80.281	-48.550	P
5	1895	121	32.954	101.385	-68.431	P
6	1896	121	45.800	101.334	-55.534	P
7	1897	121	53.368	115.134	-61.766	P
8	1898	121	49.573	112.543	-62.970	P
9	1899	142	54.489	184.487	-129.998	P
10	1900	142	62.122	99.275	-37.153	P
11	1901	142	73.595	119.546	-45.951	P
12	1902	160	78.227	129.105	-50.878	P
13	1903	175	111.180	132.360	-20.480	P
14	1904	175	134.517	128.899	5.618	G
15	1905	175	156.100	141.300	14.800	G
16	1906	175	178.929	243.689	-64.760	P
17	1907	175	238.279	284.831	-46.552	P
18	1908	175	368.275	377.120	-8.845	P
19	1909	175	383.156	409.093	-25.937	P
20	1910	179	590.100	432.940	157.160	G
21	1911	179	741.653	556.029	185.624	G
22	1912	179	544.231	492.376	51.855	G
23	1913	179	555.698	541.056	14.642	G
24	1914	179	884.923	848.118	36.805	G
25	1915	179	278.716	309.811	-31.095	P
26	1916	179	497.770	386.876	110.894	G
27	1917	179	830.779	445.431	385.348	G
28	1918	179	1.109.616	705.393	404.223	G
29	1919	179	736.929	677.456	59.473	G
30	1920	179	861.204	801.366	59.838	G
31	1921	179	614.139	702.285	-88.146	P
32	1922	179	697.838	568.521	129.317	G
33	1923	179	1.041.233	917.283	123.950	G
34	1924	179	786.409	982.945	-196.536	P
35	1925	179	1.006.630	837.510	169.120	G
36	1926	179	959.460	925.958	33.502	G
37	1927	179	1.307.380	1.019.655	287.725	G
38	1928	179	1.126.456	990.756	135.700	G
39	1929	179	1.269.933	932.902	337.031	G
40	1930	179	1.037.454	810.410	227.044	G
41	1931	179	607.167	672.240	-65.073	P
42	1932	179	383.822	347.590	36.232	G
43	1933	179	327.591	367.972	-40.381	P

Fuente: Estadísticas de los Ferrocarriles en explotación. Archivo del Museo Nacional Ferroviario



el ejercicio cerró con fuertes pérdidas. Al año siguiente, la empresa cerró el servicio por ocho meses (de abril a diciembre). El resultado financiero fue de ganancia, pero al precio de trasladar apenas 7.000 toneladas de carga, la cifra más baja desde 1899. El servicio volvió a activarse a lo largo de 1933, pero el resultado financiero fue nuevamente negativo.

El *Cuadro I* muestra los datos oficiales, manejados en el ámbito de la República Argentina. Pueden complementarse con la visión británica. Especialmente a partir de los reportes anuales que el directorio elaboraba para los accionistas de la empresa. Año a año se elaboraba un sintético informe en el cual se daban a conocer los resultados financieros del ejercicio, con comentarios que servían para explicar las novedades más relevantes. A diferencia del registro anterior, el *Annual Report* no computaba el ejercicio por año calendario, sino por año financiero. Este comenzaba el 1 de julio y terminaba el 30 de junio siguiente. Además, hubo una interrupción por el cambio de administración, con lo cual los ejercicios 1922-1923 y 1923-1924 fueron irregulares, pues el primero se acortó en un mes y medio, tiempo incorporado al cálculo del segundo de estos períodos. Otra diferencia se encuentra en la moneda utilizada para los cálculos. Mientras las *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación* utilizan los pesos oro sellado (\$o/s), el *Annual Report* lo hace en Libras Esterlinas. Pero el aporte más significativo está en las explicaciones de los directores ante sus mandantes, fuente primaria directa. A lo largo del presente estudio, esas explicaciones han sido tenidas en cuenta para explicar los procesos del Trasandino. Pero resulta de utilidad presentar un cuadro con algunos de estos datos, a modo de ejemplo y para facilitar eventuales consultas de los colegas. Presentamos a continuación dos cuadros. Para la división cronológica de los 40 años de funcionamiento del Trasandino, estos corresponden a las etapas III y IV. El *Cuadro II* abarca el período inmediatamente posterior a la habilitación del Túnel de la Cumbre (1911-1922). El *Cuadro III* informa sobre el período dorado del Trasandino, con los siete años posteriores a la puesta en marcha de la administración unificada de las secciones argentina y chilena (1923-1932).

El resultado financiero de la explotación del Ferrocarril Trasandino estuvo muy por debajo de las expectativas de los inversores. En cuatro décadas, las ganancias obtenidas -si las había- no eran suficientes para amortizar el capital invertido y a la vez realizar las inversiones necesarias para mejorar el servicio, con nuevas defensas contra la nieve, electrificación ni la incorporación de nuevas locomotoras y material rodante. Como resultado, el Trasandino acudió a los Estados nacionales para obtener los recursos necesarios para mejorar su rendimiento, lo cual se efectuó en la segunda mitad de la década de 1920, con buenos resultados. No obstante, a partir de 1930 sobrevino una caída, y en estas condiciones se produjo el cierre definitivo por el aluvión de 1934.

Con estos antecedentes, y ante la magnitud de los daños causados, la empresa no tenía el menor interés de aportar nuevamente un importante capital para efectuar la reparación de la línea, que equivalía prácticamente a construirla de nuevo en casi su totalidad. Como resultado, ésta iba a quedar destruida durante casi una década. Esa pasividad, esa falta de interés de la empresa en reparar la línea, es la mejor prueba del balance general que los inversores realizaron de los 40 años de funcionamiento del Trasandino: desde el punto de vista financiero, había sido un mal negocio. Todas las expectativas habían sido defraudadas. Y la única posibilidad de salvación era mediante la presión para venderla a los Estados nacionales. Pero antes de examinar este proceso, es necesario examinar primero por qué se llegó a esta situación.

*Cuadro II:*

**Informe anual sobre el funcionamiento del Ferrocarril Trasandino (1911-1922)**

AÑO	Ingreso Libras	Rel c/ año anterior	OBSERVACIONES
1912 1913	106.709	-27.537	S/D
1913 1914	96.105	-10.603	El tráfico fue interrumpido por fuertes nevadas desde principios de junio. Esto continuó por intervalos durante varios meses. Se incrementaron los ingresos por servicios de pasajeros, tanto locales como internacionales. El resultado negativo con respecto al año anterior se debió a la brusca caída del transporte de ganado, por la escasez de animales del lado argentino, el aumento de los precios y la caída en la demanda chilena.
1914 1915	48.473	-47.632	El "desastroso resultado" se debió al cierre del servicio por nevadas, desde junio de 1914 hasta mediados de diciembre de ese año. En mayo de 1915 se volvió a cerrar y se espera la reapertura recién para setiembre. El FCT sólo operó durante 5 meses y medio. En ese poco tiempo, el tráfico fue afectado por la depresión prevaleciente en Argentina y Chile a consecuencia de la I Guerra Mundial.
1915 1916	73.543	25.560	Al disminuir las interrupciones del servicio, se recuperó la actividad. De todos modos, no se recobró el tráfico de ganado. Pero aumentó el tráfico de bienes desde Chile
1916 1917	111.323	37.780	No hubo cortes anormales en el tráfico como en 1914-15. Importante reactivación del tráfico de pasajeros, y en menor medida el de ganado. El tráfico de bienes desde Chile siguió creciendo.
1917 1918	188.684	77.360 69,49%	No hubo cortes del tráfico por las condiciones del tiempo. Pero estuvo suspendido completamente durante semanas debido a las huelgas. De todos modos se incrementó el volumen del tráfico.
1918 1919	188.748	64	Desde el 11 de mayo hasta el final del año financiero (30 de junio de 1919), el tráfico internacional quedó interrumpido por fuertes nevadas y derrumbes de rocas, lo cual continuó intermitentemente hasta el final de setiembre. Se implementó un servicio restringido, combinando el tren con mulas. A mediados de octubre se reanudó el tráfico internacional.
1919 1920	149.760	-38.987	La caída de los ingresos se debió fundamentalmente al corte del tráfico causado por la nieve y los derrumbes de rocas en el año anterior, que continuaron hasta el final de setiembre de 1919.

19201921	136.096	-13.663	La caída se debió al corte del tráfico causado por las tormentas de nieve y las inundaciones, como así también a la depresión general reinante tanto en Argentina como en Chile
19211922	115.550	-20.546	Se atribuye la caída de los ingresos a la depresión de los negocios que prevaleció en Sudamérica durante el año fiscal.
1922 1923	150.604	47.063	Se modifica fecha de cierre del ejercicio anual, que pasa del 13 de mayo. Para este ejercicio se cuenta del 1 de julio de 1922 hasta el 13 de mayo de 1923

Fuente: The Argentine Transandine Railway company, limited. Report of the director (1911-1923)

*Cuadro III:*

**Informe anual sobre el funcionamiento del Ferrocarril Trasandino. Durante la administración unificada (1923-1930)**

Año Fiscal	Balance anual comparado con el anterior (libras esterlinas)			OBSERVACIONES
	ingresos	gastos	Saldo	
19231924	221.360	233.290	-11.930	Año financiero extraordinario de 13 meses y medio. Etapa de transición y ajuste de administración unificada. Se realizan trabajos de defensa contra la nieve
19241925	170.039 -51.320 -23,2%	172.638 -60.652 -26,0%	-2.598 -9.331 -78,2%	Fuerte reducción del tráfico de ganado. Se continúan los trabajos de defensa contra la nieve, con buenos resultados.
19251926	198.834 28.795	179.396 6.700	19.437	
19261927	232.560 33.726 17,0%	196.843 17.337 9,7%	35.716 16.279 83,7%	-Invierno extraordinariamente severo. Durante julio y agosto el tráfico estuvo prácticamente suspendido. Se debieron realizar grandes gastos para la reapertura de la línea. Fuertes inversiones se hicieron para extender los trabajos de protección contra nieve y avalanchas. -Fuerte caída del número de pasajeros, debido sobre todo a la supresión del tráfico suburbano. Pero incremento en los ingresos por transporte de pasajeros. -Mejoramiento general.
1927 1928	222.497 -10.063 -4,3%	203.919 7.075 3,6%	18.578 -17.138 -48,0%	-Reducción del tráfico por incremento de los impuestos de importación en Chile, lo cual determinó la suspensión del transporte de ganado argentino por varios meses. -Aumento de los gastos de explotación por incrementos salariales al personal. -Con el dinero aportado por el Estado, se realizaron importantes avances en las defensas contra la nieve. -fuertes exportaciones de harina de Argentina a Chile. -La ruta de Mendoza a Cacheuta, y la competencia del automotor, generaron la caída del transporte de pasajeros en ese tramo, de 14.000 a 10.000 con respecto al año anterior.

1928	245.213	185.636	59.577	-Mejoramiento debido principalmente a que el tráfico ha estado comparativamente más libre de interrupciones. Ello facilitó la reducción de costos de explotación. -Transporte de pasajeros aumentó 9%, tanto para el servicio internacional como para llegar a Puente del Inca. Buen resultado de la incorporación de coches pullman. También se incrementó el tráfico por los que viajaban a Europa para las exposiciones de Barcelona y Sevilla. Menos pasajeros de Cuyo, pero más de Buenos Aires. -Sigue cayendo transporte de pasajeros de Mendoza a Cacheuta, esta vez de 10.000 a 7.000. -Importante incremento de comercio de ganado, por escasez del mismo y el consiguiente aumento de los precios en Chile. De 38.000 cabezas del año anterior, se aumentó a 61.000. -El comercio de Chile a Argentina aumenta en 2.000 toneladas, sobre todo por frutas, vegetales, Pero baja el comercio inverso, sobre todo por caída del comercio de harina.
1929	22.715 10,2%	-18.283 -9%	40.999 220,7%	
1929	234.160	172.164	61.995	-Se mejoró el saldo por una fuerte reducción en los gastos. -Las locomotoras Garratt, en sus seis meses de servicio, han significado una reducción del consumo de combustible del 29% para el tramo de adherencia Mendoza-Zanjón Amarillo. -Aumento de pasajeros internacionales.
1930	-11.053 -4,51%	-13.471 -7,26%	2.417 4,06%	

Fuente: The Argentine Transandine Railway company, limited. Report of the director (1924-1931)

## De la empresa privada a la sociedad mixta de hecho

El complicado proceso financiero del Trasandino se inició en el marco de la Ley 583, sancionada en 1872, en la cual se fijaban los costos de construcción, las garantías del Estado y los compromisos de la empresa privada. Sobre la base de este contexto regulatorio se desarrollarían los primeros años de la polémica historia del Trasandino.

La ley 583 estipulaba un costo máximo de \$33.000 fuertes por kilómetro de vía para el Trasandino. En comparación con los costos de ferrocarriles de llanura, se calculaba casi el doble (Por ejemplo, para la línea de Buenos Aires a San Juan, se calculaba un costo de \$18.000 por kilómetro). En otras palabras, había una clara distinción de costos entre vías en zona de llanura y zona de montañas. Como resultado, el costo total de la vía trasandina se calculó en \$5.874.000 oro.

Después de definir los costos, la ley fijaba las obligaciones y compromisos tanto del Estado como de las empresas privadas. El Estado se comprometió a garantizar “el interés del 7% anual sobre el precio por que las contrate, por el

término de 20 años”, indicaba el artículo 4. Esta garantía del 7% era pareja para todas las líneas. Como correlato, la ley disponía también las obligaciones de las empresas en materia de plazos. “Los concesionarios de estas líneas quedan obligados a terminarla cinco años después de comenzados sus trabajos de construcción, bajo una multa de \$25.000 fuertes por cada mes de retardo”, señalaba el artículo 19 de la Ley.

El contrato con la empresa de los Clark para la construcción del Trasandino se firmó en el marco de esta ley, pero dos años más tarde (26 de enero de 1874). El documento mantenía en líneas generales los lineamientos del marco legal, con algunas modificaciones. Se mantuvo la garantía del 7% pero el costo máximo por kilómetro se redujo en un 10%, bajando de \$33.000 fuertes a \$29.700 fuertes (artículo 3). En cuanto a plazos, el contrato estipulaba que los Clark tenían un año para comenzar la obra, y cinco años más para terminarla, “obligándose el concesionario a pagar una multa de \$25.000 fuertes por cada mes de retardo” (artículo 13).

La empresa tuvo dificultades para reunir los capitales e iniciar los trabajos. Se abrieron nuevas negociaciones, que dieron como resultado la ley modificatoria del 18 de setiembre de 1877 y el contrato respectivo del 19 de marzo de 1878. Más tarde, en 1881 se firmó un nuevo acuerdo, por el cual el Estado autorizaba a la empresa a iniciar las obras de construcción del Trasandino después de la conclusión de la línea de Villa Mercedes a Mendoza (artículo 4). Esta línea se terminó en 1885 y poco después, fueron aprobados los estudios para la construcción del Ferrocarril Trasandino por Uspallata (19 de junio de 1886).

Los Clark habían demorado doce años desde la firma del contrato con el Estado para la construcción del Trasandino. En ese lapso habían construido una parte importante del tramo intermedio (Mercedes a Villa Mercedes) pero no habían podido comenzar las obras desde Mendoza hacia el Oeste. En esta situación se encontraban cuando resolvieron apartarse del proyecto y transferir la concesión a favor de la Compañía del F.C. Trasandino. Esta transferencia fue aceptada por el Estado, por decreto del 20 de enero de 1887, en el cual se señalaba explícitamente que “la nueva compañía acepta los derechos y obligaciones del contrato primitivo” (artículo 2°).

Poco antes, el 1 de enero de 1887, la empresa había comenzado las obras. A partir de ese momento corrían los cinco años de plazo que el contrato había estipulado para la conclusión de los trabajos. En consecuencia, el 1 de enero de 1892 se tendría que haber inaugurado el servicio de Mendoza a Los Andes. No obstante, como ya se ha señalado, recién en abril de 1910 se realizó la inauguración oficial de la línea completa. Desde el punto de vista financiero hubo una demora cercana a los 18 años por parte de la empresa. En consecuencia, aplicando estrictamente la ley, “en concepto de multa la empresa debió haber oblado durante esos años \$5.475.000 oro sellado”, destaca Scalabrini Ortiz.

El escritor critica globalmente toda la gestión financiera del Trasandino, tanto por parte del Estado como de los empresarios. “No se comprende fácilmente la razón que pudo asistir a los gobiernos para conceder estas líneas a contratistas extranjeros insolventes como Clark”, señala el autor. Tal vez Scalabrini desconocía el estrecho parentesco que unía a los Clark con el entonces presidente de la Nación, Domingo Faustino Sarmiento. De todos modos, entendemos que es preciso matizar la dura crítica que Scalabrini hace a los Clark. Estos lograron construir, con éxito, otros ramales, entre ellos el que unía Mercedes con Villa Mercedes (580 km).<sup>189</sup> Más allá de sus prejuicios xenófobos, Scalabrini Ortiz acierta al definir a los Clark como “insolventes”, tal como señala López, “eran frágiles financieramente; carecían de capital de trabajo; habían acumulado deudas a través del tiempo y recibieron en pago por los contratos títulos cuya venta a precios ínfimos no pudieron detener, por carecer de crédito suficiente, lo que pudo haber sido una de las principales causas de su ruina”.

A pesar de su endeble situación financiera, los Clark impulsaron varios proyectos y hacia 1890 tenían simultáneamente cuatro obras en marcha: el *F.C. Central* de Venezuela, el *Trasandino*, y dos ramales del *F.C. Nordeste Argentino*, en la Mesopotamia. Llegaron a tener 7.000 obreros trabajando y hasta una flotilla para trasladar materiales de Buenos Aires a Corrientes. En estas circunstancias se encontraban cuando estalló la crisis financiera de 1890, con la caída de la Bolsa y el veloz incremento del precio del oro, con una cadena de empresas que quebraban y dejaban de pagar a sus proveedores. Como era de esperar, la ola causó un fuerte impacto en la frágil estructura financiera de los Clark y precipitó la quiebra de la firma.

“A fines de 1890 se encontraban en cesación de pagos. En febrero de 1891, Juan E. Clark reunió a los principales acreedores en Buenos Aires e intentó llegar a un acuerdo que se frustró cuando uno de ellos inició acciones judiciales. En Londres, en marzo de 1891, por contrato, Mateo Clark celebró un acuerdo por el cual se creó una nueva empresa controlada por sus acreedores que se hizo cargo del pasivo y el activo. Asimismo en Chile se procedió de la misma manera. La situación creada en Buenos Aires no podía conducir sino a un colapso. En agosto de 1891 se rescindió el contrato con el *F.C. Nordeste Argentino*, negociación que se llevó a cabo en Londres; las demás obras se suspendieron y finalmente la declaración judicial de quiebra se produjo el 11 de agosto de 1892 a pedido del Banco Español. Su quiebra fue un suceso de gran resonancia, como señaló el diario *La Nación*” (López 1996: 45-46).

---

189 La traza fue relevada por Luis A. Huergo, el primer ingeniero que egresó de la Universidad de Buenos Aires en 1869. Nota de Garcés Delgado.

La quiebra de los Clark generó consecuencias profundas, tanto para ambos hermanos como para sus proyectos en ejecución, especialmente el Trasandino. A partir de ese momento, la suerte de los pioneros quedó echada. Ya nunca se recuperarían; deberían incluso pasar muchos años fuera de su patria, para regresar hacia fin de siglo, casi una década después de la crisis de 1890. López refleja este proceso en los siguientes términos:

“La quiebra arruinó a los Clark; todos sus bienes, incluso los de uso personal, fueron vendidos. Su responsabilidad era ilimitada frente a sus acreedores, pues no habían formado una compañía o sociedad que la restringiera, y no trataron de eludirla. Mateo Clark permaneció unos años en Londres, hasta que la evolución de la *Anglo American Construction Company* permitió el pago de los acreedores. Su hermano residió en Buenos Aires hasta el fin del siglo. Luego ambos volvieron a Chile, donde Juan E. Clark falleció en Valparaíso, en 1907, a los 67 años y Mateo en Santiago en 1929 a los 86 años” (López 1996: 48).

Aparte de las consideraciones personales, la caída de los Clark significaba la pérdida del principal motor empresario que tenía el Trasandino, más allá de quién fuera el propietario de las acciones. Los Clark estaban involucrados personalmente con el Trasandino, con algo de espíritu de pioneros, a diferencia de los capitales anónimos, que sólo se movían por el afán de lucro. Al desaparecer los Clark del escenario, quedaban como criterios casi excluyentes para la continuación de las obras los cálculos de las ganancias reales o potenciales que podía reeditar el Trasandino.

En relación con la demora en la construcción, es preciso detectar el cambio de escenario entre la década de 1870, cuando había gran interés en la construcción del Trasandino, y fines de los 80, cuando este interés comenzó a declinar, al menos en Gran Bretaña. El mismo Scalabrini lo explica en los siguientes términos:

“Las conveniencias internacionales de Inglaterra, a cuyo servicio está siempre cualquier empresa inglesa, ya no instigaban a la pronta terminación de la línea. El almirante Fitz Roy, jefe del almirantazgo inglés había dicho que las rutas férreas a través de América “estaban llamadas a ser las rutas más cortas entre Europa y el nuevo imperio anglosajón, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia”. Pero a partir de 1887, Inglaterra adopta como ruta a las Indias y Australia la vía del canal de Suez, cuya internacionalización se pacta con sus constructores franceses, pero cuyo dominio práctico es ejercido por Inglaterra. Ni la política internacional inglesa, ni las conveniencias de la empresa dictaban, pues, apuro a los trabajos, mientras no se cobraran las multas. Y las multas no se cobraron jamás” (Scalabrini Ortiz 1957: 332).

El argumento de Scalabrini se ajusta a la Ley y el contrato de concesión. A la vez ofrece un dato interesante con relación al cambio de rutas internacionales motivado por el Canal de Suez. Pero no tiene en cuenta el contexto político del Cono Sur. No se computa, por ejemplo, la sucesión de problemas de inestabilidad política que en esos años hubo en Argentina (Revoluciones de 1890 y 1893), en Chile (Guerra Civil de 1891) y entre ambos (escalada bélica y proximidad de conflicto entre 1898 y 1902). Tampoco reconoce el impacto de la crisis de la Bolsa de Buenos Aires en 1890, la fiebre de la especulación, el incremento del precio del oro y la cadena de quiebras, encabezadas por la caída de la *Baring Brothers*. Todo ello afectó, sin lugar a dudas, la confianza que podían despertar los empresarios ante los capitales que necesitaban para efectuar las inversiones.

La cuestión de la garantía del 7% también fue motivo de polémica. Scalabrini la critica duramente, al señalar que no “se comprende fácilmente que los gobiernos garantiera un interés del 7% anual, cuando el gobierno podía conseguir dinero en el interior o en el exterior, en el peor de los casos a un interés del 5,55%”. Este argumento es más débil, teniendo en cuenta que el interés del 7% no fue un privilegio específico para la construcción del Trasandino. En la misma ley de 1872, tal como hemos indicado, se estipulaba ese interés para otros ramales, previstos para lugares muy distantes de los Andes centrales. De todos modos, al demorarse la obra y no cobrarse las multas, el compromiso asumido por el Estado en materia de garantías pasó a convertirse en un problema de proyecciones insospechadas.

El Ferrocarril Trasandino fue librado al servicio el 22 de febrero de 1891, sólo para el tramo de Mendoza a Uspallata, con lo cual el Estado tuvo que abonar la garantía del 7%, es decir, \$147.926. En 1893, el riel llegó a Punta de Vacas. El capital invertido reconocido ascendió \$3.720.207 oro. A partir de entonces, las obras quedaron paralizadas. Y por este servicio de escaso impacto regional, el Estado debió pagar anualmente la suma de \$260.414 oro sellado. Hacia 1898, el gobierno debió haber entregado en concepto de garantía, un monto de \$1.948.456. Y todo parecía indicar que esta situación se iba a repetir indefinidamente, acarreando un gran costo al Estado a cambio de beneficios de escasa significación.

El contrato preveía esta situación. Por ello había estipulado una multa a la empresa por cada mes de retraso. Esta ascendía a \$25.000 fuertes mensuales, equivalentes a \$300.000 oro anual. Entre 1892 y 1898, la empresa tendría que haber pagado al Estado \$2.100.000 oro. En otras palabras, la cláusula de las multas equilibraba la de las garantías. Según Scalabrini Ortiz, el Estado omitió cobrar las multas, y sí se hizo cargo de las garantías. Para López, en cambio, “el Estado había dejado de pagar la garantía, y en consecuencia no estaba en muy buena posición para reclamar el pago de multas”.<sup>190</sup>

---

190 Nota de Mario Justo López.



De esta manera se desembocó en una situación compleja e inestable. Con la construcción de la línea postergada indefinidamente, con una erogación permanente de las arcas fiscales y sin contraprestaciones proporcionadas, el caso del Trasandino fue cuestionado en el seno de la clase dirigente argentina. Como resultado, se resolvió modificar la situación. Mediante las leyes 3350 (14 de enero de 1896) y 3760 (31 de diciembre de 1898) y con el contrato posterior, el Estado acordó con la empresa un nuevo convenio por el cual la garantía quedaba anulada. A cambio, el Estado aportaba un monto de \$6.400.000 oro (casi el doble del capital invertido por la empresa hasta ese momento; cifra a su vez, muy superior al costo máximo total de la línea, establecido en la ley de 1872). La empresa a su vez cedía acciones diferidas por Libras 225.000 (a un cambio de \$5,04 oro por Libra, ello equivalía a \$1.134.000 oro). Estas acciones asegurarían al Estado una banca en el directorio de la empresa, con sede en Londres. Asimismo, la empresa se comprometía a reactivar las obras, con un plazo de terminación de cuatro años a partir de la fecha de firma del contrato (7 de noviembre de 1899). Nuevamente se establecía una cláusula de multa en caso de demora, a razón de \$25.000 por mes de atraso. Así se dispuso por ley 3.760 del 31 de diciembre de 1898. El contrato de rescisión de la garantía se firmó el 7 de noviembre de 1899, avalado por decreto presidencial de igual fecha.

El nuevo contrato tenía fortalezas y debilidades. El punto más débil se encontraba en la legitimación de hecho que implicaba para las conductas anteriores de los funcionarios que no habían arbitrado las medidas correspondientes para exigir el pago de las multas por parte de la empresa. Reclamo que López considera poco viable, como hemos indicado, porque tampoco el Estado había cumplido con la empresa al demorar el pago de las garantías. Pero más allá de estas consideraciones, el contrato lograba el objetivo de reactivar la obra. Además, incluía una cláusula sumamente importante en su artículo 13, que señalaba: “En caso de expropiación del Ferrocarril por el Gobierno, las cantidades que el Gobierno le hubiera entregado en el concepto de garantías futuras se computarán como parte del precio”.

En este punto es preciso discriminar las cifras. El Estado otorgaba a la empresa un monto de \$6.400.000 oro, descompuesto en dos partes. Por un lado, la suma de \$2.000.000 oro, en concepto de pago por las garantías devengadas desde 1892 hasta 1898. Por otro, la suma de \$4.400.000 oro que se considerarían como pago por garantías futuras. Conforme al artículo 13 del contrato, en caso de futura expropiación del Trasandino esta suma de \$4.400.000 oro debería considerarse efectivamente pagada por el Estado a la empresa. Debía por tanto descontarse del precio a pagar por el Estado. Además, en ese momento, la libra se cotizaba a \$5,04 oro, con lo cual, el Estado estaba entregando 880.000 libras. Se trata de un detalle importante por lo que se examinará más adelante.

Volviendo a 1899, el convenio sirvió para reactivar la obra. Esta se completó once años después, como se ha señalado. La empresa debió haber pagado multas del orden de los \$1.800.000 oro. Sin embargo, conforme a Scalabrini Ortiz, esta multa nunca se cobró y nunca se pagó. Como se ve, el aporte del Estado superaba el costo total de la construcción del Trasandino que se había estimado originalmente. En 1872 se habían calculado un máximo de \$5.874.000 oro para toda la obra y cinco lustros más tarde, el Estado aportaba un monto de \$6.400.000 oro simplemente para liberarse de la garantía (no para adquirir el Ferrocarril en propiedad). “Fue éste el primer acto de una sociedad de hecho, la de una explotación mixta del Estado y la empresa concesionaria”.<sup>191</sup>

## Inauguración y después

La culminación de las obras de construcción del Trasandino, después de 38 años, despertó grandes expectativas. Inclusive, los primeros datos de explotación eran bastante alentadores. Concretamente, los ingresos ascendieron de \$383.156 oro en 1909 a \$741.653 oro en 1911. Las entradas brutas se duplicaron en dos años, tal como destaca Scalabrini Ortiz. No obstante, estas promisorias expectativas no tardarían en frustrarse. En parte por la I Guerra Mundial, que motivó una depresión económica en distintas actividades. Pero actuaron también otros factores.

En los primeros años de su funcionamiento, la empresa privada procuró solucionar este problema mediante elevadas tarifas para los fletes. El resultado fue negativo, cayó la demanda. En muchos casos, la producción cuyana se orientó hacia el puerto de Buenos Aires antes que al de Valparaíso, pues a pesar de encontrarse 700 km más lejos, el flete era más conveniente. El bajo rendimiento del Trasandino en la década de 1910 dio lugar a fuertes debates y críticas. Sobre todo por parte de Clark, quien se manifestó totalmente en desacuerdo con el estilo de administración dispuesto por el *F.C. Pacífico*, a cargo de la línea desde 1907. Clark señaló también como causa de los problemas la falta de congruencia y coordinación entre los dos administradores, el Trasandino Argentino y el Trasandino Chileno. Para superar esta dificultad, el chileno sugirió la reforma total del sistema, con la concentración de la administración bajo un solo mando.

---

191 Discurso del diputado Joaquín Méndez Calzada (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938): *Diario de Sesiones*: IV, 181.

## Mateo Clark y sus polémicas

Dejando de lado los símbolos para entrar en los números fríos de los financistas, el Trasandino despertó expectativas que pronto se verían frustradas. Sobre todo para los inversionistas y miembros del directorio de la empresa. Así lo reflejan los números de cantidad de pasajeros, volumen de carga y balance del ejercicio financiero:

“En 1910, sus trenes transportaron 36.000 toneladas y 21.000 pasajeros, que les dejaron un excedente de casi \$200.000 y sonrisas en las caras. Al llegar a fines del año siguiente, ya no había sonrisas, porque permaneció estancado el movimiento de pasajeros mientras llevaron 7.500 toneladas menos de carga y virtualmente, no había excedente. En 1912 ya pensaron en el suicidio, porque tanto el tráfico de carga como el de pasajeros había bajado y el excedente de 1910 se había transformado en un déficit de la misma magnitud” (Thomson y Angerstein 1997: 155).

Desde el punto de vista del comercio estrictamente cuyano, este reducido volumen de intercambio con Chile contrastaba con el fuerte incremento del comercio con Buenos Aires. Cuarenta años antes, hacia 1873, la población de Mendoza era de 70.000 habitantes, y por medio de carretas y mulas, su comercio con Buenos Aires ascendía a 15.000 toneladas. Esto es 80 veces más que el volumen de carga intercambiado con Chile en 1914, cuando la población provincial se había multiplicada por cuatro (277.000 habitantes). En otras palabras, la llegada del tren desde el Este, causó un fuerte impacto. La extensión del riel hacia el Oeste, en cambio, pasó desapercibida, al menos en términos cuantitativos.

En efecto, los resultados alcanzados por el servicio del Trasandino estuvieron por debajo de las expectativas en términos de rentabilidad, cantidad de pasajeros y volumen de carga transportados. Los números resultaron bajos en comparación con el rendimiento que por entonces exhibían otras líneas ferroviarias. Pero en cuanto a la vinculación binacional, el servicio del Trasandino supuso un aumento relativo con relación a la situación anterior. Y ese aumento tuvo un fuerte correlato en el proceso de integración cultural entre Argentina y Chile. Así lo reflejan diversos documentos de la época. Como ejemplo, cabe destacar las declaraciones de Carlos Noel en la Cámara de Diputados. Pero antes de considerar su discurso, conviene detenerse en el perfil del autor.

La figura de Carlos M. Noel (1886-1941) se recorta como una de las más interesantes de la clase dirigente argentina de esos años, particularmente en los temas de desarrollo económico e integración argentino-chilena. Pertenecía

a una familia de industriales, dedicados al rubro de la alimentación: su abuelo había sido el fundador de la conocida fábrica de dulces y chocolates. Su buena posición le permitió estudiar en Francia, donde obtuvo el bachillerato en Letras de La Sorbona, y el doctorado en diplomacia en la Escuela de Altos Estudios Sociales. Tras regresar a la Argentina, fue reconocido por sus pares como Presidente de la Unión Industrial Argentina (1916). Paralelamente, inició su trayectoria cívica. Se afilió a la Unión Cívica Radical y a través de sus filas, desplegó una destacada carrera política. Entre otros cargos, fue concejal, intendente de la ciudad de Buenos Aires y diputado nacional. También prestó servicios en el exterior, sobre todo en Chile, donde se desempeñó como ministro plenipotenciario (1918) y embajador (1920-1922). Posteriormente fue electo diputado en el Congreso de la Nación.<sup>192</sup> Sobre la base de estos antecedentes y experiencias, tuvo una activa participación en el debate sobre el F.C.Trasandino, sobre el cual tenía una mirada amplia y compleja:

“El Ferrocarril Trasandino no está destinado sólo a facilitar el transporte de carga y de pasajeros sino que, por encima de todo es un elemento de real y fundamental importancia para nuestra vinculación espiritual con el país vecino y amigo. Apenas se establece este servicio pudo comprobarse, no sólo un fuerte aumento del intercambio comercial, como es lógico, sino que ambos pueblos tuvieron de inmediato un más íntimo conocimiento de sus necesidades y aspiraciones y se sintieron más solidarios el uno del otro. Así, pues, este ferrocarril tiene que ser considerado, muy principalmente como medio de vinculación internacional y aunque no pueda dar utilidades, su funcionamiento es indispensable para satisfacer un antiguo y siempre latente anhelo”.<sup>193</sup>

A pesar de militar en un partido de oposición, el diputado Noel comprendía que la relevancia del Trasandino iba más allá de los cálculos financieros de coyuntura: eran una palanca formidable para un proceso mayor, a escala continental, capaz de abrir un futuro significativo al desarrollo del país a través del fortalecimiento de los lazos vecinales. Don Carlos sabía lo difícil que era, en esos años, lograr avances en el espacio diplomático. Y reconocía al Trasandino como un medio concreto y óptimo para avanzar.

Para el Estado argentino, el Trasandino tuvo durante buena parte de los siglos XIX y XX, una importancia estratégica en cuanto a su aporte al proceso de integración con Chile. Por ello, una y otra vez estuvo dispuesto a aportar fondos de las arcas públicas para sostenerlo. De todos modos, para los empresarios y directores de la empresa los objetivos eran muy distintos. Ellos aspiraban a convertir el Trasandino en un negocio rentable. Y para estas expectativas, los

192 Barovero, Diego, “Noel, Carlos M.”. En: Pereira, Enrique. *Diccionario Biográfico Nacional de la Unión Cívica Radical*. <http://diccionarioradical.blogspot.com/search?q=Carlos+M.+Noel>. Consultado 24-9-2010.

193 Discurso del diputado Carlos M. Noel (Unión Cívica Radical-Capital Federal). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938): *Diario de Sesiones*: IV, 177.

resultados de los primeros años de servicios eran negativos.

¿Cuál fue la causa de este fracaso? Para Mateo Clark, el motivo central se encontraba en una desacertada política tarifaria por parte de la empresa encargada de la administración del Trasandino argentino. En efecto, con el objetivo de reducir costos, la administración del Trasandino se había confiado a la empresa BAP, propietaria del ferrocarril que unía Mendoza y Buenos Aires. Aparentemente, había una irregularidad. Ambas empresas eran en parte complementarias (para la carga y los pasajeros que viajaban de Chile a Buenos Aires). Pero también eran competitivas. Porque para los pasajeros y la carga que viajaba de Cuyo hacia algún puerto de ultramar, había evidentemente dos alternativas: una hacia Buenos Aires y otra hacia Valparaíso. La primera era más larga, pero por una planicie sin mayores inconvenientes técnicos, mientras que la segunda era más corta, pero con el formidable obstáculo de la cordillera. Había por lo tanto una irregularidad al permitirse que una empresa administrase los intereses de su competidora. Esta fue justamente la denuncia de Clark.

En un documento muy crítico, el pionero del Trasandino denunció que esta política tarifaria obedecía a oscuros intereses de la empresa BAP, pues al desalentar el uso del Trasandino, incrementaba su clientela para el servicio entre Cuyo y Buenos Aires.

“El Pacífico ha preferido los procedimientos torcidos, como es el de tomar a su cargo la administración del Trasandino Argentino simulando perseguir tan sólo propósitos de economía para los accionistas de esta empresa. Y abusando de la buena fe de los mismos, implantar en dicha sección argentina del Trasandino, tarifas prohibitivas, sin estar autorizado para ello y con el solo fin de estrangular, por este medio el intercambio comercial chileno con las provincias de Cuyo por la vía trasandina” (Clark 1924: 2).

Para Clark, los empresarios del BAP deseaban preservar intacto el comercio entre Cuyo y Buenos Aires, que había experimentado un fuerte incremento en los últimos años. Concretamente, según Clark, el BAP estaba cuidando un negocio, por lo cual estaba interesado en el fracaso del Trasandino. Inclusive la comisión chilena realizó gestiones ante la comisión argentina para negociar una reducción consensuada de tarifas. Estas propuestas no tuvieron una respuesta positiva. Como resultado, se prolongó una situación de tarifas altas que desalentaba el uso del Trasandino para el transporte de carga. Uno de los elementos que más irritaba a Clark, era la discriminación de costo de los fletes, según el destino final de los mismos, para beneficiar siempre el transporte hacia Buenos Aires. Para el tramo Los Andes-Mendoza, la tarifa era de 51 chelines 8 peniques. Ahora bien, si esa misma carga continuaba viaje hasta Buenos Aires por el BAP, el tramo anterior costaba sólo 32 chelines y 9 peniques.

“La carga que va de Andes a Mendoza paga un 56% más que cuando la misma carga sale de Andes destinada para Buenos Aires. En efecto, éste es el sistema de tarifas diferenciales que maliciosamente ha implantado el Pacífico en esta vía internacional, lo que es intolerable, existiendo entre estas empresas intereses antagónicos, como son los del Trasandino con el Pacífico respecto a Mendoza” (Clark 1924: 19).

Otro dato vino a complicar aún más la competitividad del Trasandino. Concretamente, la mejora de los servicios de transporte marítimo de carga entre Buenos Aires y Valparaíso. Clark advertía que estos fletes “son ahora menos de la tercera parte de lo que se cobra por la línea férrea hasta Buenos Aires”. En este sentido, señalaba que “es increíble que el administrador general de los Trasandinos antes de haber adoptado una tarifa ruinosa para el Trasandino con el propósito de aumentar el tráfico con Buenos Aires, no haya averiguado antes sobre los fletes marítimos de Chile a Buenos Aires” (Clark 1924: 22).

Este elemento asestaba un golpe más a la precaria competitividad del Trasandino de cara a las cargas con punto de origen o destino en Mendoza. Porque a partir de entonces, Buenos Aires no fue sólo preferible como puerto (en alternativa a Valparaíso) para las cargas de o hacia terceros países, sino también para las cargas dirigidas de o hacia Chile.

Los altos costos de tarifas no sólo reducían al transporte de carga, sino también al de pasajeros. Hacia 1912 la tarifa de 1° clase de Santiago a Mendoza era de 8 libras, 8 chelines y 7 peniques. Este costo resultaba de la sumatoria de las tres tarifas, como muestra el *Cuadro IV*:

#### *Cuadro IV*

#### **Tarifas del viaje ferroviario Santiago-Mendoza Pasajeros 1a Clase 1912 y 1924**

1912	<i>Libras</i>	<i>chelines</i>	<i>peniques</i>
Ferrocarril del Estado de Chile (Sgo-Los Andes)	-	18	10
Trasandino chileno (Los Andes-Límite)	3	10	0
Trasandino argentino (Límite-Mendoza)	3	19	9
<b>Total Santiago-Mendoza 1912</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>
1924			
Ferrocarril del Estado de Chile (Sgo-Los Andes)	1	11	6
Trasandino chileno (Los Andes-Límite)	3	10	8
Trasandino argentino (Límite-Mendoza)	6	7	4
<b>Total Santiago-Mendoza 1924</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>6</b>

Fuente: Clark, 1924 p.73

En 1924 las tarifas habían sufrido un significativo incremento. El viaje completo costaba 11 libras, 9 chelines y 6 peniques, es decir, 3 libras más que en 1912. Si se compara la composición tarifaria en los tres tramos, se comprueba que el aumento se registró fundamentalmente en el Trasandino Argentino, que subió las tarifas en 2 libras, 7 chelines y 7 peniques, mientras que el Trasandino Chileno apenas hizo un ajuste de 8 peniques. Esta hipótesis fue totalmente compartida por Marín Vicuña, uno de los más destacados historiadores ferroviarios de Chile, en su libro sobre el trasandino (1929), y por Kirbus (1996): “a partir de 1910 se podían recorrer los 1.411 km entre Valparaíso y Buenos Aires en tren, en 36 horas, aunque por el elevado costo se lo consideraba “el ferrocarril más caro del mundo”. Para el servicio combinado y completo (pullman, dormitorio, comedor, equipaje) se oblabo para este trayecto el equivalente a unos 135 dólares” (Kirbus 1996: 40).

Para superar estas dificultades, los sectores interesados en el Trasandino iniciaron una serie de gestiones tendentes a independizar su administración de la tutela del BAP. En su lugar se abogó por un nuevo sistema de administración autónoma del Trasandino y centralizada en un sólo mando, tanto la sección chilena como la argentina. Se trataba de un proyecto de envergadura, en el cual debían participar diversos actores, tanto estatales como privados. Sobrevino entonces una fuerte lucha cultural. La arena de este combate tuvo lugar en los directorios de las empresas, en las oficinas gubernamentales y en las páginas de los diarios.

Los ejecutivos del BAP diseñaron un programa de acción tendiente a preservar sus intereses, mediante el mantenimiento del estratégico control de la administración del Trasandino. Es decir, operaron en el sentido de tratar de mantener el *statu quo*, para evitar perder el control que ejercían sobre su competidor. El BAP realizó un intenso trabajo de presión sobre el gobierno argentino, apelando incluso a argumentos de corte nacionalista. En efecto, la empresa, a través de su representante legal, elaboró un *memorándum* y lo remitió a las autoridades con el objetivo de frustrar el proyecto. En el punto 11 este documento señala que “La unión de los trasandinos no beneficiará en nada el comercio de exportación de las provincias andinas y sí el de importación de Chile con detrimento de la plaza de Buenos Aires y Rosario” (cit en Clark 1924: 48).

Los mismos gerentes del BAP admitían que, en caso de perder ellos el control del Trasandino, la nueva administración arbitraría medidas que permitirían incrementar el intercambio a través de este ferrocarril. En forma indirecta, el BAP estaba confesando que había operado en perjuicio del rendimiento del Trasandino y procuraba una autojustificación ante el Estado, apelando a un argumento bastante extendido en aquella época, en torno a la conveniencia de la promoción de las exportaciones y la presunta desventaja de las importaciones.

En efecto, el BAP “puso todo empeño en persuadir al gobierno que no se debían conceder al Trasandino Argentino los auxilios financieros que solicitaba para llevar a cabo la unificación, porque aseguraba que se haría un serio perjuicio al comercio de Buenos Aires y Rosario en provecho de Valparaíso” (Clark 1924: 25)

La presión de los abogados de la empresa británica encontró una respuesta informalmente positiva en la burocracia central. En efecto, el BAP logró prolongar su hegemonía operativa sobre su competidor. Con esta ventaja, el Trasandino se mantuvo en los bajos niveles comerciales: “Durante más de diez años después de terminado el Trasandino, no ha transportado digamos siquiera en todo un año la carga que ha podido conducir en un sólo día”, señaló con preocupación Clark (1924: 29).

Finalmente, las autoridades resolvieron dar lugar al reclamo. Se destrabó el proyecto de emancipación de la administración del Trasandino en relación con la tutela del BAP, y la unificación de la administración de ambas secciones (chilena y argentina) en un solo mando, con sede en Santa Rosa de los Andes. Este objetivo se concretó en 1923. A partir de entonces la situación experimentó un nuevo giro. En efecto, los nuevos operadores tomaron una serie de precauciones, entre ellas estudiaron en profundidad los antecedentes del funcionamiento del FCT con vistas a capitalizar la experiencia y mejorar así su diagnóstico de situación:

“El Dr. Raúl S. Zavalía, miembro del directorio en Buenos Aires de la empresa del *F.C.Pacífico*, en declaraciones a *La Nación*, con motivo de su viaje de vacaciones a Londres, manifestó que allí visitaría al otro directorio, para aportar la experiencia que se obtuvo durante el periodo de la anterior gestión (1907-1923). Consideraba que, aparte del rigor de los inviernos, el trazado de la línea técnicamente adolecía de defectos, con una topografía de elevadas pendientes. Por tal motivo, el *F.C.Pacífico* había contratado los servicios de un ingeniero suizo para estudiar trazados alternativos entre los paralelos 32 y 40, con posible salida a los puertos de Talcahuano o Valdivia”.<sup>194</sup>

---

194 Nota de Garcés Delgado a partir *La Nación* (Buenos Aires), 4-1-1925.



La propuesta de modificar la traza del Trasandino venía a coincidir, en cierta medida, con los diagnósticos del ingeniero Robert Crawford medio siglo antes: era mejor buscar una alternativa más al sur, para facilitar el desplazamiento del Trasandino por pasos más bajos, con pendientes más suaves, a pesar de haber menos población. No obstante, esta iniciativa volvió a frustrarse. De todos modos, con la nueva administración, el Trasandino diseñó una estrategia comercial diferente y pronto comenzaron a verse los resultados.

Hacia mediados de la década de 1920, el servicio del Trasandino parecía consolidarse. Resultó importante para ello la incorporación de algunas mejoras, entre ellas, la electrificación de un tramo importante de la parte chilena y uno pequeño del lado argentino (1927), como veremos más adelante.

<i>Cuadro V</i>				
<b>Aportes del Estado Argentino al Trasandino (1898-1921)</b>				
<b>Año</b>	<b>Ley</b>	<b>Monto en \$ oro</b>	<b>Monto en \$</b>	<b>Objetivo</b>
1898	3.760	\$6.400.000 oro	\$14.528.000	Rescisión de garantía
1921	11.174	\$2.500.000 oro	\$ 5.440.465	Unificación administr.
1921	11.174		\$ 3.129.543	Deudas de la empresa
<b>Total</b>		<b>\$8.900.000 oro</b>	<b>\$23.097.908</b>	
<i>Nota:</i> En 1872 se había calculado el costo de construcción del Trasandino en \$5.874.000. Ello significa que en diciembre de 1923, cuando un decreto hizo efectiva la ley 11.174, el Estado había aportado casi dos veces el costo calculado originalmente, sin ser propietario de la empresa.				

*Fuente:* Poder Legislativo Nacional. *Diario de Sesiones* (1938-1939).

### *Cuadro VI* **Capital de la Empresa del Trasandino**

Capital, según la empresa, en ejercicio 1912-1913	\$11.614.714 m/n
Capital de la empresa al 30-6-1912, reconocido por el Estado	\$9.449.165 oro
Capital de la empresa al 30-6-1913, reconocido por el Estado	\$9.643.538 oro
De esa cantidad debe eliminarse la suma de	\$1.994.434 oro
<b>Capital de la empresa finalmente reconocido por el Estado</b>	<b>\$7.659.105 oro</b>

*Nota:* “El capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo”. Ley 5315 del 30 de setiembre de 1907 (llamada ley Mitre) artículo 9. Fuente: decreto del 1 de julio de 1919.

## La unificación de las administraciones y sus resultados financieros

La implementación de la propuesta exigía un nuevo aporte de capital. La empresa estaba endeudada con serias dificultades financieras y no tenía disponibilidad de recursos para afrontar una nueva inversión. Porque además de la reforma administrativa se necesitaba aliviar la presión generada por las deudas impagas y una profunda renovación de instalaciones y material rodante y de tracción. Como resultado, la empresa acudió nuevamente al Estado. El tema se debatió ampliamente, a partir de lo cual se desembocó en una serie de disposiciones que vinieron a modificar la situación. El Estado aprobó la fusión de los Trasandinos argentino y chileno (Ley 11.174 del 30 de setiembre de 1921; decretos del 2 de diciembre de 1919 y 13 de octubre de 1921). Poco después, se canceló la autorización del *F.C.Pacífico* para administrar el Trasandino (decreto del 8 de mayo de 1922) y se aprobó el convenio definitivo de fusión de los Trasandinos (25 de enero de 1923) que entró en vigencia el 12 de mayo siguiente. El gobierno, mediante la ley 11.174 brindó un aporte de \$2.500.000 oro (\$5.440.465) para establecer la nueva administración, y a la vez se hizo cargo de las deudas de la empresa, lo cual le significó otros \$3.000.000. El *Cuadro V* ilustra esta situación. El aporte del Estado hecho en 1923 alteró la naturaleza del Trasandino como empresa. Porque a partir de entonces dejó de ser una empresa privada para convertirse en una sociedad mixta de hecho. En efecto, según observaría más tarde un legislador conservador, con estos montos se hicieron “casi equivalentes los aportes de la Nación y los de la empresa constructora y concesionaria”.<sup>195</sup> En ese momento se produjo a la vez una modificación en la composición y el reconocimiento del capital de la empresa, tal como ilustra el *Cuadro VI*.

La segunda inyección de capital dispuesta por el Estado abrió el camino para la fusión de los Trasandinos. Las secciones argentina y chilena dejaron de operar como dos líneas distintas para ser controlados por una administración unificada, con sede en la ciudad de Los Andes. Además, se introdujeron otras mejoras. Se avanzó en la electrificación del tramo chileno y de una parte del sector argentino (de Las Cuevas hasta el límite). También se adquirieron nuevas locomotoras y material rodante.<sup>196</sup>

El resultado de este cambio fue positivo. El tráfico internacional de cargas trepó de un promedio de 24.000 toneladas anuales (1910-1922) a 38.600

195 Discurso del diputado Joaquín Méndez Calzada (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones* (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938): IV, 181.

196 Por Resolución del 31 de marzo de 1928 se autorizó la adquisición de nuevas locomotoras. Boletín Oficial 10.211. Más tarde, el 26 de agosto se aprobó otra resolución disponiendo la liquidación final referente a la adquisición de cuatro locomotoras. B.O.10.920.

toneladas anuales después de la unificación (1923-1929). La unificación del Trasandino facilitó la mayor coherencia en el gerenciamiento de la línea. A ello se sumaron la electrificación del tramo con mayor pendiente del lado chileno, los coches de pasajeros de lujo y la incorporación de las nuevas locomotoras del lado argentino, que en conjunto mejoraron la calidad de los servicios y bajaron los costos de explotación. Hubo un antes y un después de la reforma signada por la unificación de la administración y la electrificación. El aporte del Estado marcó verdaderamente un hito en la calidad de los servicios del Trasandino. De todos modos, la parte financiera seguía siendo el talón de Aquiles. El incremento del volumen de carga y de la cantidad de pasajeros transportados no siempre alcanzaba para cubrir los costos de explotación. Los costos de explotación subieron, de 109,43% en el período 1924-1925 al 124,35% para 1933-1934.<sup>197</sup> Las finanzas de la empresa tendían a volver a la situación anterior a 1923. No había renta para pagar los servicios de los accionistas ni la deuda contraída por el Estado; y a la vez, se había comenzado a generar un nuevo incremento en materia de deudas. “Los gastos de explotación de esta empresa son muy superiores al 100% y de ahí su pérdida”, explicaría más tarde un dirigente socialista.<sup>198</sup>

Evidentemente, después de la inyección de capital por aporte del Estado hubo una mejora en los servicios. En algunos años el balance resultó positivo, al menos en dos de ellos. Pero en la mayoría de los cierres las cifras daban en rojo. En poco tiempo se puso de manifiesto que el aporte del Estado de 1923 había sido como una gota de agua en el desierto. El Trasandino no pudo estabilizarse como empresa autosustentable. Más tarde se conocerían los balances del directorio de la firma, con sede en Londres, conforme al cual “las empresas *Gran Oeste* y *F.C.Pacífico*, sufrieron una pérdida de más de 100.000 libras durante los 20 años que explotaron el Trasandino”.<sup>199</sup>

## La Gran Depresión y la suspensión del servicio del Trasandino

La euforia económica del decenio de 1920, fue bien aprovechada por el Trasandino debido a la mejora que significó la unificación administrativa y la renovación del material rodante y de tracción. La incorporación de las poderosas locomotoras *Garratt*, concretada en 1930, vendría a reflejar este optimismo, para lograr todavía mayores rendimientos.

---

197 Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938) *Diario de Sesiones*: IV, 153.

198 Discurso del diputado Enrique Dickmann (Partido Socialista-Capital Federal). Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, (24 de agosto de 1938): IV.

199 Carta confidencial de Blamey Lafone, representante del gobierno argentino en el directorio de la Compañía del Trasandino, en Londres, al ministro de Obras Públicas de Argentina. Febrero 2 de 1937. Citada en Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 165.

Todo este clima se desmoronó a partir de la Gran Depresión económica mundial, que tras comenzar en Wall Street, en 1929 se expandió rápidamente por todo el mundo. Las economías de Argentina y Chile sufrieron este impacto con fuerza. La crisis, financiera en un primer momento, se hizo sentir en toda la economía. Especialmente en el comercio internacional, que cayó a niveles totalmente inesperados, lo cual se haría sentir directamente en el transporte internacional en general, y en el Trasandino en particular. Gonzalo Vial, historiador chileno explica el impacto de la Gran Depresión en el comercio externo de su país, en los siguientes términos:

“Fuimos, se sabe, el país más afectado por el descenso de sus ventas externas, según estudio de la Sociedad de las Naciones. Cayeron un 68%, comparando el bienio 1927-1929 con 1932; las importaciones, un 75%. El producto de 1931 disminuyó un tercio respecto al de 1929... el peor caso latinoamericano” (Vial 1997: 187).

Como era de esperar, la caída del volumen del comercio exterior, se hizo sentir rápidamente en el transporte internacional. Ello abarcó tanto las navieras como los ferrocarriles. Dentro del transporte marítimo, las grandes compañías que venían operando desde Valparaíso hacia el exterior, efectuaron fuertes ajustes y restricciones de servicios. Al no tener demanda de pasajeros y cargas, suprimieron varias rutas para achicar sus costos fijos y hacer frente a la crisis. La *Pacific Steam* primero (1930) y la *Sudamericana de Vapores* después (mediados de 1931), coincidieron en suprimir sus viajes a Nueva York. “Nuestra naviera tiraba la esponja, anclando inactivos sus tres barcos oceánicos, carentes de cualquier demanda” (Vial 1997). Fue una decisión difícil de tomar, pues había costado mucho esfuerzo empresario organizar esa ruta. Y se pagaría un alto precio después para recuperarla (recién se lograría hacia 1940). Pero las circunstancias eran tan apremiantes, que la empresa se vio forzada a tomar esas medidas para sobrellevar la crisis financiera.

La restricción de servicios de transporte internacional se registró tanto en el mar como en la cordillera. Con similares motivos (caída vertical de la demanda de transporte, dificultades financieras, necesidad de reducir servicios para achicar los costos fijos de explotación), la empresa del Ferrocarril Trasandino resolvió suspender sus servicios. En efecto, mediante nota oficial al gobierno argentino, el 20 de abril de 1932 la firma británica comunicaba que a partir de la fecha “por precaria situación y habiendo agotado todos los recursos de que podía disponer y ante la imposibilidad de obtener nuevos capitales para hacer frente a las pérdidas que arrojaba la explotación, se veía constreñido a suspender los servicios”.

Esta medida causó un impacto negativo en las posibilidades de integración entre Argentina y Chile. Se clausuró el único medio de transporte mecánico entre ambos países. A partir de ese momento, la circulación de bienes y personas se retrotrajo al siglo XIX: debía efectuarse a pie, en mula o por medio de arreos. Los mercados conquistados durante años de relaciones comerciales, se perdían de golpe. El tema causó preocupación entre empresarios y gobernantes. El Estado se ocupó del tema. El asunto fue examinado por la Dirección de Ferrocarriles, cuyo asesor letrado, doctor Perrando, emitió un dictamen claro y franco al respecto: “El derecho administrativo de los Estadistas determina uniformemente cuáles son las consecuencias jurídicas de la paralización de un servicio público cuando no han mediado causas de fuerza mayor. Ellas van desde el secuestro de la línea hasta la caducidad de la concesión”.<sup>200</sup>

De todos modos, los resortes del Estado en esos años estaban en manos de un bloque de poder caracterizado por su debilidad frente a las empresas inglesas. A pesar que la empresa estaba incurriendo en el cumplimiento de su obligación contractual, el Estado no actuó en consecuencia. Esta demora, esta falta de reacción motivó algunas quejas y protestas por parte de algunos sectores de la oposición. Un legislador radical, de la provincia de Entre Ríos, señalaría más tarde al respecto: “Lo que correspondía era de inmediato conminar el restablecimiento del servicio, diciéndole a la empresa que no se le iba a aceptar ni tolerar nada y que se le iban a imponer todas las sanciones legales”.<sup>201</sup>

Fueron necesarios ocho meses de arduas negociaciones con otra empresa para lograr la rehabilitación del Trasandino. Hasta que a fines de 1932 se reanudó el servicio, autorizado por resolución del 3 de diciembre (B.O.11.596). Pero con una nueva administración: esta volvía a estar en manos del *F.C.Pacífico*. En 1933 el Trasandino corrió todo el año, y naturalmente transportó mayor cantidad de pasajeros y mayor volumen de carga que en el corto tiempo que prestó servicios en 1932. Pero sólo dentro de cada país. La vigencia del nacionalismo económico en materia de política arancelaria restringió el flujo del transporte internacional. En 1933 el Trasandino trasladó menos volumen de carga a través de la frontera que en los pocos meses de 1932. Como era de esperar, el ejercicio financiero de 1933 arrojó fuertes pérdidas.

---

200 Cit. en Scalabrini Ortiz: 326.

201 Discurso del senador Atanasio Eguiguren (UCR-Entre Ríos). Senado de la Nación, (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 479.

## La empresa y su impotencia financiera tras el aluvión de 1934

Después del aluvión de 1934, no sólo quedó cortado el servicio del Trasandino sino interrumpido el único medio mecánico para el intercambio de bienes y personas entre Argentina y Chile. El fenómeno causó preocupación las cancillerías, en los funcionarios del transporte y en las oficinas gubernamentales del área económica, pues venía a frustrar aspectos centrales de las nuevas negociaciones que se venían realizando desde el año anterior.

El Estado avanzó en dos direcciones. Por un lado, con la empresa; por otro, con el gobierno de Chile. Con respecto a la empresa, en agosto de 1935, la Dirección de Ferrocarriles la emplazó para que en 60 días presentara los planos y cálculos para reconstruir la línea. La empresa presentó el presupuesto, que ascendía a \$5.614.000. El 30 de diciembre de 1935 el Poder Ejecutivo aprobó este presupuesto. La empresa debía comenzar las obras a los seis meses y terminarlas a los veinticuatro. El desafío que tenía por delante adquiriría grandes proporciones. Porque no sólo se necesitaban fondos para reparar los daños, sino también para poner el Trasandino nuevamente en servicio. Los cálculos globales señalaban la necesidad de invertir cifras del orden de los \$8.000.000, según ilustra el *Cuadro VIII*:

### *Cuadro VIII* Costos de rehabilitación del Trasandino

-El Déficit Se Puede Bajar Un 18% Si Se Cambia El Sistema De Tracción, Con La Incorporación De Coches Motor, Que Cuesta	\$ 800.000 M/N
-Reparación De Daños Del Aluvión De 1934	\$ 5.600.000
-Otros Gastos Necesarios Para Hacerlo Funcionar Nuevamente	\$ 600.000 M/N
<b>-Total</b>	<b>\$ 8.000.000 m/n</b>

*Fuente:* Discurso del diputado Víctor Juan Guillot. Cámara de Diputados (Buenos Aires, 23 de agosto de 1938): *Diario de Sesiones*: IV, 98.

¿Estaba la empresa en condiciones de afrontar estas inversiones? Para responder esta pregunta sería necesario realizar un cálculo muy complejo. Desde el punto de vista de la rentabilidad en el mediano y largo plazo, los números eran positivos. Como se ha señalado, entre 1891 y 1934 los balances del Trasandino cerraron con 22 ejercicios con pérdidas y 20 con ganancias. Pero las pérdidas estuvieron sobre todo en los primeros años, antes de la inauguración del túnel. En efecto, entre 1891 y 1909, el ejercicio del Trasandino arrojó 17 años con déficit y sólo dos con ganancias. Pero a partir de 1910 la situación se revirtió. Entre ese año y 1933, sólo en cinco años se registraron pérdidas mientras que en los otros 19 ejercicios el balance arrojó superávit. Y en los últimos cuatro años, a pesar de la Gran Depresión, que había reducido

notablemente los volúmenes del intercambio, el Trasandino había arrojado dos años de ganancias (1930 y 1932) y dos de pérdidas (1931 y 1933).

De todos modos, detrás de aquellos números había una trama más complicada. Porque si bien en 1932 se logró un pequeño superávit, ello fue el resultado de un brusco ajuste, con cierre de servicios durante ocho meses, medida extraordinaria que no se podría repetir en el tiempo. Los efectos de la Gran Depresión se hacían sentir, y no se sabía claramente cuánto faltaba para superarla definitivamente.

Por otra parte, lo que estaba en crisis era el sistema general de los ferrocarriles británicos en los países del sur de América. La época dorada de este sistema de transporte ya había pasado, igual que la del imperio británico. Ya se estaba arrimando el nuevo sistema, basado en el automotor, y el nuevo orden mundial, con la hegemonía de los Estados Unidos. Los capitales ingleses estaban iniciando la retirada. Las rondas de negociaciones tendientes a vender sus empresas en los países americanos ya habían comenzado y a mediados de la década de 1930 entrarían en una franca etapa de realización. En otras palabras, los inversores ingleses se encontraban en una etapa de retracción. Muy lejos de ellos estaba el clima de los grandes sueños y las grandes inversiones. A mediados de los 30 no había mayor interés en lanzarse hacia nuevos emprendimientos.

El aluvión de 1934 llegó entonces en el momento menos oportuno. La magnitud de los daños determinaba que para poner el Trasandino nuevamente en funcionamiento, era necesario realizar una inversión de un monto superior a los \$5.600.000. En estas condiciones, ¿cómo podía la empresa propietaria atraer inversores para reparar los daños? ¿Cómo haría para amortizar los nuevos aportes de capital? Por ese entonces, la situación financiera de la empresa era sumamente delicada, tal como muestra el *Cuadro IX*.

#### *Cuadro IX*

#### **Situación financiera de la empresa (al 30 de junio de 1935)**

-Capital autorizado, según la empresa	\$12.651.660 oro
-capital emitido	\$10.666.000 oro
-estado de la cuenta capital, según la memoria de la empresa	\$12.520.608 oro
-capital invertido, según la empresa	\$13.663.000 oro
-capital invertido, según Dirección General De Ferrocarriles	\$ 8.588.460 oro
-deuda de la empresa al estado (por aporte de ley 11.174)	\$ 2.500.000 oro
-deuda de la empresa con el Estado (por aporte posterior)	\$ 3.129.543 oro
-deuda de la compañía por intereses atrasados	\$ 5.308.574 oro
-servicio anual de sus acciones preferidas	\$ 456.000 oro
-déficit anual	\$ 300.000 m/n

*Fuente:* Discurso del diputado Víctor Juan Guillot. Cámara de Diputados (Buenos Aires, 23 de agosto de 1938): *Diario de Sesiones*: IV, 98.

La debilidad financiera de la empresa contrastaba con las fuertes sumas que requería la reconstrucción de la línea, que se había visto afectada por el aluvión de 1934 en más de 140 km. Los estudios de especialistas, tanto de la empresa como de la comisión creada por el Estado, coincidieron en señalar que sólo las obras iban a demandar más de \$5.000.000. Pero ello no sería suficiente. Había que añadir otras inversiones para garantizar un servicio más adecuado, que permitiese reducir, al menos parcialmente el déficit anual de explotación. Tal como muestra el cuadro respectivo, la cifra a invertir ascendía a \$8.000.000. Para la empresa ello implicaba la necesidad de obtener nuevos capitales. Pero carecía de argumentos para lograrlos, pues estaba demostrado que el Trasandino, como negocio, no era rentable como para amortizar capitales e intereses. Un observador de la época señaló esta situación con singular claridad:

“Esta línea se halla en sus cuatro quintas partes interrumpida y abandonada. Su explotación parcial y total durante 42 años ha sido desfavorable, pues en la mitad de ellos ha producido pérdidas y en la otra mitad no ha producido sino ganancias tan reducidas que no han permitido satisfacer los servicios de las obligaciones contraídas con el gobierno y con particulares”.<sup>202</sup>

La comparación de los dos cuadros anteriores sirve para marcar la situación sin salida en la cual se había desembocado. El contraste entre la situación financiera de la empresa y los costos que requería la rehabilitación del Trasandino demostraba la profunda brecha entre recursos y necesidades. La empresa estaba a todas luces imposibilitada de conseguir los fondos necesarios para las inversiones que requería la reactivación del servicio. Como resultado, el Trasandino estaría condenado a cerrar sus servicios.

---

<sup>202</sup> Discurso del diputado Víctor Juan Guillot (Unión Cívica Radical-Capital Federal). Cámara de Diputados, (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938) Diario de Sesiones: IV, 99.



## El aluvión de 1934 y su impacto

“Imagínense lo que significaba ver una masa de agua de 300 metros de ancho por 15 o 20 de altura, pasando a una velocidad extraordinaria, llevando en suspensión rieles, masas de mampostería, troncos de árboles, utensilios caseros, cadáveres de hombres y animales en una revulsión continua que hacía pensar en ese instante que Mendoza era víctima de la desolación horrenda”.

Raúl Godoy (1938)

La gran diferencia entre el Trasadino y los demás ferrocarriles de la Argentina, la mayoría de los cuales corrían por terrenos llanos, se encontraba en las dificultades propias de la cordillera. Por lo general, las tormentas de nieve cerraban los servicios, pero tras un intenso trabajo de obreros y maquinarias, en días o semanas se volvía a rehabilitar la línea. En algunos inviernos especialmente rigurosos, como el de 1914, los servicios sufrieron más de seis meses de parálisis. Pero volvieron a activarse.

Muy diferente fue el caso del aluvión de 1934. Los daños tuvieron una magnitud sin precedentes, y superaron todos los problemas que había conocido el Trasadino en casi medio siglo. En esta oportunidad ya no alcanzaba con las tareas ordinarias de reparación que cada invierno hacían las sacrificadas cuadrillas de *Vía y Obras*. El aluvión de 1934 marcó el final definitivo de los servicios del Trasadino de capitales británicos.

## El glaciar del río Plomo y la vulnerabilidad del cajón del río Mendoza

Antes de examinar el impacto del aluvión de 1934 en el Trasandino, conviene formular una breve referencia al papel del glaciar del río Plomo. Unos cien kilómetros aguas arriba de Cacheuta, el río Mendoza recibe el aporte de las aguas del río Plomo, uno de sus afluentes. A su vez, en este río Plomo, en reiteradas oportunidades se ha formado un glaciar, que provoca un endicamiento natural de importantes volúmenes de agua. En determinado momento, este glaciar cede, y entonces una masa de agua llega al río Mendoza, cuyo caudal crece en forma instantánea y corre a gran velocidad aguas abajo, arrasando todo a su paso.

Este mecanismo se puso en marcha en varias oportunidades. Conforme a Prieto (1986), el glaciar del río Plomo generó endicamientos en tres oportunidades: 1788, 1934 y 1984; no se han registrado con precisión datos de lo sucedido en 1834; pero la autora plantea la hipótesis de una periodicidad regular de cincuenta años. En cada uno de esos momentos, el almacenamiento de grandes cantidades de agua se hizo sentir de diferente forma. En 1788, se produjo la ruptura del endicamiento seguido por un repentino aluvión, con fuertes consecuencias en la entonces pequeña población de Mendoza (10.000 habitantes).

Poco antes del aluvión se habían efectuado recorridas por la zona del río Plomo con el objetivo de encontrar un nuevo camino para viajar de Mendoza a Santiago de Chile. Los miembros de la expedición, realizada en 1786, describieron una serie de lagunas o diques que podrían interpretarse como una formación parecida a la que posteriormente los científicos del siglo XX detectarían como el dique del glaciar del río Plomo. Al parecer, este endicamiento produjo la acumulación de la masa de agua, que poco después se desplazó y provocó al aluvión de 1788. Las características de este fenómeno fueron bastante parecidas a las que tendrían en 1934:

“El 2 de enero de 1788 el camino que vincula las ciudades de Mendoza y Santiago de Chile fue totalmente destruido por un torrente. Al mismo tiempo el matadero y el casco urbano de la ciudad de Mendoza fueron inundados por una extraordinaria masa de agua que llegó por el canal principal -el canal zanjón. Esa masa de agua estaba originada en el río Mendoza. No existían en ese momento previsiones especiales para controlar el volumen de agua que llegaba por el canal, que era consecuentemente proporcional a la cantidad de agua del río” (Prieto, 1986: 74).

Las descripciones del fenómeno arrojan luz sobre la magnitud y el impacto del mismo. Ante la corte de Santiago, dos viajeros que para esa fecha recorrían el camino de montaña para llegar a Chile, formularon declaraciones sobre lo que vieron en la cordillera, al producirse el aluvión:

“(..)el agua se elevaba más de cien varas (ochenta metros) sobre el plano de la cañada en que corría, precedida de un espantoso ruido... en igual volumen y con el mismo ruido se mantuvo hasta las cuatro de la tarde, en que empezó a descender, hallándose al amanecer del 3 (de enero de 1788), enteramente libre el cañón por donde pasó y el río (Mendoza) en su estado ordinario” (cit. en Prieto, 1986: 77).

El aluvión de 1788 causó serios daños en el camino cordillerano y éste quedó intransitable y fuera de servicio. Para viajar a Chile fue preciso habilitar la ruta del Portillo, a pesar de ser notablemente más escarpada y peligrosa. Por su parte la ciudad se vio inundada y sufrió daños materiales, pero no víctimas humanas. Además, los relatos de los testigos reflejaban el carácter extraordinario del fenómeno. Con estos antecedentes, puede comprenderse quizá con mayor claridad la magnitud de lo que sucedió en 1934.

## El aluvión de 1934: destrucción y caos

El aluvión del 10 de enero de 1934 fue devastador. Dejó fuera de servicio unos 100 kms de vías, deterioró instalaciones y cobró la vida de varias personas a su paso. La reparación de estos daños demandaría una década completa. Tal como se estima había sucedido en 1788, el origen de la catástrofe fue el endicamiento que se produjo por el bloqueo del río Plomo por parte de un glaciar. Como resultado se generó una presa natural, de 70 metros de alto y 1.000 metros de ancho en su base. Se acumuló un volumen de agua equivalente al de un cubo de 360 metros de lado. La masa líquida presionó sobre el glaciar y éste cedió el 10 de enero de 1934. Como resultado, la enorme masa de agua, barro y rocas llegó al cajón del río Mendoza y avanzó aguas abajo, arrasando todo a su paso. A las 22 el aluvión llegó a Punta de Vacas y a la 1.35 a Cacheuta. En este lugar se encuentra el principal encajonamiento del río. El aluvión alcanzó una altura de 20 metros, y avanzó hacia el este con fuerza incontenible.

Los daños causados por el aluvión de 1934 se hicieron sentir en un amplio radio, que cubrió parte de los departamentos de Las Heras, Luján, Maipú y San Martín. Las víctimas fatales llegaron a veinte. En Cacheuta, el aluvión destrozó las instalaciones termales del elegante hotel Termas y la usina eléctrica.

También sufrió serios daños la usina de Luján, motivo por el cual la ciudad de Mendoza quedó sin luz durante varios días. Varios relatos y descripciones del fenómeno se hicieron con el tiempo. Un dirigente político lo explicó en los siguientes términos:

“Fui testigo presencial de aquel espectáculo. En momentos en que se recibió en Mendoza el primer aviso transmitido por los telegrafistas del Ferrocarril Trasandino, las autoridades provinciales movilizaron de inmediato todos los recursos para acudir en auxilio y evitar que el dique Cipolletti pudiera ser destruido y que el alud se precipitara sobre la zona adyacente a la margen Norte del río, lo cual implicaba la destrucción de la región más poblada y rica de la provincia, incluyendo la ciudad capital. Es evidente la responsabilidad que tenían los funcionarios en ese momento y la enorme emoción con que acometieron la empresa de luchar contra ese fenómeno catastrófico de una magnitud desconocida. En escasos minutos se movilizaron todos los medios de acción y concurrieron las autoridades con centenares de obreros al dique Cipolletti. Allí se tomaron todas las medidas que aconsejaba la emergencia: se levantaron las compuertas del dique y ocurrió un caso curioso. En el afán de poder dominar mejor el panorama para adoptar en forma más eficaz las medidas del caso, el superintendente de Riego con varios funcionarios que lo asesoraban, ascendió a la pasarela del dique y se internó con ella en momentos que el alud iba creciendo y llegó a cubrir la pasarela, dejándolos prisioneros allí, con riesgo de sus vidas, teniendo que contemplar desde esa posición, durante tres horas, el paso de este aluvión fantástico que llevaba una suspensión de despojos de toda naturaleza”.<sup>203</sup>

El aluvión causó un fuerte impacto en la comunidad. Hubo escenas de dolor y sobre todo de miedo. Durante muchos años quedaría instalada la sensación de amenaza en la comunidad mendocina, en torno al cajón del río Mendoza. Las ruinas de la usina de Cacheuta, quedarían como un símbolo de esta tragedia. En lo que al tema de este trabajo respecta, los daños en las instalaciones ferroviarias fueron de consideración. La estación Zanjón Amarillo quedó casi destruida. En su lugar, se levantaría -muchos años después- una nueva estación en Polvaredas, en la ribera opuesta del río, sobre su margen izquierda. Además las aguas provocaron el corte de las comunicaciones telegráficas.



*Estación Zanjón Amarillo después del aluvión de 1934.*

<sup>203</sup> Discurso del diputado Raúl Godoy (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados, (Buenos Aires, 23 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 90.

Después del aluvión de 1934 la empresa efectuó una evaluación económica de la situación. Ponderó los deterioros sufridos en las instalaciones, tanto en la ferrovía como en las estaciones, y valuó las pérdidas en el orden de las 120.000 libras esterlinas. Luego examinó los datos de cantidad de pasajeros y volumen de carga transportado, los pasajes vendidos y la rentabilidad de la empresa. También estudió si la inversión se podía amortizar o no, y en cuánto tiempo. El resultado de estos cálculos fue negativo. Los financistas consideraron que con los antecedentes de la circulación trascordillerana, no se justificaba una nueva inversión. La ecuación económico-financiera no cerraba. En consecuencia, la empresa resolvió no orientar recursos para reparar los daños del aluvión. La interrupción del Ferrocarril Trasandino se prolongaría por tiempo indefinido.

## El aluvión de 1934 y su impacto social

Los daños causados por el aluvión de 1934, y sobre todo el cierre del servicio del Trasandino por tiempo indefinido, causaron diversos efectos, de índole económica, cultural y social. En lo cultural, se afectó seriamente durante una década el intercambio y la circulación de personas, libros, revistas e ideas a través de la cordillera. Justamente cuando más se necesitaba este lazo para equilibrar el ascenso de los nacionalismos y las tendencias xenófobas a escala mundial, irradiadas desde el centro de Europa. Así mismo, hubo efectos profundos en lo social.

El impacto mayor se sintió entre los trabajadores del Ferrocarril Trasandino. Al quedar fuera de servicio la línea, y ante la debilidad de una red de contención social, debido a la ausencia de leyes de protección para los trabajadores, se generó una situación complicada para el personal. Un elevado número de obreros quedó sin trabajo, justo en una época en la cual había fuertes índices de desocupación.

“Existen en Mendoza 350 obreros cesantes del Ferrocarril Trasandino, muchos de los cuales han debido perder hasta sus hogares, sus casas construidas con préstamos del Hogar Ferroviario, porque después de 4 o 5 años que llevan de cesantía no han podido cumplir con sus obligaciones”.<sup>204</sup>

La problemática social fue tenida en cuenta en las negociaciones y los nuevos proyectos que se diseñaron y debatieron en la segunda mitad de la década de 1930. Finalmente, en la ley de nacionalización y reconstrucción del Trasandino se incluyó una cláusula específica por la cual se preveía una

---

204 Discurso del diputado Joaquín Méndez Calzada (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 183.

solución a este problema. Concretamente, el artículo 4 de la citada norma legal disponía que “la Administración de Ferrocarriles del Estado reincorporará paulatinamente, por orden de antigüedad y mérito, al personal de empleados y obreros, argentinos nativos o naturalizados”. La ley fue aprobada en 1939 con este artículo de carácter social.

## El aluvión de 1934 y la cooperación transfronteriza

Si bien el aluvión había dejado fuera de servicio al Trasandino, quedaban intactas las demandas de transporte de pasajeros y cargas entre ambos países. Los empresarios y comerciantes comenzaron a buscar un nuevo medio para sus operaciones, y también fue preciso satisfacer la demanda de pasajes para cruzar la cordillera.

Del lado chileno, el ferrocarril estaba intacto. Podía prestar sus servicios normalmente desde la frontera hasta Los Andes. Del lado argentino, las instalaciones estaban inoperables de Mendoza a Punta de Vacas, pero intactas y en perfecto estado de allí hasta el límite. Pero de poco servían los rieles pues no había forma de llevar el material rodante desde Mendoza hasta allí.



Poco después del aluvión se comenzó a diseñar un sistema de transporte alternativo, hasta tanto se solucionase el problema en forma definitiva. El sentido común inclinó a algunos miembros de la clase dirigente a proponer de inmediato un permiso a los chilenos para que con su material rodante pudiesen cruzar la frontera y llegar hasta Punta de Vacas. Pero esta propuesta chocó contra los prejuicios ancestrales de la zona de fronteras. Se levantaron voces de protesta, con distintos argumentos. Se esgrimió por ejemplo, que los reglamentos ferroviarios eran diferentes en un país y en el otro; y que los empleados chilenos desconocían las reglas vigentes en la Argentina.

Cada empresa ferroviaria, y por tanto, cada línea, tenía su propio reglamento interno técnico operativo, al cual con el tiempo, los ferroviarios llamarían “el Rito”.<sup>205</sup> No había líneas con más de un RITO, con la sola excepción del Trasandino, que tenía uno para la sección argentina y otro para la sección chilena. Esto hacía que los obreros, empleados y gerentes ferroviarios de cada sección se refugiaron dentro de su propio RITO, donde se sentía seguro, y tuvieron ciertas desconfianzas hacia el RITO extranjero, en buena medida porque lo desconocía. Esta situación significaba simplemente una reproducción de las diferencias artificiales que la frontera generaba en muchos otros ámbitos de las actividades sociales, económicas y culturales de ambos países. Pero a diferencia de lo que sucedía en otros temas, el Transandino tuvo la particularidad de constituir un sistema de transporte en común, donde los problemas de una sección afectaban a la otra. Se generaba entonces una situación contradictoria: por un lado, se percibía que la ayuda del extranjero podría resultar positiva para superar una dificultad determinada por la montaña; por otro, los prejuicios ancestrales, los sentimientos xenófobos y las desconfianzas mutuas por el hecho de pertenecer a distintos países. En este marco de tensión, tenía que correr el Trasandino y superar los problemas derivados de la montaña en general, y del aluvión de 1934 en particular.

Después del aluvión, se buscó la forma de poner nuevamente en marcha el sistema de transporte internacional. Había algunos aspectos del nuevo servicio que no presentaban mayores posibilidades de discusión. El tramo de Mendoza a Punta de Vacas tendría que efectuarse necesariamente en automotor. Ese tema quedó claro y resuelto de entrada. Pero, ¿cómo viajar de Punta de Vacas hasta Las Cuevas? Los rieles estaban intactos pero no había locomotoras ni material rodante argentino para correr por ellas. ¿Podrían correr los trenes chilenos por esas vías? Desde el punto de vista físico, no había ningún impedimento. Pero sí había una barrera cultural. Básicamente, había distintos RITOS. La sección chilena del Ferrocarril Trasandino tenía un RITO diferente del argentino. Se presentaba entonces una encrucijada de hierro. O bien se tenía que aceptar la aplicación de un RITO chileno dentro del territorio argentino, o bien, había que iniciar a los ferroviarios chilenos en el RITO argentino para correr en las vías de la falda este de la cordillera. Cualquiera de estas dos alternativas significaría una trasgresión cultural sin precedentes. Había sordidas resistencias a ello. Hasta entonces se había sentido que la frontera era la línea que dividía lo sagrado de lo sacrílego. Al violarse esa línea, se desbordaban los continentes de los RITOS, y un rito extranjero se asentaría sobre el propio territorio. O

---

<sup>205</sup> El RITO definitivo, común para todo el sistema ferroviario de la Argentina, se editó en 1958 y entró en vigencia dos años después. Había al menos un ejemplar en cada estación y todos debían conocerlo a la perfección, del gerente hasta el más modesto de los obreros. Era un factor de unidad, un aglutinante cultural de pautas y criterios de trabajo. Un manual clásico, con décadas de uso y cientos de miles de usuarios en todo el país. Con anterioridad a su edición, cada empresa tenía su propio reglamento interno ferroviario, con distintas siglas que variaban según los años, la firma y demás factores. Para simplificar la exposición, en adelante vamos a llamar también RITO a los reglamentos anteriores a 1958, por razones estrictamente didácticas (dejando a salvo que la realidad era más compleja, claro está).

habría que tolerar que extranjeros mancillaran con una mala interpretación, el rito nacional.

El desafío cultural era excesivo. No fue posible lograr un acuerdo rápido y pragmático. Las autoridades de ambos países no estaban preparadas para un cambio tan brusco. Como resultado, a partir del 31 de enero de 1934 se puso en vigencia un sistema mixto de transporte de cargas y de personas. Del lado chileno, el viaje completo se efectuaba en tren. Del lado argentino, se usaba el camino cordillerano. Durante siete meses el transporte de cargas internacionales a Chile del lado argentino, experimentó una suerte de viaje en el tiempo. En el tramo de Punta de Vacas a Las Cuevas, al lado del lustroso riel del Trasandino, los vehículos de carga se desplazaban con grandes esfuerzos y altos costos.

De todos modos, las negociaciones siguieron avanzando, hasta llegar a un acuerdo entre los gobiernos de ambos países. Fueron reuniones históricas, en las cuales los prejuicios xenófobos se enfrentaban cara a cara con los intereses comunes de ambos países. En cada diálogo se iba desenmascarando una capa antigua de sospechas y temores, aquellos que planteó el presidente Balmaceda en 1889. Más de un siglo de historia de encuentros y desencuentros entre argentinos y chilenos, era el marco cultural de aquellas reuniones. Había originalmente entre los negociadores una barrera cultural más densa que la cordillera de los Andes. Pero en cada conversación, la demanda real de transporte trasandino, los reclamos de los sectores económicos, sociales y culturales, actuaban con la fuerza del cincel y la maza para perforar la muralla. Y apenas los negociadores aceptaron escuchar con flexibilidad esos reclamos, se empezó a desgranar la barrera de sus sospechas xenófobas. Hasta que por fin, se descubrió que los intereses comunes eran más importantes que los prejuicios ancestrales. Y se resolvió dar curso al reclamo del sentido común.

Como resultado, a partir del 1 de agosto de 1934, se habilitó el tramo ferroviario argentino (de Punta de Vacas a la frontera) para los trenes chilenos. El convenio se logró después de un tiempo considerable, pero tuvo un importante significado como antecedente para el proceso de integración y cooperación transfronteriza. A partir de entonces, se consolidó el sistema mixto, aprovechando los tramos utilizables del ferrocarril, y el resto del camino con automotores.

Durante cerca de una década iba a funcionar este sistema. Para ir de Chile a la Argentina, se viajaba en tren desde Los Andes hasta Punta de Vacas. Allí se utilizaban camiones y buses que llegaban a Mendoza por el camino de tierra, pasando por Uspallata y Villavicencio. En comparación con el servicio anterior del FCT, era éste un sistema más caro, lento e inseguro. La única alternativa era el viaje completo en automotor.



“El servicio ferroviario del lado argentino se reanudó el 1 de agosto de 1934 mediante un acuerdo entre ambos gobiernos, por el cual se permitió que el Trasandino chileno accediera hasta Punta de Vacas. Los pasajeros eran trasladados hasta Mendoza y viceversa en automóviles de la *Compañía Argentina de Transportes Automóviles* (CATA), contratista de la *Compañía Internacional de Transportes Automóviles* (CITA) que era una empresa subsidiaria del *F.C. Pacífico* y en la actualidad forma la empresa *Transportes Automotores de Cuyo* (TAC). Este servicio mixto funcionó, con algunas modificaciones, durante diez años. En 1941 la CATA a través de su propietario Ernesto J. Grzona, inauguró el moderno Garage Internacional para atender los automóviles que hacían el servicio hasta Punta de Vacas por la ruta de Villavicencio. Se utilizaban autos *Ford* de ocho cilindros que esta marca había incorporado a su línea de fabricación precisamente a partir del modelo 1934. Estos vehículos rendían una buena *performance* trepando las cuestas cordilleranas. El servicio internacional de pasajeros por esos años tenía durante el invierno una sola frecuencia semanal y en el verano, dos. Los viajes se hacían desde la estación de Mendoza, a la que los automóviles llegaban minutos antes de la partida a Retiro del tren Internacional del BAP a eso de las 23. Lo mismo sucedía cuando éste regresaba en horas del amanecer. Los equipajes de los pasajeros, previa fiscalización en la aduana ubicada en la misma estación, viajaban en un camión del expreso Villalonga”.<sup>206</sup>

A lo largo de los diez años de interrupción del servicio ferroviario internacional, los camiones utilizaban la ruta de Villavicencio para trasladar todas las cargas, inclusive el ganado en pie. Conforme a Garcés Delgado, las cargas generales “eran embarcadas en la estación de cargas de la calle Coronel Plaza del *F.C. Pacífico*” en tanto que “la hacienda que en el tren 541 provenía del sur de Córdoba, era descargada en la estación Espejo para ser nuevamente cargada en camiones que tomaban por la ruta de Villavicencio”.

---

206 Nota de Garcés Delgado.



Viaje en automóvil por la cordillera. Auto Express Mendoza-Los Andes. Empresa Zimmerman y Cia. Vehículo Chevrolet 6 cilindros. Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino

A partir de entonces comenzaba el traslado hacia el oeste. Se llegaba primero a Villavicencio. Hasta ese lugar el camino era bastante bueno, con 50 Km de pavimento. Pero de allí en más, todo el trayecto era un camino de tierra y ripio, con fuertes pendientes. Era preciso ascender a la Cruz del Paramillo por el empinado camino de la Quebrada del Toro (los Caracoles de Villavicencio se habilitaron recién en 1942), hasta llegar a los 3.000 metros de altura s/n/m. Luego comenzaba el descenso, hasta llegar a Uspallata. Posteriormente era preciso volver a ascender, hasta llegar a Punta de Vacas. Hombres, máquinas y animales sufrían una fuerte sobre exigencia en este camino.

“El viaje era penoso porque en las curvas cordilleranas el peso de los animales se volcaba hacia un costado del vehículo, desestabilizándolo. Especialmente en la Quebrada del Toro, en donde se registraron accidentes. Por otra parte la potencia de los camiones era débil con relación al terreno y al peso de la carga. No había semirremolque ni tampoco se podía llevar acoplado, por lo que el número de reses que viajaban en cada camión era pequeño. Los camiones podían trasladar hasta 1.320 Kg de carga y un máximo de tres animales cada uno. El costo del viaje era de \$75 a \$110 hasta Punta de Vacas”.<sup>207</sup>

El sistema mixto de transporte cordillerano, puesto en marcha a partir del cierre parcial del servicio ferroviario, ofrecía una solución relativa al problema del transporte y las comunicaciones entre Argentina y Chile. Porque si bien ponía a disposición de pasajeros y cargas una posibilidad de circulación, también es cierto que el servicio se realizaba con serias dificultades. Conforme a un dirigente político de la época, este servicio de automotores de Mendoza

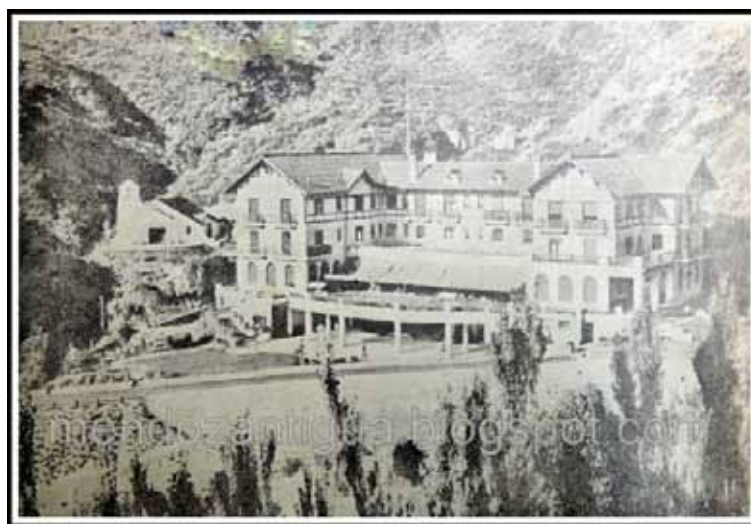
---

<sup>207</sup> Nota de Garcés Delgado.

a Punta de Vacas fue una solución transitoria e insuficiente para restablecer los antiguos volúmenes del intercambio, puesto que ese sistema de gran dificultad para los transportes, por los necesarios trasbordos y los altos fletes de los medios empleados, sólo han podido soportarlos productos de alto valor comercial.<sup>208</sup>

Este servicio generó otros efectos positivos. Indirectamente, esta coyuntura de la interrupción del FCT permitió un fuerte impulso al desarrollo vial de montaña. Las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad efectuaron fuertes inversiones en este camino, que se fue haciendo cada vez más rápido y seguro. También participó en estas tareas la Dirección Provincial de Vialidad, sobre todo en construcción de obras de arte y actividades de conservación de la ruta. Una de las obras más importantes fue la construcción de los “Caracoles de Villavicencio”. Se trata de una ruta para unir Villavicencio (1.800 metros s/n/m) con la Cruz del Paramillo (3.000 metros s/n/m). Hasta este momento, se utilizaba el camino por la Quebrada del Toro, con fuertes pendientes. La nueva ruta logró una alternativa, con pendientes mucho más suaves. Ello demandó una notable obra de ingeniería, para construir un camino de cornisa con 365 curvas. La construcción de los Caracoles de Villavicencio demandó seis años (1936-1942) y a partir de entonces se ofreció al servicio una variante diferenciada: el ascenso se hacía por los Caracoles y el descenso por la Quebrada del Toro.

El traslado de la circulación del ferrocarril Trasandino a la carretera por Villavicencio, motivada por el aluvión de 1934, tuvo otros efectos en la zona. Entre ellos, el surgimiento de nuevos centros de abastecimiento a los viajeros en la agreste ruta de montaña. En este contexto, la empresa Termas de Villavicencio levantó el hotel, que estaría llamado a convertirse en una postal emblemática de Mendoza. Fue inaugurado en 1940.



Hotel Termas de Villavicencio (1949). Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/>  
Gentileza Eduardo Rufino

<sup>208</sup> Discurso del diputado Joaquín Méndez Calzada (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 179.

Además, a partir de 1939 los automotores lograron una ventaja adicional con los problemas del Trasandino: al reducirse el servicio ferroviario, se autorizó a autos, buses y camiones a circular por el Túnel de la Cumbre. De esta forma cruzaban la zona limítrofe a 3.200 metros s/n/m y evitaban el desgastante ascenso por el Cristo Redentor (4.000 metros). Esta facilidad contribuyó a estimular la circulación del automotor, lo cual fue un motivo más para que Vialidad Nacional efectuase inversiones en el corredor. El aluvión de 1934 motivó la clausura del servicio internacional del FCT durante una década. En efecto, recién en 1944, y después de largas y costosas inversiones, volvió a circular el tren de un país al otro.

Segunda parte

# Estatización y reconstrucción del Trasandino

(1934-1945)

“En punto a comunicaciones, en la actualidad estamos casi en una situación peor a la época en que Sarmiento iba a Chile”

José María Cantilo (1938)

“De la seguridad, rapidez y economía de los transportes internacionales depende no solamente la prosperidad del tráfico mercantil, sino también el intercambio cultural y sobre todo, la armonía de los pueblos fundada sobre la única base que es realmente capaz de sustentarla: el mejor conocimiento y la mayor comprensión recíprocas. Podríamos decir, con Emilio Mitre, que cien kilómetros de ferrocarril internacional valen más que cien tratados juntos”.

Samuel Allperin (1938)



## El Trasandino y el despertar de la integración latinoamericana

“La unión continental de comercio debe, pues comprender la uniformidad aduanera, organizándose poco más o menos sobre el pie que ha dado principio, después de 1830 en Alemania y tiende a volverse a (escala) europea. En ella debe comprenderse la abolición de las aduanas interiores, ya sean provinciales, ya nacionales, dejando solamente en pie la aduana marítima o exterior”.

Juan Bautista Alberdi (1840)

“En algún grado o medida, una o varias nuevas vías de comunicación con los países vecinos servirán para afianzar y extender la concepción de hacer de Sud América una unidad económica sin fronteras de tarifas de avalúos”.

Joaquín Méndez Calzada (1938)

Fracasada la gestión de la empresa inglesa, el futuro del Ferrocarril Trasandino parecía incierto. Los daños causados por el aluvión de 1934 en las instalaciones de la sección argentina de esta línea requerían fuertes inversiones, casi equivalentes a construirla toda de nuevo. Y como se había demostrado que la rentabilidad de la línea era muy baja, con más de la mitad de los ejercicios financieros anuales con pérdida no quedaba prácticamente ninguna posibilidad de contar con una reacción por parte del capital privado.

Sólo quedaba el camino de una nacionalización, para que el Trasandino se transformara explícitamente en un ferrocarril de fomento, subsidiado por el Estado para alcanzar otros objetivos, más allá de los resultados financieros. Ahora bien, ¿en qué medida podía servir esta línea a los intereses del Estado? ¿En qué medida era importante para la Argentina promover un servicio de transporte internacional con Chile?

Poco, muy poco se había interesado oficialmente la Argentina por cultivar lazos de complementación económica con los países vecinos hasta los primeros años de la década de 1930. Para recabar antecedentes habría que remontarse en el tiempo más de un siglo, para llegar a la época de San Martín y O'Higgins. Después, cada gobierno siguió su camino, interesado principalmente en estrechar lazos de subordinación con las potencias europeas antes que profundizar la integración regional.

Si bien los gobiernos no se preocuparon por la integración, hubo varias expresiones por parte de la comunidad, que fueron abriendo un camino, tal vez muy lentamente. Juan Bautista Alberdi y Domingo Faustino Sarmiento primero, Alejandro Bunge después, echaron las bases de una línea de pensamiento que, en el momento de la crisis de la década de 1930, iba a llegar a las instancias de diseño de proyecto y toma de decisiones. De esta forma, el Estado iba a recuperar entre sus prioridades estratégicas la integración regional. Y el instrumento elegido para ello iba a ser justamente el Ferrocarril Trasandino.

Si bien entre 1880 y 1930 la alianza de subordinación de Argentina con Inglaterra había dado buenos resultados -al menos en términos macroeconómicos- la I Guerra Mundial primero y la Gran Depresión después, comenzaron a mostrar las limitaciones de un modelo fundado en la dependencia de un socio comercial único o al menos hegemónico. Mientras Inglaterra se había mantenido en el centro de la era industrial, dominando los océanos y las finanzas mundiales, el modelo había funcionado relativamente bien. Pero apenas comenzó a tambalear la hegemonía británica se comenzaron a desnudar las limitaciones del sistema.

Lentamente, la clase dirigente argentina inició una autocrítica de su política exterior, fundamentalmente en el área comercial. En este sentido, se comenzó a observar a los países latinoamericanos con una nueva mirada. Dejaron de percibirse como vecinos distantes y ajenos, para ser redescubiertos como aliados necesarios para la construcción de un futuro en común.



## Alberdi y su propuesta de unión aduanera (1840)

El interés por la unidad americana tenía sus antecedentes. En los años fundamentales, el paradigma de estos ideales estuvo representado por José de San Martín, Bernardo O'Higgins y sobre todo, Simón Bolívar. Más allá de las teorías y propuestas de cada uno, lo cierto es que entre los tres fueron capaces de organizar fuerzas militares, enfrentar y derrotar en el campo de batalla a las fuerzas europeas. Como resultado garantizaron la independencia política de buena parte de los países de América del sur. Después de la batalla de Ayacucho, desapareció por muchos años la amenaza de una invasión militar por parte de las potencias europeas con propósitos de conquista territorial. Como resultado, muchos países consideraron que, al no haber un objetivo común, ya no tenía sentido mantener actividades de conjunto, con lo cual cada nación debía emprender su propio camino. Y esto fue lo que sucedió durante un siglo y medio.

De todos modos, hubo algunos cuestionamientos a esta actitud. Se puso en tela de juicio el diagnóstico y a partir de allí se propuso un plan de acción diferente. Este fue el sentido de la tesis que Juan Bautista Alberdi presentó en la Universidad de Chile en 1840 para revalidar su título de abogado. Alberdi admitía que era remoto el peligro de “una invasión extranjera, que no viene ni vendrá para la América”. Pero advertía sobre el cambio de modalidad del conflicto entre las naciones, que se había desplazado del terreno militar al económico. Alberdi detectaba “la santa guerra de industria y comercio que estos países están llamados a alimentar en lo venidero, nada más que por las armas de la industria y del comercio”.

Para hacer frente a la guerra económica, Alberdi exhortaba a los países del sur de América a fortalecerse, mediante una receta sencilla: “el comercio consigo mismo y con el mundo transatlántico”. El joven abogado planteaba con toda claridad el tenor de los nuevos conflictos:

“La actual causa de América es la causa de su población, de su riqueza, de su civilización y provisión de rutas, de su marina, de su industria y comercio. Ya la Europa no piensa en conquistar nuestros territorios desiertos; lo que quiere arrebatarlos es el comercio, la industria, para plantar en vez de ellos, su comercio, su industria de ella: sus armas son sus fábricas, su marina, no los cañones: las nuestras deben ser las aduanas, las tarifas, no los soldados. Aliar las tarifas, aliar las aduanas, he aquí el gran medio de resistencia americana. A la santa alianza de las monarquías militares de Europa, quiso Bolívar oponer la santa alianza de las repúblicas americanas, y convocó a este fin el congreso de Panamá. Señores, la oposición entre las dos alianzas santas ha desaparecido”.

Alberdi planteaba el agotamiento de las armas utilizadas por San Martín, O'Higgins y Bolívar en la lucha militar contra los ejércitos regulares realistas. Tres lustros después de asegurada la independencia, la lucha sigue, pero por otros medios. Por ello,

“no es la liga militar de nuestro continente, no es la centralización de sus armas lo que es llamado a organizar esta vez. Los intereses de América han cambiado: sus enemigos políticos han desaparecido. No se trata de renovar puerilmente los votos de nuestra primera época guerrera. La época política y militar han pasado: la han sucedido los tiempos de las empresas materiales, del comercio, de la industria y las riquezas”.

Para avanzar en esta dirección, Alberdi proponía la convocatoria a un congreso de repúblicas americanas, cuyos delegados pusieran en marcha una estrategia tendiente a hacer frente a la guerra comercial que se avecinaba con las potencias europeas. Y el objetivo primordial de este congreso sería lograr la unificación de las aduanas de los países sudamericanos, como punto de partida para el fortalecimiento de sus economías internas: “El nuevo congreso, pues, no será político sino accesoriamente: su carácter distintivo será el de un congreso comercial y marítimo, como el celebrado modernamente en Viena, Stuttgart, con ocasión de la centralización aduanera de la Alemania”.

El autor planteaba una propuesta de integración económica entre los países americanos de origen español, fundada en la abolición de las aduanas internas y un derecho comercial único. Sobre la base de esta premisa, Alberdi estimaba que sería posible estimular el desarrollo de la industria y el comercio, con lo cual se completaría la obra de San Martín y Bolívar en el sentido de afirmar la independencia de los países americanos con relación a las potencias europeas. La tesis de Alberdi causó un fuerte impacto en su momento. Ese mismo año fue publicada en el n°1 de *Anales de la Universidad de Chile*, revista relevante entre la intelectualidad de América Latina.

## Argentina, a remolque de Gran Bretaña

La línea propuesta por Alberdi se desdibujó muy rápidamente. A partir de la década de 1850, la intelectualidad argentina abandonó los ideales de integración americanista, y se orientó hacia Europa. En los próximos 80 años, el proyecto de país alentado por la clase dirigente priorizaba la alianza de subordinación con la potencia europea hegemónica en ese momento, Gran Bretaña, la total apertura del comercio con ella, y el aplazamiento de toda propuesta de integración con los países vecinos. El mismo Alberdi, al escribir

las *Bases* (que luego inspiraron la redacción de la Constitución Nacional argentina de 1853) trazó el ideario que se transformaría en dogma político, con fuerte énfasis en la apertura europeizante. Al decir de Arturo Roig, las *Bases* fueron el programa exactamente inverso de la tesis de 1840.

Durante 80 años, el bloque de poder que controló el Estado en la Argentina aceptó como propia la doctrina del liberalismo económica en general y de la división internacional del trabajo en particular. Dentro de este esquema, Inglaterra sería el taller y Argentina la canasta de pan del mundo. Poco, muy poco se preocupó el estado por impulsar el desarrollo industrial sobre la base del mercado interno y su ensanchamiento con la unión aduanera con los países latinoamericanos. En su lugar, la Argentina se incorporó al mercado mundial como productor y exportador de productos primarios, sobre todo carnes y granos. Para abastecerse de productos manufacturados, mantenía bien abiertas sus fronteras para facilitar la importación desde la metrópoli británica. Sobre la base de estas premisas, Argentina orientó su política interna y externa durante más de medio siglo, con algunos cuestionamientos.

En la década de 1860, el mismo Alberdi junto con Domingo Faustino Sarmiento y Felipe Varela, volvieron a reivindicar los ideales de integración “americanista” como se decía en la época. En otra parte hemos examinado el tema con mayor profundidad. Después de la Guerra de la Triple Alianza, estos proyectos parecieron definitivamente vencidos. El americanismo de Sarmiento se diluyó muy rápido. Poco después giró su posición, retomó sus prejuicios europeístas y racistas de la pareja conceptual “civilización y barbarie”, y los profundizó hasta llegar a posiciones notablemente racistas en sus últimos escritos.

Posteriormente aparecieron otras expresiones de solidaridad e integración con los países vecinos. Los socialistas y los estudiantes universitarios de la Reforma de 1918 retomaron estas banderas latinoamericanas. En la década de 1920, los gobiernos radicales insinuaron algunas líneas de acción en esta misma dirección. Como ejemplo cabe señalar el protocolo de abril de 1922 firmado por Ernesto Barros Jarpa, ministro de Relaciones Exteriores de Chile, y el embajador argentino en Chile, Carlos M. Noel. En ese protocolo se establecen las bases para la construcción de líneas férreas de Argentina a Chile, de Salta a Antofagasta y de Zapala a Curacautín. En los hechos, Argentina tenía más interés por el trasandino del Norte, y Chile, en cambio, prefería la alternativa por el sur. Cada nación procuraba la proyección del territorio donde tenía mayor población, recursos e intereses. Después de intensas negociaciones, se llegó a un acuerdo salomónico, no sin generosas concesiones por ambos lados. El jefe de la delegación argentina explicaría más tarde este proceso en los siguientes términos:

“El compromiso de construir el ferrocarril de Salta a Antofagasta fue firmado con el deseo evidente de demostrar a la Argentina la amistad cordial de Chile y su anhelo de una completa unión, ya que los agricultores del centro del país, los de las zonas agrícolas del Sur, se oponían reciamente a esta obra por razones económicas regionales y aun existían quienes invocaban razones estratégicas”.<sup>209</sup>

También en la década de 1920 el gobierno nacional brindó un fuerte impulso al Trasandino por Uspallata. Entre 1919 y 1923 se tomaron medidas tendentes a mejorar este servicio, con la solución de algunos de sus principales problemas. Entre ellos, la unificación de la administración de las secciones argentina y chilena del Trasandino bajo un solo mando, con sede en Los Andes. Este y otros cambios importantes fueron posibles debido a un importante aporte del Estado, del orden de los \$2.500.000 oro. Ello permitió la electrificación de un tramo de la línea y la adquisición de nuevo material rodante y de tracción. La construcción de los ferrocarriles trasandinos del Norte y del Sur sufrió postergaciones. El primero se terminaría en 1948, y el segundo quedaría inconcluso aún hasta el momento de escribirse el presente trabajo: no está terminado en el año 2013. En cambio el Trasandino por Uspallata rápidamente demostró mejoras evidentes en la calidad de su servicio. De todos modos, y más allá de los resultados, quedaba claro que el Estado, a partir de la década de 1920, brindaba otro nivel de atención al proceso de integración con Chile. Y sobre el final de ese periodo, este pensamiento tomaría más fuerza.

## Alejandro Bunge y la Unión del Sud (1909-1940)

En este proceso de cambio cultural, un hito importante lo marcó Alejandro Bunge, un auténtico precursor de la integración económica de los países del actual Mercosur. En 1909, en pleno auge del modelo de subordinación a Gran Bretaña, Bunge sorprendió con el planteo de la necesidad de avanzar en “una gran unión económica en el extremo austral de América”.<sup>210</sup> Bunge propiciaba una unión aduanera entre Argentina, Chile, Bolivia, Uruguay y Paraguay. Más tarde evaluó también la posibilidad de incorporar al Brasil. La idea central consistía en poner en vigencia una suerte de arancel externo común, equivalente al impuesto más alto vigente en los países miembros; en cuanto a la producción interna, los bienes podrían circular con libertad dentro del bloque, a excepción de aquellos que podían resultar competitivos. “En ese caso estarían hoy el vino (Argentina y Chile), ciertos tejidos (Argentina, Chile y Brasil en el caso de considerarse la inclusión de ese país) y algunos otros artículos y productos”, explicaría Bunge más tarde.

<sup>209</sup> Discurso del diputado Carlos M. Noel (Unión Cívica Radical-Capital Federal), Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 177.

<sup>210</sup> Conferencia pública pronunciada en el teatro municipal de Manheim, Alemania.

El académico detectaba que buena parte de la producción económica de esos países era complementaria. Por ello, la unión aduanera resultaría beneficiosa para todos, al ofrecer las posibilidades de trabajar a escala, lo cual permitiría mayores inversiones en la incorporación de tecnología y modernización de maquinarias y sistemas productivos. La propuesta tenía fundamentos racionales, pero chocaba con la tradición cultural probritánica vigente. De todos modos, estas ideas avanzaron con lentitud. En la década de 1920, también en Chile comenzó a ponderarse la posibilidad de una unión económica, fundamentalmente impulsada por Eleodoro Yañez y Guillermo Subercaseaux. Estos conocían el proyecto de Bunge de 1909 y procuraron unir voluntades para ensanchar la base del proyecto. El mismo Bunge explicó este proceso: “En un almuerzo en el Banco Central de Chile, en 1929, al cual concurrían los señores Subercaseaux, Ramírez, Tocornal y el ministro de Hacienda Jaramillo, se nos alentó a renovar y actualizar nuestro proyecto de 1909 que conocían. Así lo hicimos pocas semanas después”. Habían hecho falta veinte años para que la idea de Bunge encontrase un interlocutor trasandino. Pero al fin había llegado el momento. El académico argentino se puso a trabajar en la ampliación de la base estadística de su propia propuesta, y pronto dio a conocer los resultados de sus investigaciones, ya por vía periodística, ya en el ámbito académico.

“Muchos de los índices económicos que corresponderían a la Unión Aduanera del Sud, dan la impresión de una gran potencialidad económica, y otros son sólo indicios de lo que podrá ocurrir en el futuro. Considerando no sólo los índices actuales sino también los potenciales, resalta una excepcional diversidad en la producción, para un futuro próximo. No hay ninguna materia prima de mediana y aún de pequeña importancia económica, que no se produzca o pueda producirse en esta zona en cantidad apreciable; la fertilidad de las pampas argentinas y uruguayas, que pueden producir alimentos para una población superior a los 100 millones de habitantes; grandes son los depósitos de minerales de la cordillera y del altiplano de Bolivia; muchos son los productos de la zona fría de la Patagonia y de la Tierra del Fuego; valiosa es la producción de la zona tórrida de Paraguay y Bolivia”.<sup>211</sup>

El autor procuraba destacar el carácter complementario de las economías de cada uno de los países miembro de la eventual “Unión del Sur”. En caso de lograrse la unión aduanera, las economías de las naciones miembros podrían acceder a bienes necesarios a menor precio, lo cual permitiría reducir los costos de producción y lograr una inserción más satisfactoria en el mercado mundial.

“Es ésta una ventaja de mucha importancia que nos colocaría en una posición superior a Europa, que no teniendo este complemento en su continuidad geográfica, ha procurado obtenerla con la penosa explotación de las

---

<sup>211</sup> La nueva versión de la propuesta de Bunge fue publicada en la *Revista de Economía Argentina*, setiembre de 1929; una versión sintetizada apareció en *La Nación*, octubre de 1929.

colonias. Estados Unidos sufre la falta de una zona tropical complementaria, especialmente en lo que se refiere a provisión de café y caucho. Esta última materia prima, esencialísima hoy en la economía de aquel país, y para toda nación civilizada, se produce naturalmente dentro de las fronteras que limitarían la Unión Aduanera del Sud”.

Los aspectos más importantes de la potencial integración regional se encontraban en la posibilidad de un mayor desarrollo económico sobre la base de la puesta en común de las singulares y complementarias ventajas comparativas de cada nación, según su clima, sus recursos naturales y su potencial económico. Bunge encontraba amplios beneficios para todos, tanto por el complemento de las economías internas como por la mejora de las condiciones de negociación en bloque con los países centrales.

“No sólo se resuelve definitivamente con esta Unión el problema del abastecimiento de hierro y combustible para los países que la forman (y lo segundo en forma completa, pues además de carbón incluye petróleo y fuerza hidráulica en abundancia), sino que coloca al conjunto en una posición preponderante en relación al resto del mundo con un verdadero monopolio, o producción de la mayor parte de algunas materias primas esenciales para la economía mundial. Para la agricultura posee esta Unión el nitrato de sodio que no se encuentra en ninguna parte del mundo. La producción de lino de la Unión del Sud llega actualmente al 63% de la producción mundial y en lo futuro es más probable el aumento que la disminución de esta cifra proporcional. Se produce actualmente dentro de los límites de la Unión Aduanera del Sud, el 17% de la producción mundial de mineral de estaño y el 18% de la de cobre”.

Al concentrar la producción de materias primas en un solo bloque económico, Bunge advertía que mejoraban las condiciones de negociación con los países centrales, que tradicionalmente habían sabido explotar la división, fragmentación y competencia de los países periféricos, para comprar las materias primas a bajo precio. Esa situación se podría revertir a partir de la Unión del Sur.

“También tendría la Unión Aduanera del Sud el monopolio de la producción de yodo y de tanino, el 40% de la producción mundial de drogas y los depósitos de bórax más grande del mundo. Si a ese grupo de países se agrega el Brasil con su gran riqueza en explotación y su fabulosa riqueza potencial, es fácil apreciar la importancia que tal Unión del Sud representaría”.

Bunge percibía con claridad las ventajas que podía significar para las economías de estos países el proceso de integración regional. La propuesta causó un fuerte impacto en el medio. Sobre todo entre los académicos y dirigentes políticos que veían con simpatía el antiguo ideal de la integración

latinoamericana. Tomás Amadeo escribió interesantes trabajos al respecto. La propuesta fue bien acogida además en los países limítrofes. La repercusión mayor la causó en Chile, donde se generó un amplio y rico debate al respecto:

“El país en el cual las publicaciones comentando este proyecto fueron más abundantes fue Chile. Muchas de ellas se deben a los doctores Guillermo Subercaseaux, Eliodoro Yáñez (quien formuló uno más amplio de “Unión aduanera y monetaria”), Eduardo Bello, el presidente general Carlos Ibáñez del Campo y Dr. Simón. Fue también motivo de examen en la cátedra universitaria de Santiago y de comentario en la prensa de esa capital y de Valparaíso” (Bunge, 1940: 291).

Lentamente, desde los ámbitos académicos y políticos de Buenos Aires y Santiago, se fue gestando un proceso de cambio cultural en lo concerniente a la redefinición del papel importancia que tenían los países vecinos para el futuro económico de cada nación. Sobre el final de la década de 1920, con el Trasandino del Norte en proceso de construcción y el Trasandino de Uspallata en pleno funcionamiento, las condiciones parecían dadas para la profundización del proceso de integración entre Argentina y Chile primero y a partir de allí, con las demás naciones andinas y de la cuenca del Plata.

## Marín Vicuña, precursor de la integración física argentino-chilena

Es notable cómo la formación profesional condiciona a una persona en sus ideas socioeconómicas y políticas. Un buen ejemplo es el caso de Santiago Marín Vicuña, ingeniero especializado en asuntos ferroviarios. Con frecuencia, desde una posición sencilla cuestionaba los más elaborados argumentos de funcionarios y dirigentes políticos. Antes, mucho antes de la incorporación de Chile al Mercosur, Marín Vicuña apuntaba contra las barreras culturales que impedían la integración física de los países del sur de América. Su argumento central se encontraba en que al mantenerse aislados, atentaban contra sus propios intereses al obstaculizar el desarrollo de actividades económicas de gran dinamismo. Por el contrario, a partir de una política de integración, acompañada con sistemas adecuados de transporte, se podrían obtener estimulantes resultados. La experiencia europea, que Marín Vicuña conoció en la década de 1920, le dejó grandes enseñanzas al respecto.

“En Italia, como en el resto de Europa, se ha optado por la amplia y conveniente política de conexión ferroviaria, estimándose que mientras mayor sea el número de vinculaciones o puntos de unión, mayor será la solidaridad

y la riqueza del continente; sistema de mutua y conveniente cooperación que deberíamos nosotros imitar, desarrollando con criterio americanista y moderno, el entrelazamiento con las redes férreas de nuestros vecinos, abandonando así la absurda política del caracol, legada por nuestros antepasados y amparada todavía por intereses y prejuicios personales que deben desaparecer” (Marín Vicuña, 1928: 59).

El discurso de Marín Vicuña fue acompañado a lo largo de buena parte de su vida por una incesante acción en favor de la promoción del Trasandino. Dedicó a este tema estudios, artículos periodísticos y libros. Constantemente impulsó iniciativas tendentes a mejorarlo, protagonizó grandes debates, criticó duramente a los gobernantes que lo administraban en forma inadecuada. Desafió al poder, se ganó enemigos. Hizo del Trasandino una causa por la cual luchó constantemente. No obstante, el ingeniero ya había detectado la raíz cultural del problema.

Estos “prejuicios personales” a los que hacía referencia el citado ingeniero, se iban a entremezclar con particulares visiones de la *Geopolítica*, en la variante desarrollada por la derecha alemana de la década de 1930 y principios del 40. Como resultado, no sólo se frustrarían los proyectos de mejorar el transporte ferroviario, sino también se demoraría la construcción de rutas trascordilleranas. Además, cada país demoraría las obras de los caminos cercanos al límite. Un buen ejemplo del lado argentino puede ser la ruta 40, que corre paralela a la cordillera de los Andes, de norte a sur: sobre el final del siglo XX todavía no ha sido terminada.

En otras palabras, Marín Vicuña planteaba en la década de 1920 asuntos que luego retomarían los grandes arquitectos de la integración de los ‘90. En su momento, las clases dirigentes de ambos países no estaban todavía en condiciones de comprender su mensaje. Fue de todas formas un precursor de los procesos de integración sobre la base de las conveniencias mutuas desde el punto de vista económico.

## La Gran Depresión y su impacto en el proceso de integración

La crisis financiera y económica mundial de 1929, llamada la Gran Depresión, vino a detener de golpe los procesos de integración. Fue este un fenómeno a escala mundial. Los países centrales procuraron resguardarse de la crisis mediante el aflojamiento de sus lazos con el exterior. Para ello, trataron de defenderse mediante políticas económicas de orientación proteccionista y nacionalista. Los aranceles aduaneros se elevaron y cada país procuró salvarse solo de la crisis.



Este sistema, tan extendido en Europa, fue aplicado también en el Cono Sur latinoamericano. Y vino a repercutir en forma especialmente fuerte en el Ferrocarril Trasandino. Según datos de la *Dirección General de Estadísticas*, entre 1925 y 1930 el intercambio comercial entre Argentina y Chile arrojó un saldo favorable a la Argentina. Para revertir esta situación, Chile aplicó una fuerte alza a los impuestos por aranceles aduaneros. Como resultado, la situación se revirtió conforme a los siguientes números:

**Cuadro I: Intercambio comercial entre Argentina y Chile (1933-1934)**

Año	Exportaciones de Argentina	Importaciones desde Chile
1933	\$3.377.103 oro	\$3.423.556 oro
1934	\$2.838.541 oro	\$3.300.891 oro

Fuente: Dirección General de Estadísticas de la Nación. Citada en Cámara de Diputados, Buenos Aires, 24 de agosto de 1938. *Diario de Sesiones*: IV, 186

Ante el aumento de aranceles dispuesto por Chile, Argentina hizo otro tanto. Se elevó entonces una muralla económica entre ambos países, la que vino a repercutir en forma directa en las posibilidades del intercambio comercial en general, y en los servicios del Trasandino en particular. Un legislador mendocino lo explicaba en los siguientes términos:

“Ambos países levantaban barreras aduaneras tan enormes que el ferrocarril se vio llevado fatalmente a producir déficit en su explotación. ¡Cómo no habría de producir déficit, si el derecho de aduana, que en octubre, noviembre y diciembre de 1929 era de 12 pesos chilenos por cada cabeza de ganado que iba de Argentina a Chile, fue elevado en los mismos meses de 1931 a \$444, \$384 y \$492 respectivamente, llegando por algún tiempo a fijarse esa cuota en \$522 chilenos por cada animal argentino que se importaba a la República de Chile! Y esa resolución fue seguida por medidas similares del gobierno argentino y que se aplicaron a los productos que exportaba Chile”<sup>212</sup>

Para el Trasandino, la suba de aranceles aduaneros fue obstáculo mayor que toda la problemática derivada de la montaña (pendientes, cremallera, rigurosidad del clima, accidentes, nevadas y demás). En efecto, estos elementos con frecuencia demoraban los tiempos de viaje y generaban cierres transitorios del servicio en invierno. Pero el nacionalismo económico derivado de la Gran Depresión redujo verticalmente la demanda, se generaron fuertes pérdidas por la explotación y la empresa ferroviaria optó finalmente por suspender el servicio. El Trasandino no corrió entre abril y diciembre de 1932 por este motivo, como veremos más adelante.

212 Discurso del diputado Alberto Saá (Unión Cívica Radical-Mendoza), Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 187.

## El despertar antinacionalista

La matriz nacionalista tendió a profundizarse en los países centrales a medida que avanzaba la década de 1930. Abarcaba todos los aspectos: económico, político, cultural, militar y social. Como resultado se afirmaron los regímenes autoritarios, creció la carrera armamentista y Europa desembocó en la II Guerra Mundial. La reacción o bien el cuestionamiento de las políticas nacionalistas se produjo recién a partir de 1945, con el surgimiento del nuevo orden mundial, liderado por EEUU, con la constitución de la ONU y organismos tendientes al fomento del comercio internacional como el GATT.

En el Cono Sur latinoamericano, en cambio, la crítica al nacionalismo comenzó en forma mucho más temprana. Los gobiernos de Argentina y Chile se encontraron con los problemas derivados de la debilidad de sus lazos con Europa, y como reacción se descubrieron mutuamente y abrieron canales de diálogo entre sí con vistas a avanzar en un proceso de complementación económica. Este escenario, cada vez más internalizado en la clase dirigente de ambos países, marcaba diferencias claras con lo que entonces sucedía en los países centrales. Un legislador nacional de Mendoza expresaba este contraste:

“Si en la vieja Europa es posible concebir las barreras aduaneras y las luchas de tarifas entre las producciones de unos y otros países, como consecuencias económicas de la guerra y de múltiples factores que no es del caso analizar en estos momentos, esas razones no pueden invocarse en países como los de América, que tienen una tradición común, un mismo idioma, distintas producciones y sentimientos afectivos, que deben traducirse en una amplia comprensión de los beneficios económicos que reportan relaciones comerciales, generosas y amplias.”<sup>213</sup>

La reacción antinacionalista y el redescubrimiento de las ideas de integración regional de la segunda mitad de la década de 1930, dieron lugar al resurgimiento de la propuesta de Unión del Sur. La idea lanzada por Bunge en 1909 y ampliada en 1929 circuló entre encumbrados miembros de la clase dirigente argentina, y sería citada y ampliamente ponderada en el Congreso de la Nación en la década siguiente.

Especial énfasis en esta iniciativa hicieron los socialistas. Para este sector, era conveniente fortalecer los vínculos con los países vecinos “frente a las pretensiones de absorción de nuestros mercados por naciones prepotentes, ajenas a nuestro idioma y nuestras costumbres”. Por ello, el senador Palacios se manifestaba partidario de la Unión del Sur, con los países propuestos por

---

<sup>213</sup> Discurso del diputado Alberto Saá (Unión Cívica Radical-Mendoza). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 187.

Bunge y con algunas incorporaciones: “Yo hubiera agregado el Perú, excluido del proyecto”, señaló el mosquetero socialista en 1939. El resurgimiento de la importancia de la integración latinoamericana en la clase dirigente fue acompañado por la toma de conciencia de la necesidad de las obras de infraestructura necesarias para la integración física como prerrequisito de los procesos económicos, sociales y culturales. En este terreno también coincidirían conservadores y socialistas. Alfredo Palacios señalaría al respecto: “Las vías de comunicación entre los pueblos de nuestra América, acercándonos cada vez más, ponen de relieve la necesidad imperiosa de establecer una unidad económica que suprima los aranceles aduaneros, causa permanente de perturbaciones y acechanzas”.

La conciencia de integración americanista era patrimonio de los socialistas desde varias décadas atrás. Con sus declaraciones de finales de los 30, Alfredo Palacios no hacía más que reafirmar un pensamiento maduro con el tiempo. Mayor sorpresa causaba este nuevo discurso en dirigentes que, hasta hacía muy poco tiempo se habían enrolado en corrientes ideológicas de corte nacionalista, muy próximo al modelo implementado por Mussolini en Italia. El caso más representativo puede ser el del senador Marcelo Sánchez Sorondo, quien respaldó la idea de promover la integración con medidas concretas que facilitasen el intercambio entre los países sobre la base de intereses comunes concretos.

“La paz verdadera nace del sentimiento y de los intereses y no de los acuerdos, porque los sentimientos y los intereses alcanzan adonde los tratados no llegan. No sólo debemos despertar para nuestro país esos sentimientos de amistad; debemos reavivarlos, debemos fortificarlos, mostrando en los hechos que contribuimos, aún a costa de lo que puede ser considerado por nosotros un gran esfuerzo, a la prosperidad y grandeza de nuestros hermanos de América. Así podemos fortalecer los sentimientos amistosos, que son los únicos que generan la confianza y establecen la paz”<sup>214</sup>

Puede decirse que, sobre el final de la década de 1930, prácticamente todo el espectro político argentino (conservadores, socialistas y radicales) coincidía en la necesidad y conveniencia de reorientar la política económica y comercial del país hacia la integración con los países vecinos, especialmente con Chile. Además, todos coincidían en la conveniencia de formular inversiones para avanzar en el proceso de integración física, a través de los medios de transporte ferroviarios. Los tres ferrocarriles trasandinos volvían a ocupar la atención de la clase dirigente. Y a su vez, dentro de estas alternativas, las opiniones eran a veces divergentes. En general, había amplio consenso en la necesidad de respaldar el Trasandino por Uspallata, pero la situación menos uniforme con

---

214 Discurso del senador Matías Sánchez Sorondo (Partido Demócrata-Buenos Aires). Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 472.

relación a los demás. El diputado radical por Buenos Aires, Ernesto Boatti, señalaría al respecto

“No soy muy partidario de multiplicar los trasandinos. Con éste que funcione dentro de breve tiempo en condiciones normales y con el que se termine por Socompa, creo que será más que suficiente. No debemos olvidar que el riel, si no está siendo desalojado por el camino, está sufriendo una seria competencia. Los congresos ferroviarios y los congresos americanos de caminos han establecido en sus votos, en forma reiterada, que se tiendan líneas de comunicación entre nuestro país y el resto de América”.<sup>215</sup>

La desconfianza del legislador radical hacia el Trasandino del Norte fue compartida por otro diputado opositor, esta vez de la bancada socialista. Este se manifestaba de acuerdo con la asignación de fondos para reparar el Trasandino por Uspallata, pero tenía serias dudas con relación a su par del norte: “Sé que hay proyectos de construcción de ferrocarriles muy costosos en el Norte. En un ferrocarril que todavía no llega a ninguna parte, se ha gastado \$100.000.000 m/n. Tal vez en el porvenir, con un nuevo gasto considerable, se realizará la comunicación por el Norte, con mayor o menor provecho. No quiero pronunciarme ahora”.<sup>216</sup>

En el interior del país había mayor sensibilidad con relación a los ferrocarriles trasandinos. Así lo reflejaba la posición del diputado oficialista mendocino Joaquín Méndez Calzada (PDN), que coincidía en la cuestión de fondo, pero desde una perspectiva distinta: “Nuestra cordillera debe ser cruzada por el Centro, el Norte y el Sur, a fin de crear con el país vecino lazos de comunicación numerosos y permanentes, para hacer efectiva una verdadera y sólida unión económica dentro de estos dos países hermanados por la naturaleza, el destino y por muchos hechos comunes en la elaboración azarosa de nuestras nacionalidades”.<sup>217</sup>

Los tres trasandinos estuvieron en el centro de atención de aquellos debates, a veces para ser reivindicados en bloque, pero otras para ser comparados entre sí en su proceso de construcción e inversiones por parte del Estado. Estas apreciaciones resultaron ricas por volcar datos de interés en torno a los procesos de cada uno en términos comparativos. El mismo Méndez Calzada, en aquel debate de 1938, señaló al respecto:

---

215 Discurso del diputado Ernesto Boatti (Unión Cívica Radical-Buenos Aires). Cámara de Diputados, (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 186.

216 Discurso del diputado Enrique Dickmann (Partido Socialista-Capital Federal). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938) *Diario de Sesiones*: IV, 161.

217 Discurso del diputado Joaquín Méndez Calzada (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 179.

“Mientras se golpea y reclama dentro de esta Cámara por la inmediata ejecución del Ferrocarril de Salta a Antofagasta, que es una obra cuyo costo total ascenderá a \$124.000.000, que ya lleva insumidos \$84.000.000 y que necesitará todavía otros \$40.000.000, venga a discutir los \$12.000.000 o \$15.000.000 que importará en definitiva la transferencia del Ferrocarril Trasandino por Juncal y su incorporación al patrimonio de la Nación. Sin embargo, no pueden compararse los resultados inmediatos de uno y otro. Mientras el del Norte recién iría a crear nuevas formas de tráfico, que yo también juzgo necesarias y convenientes para el país y para el afianzamiento de mayores relaciones con la república vecina, el de Juncal va a restablecer antiguos intercambios cuyo volumen físico y económico, por conocido, estoy excusado de expresar. Con todo, basta que el de Huaytiquina se juzgue necesario y beneficioso para las provincias del Norte de nuestro país y para una mayor intensificación de nuestro intercambio económico con la vecina nación, para que yo otorgue mi voto sin condiciones a cuantas medidas financieras resulten necesarias para ejecutarlo rápidamente”<sup>218</sup>

Para completar su pensamiento, el legislador mendocino volvió a reivindicar la necesidad de integrar los cambios no sólo en materia de política de transporte y vías de comunicación, sino también en cuanto a política arancelaria. En su propuesta, llegó a límites que podían resultar sorprendentes para su época. “En algún grado o medida, una o varias nuevas vías de comunicación con los países vecinos servirán para afianzar y extender la concepción de hacer de Sud América una unidad económica sin fronteras de tarifas de avalúos”. La propuesta de avanzar hacia una unidad económica de toda Sud América, puede resultar una idea natural en el momento de escribirse este trabajo, sobre finales del siglo XX, cuando ya se ha conformado la unidad europea y en América se consolidan en el Nafta y el Mercosur. Pero en aquellos años, a fines de los 30, cuando Europa estaba armada hasta los dientes para lanzarse hacia la II Guerra Mundial, la propuesta de Méndez Calzada era extraordinaria, tanto por sus objetivos como por sus fundamentos.

“En una hora del mundo en que asistimos a la resurrección de las viejas formas de economía cerrada de la Edad Media, y con el feliz privilegio de ocupar un lugar eminente en orden a potencialidad económica, a recursos naturales y a medios financieros y de crédito, que no han podido alcanzar o mantener las otras naciones del continente Sur, que luchan con su progreso estancado, sus monedas depreciadas y su crédito exterior derrumbado, sería un programa superior y trascendental de gobierno para nuestro país, formular y ejecutar una política nacional que tendiese a hacer servir nuestras fuerzas económicas, financieras y de crédito a grandes fines continentales, tratando de obtener la creación de una gran unión aduanera y económica sudamericana con todos los países con quienes nos unen lazos fronterizos”.

---

<sup>218</sup> Discurso del diputado Joaquín Méndez Calzada (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: 179-180

La propuesta de Méndez Calzada en el sentido de fortalecer el Trasandino para convertirlo en llave maestra para la integración de Argentina con Chile primero y de los demás países sudamericanos después, fue compartida también por otros miembros de la clase dirigente nacional. Como ejemplo, conviene citar las afirmaciones de un diputado de la provincia de Buenos Aires, Samuel Allperín:

“Asegurar el tráfico regular a través de la cordillera mediante las líneas del Trasandino significa reafirmar sólidamente los vínculos amistosos que unen las dos grandes repúblicas meridionales del continente. (Pero) Chile no es la meta del Ferrocarril Trasandino. Chile es una ruta abierta hacia las repúblicas occidentales del Pacífico. Por él se va a Perú, a Ecuador y a Colombia. Y me parece innecesario destacar la enorme importancia y trascendencia que para nosotros tiene el acercamiento espiritual con esos países.”<sup>219</sup>

La referencia a la relación entre Argentina y terceros países se reiteró en los debates referidos específicamente al Trasandino por Uspallata. Detalle que viene a remarcar el significado de integración más allá del Cono Sur que la clase dirigente le atribuía. Además, los representantes del oficialismo planteaban explícitamente que la cuestión del Trasandino debía interpretarse en el marco de toda una política definida por el Poder Ejecutivo en materia de integración. En el debate parlamentario sobre el proyecto de reconstrucción del Trasandino, desde el oficialismo se afirmaron sentencias como ésta:

“El despacho que se discute exterioriza una política de acercamiento entre todas las naciones de América, política que afirmada con singular constancia por el presidente Justo y continuada empeñosamente por el doctor Ortiz, ha logrado un magnífico fruto: la paz del Chaco, la paz boliviano paraguaya. Lección de fraternidad y de culto al derecho, dada por estos dos jóvenes países a todas las naciones de la tierra.”<sup>220</sup>

A medida que avanzaban los debates parlamentarios, el contraste con Europa se hacía cada vez más evidente. El punto culminante fue la intervención del senador Alfredo Palacios, que por entonces llevaba ya una larga trayectoria en defensa de la integración latinoamericana. El socialista recuperó la ya citada propuesta de Unión del Sur, elaborada por Bunge en 1929, que tras una década en el olvido retornaba a los primeros planos del escenario político nacional, con toda energía. Palacios enfatizó que: “(...) la reconstrucción del Trasandino acerca cada vez más la posibilidad de esa unión, planeada magistralmente por Bunge, después de un estudio serio y reflexivo sobre los índices económicos. Se

<sup>219</sup> Discurso del diputado Samuel Allperin (Partido Demócrata-Buenos Aires). Cámara de Diputados, (Buenos Aires, 23 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV 113.

<sup>220</sup> Discurso del diputado Samuel Allperin (Partido Demócrata-Buenos Aires). Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones* (Buenos Aires, 23 de agosto de 1938): IV, 113.

trataría de reunir en la Unión del Sur, a la Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay y Uruguay”.

El discurso exhibía cierto cambio en la actitud de la clase dirigente nacional en relación con los países vecinos. El proyecto de Bunge de 1929, revalorizado por Palacios en 1939 tenía elementos que medio siglo más tarde echarían las bases del Mercosur. Había una diferencia al respecto: ni Bunge ni Palacios mencionaban todavía a Brasil. Era éste un paso muy grande, que muchos dirigentes todavía no se atrevían a dar. Pero no todos. En efecto, hubo otras voces que, al definir el nuevo contexto en el cual la Argentina tenía que internarse económicamente, no excluyeron al Brasil. Por un lado, el diputado Méndez Calzada hablaba de la necesidad de avanzar hacia la unión aduanera de América del Sur. Por otro, el ministro Alvarado señalaba la importancia que tenía la nueva red ferroviaria, al articular los *Ferrocarriles del Estado* con el Trasandino, justamente con referencia al lazo que se creaba con Brasil. En su discurso de inauguración del ramal de Pie de Palo a Mendoza (22 de abril de 1937), el ministro Alvarado se refirió al tema. En el momento de fundamentar el significado de la obra que se estaba terminando, señaló:

“Establecido ya el enlace del norte y del centro del país con esta provincia, y complementando con el ramal de empalme con el Trasandino, asumirá la red del Estado en forma definitiva, el carácter de red internacional: unirá al puerto de Santa Fe con los ferrocarriles chilenos mediante una línea transversal a través del centro de la República. Unirá el extremo fronterizo de La Quiaca, en el límite argentino-boliviano, con el punto geográfico del límite argentino-chileno. Y más adelante (construida la línea de Serrezuela a Añatuya, ya estudiada, o la de Tostado a Pinedo, en ejecución), logrará un rumbo relativamente directo entre el extremo Oeste y el puerto de Barranqueras sobre el Alto Paraná, acortándose distancias al Brasil y al Paraguay”.<sup>221</sup>

Conforme al planteo del ministro, los Ferrocarriles del Estado pasaban a transformarse en la red de transporte entre Brasil, Paraguay, Bolivia y Chile, a través de la Argentina. Se estaba dando forma real y concreta a un proceso de integración física tendiente a enlazar en buena medida a los países del actual Mercosur. De todos modos, preciso es admitirlo, las referencias a este esquema no eran muy frecuentes en la época. Había en todo caso, más espacio dedicado a acuerdos bilaterales de Argentina con un país en particular que propuestas para la conformación de bloques económicos. En este sentido, los discursos de Alvarado, Méndez Calzada y Alfredo Palacios fueron bastante excepcionales en su época.

---

221 *Los Andes* (Mendoza, 23 de abril de 1937): 2.

El senador socialista estaba de acuerdo con el proyecto de ley de reconstrucción del Trasandino, básicamente por dos razones: en primer lugar porque ello significaba un aporte al proceso de integración de la Unión del Sur. Por otro, por significar un avance social el traspaso de un ferrocarril de la empresa privada al Estado. Estos dos argumentos eran los más importantes para Palacios y ello justificaba la fuerte erogación que el Estado iba a realizar.

“Hay una grande y noble tarea a realizar, reconquistando la propiedad de nuestra riqueza y reencontrando la olvidada confraternidad iberoamericana. La reconstrucción del Trasandino contribuirá a esta política. El riel trepará de nuevo las montañas; abatirá las cumbres más altas, penetrando en las entrañas de la cordillera para vincular a los pueblos hermanos, trayendo y llevando hombres y mercaderías”.

En una línea parecida sustentaba su argumentación el oficialismo. El senador Sánchez Sorondo también subordinó los aspectos financieros al significado que tenía el Trasandino para la profundización de los lazos de integración física con Chile. Señaló con claridad que desde el punto de vista financiero la operación significaba un mal negocio. Pero ello se justificaba ampliamente por el aporte que suponía para la integración:

“Para nosotros este ferrocarril no es necesario. Aparte de que la comunicación con el país vecino se asegura con los caminos existentes, que sirven discretamente nuestros propósitos, nuestro comercio principal no se realiza con Chile ni utiliza las vías del mar Pacífico. Más aún, el tráfico máximo a que podemos aspirar con ese ferrocarril no cubrirá jamás los gastos de su explotación. Pero Chile necesita de la vía del Atlántico por razones que los señores senadores conocen y que yo no necesito detallar y es precisamente esta necesidad de Chile la que obliga a la Argentina a satisfacerla, si los sentimientos han de ser sentimientos y no han de ser simplemente palabras. Con esta sanción nosotros realizaremos un acto de verdadera confraternidad, no de esa confraternidad convencional que es la moneda de cambio y el tema obligado de las conferencias internacionales, sino la confraternidad que deja un saldo favorable a los intereses en juego”.

La argumentación de Sánchez Sorondo apuntaba a compensar la falta de rentabilidad del Trasandino con la conquista de un nuevo espacio a partir de la integración física. Pero a su vez, estimaba que la decisión de formular esta inversión, debía significar una profundización de las negociaciones diplomáticas con Chile, tendiente a consolidar los acuerdos orientados hacia la reducción de las barreras arancelarias: “Esta ley deber servirle al PE para que gestione del gobierno de Chile un tratamiento mejor de los intereses argentinos. Y esto aún desde el punto de vista de la productividad y de la explotación del ferrocarril”.<sup>222</sup>

<sup>222</sup> Discurso del senador Matías Sánchez Sorondo (Partido Demócrata-Buenos Aires). Senado de la Nación,



En este sentido, la decisión de comprar y reconstruir el Trasandino no tenía sentido si no se revisaba la barrera arancelaria. Pero justamente, el Estado ya había dado muestras concretas de su decisión de avanzar en este sentido, aún a costa de romper esquemas anteriores en materia de comercio exterior. Así lo señaló el canciller argentino, Saavedra Lamas al afirmar que, en vísperas de aluvión de 1934: “Se había llegado por parte de la Argentina, a la otorgación de ventajas sin precedentes, puesto que llegaba a tratar de estimular producciones que aún no exportaba Chile y motivaron en la generalización de la cláusula de la nación más favorecida, la reclamación de once países europeos”.<sup>223</sup>

Al respecto, el senador Palacios ponderó en términos positivos el giro que la élite conservadora había dado a la política exterior argentina en los últimos años, especialmente de cara al proceso de integración económica con Chile. Palacios menciona el tratado de comercio del 3 de junio de 1933, al cual considera “un complemento del asunto relativo a la reconstrucción del Trasandino”. El senador socialista ponderó el citado acuerdo en términos muy positivos:

“Por él se otorgan franquicias o descuentos a artículos chilenos, maderas, legumbres, frutas, carbón, salitre y mariscos, y a artículos argentinos, ganado vacuno, yeguarizo, asnal y mular, y lana, cueros, grasa y manteca, trigo, extracto de quebracho, semilla de alfalfa y algodón, quesos, etc. Por él también se asegura la buena marcha del Trasandino y se auspicia la construcción de otros ferrocarriles por Socompa y Lonquimay”.<sup>224</sup>

Se estimaba que, a partir de la remoción de los obstáculos arancelarios y con la rehabilitación del Trasandino, se iba a incrementar notablemente el intercambio comercial entre Argentina y Chile. Sobre todo mediante el transporte de los siguientes productos:

“Tres son los productos que Chile desea colocar en nuestro mercado: porotos, arvejas y lentejas, mientras que la Argentina tiene su principal fuente de exportación en el ganado. Las cifras sobre este aspecto, según declaraciones diplomáticas, se elevarían por lo menos a 120.000 vacunos, 700.000 ovinos, 2.000 caballos y mulares y 10 a 20.000 caprinos. Chile ha anunciado su propósito de suprimir su política restrictiva para el ganado argentino, ya que la misma, sin favorecer el aumento de su ganadería, motivó el encarecimiento de la carne en el vecino país por cuanto no bastaba su producción para el consumo interno, como lo prueba su déficit anual de aproximadamente 120.000 cabezas. En lo que respecta al vino y las frutas, la propuesta chilena sobre el protocolo adicional se refería a la producción de las provincias de Mendoza y San Juan, especialmente, advirtiendo que su

---

(Buenos Aires, 11 de enero de 1939) *Diario de Sesiones* : 472

223 *Los Andes* (Mendoza, 1 de marzo de 1937): 4.

224 Discurso del senador Alfredo Palacios (Partido Socialista-Capital Federal). Senado de la Nación, (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 475.

introducción provocaría la baja de precios. Por ello establecía que no habría de modificarse el régimen aduanero en esta materia”.<sup>225</sup>

El ganado argentino estuvo presente en todas las negociaciones. Tal como había sucedido en los siglos XVII, XVIII y XIX, era el principal bien que se podía exportar a los mercados chilenos. Las reiteradas restricciones arancelares habían resultado de la presión de los hacendados de ese país, que no podían competir con las carnes argentinas. No obstante, a mediados de los ‘30 el gobierno chileno parecía comprometido firmemente a abrir el mercado local. De todos modos, es preciso señalar que la problemática de la integración no estaba acotada a un determinado producto.

Palacios fue mucho más allá del intercambio puntual de un bien. Señaló que el citado acuerdo era sólo un primer paso, pero que había que avanzar mucho más en esa dirección. “Hay que reconstruir rápidamente los tramos destruidos del FCT y acercarse cada vez más a la Unión del Sur, sancionando todavía un acuerdo más amplio que el de 1933”, remató el senador. Su mirada trascendía incluso la integración con Chile, para proyectarse a un escenario aún mayor

“Aparte del problema técnico de reconstrucción, este asunto lleva implícita una cuestión fundamental de solidaridad responsable entre los pueblos de América, que comporta un problema de impostergable solución frente al caos de la política mundial. El Ferrocarril Trasandino es una base segura de vinculación entre los pueblos de nuestra América. Tenemos los mismos problemas: poblar el desierto, cultivar los campos, educar al pueblo. Por eso es menester una política que propicie las vías de comunicación y de transporte; los caminos que lleven y traigan hombres y productos que acrecienten el intercambio; que rompan las trabas que se oponen al acercamiento de los pueblos. Así los hombres de Ibero América se vincularán cordialmente y sabrán defenderse de las acechanzas y las emboscadas del imperialismo”.

Nótese el énfasis de Palacios en la necesidad de “romper las trabas que se oponen al acercamiento de los pueblos”. El socialista intuía que los pueblos tenían una tendencia a integrarse, a unirse, y que era preciso remover los obstáculos para facilitar un proceso que se produciría en forma casi autónoma. Pero ello exigía la definición de una nueva política, en la cual los transportes y comunicaciones ocupasen un papel jerarquizado.

---

225 *Los Andes* (Mendoza, 22 de abril de 1937): 8.

El interés de Palacios por la integración era a la vez compartido por las dos principales espadas del oficialismo. Quizá con objetivos finales distintos (ni el proyecto de Ley ni el senador Sánchez Sorondo se pronunciaron en contra del imperialismo). Pero en aquella década de 1930, los sectores más conservadores de la clase dirigente argentina habían llegado a la conclusión de la imperiosa necesidad de integrarse. En este sentido había evidentes coincidencias entre el discurso del senador Sánchez Sorondo y la propuesta del Poder Ejecutivo. En los considerandos del proyecto de ley había señalado con toda claridad el concepto:

“El FCT debe ser mirado por encima de toda otra consideración, como línea internacional destinado por razones obvias a gravitar acentuadamente en las relaciones comerciales y espirituales de nuestro país con la República de Chile; siendo su finalidad primordial la de servir como factor imprescindible de acercamiento entre ambas naciones, respondiendo así más al principio del interés general que al del interés privado”.

Ni el proyecto del Ejecutivo ni el senador oficialista se refirieron al contexto de la presión que podían ejercer los capitalistas ingleses fundados en el Pacto Roca Runciman, ni la presión de los ganaderos argentinos por asegurar un mercado de 120.000 cabezas anuales. Los ejes del discurso pasaban por admitir los problemas de rentabilidad del Trasandino y justificar la inversión a partir de los ideales de integración con Chile. Sánchez Sorondo lo remarcó:

“La compra proyectada del FCT no pertenece al plano comercial; si perteneciera, no la habríamos traído al Senado. Esta operación se vincula con la política internacional de la República y es la expresión del deseo claro y firme del pueblo argentino de consolidar cada vez más sus vínculos con el pueblo chileno. Por tanto, los procedimientos y los criterios que se han seguido y se han adoptado a este respecto no pertenecen al mundo de los negocios; pertenecen al mundo de la diplomacia inteligente”.

El cambio del discurso de la clase dirigente argentina, experimentado con claridad en aquellos años, tenía como telón de fondo la búsqueda de nuevos mercados para los productos argentinos. Para ello, el Estado estaba dispuesto a realizar “grandes sacrificios”, o sea, concesiones. Conocido es al respecto el pacto Roca-Runciman, firmado en 1933 con Inglaterra. El interés del Estado argentino por el Trasandino tendría también elementos en común con aquel acuerdo.

## Los mercados de las carnes y la nueva política argentina

El aluvión de 1934 sorprendió al gobierno argentino cuando se encontraba en avanzadas negociaciones con Chile. En efecto, el año anterior se había firmado un tratado binacional por medio del cual se echaban las bases para la futura cooperación entre ambas naciones, apuntando fundamentalmente a medidas de carácter económico. Ambos gobiernos se mostraban conscientes de la necesidad de avanzar hacia un proceso de complementación económica, y estaban acordando una serie de decisiones en esta dirección.

Especial interés tenía el Estado argentino en los mercados para las carnes. Así lo había demostrado en Inglaterra, al firmar el tratado Roca-Runciman, por el cual, se realizaban una serie de concesiones en aras de garantizar la colocación de las carnes argentinas en los mercados británicos. Las políticas proteccionistas emergentes de la Gran Depresión habían alertado a los ganaderos argentinos y el gobierno había reaccionado rápidamente para impedir que este tipo de obstáculos viniese a amenazar intereses considerados vitales para el bloque de poder. Es preciso destacar que la producción ganadera necesitaba del Trasandino para colocar los excedentes en el mercado chileno, sin sufrir un fuerte deterioro de la calidad del producto en el viaje:

“Los ganados pesados que se mandaban a Chile por el Trasandino -lo hace notar el profesor Garbarini Isla- no pueden enviarse ni material ni económicamente a través de la cordillera por arreo. No hay posibilidad material de arrear tropas de alguna importancia de animales de más de 600 kilos, es decir, de movimientos tardos, aún en la planicie y con mayor razón a 4.000 metros de altura donde la puna puede hacer sentir sus efectos. Y no hay tampoco posibilidad económica, no sólo por los elevados gastos de herraje y transporte, sino por el “desbaste” o enflaquecimiento que sufre esa hacienda al hacer más de 200 Km sobre piedras, casi sin pastos y a gran altura. Llegados a Chile han perdido los animales su gordura y hay que invernarlos de nuevo. No podría hacerse el comercio con animales vivos ni siquiera con camiones-automóviles. De ahí que sea imperioso reconstruir el Trasandino”<sup>226</sup>

En la década de 1920 la Argentina había logrado un importante incremento de sus exportaciones de ganado a Chile, comercio facilitado en buena medida por el servicio del Trasandino. Un estudio de la Universidad de Buenos Aires señalaba que este comercio llegó a exceder las 100.000 cabezas anuales. Sobre el final de esa década hubo una reducción del flujo comercial, pero siempre dentro de cifras importantes: “En 1930 según las estadísticas chilenas, el

---

<sup>226</sup> Discurso del senador Alfredo Palacios (Partido Socialista-Capital Federal). Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 477.

mercado del país hermano absorbía 56.382 cabezas, de las cuales fueron por el Paso de Juncal 31.455, con un valor de \$14.914.303<sup>227</sup>. No obstante, la política arancelaria dispuesta por el gobierno chileno había interrumpido este flujo, hasta hacerlo desaparecer en forma casi total.

“Las provincias andinas sufrieron un rudo golpe en su comercio cuando en el año 1930 el gobierno de Chile decretó un impuesto prohibitivo a la introducción del ganado argentino. De 120.000 cabezas que pasaban la cordillera bajó bruscamente a 4.000 y después a 2.000 y esto señores senadores, cuando estaba en pleno funcionamiento el FCT que tanto nos había costado construir y mantener. Gran parte de esas 120.000 cabezas iban a Chile por vías del Trasandino, que puede fácilmente transportar hasta 50.000 cabezas<sup>228</sup>”.

El Estado argentino estaba realmente interesado en garantizar los mercados para sus carnes. Sus negociaciones diplomáticas con Chile, al igual que con Inglaterra, habían girado en torno a esta cuestión. Y se habían logrado importantes pasos con vistas a alcanzar este objetivo: exportar carnes. Ello implicaba una serie de ventajas y a la vez numerosos compromisos y obligaciones entre las partes. Se iba delineando lentamente una suerte de política de Estado, tendiente a amortiguar el impacto de la crisis económica en los países centrales, por medio de nuevos lazos con las naciones vecinas. Y en este contexto, Chile pasó a ocupar cada vez más espacio en la agenda oficial.

En estas circunstancias, precisamente, se produjo el aluvión de 1934 y la interrupción del servicio del Trasandino. El Estado argentino se encontró en una situación apremiante, pues ello significaba que quedaba fuera de operaciones el único medio mecánico de intercambio comercial con Chile. De un solo golpe, toda la labor diplomática amenazaba con derrumbarse y con ella, un mercado de 120.000 cabezas anuales. Las negociaciones entre el Estado y la empresa, después del aluvión, no fueron más que una puja de intereses distintos, con compromisos, recursos y objetivos distintos. La empresa estaba imposibilitada de conseguir fondos para efectuar las reparaciones. El Estado disponía de fondos, y a la vez, necesitaba políticamente solucionar este problema. Además, ya había demostrado que estaba dispuesto a todo con tal de asegurar los mercados externos para las carnes argentinas. Así lo había demostrado en la firma del pacto Roca Runciman.

---

227 Guillermo Garbarini Isla. “Chile y Argentina, unidades económicas complementarias”. Buenos Aires, UBA, 1938. Citado en Palacios, cit.

228 Discurso del senador Matías Sánchez Sorondo (Partido Demócrata-Buenos Aires). Senado de la Nación, (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 472.

## La década de 1930, el Estado de Bienestar y su nuevo concepto de rentabilidad

Antes de llegar a la negociación entre el Estado y la empresa propietaria del Trasandino, es preciso completar los datos sobre las condiciones en las cuales cada uno llegó a la mesa de conversaciones. Porque además del interés por los mercados para las carnes, el Estado argentino estaba en plena transición del Estado Gendarme, propio del liberalismo económico imperante entre 1880 y 1930, al Estado de Bienestar y al Estado Empresario, criterio que en esos momentos estaba en ascenso a escala mundial.

Era este un nuevo contexto cultural, en el cual la rentabilidad se medía con criterios distintos a los aplicados por el liberalismo económico clásico. Poco a poco, se aceptaba la legitimidad del principio por el cual el Estado debía desarrollar políticas activas en campos en que hasta entonces no había incursionado. Se justificaba incluso la asignación de recursos a emprendimientos que, si bien podían no ser rentables en cuanto a la actividad en sí, podían generar una serie de beneficios indirectos que en conjunto justificaban plenamente la inversión. Estos criterios fueron avanzando entre los distintos actores de la clase dirigente. Tanto entre los empresarios como en funcionarios del gobierno; en el oficialismo y en la oposición; conservadores y socialistas.

## Debates parlamentarios por la estatización del Trasandino (1939)

“De la seguridad, rapidez y economía de los transportes internacionales depende no solamente la prosperidad del tráfico mercantil, sino también el intercambio cultural y sobre todo, la armonía de los pueblos fundada sobre la única base que es realmente capaz de sustentarla: el mejor conocimiento y la mayor comprensión recíprocas. Podríamos decir, con Emilio Mitre, que cien kilómetros de ferrocarril internacional valen más que cien tratados juntos”.

Samuel Allperin (1938)

La nacionalización del Trasandino fue parte de un proceso mayor, a escala continental y que iba a culminar con la nacionalización de todos los ferrocarriles ingleses por parte de los estados de México (1946), Uruguay (1948) y Argentina. En este país, el estado pagó 250 millones de pesos oro a los ingleses y a partir del 1 de marzo de 1948 todos los ferrocarriles pasaron a propiedad del Estado. Contrariamente a lo que con frecuencia se sostiene, la nacionalización no fue una decisión política brusca del entonces presidente Perón, sino la culminación de un largo proceso, que tuvo antecedentes importantes en las negociaciones de la década de 1920, en la decisión pública de los presidentes Justo y Ortiz de avanzar en una nacionalización gradual de los ferrocarriles extranjeros y en el Plan Pinedo (1940), por el cual el gobierno conservador proponía nacionalizar todos los ferrocarriles ingleses. En este contexto, dos casos concretos fueron

la nacionalización del *Ferrocarril Central Córdoba* (1938) y la del Trasandino (1939). El gobierno conservador, a través del Plan Pinedo (1940), ya había lanzado una propuesta formal para nacionalizar los ferrocarriles ingleses. Un amplio análisis de este proceso es ofrecido por Wright (1980), que sirve para contextualizar el caso puntual del Trasandino, tema apenas mencionado por el citado trabajo.

## A la sombra del pacto Roca-Runciman

La incapacidad de la empresa para afrontar las obras de reconstrucción y rehabilitación del Trasandino fue evidente desde un primer momento. El emplazamiento del Estado en el sentido de evaluar costos e iniciar los trabajos, puede considerarse una cuestión puramente formal. Tal como era previsible, hacia mediados de 1936, en lugar de iniciar los trabajos, la empresa solicitó una prórroga por seis meses más. En diciembre de 1936 la empresa vuelve a dirigirse al gobierno “pidiendo se declare sin efecto la intimación por haber comenzado sus gestiones para vender al gobierno”.

Simultáneamente, el Estado había avanzado en negociaciones con el gobierno chileno. Por el protocolo del 2 de julio de 1935, ambas cancillerías coincidieron en crear una comisión encargada de estudiar el tema en profundidad. Tras quince meses, el cuerpo emitió un dictamen, presentado el 22 de octubre de 1936. Fue éste un elaborado informe de 120 páginas, que ejerció gran influencia en los debates y decisiones posteriores. Conforme a este documento:

“Si se considera únicamente la fase remunerativa, la apropiación de la línea por parte del Estado argentino no le reporta a éste por el momento, ningún provecho económico. Pero ello no debe constituir el fin primordial de la operación.

(Esta situación) es susceptible de una mejora apreciable mediante acuerdos entre los dos países que salve las trabas aduaneras existentes y establezca tarifas apropiadas que signifiquen la implantación de una política económica de equilibrio y de común beneficio”<sup>229</sup>

El documento brindaba amplia información sobre los antecedentes de la explotación y rentabilidad del Trasandino, así como su importancia futura. Como conclusión, señalaba lo siguiente:

---

229 Mensaje del Poder Ejecutivo al Congreso, firmado por Agustín P. Justo y Manuel R. Alvarado. Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 466.



1. El Trasandino resultaba importante para el intercambio entre Argentina y Chile.
2. La empresa no estaba en condiciones financieras de efectuar la reparación de los daños causados por el aluvión. No tenía forma de superar este inconveniente y si se la dejaba abandonada a su suerte, el Trasandino iba a permanecer fuera de servicio por tiempo indeterminado.
3. Era conveniente a los intereses del Estado, orientar los recursos necesarios para la reparación de los daños.
4. Pero esta inversión no se podía hacer en esas circunstancias, por ser el Trasandino propiedad de una empresa privada. Por ello, se sugiere nacionalizar antes este ferrocarril, para después efectuar las inversiones y ponerlo en servicio como empresa del Estado.

Con este documento en su poder, en el segundo semestre de 1936 el gobierno argentino inició negociaciones con la empresa británica, tendentes a la compra del Trasandino. En estas negociaciones el Poder Ejecutivo tuvo en cuenta los diversos elementos, algunos referidos específicamente a la situación financiera del Trasandino, y otros de carácter internacional. En este sentido, puede decirse con claridad que se empezó a hacer sentir la influencia del Pacto Roca Runciman, firmado en 1933 con el Reino Unido, que vino a condicionar toda la operación. El mismo ministro de Obras Públicas, Manuel Ramón Alvarado, admitió que, juntamente con la situación financiera de la firma británica, en la negociación se tuvo en cuenta el marco determinado por los compromisos asumidos con Inglaterra. El citado funcionario señaló que en las negociaciones con la empresa privada se tuvieron en cuenta los siguientes elementos:

1. El capital reconocido en acciones y obligaciones, según los términos textuales de la ley 5.315.
2. El capital realmente invertido según el criterio corroborado por el Poder Ejecutivo, de la inspección de contralor financiero de la Dirección General de Ferrocarriles.
3. El costo aproximado de la parte destruida de la línea, según la estimación concordante de la empresa con la comisión de estudio (\$5.600.000).
4. La naturaleza del bono de los \$2.500.000 oro dados como ayuda a la empresa y que garantiza el tercer rubro de los *deventures* por una cantidad exactamente igual.
5. El orden de preferencias establecido para el pago de los intereses de ese bono, por el contrato que celebrara el entonces ministro de Obras Públicas, doctor Pablo Torello, con el representante de la empresa, señor Pearson en 1919, que homologó la ley dictada durante la presidencia del doctor Alvear, que fue quien dispuso la entrega de ese bono en 1923.
6. Los quebrantos sufridos por la Nación para el sostenimiento de este ferrocarril; las pérdidas experimentadas por la empresa en su explotación.

7. La ninguna retribución respecto de los accionistas de la misma.
8. El compromiso más que moral, escrito en dos tratados de comercio con Gran Bretaña, de dispensar un trato benévolo a los capitales provenientes de ese país que empresas concesionarias de servicio público han establecido en el nuestro.
9. Los aspectos internacionales del problema y el interés público argentino.<sup>230</sup>

Los primeros siete puntos se referían a los antecedentes de la situación financiera de la empresa y el papel jugado por el Estado, sus aportes y pérdidas, hasta transformar al Trasandino en una sociedad mixta de hecho. En el punto octavo se admitía explícitamente el marco institucional que el Pacto Roca Runciman establecía para condicionar la negociación: ello implicaba que el Estado argentino estaba presionado para auxiliar a la empresa británica, a pesar de encontrarse la misma en una situación de insolvencia.

El 11 de febrero de 1937 el Poder Ejecutivo dispuso que los Ferrocarriles del Estado procedieran inmediatamente a la reconstrucción de la línea. La operación de compra comenzó a concretarse mediante la firma de un convenio entre el Estado y la firma inglesa, ad referendum del Congreso de la Nación. La negociación se llevó adelante sobre la base de los siguientes datos:

1. Según la Administración de Ferrocarriles, el activo del Trasandino antes del aluvión era de 20 millones.
2. Los daños causados por el aluvión significaban \$5.600.000. El FCT pasó a valer entonces \$14.400.000.
3. Trasandino debía al Estado \$8.804.543, por garantías y deudas contraídas para permitir la construcción y explotación del servicio. En tal caso, el Trasandino valía \$6.595.457.

La empresa solicitaba una cifra mucho mayor. Se resistía a vender por \$6.595.457 pues ello le significaría un fuerte quebranto, que vendría a sumarse a la falta de rentabilidad en los tiempos de explotación y las pérdidas sufridas por el aluvión. De todos modos, su posición era débil, pues no tenía otras alternativas. Por su parte, el Estado sabía que el tiempo corría a su favor: mientras más se demorase la operación, más deterioro sufrirían las instalaciones, menos valor tendrían y el precio quedaría más bajo. Pero tenía urgencias de carácter político, económico y social:

---

<sup>230</sup> Discurso del ministro Manuel Alvarado, Cámara de Diputados (Buenos Aires, 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 168.

1. El tiempo le permitiría pagar menos, pero luego tendría que realizar mayores inversiones para ponerlo en funcionamiento.
2. Se perderían los objetivos alcanzados en las pacientes negociaciones diplomáticas con Chile.
3. Por el Tratado Roca Runciman, el Estado argentino se había comprometido ante Su Majestad Británica, a otorgar tratamientos preferenciales a las empresas inglesas radicadas en el país.
4. El dinero que el Estado había otorgado al Trasandino en forma de crédito (más de \$8.000.000) pasaba definitivamente a pérdida si este ferrocarril no se reactivaba.

Sobre la base de estos números el Poder Ejecutivo Nacional consideró conveniente impulsar la reconstrucción del Trasandino. Así lo dispuso por decreto 99.629 del 11 de febrero de 1937. Poco después, el 8 de junio de 1937 el Estado Nacional firmó un convenio de compra del Ferrocarril Trasandino por un valor de 750.000 Libras esterlinas, equivalentes a \$11.250.000.

Con la firma del convenio, el gobierno había concluido la primera parte de su tarea. Venía entonces la segunda, consistente en la batalla política de lograr el consenso necesario para obtener la ratificación parlamentaria del convenio.

## La decisión política de estatizar el Trasandino

La batalla política por el Trasandino comenzó lejos de Buenos Aires, más precisamente al pie del Ande. Para ensanchar la base de sustentación política, el gobierno realizó una serie de movimientos, tendentes a instalar el tema y lograr cierta adhesión popular. Con este fin, el presidente Justo viajó a Mendoza en el otoño de 1937, para participar en un acto en la estación misma del Trasandino. El motivo oficial era la inauguración del ramal de Ferrocarriles del Estado, de Pie de Palo a Mendoza (aunque en realidad las obras todavía estaban incompletas y recién en abril de 1938 comenzaron a correr los trenes). En ese contexto, el presidente anunció la decisión política de comprar y reconstruir el Trasandino. En este acto (22 de abril de 1937) hizo también uso de la palabra el ministro Alvarado, quien se refirió justamente al problema de la rentabilidad del Trasandino. En la parte culminante de su exposición, el funcionario señaló: “No se pretende con la reconstrucción del Trasandino realizar lo que en el lenguaje corriente se llama un buen negocio. Por el contrario, ello implica un verdadero sacrificio pecuniario. Pero la Nación lo afronta convencida de que hay bienes morales que no tienen precio porque escapan por su índole a las cotizaciones del mercado”. Con estas palabras definió el marco de la argumentación del gobierno para fundamentar la nacionalización de la línea.

## Estatización del Trasandino y debates parlamentarios

El debate en torno a la compra del Ferrocarril Trasandino se desarrolló en el marco de un programa gradual de nacionalización de los ferrocarriles ingleses, iniciado por el presidente Justo, continuado por Ortiz y Castillo, y culminado por Perón. El caso del Trasandino se ubicó en el primer tramo de este plan, junto con la nacionalización del *F.C. Central Córdoba*.

El gobierno nacional preparó lentamente el debate. Más allá de la incursión en Mendoza para obtener respaldo político, el gobierno dispuso con cuidado el proyecto de ley que remitiría al Congreso. En este documento, el Ejecutivo trató de presentar la negociación con argumentos suficientes como para lograr el respaldo de la oposición. Para ello, procuró enfatizar las fortalezas del proyecto y minimizar sus debilidades.

Entre las fortalezas de la iniciativa se enfatizó la inviabilidad intrínseca del servicio ferroviario de montaña para la empresa privada, lo cual determinaba que la única forma de mantener el servicio sería con el concurso del Estado. En segundo lugar, la importancia de orientar recursos en esta dirección debido a la necesidad de integración con Chile. Ello tenía un interés directo, por la posibilidad de colocar productos argentinos, especialmente carnes, con la presencia de un mercado para 120.000 cabezas anuales. Además, era preciso destacar la importancia del Trasandino como herramienta para un proceso de integración regional a escala continental, como señalaron varios legisladores oficialistas. Con respecto a los problemas de rentabilidad, el oficialismo destacó que el déficit se reduciría sustancialmente a partir de la mejora del material rodante y sobre todo, por la conexión directa del Trasandino con los 10.000 kms. de vías férreas de los *Ferrocarriles del Estado*, a través del empalme en Chacras de Coria (estación Paso de los Andes). A ello añadía la política económica del gobierno, en materia de política exterior, en relación con los países vecinos, sobre todo en el ámbito de la revisión que se había comenzado a hacer en el campo de aranceles aduaneros con los países limítrofes.

La Cámara de Diputados trató el tema los días 23 y 24 de agosto de 1938 y tras su aprobación, pasó al Senado. Este cuerpo lo trató el 11 de enero de 1939, en un esclarecedor debate.<sup>231</sup> Como resultado, el proyecto fue aprobado y quedó convertido en la ley 12.573. La misma fue luego promulgada por el Poder Ejecutivo, el 20 de enero. De todos modos, y más allá de los resultados de la votación, conviene examinar algunos pasajes del debate, dada su riqueza.

---

<sup>231</sup> Debates parlamentarios, Cámara de Diputados (Buenos Aires, 23 y 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 81-115 y 151-192. Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones* 464-484.

## El proyecto oficial y sus puntos fuertes

El gobierno admitió que la operación no significaba un negocio rentable. Reconoció que la reconstrucción del Trasandino y su posterior explotación representarían una erogación permanente para el Estado. De todos modos, la falta de rentabilidad directa estaba justificada por el servicio que esta línea representaba para objetivos superiores de carácter nacional e internacional. Además, con la incorporación de nuevo material de tracción (sobre todo los coches motores), con el empalme del Trasandino a la red de 10.000 km de *Ferrocarriles del Estado* y con la reducción de las barreras arancelarias, iba a crecer notablemente la cantidad de pasajeros y el volumen de carga transportados y con ello se reduciría en forma marcada el déficit de explotación.

El senador oficialista Sánchez Sorondo, con un discurso claro y franco, admitió los problemas que a primera vista podía suponer el proyecto que había enviado el Poder Ejecutivo. “Ni el FCT es indispensable o necesario para la integración de la red ferroviaria del Estado, ni el precio que por él se ha de pagar es notoriamente inferior al valor de su activo físico y ni las sumas empleadas en esta adquisición han de ser retributivas. Al contrario, el Estado ha de perder en esa explotación una cantidad que se calcula más o menos en \$300.000 al año”.<sup>232</sup>

Una vez formulado este punto de partida, la estrategia oficialista versó en mostrar los aspectos positivos que se podían derivar de un aparente mal negocio. El mismo ministro de Obras Públicas señaló que esta estimación de la comisión parlamentaria era pesimista. Pues partía de la base de una explotación del Trasandino “en las condiciones que venía practicándose hasta la interrupción de los servicios”, en cuyo caso el cálculo sería coherente. Pero el ministro advirtió que “si la línea se incorporara a la red de los *Ferrocarriles del Estado*, las economías que dicha medida podría provocar permitirían reducir el déficit a unos \$125.000 anuales”. Además, “si se adoptara el servicio de coches motor para el transporte de pasajeros, se conseguiría una importante mejora en la explotación, la que se traduciría en una economía en los gastos tal como para permitir prever un superávit que en este estudio se ha apreciado en alrededor de \$13.000 anuales. Con una visión más global, en los fundamentos del proyecto remitido al Congreso el Poder Ejecutivo dedicó un espacio significativo al papel del Trasandino en el proceso de integración con Chile. El gobierno sabía que éste era el argumento que más consenso podía generar, y trató de destacarlo por encima de las demás consideraciones. “Desde el punto de vista de las comunicaciones internacionales, el FCT representa algo más que un simple medio de transporte de pasajeros y cargas entre Argentina y Chile, porque él

---

<sup>232</sup> Discurso del senador Matías Sánchez Sorondo (Partido Demócrata-Buenos Aires). Senado de la Nación, (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 469-470.

es en realidad un elemento de trascendencia considerable para la vinculación espiritual, no solamente entre estas dos naciones, sino también para muchas otras, ya que su zona de influencia se extiende hasta Perú y Ecuador y alcanza a los países bañados por las aguas del Atlántico y el Pacífico. No debe ser pues, el resultado económico de esta línea en su rendimiento material, el único factor computable sino que además del tráfico comercial deben tenerse en cuenta sus innegables ventajas de orden social e internacional”.<sup>233</sup>

El gobierno admitía la rentabilidad negativa de la operación que se llevaba adelante. Y la justificaba desde la integración con Chile. En este sentido, el desarrollo de todo el debate fue funcional a la nueva política que el gobierno había iniciado en materia de convenios con la nación trasandina, en busca de reducir aranceles aduaneros.

“No obstante que la explotación del FCT, salvo en dos años de tráfico relativamente intenso, sólo ha arrojado pérdidas para la empresa, cabe esperar que, merced a medidas adecuadas que la mejoren con menor gasto, sus resultados sean más halagüeños en el futuro, sobre todo si se logra salvar las trabas aduaneras que impidieron el crecimiento de sus transportes de cargas mediante el definitivo imperio de una política económica de equilibrio entre los dos países que incremente el intercambio de productos”.<sup>234</sup>

Buena parte de los legisladores coincidían en señalar que en el nuevo contexto, el Trasandino podría mejorar notablemente su rentabilidad sobre la base del aumento de su cantidad de pasajeros y cargas transportadas. Ello se facilitaría, fundamentalmente por el nuevo mapa ferroviario de la Argentina. En este campo un papel decisivo jugaba el *F.C. Central Córdoba*, cuya nacionalización se debatió casi simultáneamente con la del Trasandino, pero fue resuelta antes (Ley 12.572). Con la prolongación del ferrocarril de Pie de Palo y la nacionalización del Central Córdoba, por primera vez los *Ferrocarriles del Estado* tuvieron la posibilidad de cruzar el país, acceder a Buenos Aires y competir con los ferrocarriles británicos.

Una parte importante de la oposición criticó duramente la política nacionalista en materia arancelaria de principios de los '30. A la vez, se confirmaba la tendencia a consolidar las medidas tendentes a la integración con Chile, lo cual daba al Trasandino mayor legitimidad. Había clara conciencia en la clase dirigente argentina que la política de nacionalismo económico aplicada por los distintos países a partir de la Gran Depresión, habría reducido el intercambio.

---

<sup>233</sup> Senado de la Nación, Buenos Aires, 11 de enero de 1939. *Diario de Sesiones*: 466.

<sup>234</sup> Documento firmado por el presidente Justo y el ministro Alvarado. Considerandos al proyecto de ley girado al Congreso, por el cual se acordaba la nacionalización del Trasandino por medio de compra. Senado de la Nación, (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 467.

El ministro de Obras Públicas y el miembro informante, senador Sánchez Sorondo, coincidieron en remarcar que la rentabilidad del Trasandino iba a depender en buena medida de la solución que se pudiese arbitrar al problema de las barreras arancelarias. El debate continuó así:

**Sr. Ministro de Obras Públicas:** - Si se logra salvar las trabas aduaneras con una política económica de equilibrio entre los países para poder llegar así a un aumento del intercambio, tanto de pasajeros como de carga, no obstante la similitud de ciertos productos, no cabe duda de que los resultados de la explotación serán superiores a lo previstos.

**Sr. Sánchez Sorondo:** - Hay que considerar pues, que Chile adoptará la política liberal respecto de los productos argentinos...

**Sr. Ministro de Obras Públicas:** - En ese caso daría un superávit seguro. Y tiene que ser así si estudiamos los antecedentes de rendimiento de este ferrocarril, que llegó a producir en determinado momento utilidades de hasta \$400.000 oro y durante todo el tiempo en que existió la administración unida, una utilidad media anual de \$164.000 oro.<sup>235</sup>

Las autoridades estimaban que la explotación comercial del Trasandino podía pasar del déficit al equilibrio y aún al superávit, en caso de concretarse tres objetivos: el empalme con la red de *Ferrocarriles del Estado*, la renovación del material rodante y la remoción de las barreras arancelarias. Y había buenas perspectivas para alcanzar estos tres objetivos. El primero estaba en vías de alcanzarse. Desde 1938 el riel de *Ferrocarriles del Estado* ya había llegado desde Pie de Palo al km 1072, Guaymallén, provincia de Mendoza. Por lo tanto, sólo se necesitaba construir un empalme de pocos kilómetros y de esta manera, el Trasandino podría quedar vinculado con la red de 10.000 kilómetros de trocha angosta, que empalmaría directamente sin necesidad de trasbordo.<sup>236</sup>

La segunda condición, determinada por el nuevo material rodante y de tracción, quedaba como un problema solucionable a partir de una decisión política por parte del Estado. El tercero se presentaba como más complicado, pues requería desarrollar con éxito delicadas negociaciones con Chile. De todos modos, el camino ya había comenzado con el Tratado de 1933, en el que había elementos concretos a partir de los cuales se podía ser optimista.

---

235 Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 483-384.

236 Esta posibilidad ciertamente se concretó. Después de la nacionalización del Trasandino se construyeron los empalmes. Desde la estación de Guaymallén se extendió el riel hasta la estación Canota (distrito de General Gutiérrez, departamento de Maipú), en enero de 1941; luego se prolongó hasta la estación Paso de los Andes (Chacras de Coria), a fines de noviembre de 1941. Con respecto a los pocos kilómetros faltantes entre Km 1.072 y Mendoza fueron habilitados en marzo/abril de 1943. La causa de la demora fue el tiempo que llevó construir la magnífica estación terminal de San José, con su playa, talleres y demás instalaciones anexas (AB).

Sobre este punto no hubo mayor disidencia en la oposición. Los radicales habían tenido la experiencia de administrar el país en la década de 1920, y estaban al tanto de esta problemática. Incluso uno de los participantes del debate, Carlos Noel, había sido representante de Argentina en Chile y había conducido negociaciones en torno al Trasandino, por lo que conocía el tema.

El gobierno pasó con éxito no sólo el problema de la falta de rentabilidad del Trasandino sino también el de la suma que se necesitaba invertir en reparaciones. En efecto, parte importante del proyecto de ley que se debía tratar estaba referido al aporte de \$5.600.000 para la reconstrucción de la línea. En esto tampoco había ninguna objeción por parte de la oposición. Es más, tanto radicales como socialistas ya habían aprobado estos fondos en el presupuesto del año anterior. Había por tanto unanimidad en cuanto a la conveniencia y oportunidad de destinar estos fondos a la reparación.

## Las críticas de la oposición radical

Tal como hemos adelantado, el proyecto remitido por el Ejecutivo encontró una fuerte oposición en los bloques legislativos de la UCR. Los diputados y senadores de esta fuerza distinguieron con claridad en sus discursos, su acuerdo con los ideales de integración con Chile y la conveniencia de poner nuevamente en marcha el servicio del Trasandino. Pero criticaron el acuerdo firmado por el gobierno en cuanto a las sumas que se pagarían a la empresa inglesa, cifra considerada excesiva por los radicales.

El senador Eguiguren cuestionó severamente el proyecto oficialista. Se manifestó de acuerdo con los ideales de integración con Chile pero impugnó la metodología propuesta por el Ejecutivo para llevarlos adelante.

“Mal negocio ha dicho el miembro informante. Pésimo negocio, afirmaré yo, para el gobierno argentino pero sabroso y pingüe negocio para una empresa en quiebra, que nunca cumplió ni con la ley ni con el contrato de concesión y que, como premio a tan meritoria trayectoria, nosotros le vamos a pagar un precio excesivo por lo que antes hemos pagado en buenos pesos”.<sup>237</sup>

El entrerriano fundamentó su posición a partir de un análisis de los datos financieros, que puede resumirse en los siguientes términos:

---

<sup>237</sup> Discurso del senador Atanasio Eguiguren (Unión Cívica Radical-Entre Ríos). Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones* : 477.



1. Los capitales que se trajeron de Inglaterra (para construir el FCT) fueron garantizados con un interés del 7%, con una garantía previamente convenida.
2. En 1899 el gobierno rescindió la garantía del interés del 7% y se obligó a pagar \$oro 6.400.000 en títulos del Crédito Argentino (equivalentes a \$14.528.000).
3. En 1923, se le dio un bono de \$oro 2.500.000 (equivalentes a \$5.440.465) y se pagan intereses que debía soportar la empresa por valor de \$3.000.000.
4. Sumando estas tres partidas, el gobierno argentino había invertido en esta línea extranjera \$22.528.000.
5. Según la Dirección de Ferrocarriles, el valor de la empresa es de \$19.495.000. Por lo tanto, el Estado argentino se había excedido en \$3.000.000.

Inspirado en las denuncias de Lisandro de la Torre en el negocio de las carnes, el legislador radical -al igual que sus compañeros de bancada- procuraba demostrar que el Estado argentino estaba pagando por el Trasandino a la empresa inglesa un monto superior al que correspondía.

“Esta relación somera de antecedentes es de una utilidad innegable. Nos muestra a una empresa en quiebra, a una empresa sin recursos, que no puede cumplir los fines de su concesión. Emplazada luego por el Poder Ejecutivo, recurre al expedienteo oficinesco para no cumplir sus obligaciones y al final consigue su objetivo, porque transforma su situación de empresa morosa, de empresa rebelde, en empresa beneficiaria, porque el Estado resuelve comprarle y pagarle a un precio excesivo lo que en realidad vale una insignificancia.”

Para Eguiguren, el gobierno argentino ya había pagado con exceso este ferrocarril, que paradójicamente seguía en propiedad de una empresa británica. Por ello, el senador se oponía a la nueva negociación que se había propuesto el gobierno con la empresa, en la cual el gobierno volvía a aportar:

- 1-Compra Libras 750.000, equivalentes a \$11.250.000
- 2-Reconstrucción \$5.614.489
- 3-Coches motores, mejoramiento \$2.000.000

El senador opositor sumaba todos estos gastos y concluía: “Quiere decir que lo que le va a costar al gobierno argentino excederá los \$20.000.000”. A ello sumaba el dinero aportado antes de 1934, para concluir que “este ferrocarril va a costar en definitiva, \$50.000.000. Como su extensión es de 180 km, resultará un promedio de \$277.000 por km, cifra fantástica que excede el campo de la generosidad”, enfatizó Eguiguren. Para este senador correspondería pagar sólo \$5.300.000, conforme al cálculo presentado en el *Cuadro I*:

**Cuadro I Precio justo de compra del Trasandino según la oposición radical en el Senado (1939)**

Valor de la empresa, según la Dirección de Ferrocarriles	\$19.495.580
Menos costo de reconstrucción	\$ 5.614.489
Menos el bono entregado por el gobierno	\$ 5.440.465
Menos los intereses pagados por el gobierno	\$ 3.129.000
<b>Saldo final</b>	<b>\$ 5.311.626</b>

El senador daba la cifra indicada como la más adecuada para cerrar la operación. Aseguraba con énfasis que ese monto de “\$5.311.626 es, en definitiva lo que habría que pagar. En cambio nosotros vamos a pagar \$20.000.000”. El argumento de Eguiguren hacía eje en la incongruencia del Estado de pagarle a un deudor moroso. Señalaba que el gobierno no consideraba como argumento de peso la situación de la empresa que no cumplía con la obligación de asegurar el funcionamiento de los servicios. Para el legislador, el Estado debía emplazar a la empresa a cumplir los contratos, y exigirle la reconstrucción del tramo dañado por el aluvión de 1934. Y en caso de incumplimiento, lo correcto era ejecutarla.

“Es evidente que el recurso legal existe y que el gobierno debía haberlo agotado, pues siendo acreedor, el gobierno debía haber llegado hasta la ejecución, porque las empresas no están libres de ser ejecutadas y la solución hubiese sido completamente distinta. Y en lugar de ello se nos obliga a pagar por segunda vez y en forma extraordinariamente excesiva, a una empresa en quiebra; una empresa con su material viejísimo, de última calidad; una empresa que hubiera entregado todo eso al gobierno por una cantidad sumamente reducida”.

El discurso se afirmaba en la doctrina económica del liberalismo clásico. Distinguía los roles del Estado y la empresa privada por el cual el primero le reconocía a la segunda derechos y obligaciones. Se pretendía que, si bien la empresa podía legítimamente aspirar a obtener ganancias, también debía hacerse cargo en caso de ejercicios financieros negativos, con pérdidas. Pero en la década de 1930, el Estado, controlado por los conservadores, había exhibido tendido a promover la privatización de las ganancias y la socialización de las pérdidas. Los radicales cuestionaban esta filosofía general a través del caso particular del Trasandino. Pretendían que de una vez por todas, los conservadores terminaran con su política de preservar los intereses de grandes empresas -muchas veces extranjeras- con recursos públicos.

Para completar su argumentación, Eguiguren apuntó al principal argumento utilizado por el oficialismo para legitimar su operación: el impacto del Trasandino en el proceso de integración entre Argentina y Chile

“Nada tiene que hacer con esto la confraternidad argentino-chilena. ¿Qué le importa a los chilenos ni al gobierno de Chile que nosotros, pudiendo comprar una cosa a un peso, la paguemos cien veces más? ¿Qué tienen que ver esos ideales y esos sentimientos de confraternidad americana si los únicos beneficiarios por esas ideas de confraternidad serán los accionistas de esta compañía inglesa, compañía que, como ya lo ha demostrado, no ha cumplido nunca con las leyes de concesión, que ha estado medrando con el gobierno argentino y que a último momento, para su liquidación, lo hace con un suculento negocio?”<sup>238</sup>

La bancada radical adoptó una estrategia similar en ambas cámaras del Congreso de la Nación. Así como en el Senado la voz cantante de la UCR la llevó Eguiguren, en la Cámara de Diputados este papel le fue confiado a Víctor Juan Guillot. Este legislador efectuó un cálculo del valor de la empresa, descontó los daños provocados por el aluvión de 1934 y las deudas con el Estado y llegó a una cifra muy inferior a la que había pagado el gobierno. Así lo refleja el *Cuadro II*.

#### *Cuadro II*

#### **Valor que corresponde pagar a la empresa según la oposición radical en Diputados (1938)**

<i>Concepto</i>	<i>\$oro</i>	<i>\$m/n</i>
Valor de la empresa	\$8.588.500 oro	
-aporte estatal 1919 (bono ley 11.174)	-\$2.500.000 oro	
-amortización del bono consolidado	-\$355.000 oro	
<b>Saldo</b>	<b>\$5.733.000 oro</b>	<b>\$13.030.681 m/n</b>
-intereses y comisiones diferenciadas de cambio		-\$3.129.000 m/n
-reparaciones de daños de 1934		-\$5.600.000 m/n
<b>Saldo Final</b>		<b>\$4.301.681 m/n</b>
En libras del tipo 15\$ por libra =	<b>286.778 libras</b>	
En libras del tipo 11,45\$ por libra =	<b>375.600 libras</b>	

*Fuente:* Cámara de Diputados, Buenos Aires, 24 de agosto de 1938. *Diario de Sesiones:* IV, 108.

Tal como muestran claramente estos cuadros, el monto que según los radicales correspondía pagar para adquirir el Trasandino, era muy inferior al que habían pactado el Poder Ejecutivo y la empresa inglesa. A la vez, había diferencias entre las estimaciones del partido de Alem de ambas cámaras (ver *Cuadro III*).

<sup>238</sup> Discurso del senador Atanasio Eguiguren (Unión Cívica Radical-Entre Ríos). Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones:* 480.

### Cuadro III Precio a pagar a la empresa según el gobierno y las dos estimaciones de la oposición

Acuerdo oficial	\$11.250.000 m/n	750.000 libras
Calculo de la oposición radical en diputados	\$4.301.681 m/n	
Cálculo de la oposición radical en el Senado	\$5.311.626 m/n	

Fuente: Cámara de Diputados, Buenos Aires, 24 de agosto de 1938. *Diario de Sesiones*: IV, 108.

Las grandes variaciones en los cálculos, aún dentro de los sectores de la oposición, marcan las dificultades que había para calcular con precisión los valores. Es preciso tener en cuenta que el “negocio” del Trasandino había comenzado más de 60 años antes, con la ley de concesión de 1872 y su garantía del 7%. A partir de entonces se habían sucedido problemas para la construcción de la línea y su explotación. En reiteradas oportunidades el gobierno había formulado un aporte de capital, a través de distintos acuerdos, cuyo número final era difícil de determinar. Además, había diferencias entre el costo de construcción y el valor de las instalaciones. En el medio quedaban “aguamientos”, cifras considerables por pago de servicios, comisiones, gestiones y demás. Nunca se pudo conocer el monto de la suma que efectivamente la empresa invirtió en la construcción específicamente. En algún momento de los debates, la oposición criticó el capital que la empresa buscaba reconocer a mediados de la década de 1930, por resultar superior al capital que el Estado había reconocido en 1913. La crítica se fundamentaba en la legislación vigente, conforme a la cual no se podía ampliar el capital unilateralmente sin el acuerdo del Estado. Ante esta impugnación, el oficialismo explicó que en 1919 se habían modificado los criterios adoptados por el Estado en el reconocimiento de capitales de empresas ferroviarias. La argumentación fue mostrando todas las dificultades para establecer cálculos lineales. La prolongación en el tiempo de esta cuestión, con las sucesivas modificaciones de los marcos regulatorios, había abierto la puerta para reiteradas bifurcaciones en el cálculo financiero. A pesar de no haber prácticamente inflación, existían otros elementos distorsionantes. De allí la dificultad de alcanzar cifras homogéneas. El ejemplo más representativo se encuentra en la discrepancia de los dos cálculos efectuados por los mismos radicales. De todos modos, la brecha entre la estimación de la UCR y la cifra acordada por el gobierno era muy amplia. Ello requería algunas explicaciones adicionales.

### El oficialismo y sus fundamentos

La contundente crítica de la oposición forzó al oficialismo a dar algunas explicaciones. En ello trabajaron varios dirigentes, entre ellos los diputados Raúl Godoy (Mendoza), Joaquín Méndez Calzada (Mendoza) y Samuel

Allperín (Buenos Aires), el senador Marcelo Sánchez Sorondo (Buenos Aires) y el ministro de Obras Públicas, Manuel Ramón Alvarado, quien concurrió a ambas cámaras a explicar la posición del Poder Ejecutivo.

El debate quedó centrado en la oportunidad y conveniencia de pagar 750.000 libras a la empresa británica por la adquisición del Trasandino. El oficialismo tenía que demostrar que era necesario cerrar el trato en ese momento, y que el precio establecido era razonable. Su estrategia versó en plantear el problema como cuestión de urgencia. No se podían dilatar los tiempos en largas negociaciones, pues el Estado tenía que honrar los compromisos asumidos con el país trasandino. “Chile conserva intacta su línea y ejerce su contralor absoluto, y es deber de la Argentina hacer lo mismo, exactamente lo mismo, con la que trepó los Andes, de Mendoza a la frontera. Para el interés de ambas naciones es necesario que ello se cumpla”, señaló el ministro.

El problema era que la empresa no estaba en condiciones de reparar los daños. Ello requería una suma de \$5.600.000, cifra inalcanzable para la citada empresa. En esa situación, sólo el Estado podía hacerse cargo de aportar esos fondos. Y ello prácticamente forzaba al Estado a comprar la empresa, pues en caso contrario se arribaría a una situación absurda: “¿Qué haríamos con el ferrocarril reconstruido? ¿Dejar que la empresa en quiebra siga administrándolo por su cuenta y riesgo y anotar un nuevo crédito incobrable en su contra?”

El ministro citó el informe de la Comisión *ad hoc*, elaborado en 1936, a partir del cual explicó que los técnicos coincidían en señalar que la empresa no podía con sus propios medios reconstruir el Trasandino y que en caso de obtener un nuevo crédito para ello, no podría devolverlo al Estado, pues la explotación del servicio no era rentable

“La rehabilitación del Ferrocarril Trasandino Argentino demandará el desembolso de una suma cuantiosa, debiendo desde ya descartarse toda posibilidad de rédito para esta inversión. Puede colegirse que la empresa no se decidirá a afrontarla, salvo el caso que el gobierno de la Nación le acordara su ayuda financiera. Teniendo presente que las ayudas ya prestadas en distintas oportunidades no han dado el resultado que se esperaba, y como todo autoriza a prever lo mismo para el futuro, consideramos que el procedimiento a que se hace referencia no es aconsejable, y que si el gobierno se resuelve a hacer un nuevo sacrificio, éste debe realizarse sobre la base de que la línea pase a poder del Estado. Por otra parte, sería esta la única manera de asegurar la continuidad de los servicios del Trasandino, poniendo así su funcionamiento a cubierto de las contingencias económicas que han llevado a la empresa a la situación en que se encuentra.”<sup>239</sup>

---

239 Informe de la Comisión para el estudio de las comunicaciones trasandinas, Buenos Aires, 1936: 107-108. Citado en Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones* : 480-481.

El ministro se apoyó en el dictamen de esta comisión técnica, conforme a la cual el Estado argentino, se veía prácticamente forzado a reparar el Trasandino, decisión que traía aparejada a la vez, la necesidad casi ineludible de comprar las instalaciones. Pero además de este informe, el ministro citó otro elemento más, en este caso, de carácter diplomático. Alvarado reveló que, en 1933, en el transcurso de las negociaciones con el gobierno chileno tendentes a poner en marcha una política económica de integración y complementariedad, una de las primeras exigencias de las autoridades trasandinas fue justamente en esta dirección. El mismo ministro Alvarado había participado personalmente de estas negociaciones como embajador extraordinario acreditado por el gobierno Argentino ante el gobierno de Chile. Desde este cargo había presidido:

“(…) una comisión de técnicos argentinos para estudiar y concertar con otra igual, designada por el gobierno de Chile, las bases de un tratado comercial que rectificara, que corrigiera fundamentalmente los vicios que estaban enervando el intercambio de nuestros productos con los productos de la nación vecina. Y una de las condiciones que con más tesón se exigió a esta comisión para llegar a concertar esas bases, que felizmente después sirvieron para el tratado de comercio celebrado con aquel país, fue la obligación que debía contraer el gobierno argentino de expropiar inmediatamente su línea para colocarla en manos de la Administración de Ferrocarriles del Estado y celebrar después un convenio de administración unida, ya que Chile ejerce, como lo he expresado, el contralor absoluto de la sección que a ella pertenece”<sup>240</sup>

El diálogo entre las autoridades de ambos países generó las condiciones para buscar puntos de coincidencias y estrategias comunes para enfrentar problemas comunes. El interés chileno por una solución rápida y estatal para el problema del Trasandino se manifestó después, en reuniones celebradas en Buenos Aires

“Posteriormente, el ex ministro de Relaciones Exteriores, doctor Cruchaga Tocornal, cuando vino a esta Capital presidiendo la delegación que estaba destinada a finiquitar el tratado a que acabo de referirme, hizo gestiones empeñosas ante el ministro que habla primero y ante el propio ex presidente de la República, Agustín P. Justo, después, para que se llegara de inmediato a la solución definitiva de este problema, llegando hasta formular una proposición concreta al respecto. Se le dio entonces toda clase de seguridades y se le dijo: “Puede Usted llevar a su gobierno la promesa formal de que, por cualquier medio, la República Argentina reconstruirá la línea y se adueñará de ella por las vías legales que corresponda, si no es posible llegar a un acuerdo directo con la empresa para la transferencia de los bienes que tiene en nuestro país”.

---

<sup>240</sup> Discurso del ministro Manuel Alvarado, Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 481.

Una vez explicada con claridad la importancia que la rápida reconstrucción y nacionalización del Trasandino tenía para el normal progreso de las relaciones con Chile, el ministro pasó a los aspectos estrictamente financieros. Alvarado señaló que la negociación había comenzado con la solicitud de la empresa privada, con las condiciones que ésta presentó al Estado para venderle las instalaciones del Trasandino.

“La propuesta que por intermedio de su representante legal en ésta, el doctor O’Farrell hizo la empresa al Poder Ejecutivo, consistía en el pago de 900.000 libras, la continuación por parte del Estado de los servicios de interés y amortización del bono de \$2.500.000 oro que se le entregó para ser dados en caución de los *deventures* llamados “Stock C” por una cantidad equivalente y la cancelación de las acciones diferidas que entregó el gobierno cuando se rescindió el famoso contrato de garantía”.

El ministro señaló que allí comenzó la negociación. Después de una serie de conversaciones, ofertas y contraofertas, se logró un punto de acuerdo intermedio, fijado en el pago de 750.000 libras, el 10% al contado y el saldo a 41 años.

“En síntesis, puede decirse que este arreglo, como operación financiera, significa para la empresa: la liquidación final del pasivo de su Cuenta Capital, a razón de un 50% de su monto (\$12.521.608 pesos oro igual a libras 2.484.446), excluido el importe de las acciones diferidas del gobierno y su deuda por intereses acumulados, por \$5.308.547 oro, o bien bajo otro aspecto, la cancelación de su capital emitido a razón de un 59% de su total (\$10.666.469 oro, igual a libras 2.116.362); vale decir que por libras 2.116.362, que suman las acciones y obligaciones en circulación recibirá 750.000 libras, fuera de las 500.000 ya entregadas por el bono de marras, o sea, un total de libras 1.250.000. Para el gobierno de la Nación comporta adquirir el activo físico existente de la empresa por un precio algo menor del apuntado, tomando como base de cálculo no el monto del capital en acciones y obligaciones emitidas, sino el que la Dirección General de Ferrocarriles determina como capital realmente invertido, depurado de todo lo que importe intereses intercalares, gastos de financiación, aguamientos, quebrantos de emisión, comisiones, dación de acciones diferidas, etcétera, que según la misma dirección suman \$5.075.156 oro. En efecto, el valor del activo reconocido por la dirección es de \$8.588.460 oro. Deducido de éste lo destruido por el aluvión, que empresa y comisión estiman en \$4.600.000 m/n, igual a \$2.024.000 oro, que da un saldo de \$6.465.460 oro, igual a 1.302.500 libras”<sup>241</sup>

---

241 Discurso del ministro Manuel Alvarado, Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939). *Diario de Sesiones*: 483.

Con relación a la propuesta del senador Eguiguren, en el sentido de exigir a la empresa el pago de la deuda contraída con el Estado, y en caso contrario ejecutarla, el ministro expresó una respuesta sintética y elusiva. Aseveró que ese camino estaba vedado por el impacto negativo que podía causar en los inversores extranjeros y por los pleitos que se podían suscitar en el futuro por los reclamos de la empresa. Como telón de fondo de su discurso, el fantasma del Pacto Roca-Runciman recorría el recinto del Senado.

## Alfredo Palacios y el Trasandino

Los socialistas en general y Alfredo Palacios en particular, tuvieron a lo largo de medio siglo una actitud crítica hacia el papel que desempeñaban los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Constantemente, los socialistas exigieron al Estado mayor control sobre el cumplimiento de las normas vigentes, sobre todo para prevenir abusos mediante incrementos de tarifas y falta de calidad de prestaciones. Los socialistas pasaron años sospechando y cuestionando, tanto a los directorios de las empresas inglesas como a sus representantes en la Argentina. Especialmente porque con frecuencia las firmas británicas “contrataban” como sus abogados o directores locales a encumbrados miembros de la oligarquía argentina, muchos de los cuales se desempeñaban en funciones públicas. Como resultado, a cambio de elevados honorarios, estos influyentes personajes se veían estimulados a impulsar medidas benevolentes desde el Estado hacia las empresas ferroviarias inglesas. Este tipo de conductas estaban tipificadas en el Código Penal como delito de “prevaricato”. Pero en aquella época parecía una costumbre difundida y aceptada. Al menos dentro de los círculos del poder.

Fue tan insistente la crítica socialista hacia las empresas inglesas, que Wright, en su enjundioso libro sobre los ferrocarriles ingleses en la Argentina, terminó por calificar la posición socialista en términos de “xenófoba”. Uno de los puntos culminantes de este proceso se verificó hacia 1938, cuando las declaraciones de Palacios en oportunidad del debate por la nacionalización del *F.C. Central Córdoba* provocaron la cólera del embajador británico en Buenos Aires. De todos modos, Wright omitió examinar el debate parlamentario sobre la nacionalización del Trasandino. Se hubiera llevado una sorpresa.

El debate sobre el Trasandino tuvo muchos puntos en común con el de aquél. Pero también grandes diferencias. Sobre todo porque dos factores modificaban la situación de cada uno: el *F.C. Central Córdoba* funcionaba, mientras que el Trasandino estaba parado desde hacía un lustro; además, desde el punto de vista de las relaciones internacionales el *F.C. Central Córdoba* representaba el lazo de Argentina con Gran Bretaña, mientras que el Trasandino, si bien



también tenía una nota en este sentido, por sobre todo era el principal vínculo económico, social y cultural entre Argentina y Chile.

Las diferencias desde el punto de vista externo entre el *F.C. Central Córdoba* y el *Trasandino* podían resultar menores para algunos legisladores, sobre todo de extracción conservadora, que mantuvieron prácticamente la misma posición en ambos casos. En cambio, para otros habría una diferencia de fondo, sobre todo para el senador socialista Alfredo Palacios. En el debate del *F.C. Central Córdoba*, Palacios se manifestó como un severo crítico a lo que consideraba un gran negocio para los capitales ingleses, en detrimento de los fondos públicos de la Argentina. De allí la reacción del embajador inglés, que ya hemos referido. En cambio, en el caso del *Trasandino*, la posición de Palacios fue muy diferente. Porque más allá de sus dudas en torno a la suma que se iba a abonar a los accionistas británicos, Palacios consideraba que las ventajas que significaba para el país la apertura de una vía de transporte con Chile superaban con creces los aspectos criticables que podía tener el proyecto.

La propuesta oficial de invertir en el *Trasandino* se presentaba como coherente con la política que el Estado llevaba adelante con Chile. La idea fue esbozada con ciertas limitaciones por parte del oficialismo, que carecía de una tradición importante en esta línea de pensamiento. El terreno quedó abierto para Alfredo Palacios, cuya fuerza política sí había desarrollado estas ideas con mayor profundidad y desde hacía bastante tiempo. La argumentación del senador socialista resultó clara y de grandes perspectivas. Además, Palacios destacó el cambio que se abría al servicio del *Trasandino* a partir de su conexión con los *Ferrocarriles del Estado*:

“Si el *Trasandino* como operación comercial constituyó un mal negocio, no lo será en el porvenir cuando esté en poder de los *Ferrocarriles del Estado*, con tarifas más bajas, modificada su estructura técnico-económica y financiera y vinculado con toda la red ferroviaria en comunicación con el litoral del país: con el Norte y con la Capital por intermedio del *Central Córdoba*”.

El mosquetero socialista tenía distintos argumentos para fundamentar la posición de su bloque. Además del significado del *Trasandino* para potenciar la red de *Ferrocarriles del Estado*, se refirió a la importancia de avanzar en la construcción de la Unión del Sur, para generar un proceso de integración económica con Chile, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Perú, como hemos señalado. También destacó la importancia del fortalecimiento de los lazos culturales con Chile, y exaltó la historia común entre los dos países.

Es interesante comparar la actitud de los socialistas con la posición fijada por los radicales. Pues hubo notables diferencias. Por un lado, la bancada socialista

expresó su acuerdo con los ideales de integración, subyacentes en el proyecto. Subordinó las consideraciones de carácter económico-financiero a lo que consideraba un bien mayor: el significado del Trasandino para la vinculación cultural y social con Chile, punto evaluado como de alto valor para los ideales de consolidación de la paz e integración entre los pueblos por los socialistas. Los radicales en cambio, priorizaron los criterios financieros. Se manifestaron de acuerdo con los ideales de integración, pero señalaron que el convenio firmado por el Estado era excesivamente generoso con los intereses de las empresas británicas. Y que se podían lograr los mismos ideales de integración con Chile, sin necesidad de efectuar gastos tan abultados. En otras palabras, la bancada socialista priorizó las fortalezas del proyecto, y votó afirmativamente. Los radicales, en cambio, censuraron las debilidades, y votaron por la negativa. Los votos socialistas sumados a los conservadores, permitieron transformar el proyecto en ley.

En el debate sobre el Trasandino, Alfredo Palacios demostró que su posición con relación a los países extranjeros no obedecía a una matriz ideológica rígida y negativa, como señala la categoría de “xenofobia” que le imputa Wright. Por el contrario, fijaba posiciones distintas según los casos particulares. Para buscar un patrón o un criterio general, puede decirse que los socialistas tenían distintas posiciones según la magnitud del poder del extranjero. Ante situaciones asimétricas, asumían una actitud de sospecha, cuestionamiento y exigencia de severos controles por parte del Estado. En cambio, en las relaciones entre pares, en este caso, los países latinoamericanos en general y Chile en particular, Palacios asume una actitud de mayor cooperación y solidaridad. Había entonces actitudes distintas según el poder del país en cuestión, con mayor severidad hacia los más poderosos. Pero en ningún caso puede caerse en el reduccionismo parcializado de calificar a Palacios de “xenófobo”.

## Scalabrini Ortiz y sus críticas

El clásico libro de Scalabrini Ortiz, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, dedicó un capítulo al Trasandino, con especial énfasis en la situación que el Congreso debatía entre 1938 y 1939. El libro fue publicado por primera vez en 1940. Pero cada uno de los capítulos fue escrito en distinta fecha, a lo largo de la década de 1930. La parte del Trasandino fue escrita, al parecer, entre 1936 y 1938. Después del aluvión de 1934 y de la creación de la comisión especial, y probablemente antes del debate parlamentario.

Nos inclinamos a pensar que Scalabrini Ortiz no dialogó con los legisladores que participaron en el debate. Estos manejaban datos que aquél desconocía, y viceversa. Pero de la perspectiva comparada se pueden alcanzar nuevos

elementos de juicio. El análisis de Scalabrini Ortiz sobre la situación del Trasandino, que en ese momento se debatió, comenzó con algunos datos erróneos y una fuerte descalificación hacia la comisión especial encargada de estudiar el tema:

“Una comisión mixta internacional estudia actualmente en Chile el problema planteado por la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino cuyos servicios están suspendidos desde el 20 de abril de 1932, por arbitraria e improcedente decisión de la empresa y no a consecuencia del aluvión que posteriormente deterioró algunos sectores de la línea, como muchas personas creen de buena fe” (Scalabrini Ortiz, 1957: 324).

Con estas palabras, Scalabrini inicia su capítulo dejando en claro desde el primer momento su posición militante, su desconfianza y también cierta falta de información. El escritor estaba anoticiado del cierre que sufrió el servicio del Trasandino en abril de 1932 por decisión de la empresa, debido a la caída de la demanda por los altos aranceles aduaneros. Pero ignoraba que a partir de diciembre de 1932 quedaron reanudados los servicios, cuyos trenes corrieron a lo largo de todo el año 1933 y hasta enero de 1934, cuando el aluvión efectivamente lo dejó fuera de servicio, ahora sí, por razones de causa mayor, totalmente ajenas a la voluntad de la empresa. De todos modos, este error no invalida la tesis de fondo.

Scalabrini Ortiz detectó irregularidades en el manejo que el Estado hizo del problema financiero con relación al Trasandino, que todos los legisladores -oficialistas y opositores, socialistas y radicales- ignoraron. Fundamentalmente la cuestión de las multas. En efecto, Scalabrini Ortiz leyó detenidamente las leyes y contratos de concesión, y detectó que en todos los casos, además de incluirse el compromiso de las garantías para el Estado, figuraban con claridad las multas que deberían pagar los empresarios en caso de no cumplir con los plazos. Al parecer, ni los diputados ni los senadores leyeron las leyes y contratos de concesión. En este sentido fueron superados en profundidad de análisis por Scalabrini Ortiz.

Por otra parte, el contrato de rescisión de garantía, firmado entre el Estado y la empresa en 1899, fue también insuficientemente examinado por los legisladores. Ninguno de ellos advirtió que su artículo 13 señalaba textualmente: “En caso de expropiación del Ferrocarril por el Gobierno, las cantidades que el Gobierno le hubiera entregado en el concepto de garantías futuras se computarán como parte del precio”.

Ello quiere decir que el aporte del Estado establecido por ese acuerdo (\$4.400.000 oro, equivalente a Libras 800.000) debía necesariamente restarse del valor reconocido de la empresa. Es decir, el margen de negociación era mucho más claro de lo que consideró el oficialismo. Sobre todo si a ello se añaden los \$2.500.000 oro entregados en 1923. Sobre la base de estos elementos, Scalabrini Ortiz sostiene que “la única actitud correcta es la toma de posesión inmediata de dicha línea”, debido a que “lo que la empresa adeuda es equivalente a su capital según el balance siguiente:

-Parte de lo entregado en 1899, que deberá computarse en una expropiación	\$4.400.00 oro
-Pagado por el gobierno por intereses desde 1923	\$1.858.106 oro
-Resto no amortizable de los \$2.500.000 oro	\$2.261.448 oro
-Total de la deuda de la empresa con el Estado	<b>\$8.519.554 oro</b>
-Capital invertido, según la oficina de Control Comercial de la Dirección General de Ferrocarriles	<b>\$8.867.980 oro</b>

La conclusión de Scalabrini Ortiz resultaba parecida -en términos numéricos- a la de los legisladores radicales. Pero la contundencia de su razonamiento era muy superior, porque reducía los márgenes de especulación y negociación, al destacar los límites que los marcos legales habían estipulado para futuros acuerdos. Sobre todo en cuanto a la cláusula que explícitamente señalaba que las sumas entregadas por el Estado debían computarse en caso de futuras expropiaciones. No era ésta una cuestión opinable, sino taxativamente estipulada por escrito y aceptada voluntaria y explícitamente por el directorio de la empresa. El autor remata su exposición en los siguientes términos:

“Este capítulo se propone ante todo prevenir sobre la ineficacia de todo argumento que para dar dinero haga fe en declaraciones y compromisos de la empresa inglesa. Muy poco esperamos sin embargo. ¿Qué puede esperarse, cuando este Gobierno se apronta a entregar a empresas similarmente incumplidoras el monopolio absoluto de los transportes, bajo el manto de una coordinación del transporte? ¿Qué puede esperarse de los que han dado a financistas de la misma laya de la que aquí se describe por implicancia, el control absoluto de la moneda y del crédito argentino y por tanto de la vida entera del país? ¿Qué puede esperarse de los que han sembrado la disolución y el desaliento en el alma argentina?”.

## Balance de una negociación

Como hemos señalado, es difícil determinar con exactitud si el Estado abonó un precio justo por el Trasandino. Los cambios de los marcos legales y jurídicos, las distintas formas de calcular los intereses, amortizaciones, “aguamientos”,

capital reconocido, capital invertido, valor por rentabilidad y demás variables, complica el cálculo pues abre las puertas a distintos caminos de razonamiento. De allí la diferencia entre el precio que pagó el Estado (750.000 libras) y el precio que la oposición radical consideraba justo (aproximadamente la mitad). El salto es mayor hacia la posición de Scalabrini Ortiz, quien había leído más detenidamente las leyes y contratos de concesión, y contaba con elementos jurídicos más sólidos que radicales y socialistas para exigir una reducción mayor del precio a pagar.

El análisis de Scalabrini Ortiz es matemática y jurídicamente impecable, no así políticamente. Porque la única forma de exigir a la empresa inglesa el cumplimiento de un contrato hubiera sido a partir de un Estado con cierta independencia respecto de Gran Bretaña pero en la década del '30 el gobierno argentino no la tenía ni se planteaba esto como objetivo a alcanzar.

El Estado no sólo no fue capaz de hacer cumplir las partes de la ley que favorecían sus intereses, sino que tampoco supo sacar partido de la situación ventajosa que tenía para negociar con esa empresa, que se encontraba en una posición de franca debilidad. Si ésta no vendía las instalaciones del Trasandino al Estado, ¿qué otra opción tenía? ¿Iba a permanecer indefinidamente como propietaria de un ferrocarril paralizado, incapaz de obtener los recursos para repararlo y ponerlo nuevamente en explotación? ¿Cuánto valían las acciones del Trasandino después del aluvión de 1934? Desde una lógica estrictamente fundada en las reglas de juego del capitalismo, se trataba de una pérdida comprendida en el riesgo empresario. Había que resignarse a perderlo todo, o bien, vender al mejor precio posible.

El Estado argentino no explotó esta situación de debilidad de la empresa, pues tenía a su vez una doble presión. Por un lado, la política económica en materia de comercio exterior, iniciada en 1933 mediante los tratados de integración y complementación económica con Chile. Todas las gestiones llevadas adelante con esta nación quedarían en los papeles si no se reparaba rápidamente el Trasandino. El otro factor de presión era el tratado Roca Runciman, por el cual la Argentina se había comprometido formalmente a brindar un trato benévolo a los capitales ingleses invertidos en este país. Este tratado era singularmente importante para el comercio exterior de la Argentina, pues a partir del mismo se había logrado garantizar un mercado para las carnes, lo cual era decisivo para equilibrar la balanza comercial. En reiteradas oportunidades -basta señalar como ejemplo el caso de la Corporación de Transportes- el gobierno argentino demostró que estaba dispuesto a pagar precios altísimos con tal de cumplir su parte en este tratado con los ingleses. Y la cuestión del Trasandino no fue la excepción.

Podría discutirse si era o no conveniente para la Argentina haber asumido los dos compromisos anteriores (con Chile y con Inglaterra). Ese asunto escapa a los objetivos del presente estudio. Pero en un análisis realista, o sea, partiendo de la base que esos compromisos existían, que eran lo dado, es preciso comprender que el margen de maniobra de los negociadores argentinos estaba muy acotado. En este marco el resultado alcanzado estuvo lejos de lo ideal y sobre todo de lo jurídico (se violaron las leyes y contratos de 1899 al no computarse los aportes del Estado en la futura expropiación). La cantidad de errores que durante medio siglo había cometido el Estado en su relación con la empresa, en su trato excesivamente benevolente estimulado por funcionarios sobornados, se hizo sentir en la situación generada a mediados de la década de 1930. Los socialistas estimaron que a esa altura, el margen de maniobra era escaso, y aprobaron el proyecto como un mal menor.

Más allá de las especulaciones financieras, es preciso señalar que el debate del Trasandino marcó un hito en el proceso de cambio cultural de la clase dirigente argentina en materia de política económica exterior. Como se sabe, hasta 1930 Argentina había centrado su estrategia comercial externa en una alianza de subordinación con Gran Bretaña. Este era el principal socio comercial de la Argentina y durante varios años resultó funcional a los objetivos fijados por los grupos dominantes. En ese contexto, poco interés tuvo la clase dirigente argentina por establecer vínculos con los demás países latinoamericanos. No obstante ello, después de los cambios desatados por la I Guerra Mundial y la Gran Depresión de 1929, todo el modelo entró en crisis. Argentina descubrió de golpe la fragilidad del modelo en el cual había confiado y comenzó un proceso de apertura hacia los países vecinos, entre ellos Chile.

Este nuevo camino se inició con el Tratado de Comercio, firmado por ambos países el 3 de junio de 1933. A partir de entonces comenzó lentamente un nuevo proceso de integración, que alcanzaría ciertos resultados, tal como ha señalado Mardones (1996). Basta señalar que Argentina se convertiría pronto en el cuarto socio comercial de Chile. De todos modos, el proceso no fue lineal. Tuvo constantes vaivenes, debido a la falta de una política de Estado en materia de integración regional. La clase dirigente de ambos países no tenía una visión clara de la magnitud del asunto. De todos modos, hubo algunos actores más esclarecidos, que justamente a raíz del debate del Trasandino plantearon el problema con gran visión de futuro.

Por un lado, el conservador Méndez Calzada planteó la necesidad de avanzar hacia un proceso de integración, que tendría como objetivo lograr la unión aduanera de toda América del Sur. Por otra parte, es preciso destacar la posición de Alfredo Palacios. Tal como hemos adelantado oportunamente, para el mosquetero socialista era preciso avanzar en el proceso de integración regional con vistas a lograr lo que en 1909 Bunge había denominado la “Unión

del Sur”, integrada por Argentina, Chile, Uruguay y Paraguay, “a los que también le agregaría Perú”. El diputado conservador y el senador socialista no hacían más que adelantarse en medio siglo a lo que actualmente se llama Mercado Común del Sur (Mercosur).

En aquellos debates parlamentarios de fines de la década de 1930 sobre el Ferrocarril Trasandino, la rama legislativa del gobierno argentino estaba reconociendo las limitaciones del modelo de subordinación a Inglaterra, desarrollado desde la constitución de 1853 hasta la Gran Depresión de 1930. Y se comenzaba a redescubrir la necesidad de comenzar por lo evidente, por el cultivo de las relaciones con los pares, los vecinos. Se estaba reflatando, en suma, la propuesta que formuló en 1840 Juan Bautista Alberdi en la Universidad de Chile, al solicitar, casi en soledad pero con mirada de visionario, la unificación aduanera de los países de América española. Y el motor de este retorno a las fuentes del pensamiento estratégico argentino era el Ferrocarril Trasandino.





## Reconstrucción del Trasandino (1937-1945)

“Y cuando el silbato de la locomotora del Trasandino ahuyente el cóndor de las altas cumbres, pensemos en erigir en el cerro de Picheuta por donde pasan los rieles y donde se alzó el primer fortín del Ejército Libertador, la estatua del Gran Capitán que traduce la voz de nuestra América”.

Alfredo Palacios (1939)

La reconstrucción del Ferrocarril Transandino fue un símbolo inigualable de la voluntad de la Argentina por integrarse con Chile. Por la magnitud de los recursos económicos invertidos y por haberse ejecutado durante las grandes conflagraciones (Guerra Civil Española y II Guerra Mundial). En ese contexto reinaba en el mundo un clima nacionalista y agresivo, que empujaba a los pueblos a lanzarse unos contra otros, para destruirse sin ningún tipo de consideración. No había mayor espacio en el escenario internacional, para las propuestas de integración y solidaridad de pueblo a pueblo, de país a país. Pero la Argentina supo sustraerse a estas tendencias de la ideología entonces hegemónica, y avanzó en el sentido exactamente inverso: convirtió sus espadas en arados para construir un puente de paz e integración con uno de sus países vecinos, Chile.

Esta obra, ejemplo inigualable de paz para el mundo, fue el resultado de un complicado proceso político, pues fue preciso superar innumerables dificultades para llevarlo adelante. Basta tener en cuenta, por ejemplo, la escasez que esos años había de materiales de construcción para grandes obras de ingeniería, sobre todo metales. Y la escasez se traducía en mayores costos, lo cual generaba nuevas dificultades.

Los debates parlamentarios de finales de la década de 1930 no dieron solución definitiva al problema de la reconstrucción del Trasandino. Una vez iniciadas las obras, los fondos resultaron insuficientes para completar las reparaciones, sobre todo, por el nuevo contexto internacional. Así lo determinó un nuevo estudio realizado por los Ferrocarriles del Estado, que solicitó más recursos alegando que era conveniente efectuar obras no sólo en la parte afectada, sino en otros tramos de la línea, con vistas a mejorar la calidad de los servicios, ganar en seguridad y reducir los gastos de explotación. Además, el contexto internacional, signado por la II Guerra Mundial, causó una modificación en las estructuras de costos, sobre todo por el aumento de los metales. A pesar de todo fue posible llevar adelante el proyecto y en 1944 quedó nuevamente habilitada la línea, después de una década de parálisis.

## Dificultades políticas y financieras

La II Guerra Mundial influyó en la reconstrucción del Trasandino en dos sentidos. Por un lado, al incrementar los costos de las obras, fundamentalmente en los materiales metálicos. Pero a la vez generó un contexto de conflictividad e inseguridad en las rutas comerciales tradicionales por el Atlántico, lo cual produjo una revaloración de la importancia que el Trasandino tenía para la economía argentina, al ofrecer la posibilidad de sacar la producción por el Pacífico. La necesidad de ampliación de partidas inclinó al Ejecutivo a enviar un nuevo proyecto de ley al Congreso. Ello dio lugar a un nuevo debate, en el cual se destacaron estas nuevas circunstancias. Joaquín Méndez Calzada volvió a destacarse por sus apreciaciones geopolíticas al respecto:

“La perspectiva de que nuestro tráfico marítimo con Europa puede verse estorbado en el Atlántico Sur y tenga que utilizarse la vía de la costa del Pacífico para el transporte de los grandes volúmenes de nuestra producción a Estados Unidos e Inglaterra, para tomar la ruta de cruce por el Atlántico Norte, lo que confiere todavía mayor importancia a la reconstrucción del ferrocarril”<sup>242</sup>

---

242 Cámara de Diputados (Buenos Aires, 4 de setiembre de 1941). *Diario de Sesiones* p. 898.

La cuestión del Trasandino, instalada por segunda vez en el Congreso en menos de un lustro, volvió a generar el debate referente a las relaciones de la Argentina con la comunidad internacional, y dentro de este marco se reiteró la nueva valoración de los países de la región. Concretamente, el dictamen de las comisiones remataba su informe destacando que:

“Aconseja su sanción a la Honorable Cámara, en la seguridad de que la habilitación del ferrocarril servirá al país reabriendo un camino a su intercambio, tan restringido por el conflicto mundial, y materializará una expresión de ese anhelo de solidaridad continental que se hace día a día más pujante entre los pueblos de América”.<sup>243</sup>

Por su parte, la bancada radical apoyó este proyecto desde las comisiones mismas. El diputado por Mendoza, Edmundo Leopoldo Zara, fue uno de los firmantes del dictamen favorable. Al fundamentar su posición, señaló que el aumento de partida se debía en parte al encarecimiento de los materiales, coincidiendo en su apreciación con Méndez Calzada. Pero además, Zara destacó que el incremento se debía también a “algunos cambios que se introdujeron para la seguridad y conservación de la línea”. Se refería al aumento de durmientes y reparación y adquisición de material rodante. Además, en el nuevo proyecto se habían incluido otras mejoras. El dictamen de la comisión señalaba al respecto:

“Se ha modificado el trazado donde ello era posible, reduciendo las pendientes y modificando el radio de curvas para mejorar los coeficientes de tracción a cambio de un aumento de longitud. Las obras de arte han sido ampliadas como único remedio eficaz contra la destrucción por las gigantescas fuerzas naturales, que parecen no resignarse a ser dominadas por el esfuerzo constructivo de los hombres y esa ampliación representa un porcentaje importante del aumento pedido”.

Por otra parte, el diputado radical enfatizó la importancia del proyecto, tanto desde lo económico como por su significado cultural. “Es imprescindible restablecer el tráfico ferroviario con Chile porque es el camino obligado para el intercambio cultural y para todo el comercio argentino con las naciones del Pacífico”.<sup>244</sup>

El proyecto de ampliación de partidas no encontró mayores resistencias. En setiembre de 1941 logró rápida aprobación tanto en la Cámara de Diputados como en el Senado. Como resultado el 17 de setiembre de 1941 fue aprobada en Diputados, y dos semanas más tarde, el 29 de setiembre, el Senado la

<sup>243</sup> Cámara de Diputados (Buenos Aires, 17 de setiembre de 1941). *Diario de Sesiones* p.608.

<sup>244</sup> Discurso del diputado Edmundo Leopoldo Zara (Unión Cívica Radical-Mendoza). Cámara de Diputados, (Buenos Aires, 17 de setiembre de 1941). *Diario de Sesiones*: 601.

transformó en la Ley 12.714. Como resultado, el importe acordado para la reconstrucción del Trasandino se amplió de \$5.600.000 a \$8.545.000 m/n.<sup>245</sup> Ello incluía los recursos para reparar el tramo dañado por el aluvión de 1934, mejoras en el resto de la línea y la incorporación de material rodante, sobre todo los coches motores. De todos modos, el gobierno conservador no pudo ver concluida la obra. El golpe de Estado de junio de 1943 derrocó a las autoridades cuando la tarea estaba aún sin terminar. El gobierno de facto emanado del golpe continuó adelante, con nuevos aportes.

La reconstrucción del Trasandino concluyó -al menos provisoriamente- en 1944. Para colocarlo nuevamente en servicio, el Estado nacional había invertido m/n\$ 22.500.000. A partir de entonces, el Trasandino reanudó sus viajes, esta vez reforzado por el enlace con Ferrocarriles del Estado mediante el ramal a Pie de Palo.

## La reconstrucción del Trasandino

La reconstrucción del Trasandino tuvo interés en sí misma, más allá de las consideraciones políticas y la rejerarquización que ello motivaba en las relaciones con los países vecinos. Porque otra vez entraba en juego el desafío que la montaña presentaba para los ingenieros, gerentes y autoridades estatales. Una vez que el presidente Agustín P. Justo anunciara la decisión política de estatizar el Trasandino para reconstruirlo por cuenta del Estado, la línea pasaría a ser administrada por *Ferrocarriles del Estado*, que por ese tiempo se encontraba en uno de sus mejores momentos históricos. Un grupo de expertos pasó a comandar los estudios y las tareas de reconstrucción.<sup>246</sup>

Después de la aprobación de la ley de nacionalización del Trasandino (20 de enero de 1939), el Poder Ejecutivo ordenó (decreto del 16 de agosto de 1939) a los *Ferrocarriles del Estado* recibir los bienes transferidos en nombre de la Nación. La toma de posesión se concretó el 1 de setiembre de 1939. ¿Qué encontraron los ferroviarios argentinos? Un panorama bastante desalentador, por cierto. La firma inglesa no había realizado ninguna tarea de reparación en un lustro. Las instalaciones estaban tal como las había dejado el aluvión de 1934. Bernades explica este desolador panorama:

---

<sup>245</sup> Cámara de Diputados (Buenos Aires, 14-9-1941). *Diario de Sesiones*: 607-608; Senado de la Nación (Buenos Aires, 29-9-1941). *Diario de Sesiones*: 980-981; Boletín Oficial, 14.157.

<sup>246</sup> Al frente de los trabajos se designó al ingeniero Horacio Romero; también participarían los ingenieros Pedro Menciondo y Atilio Cappa, que poco después tendría a su cargo la construcción del ramal de Pedro Vargas (San Rafael) a Malargüe. Nota de GD.

“Había 15.000 metros de vías y terraplenes destruidos, un puente de 120 metros de luz, cuatro de 75 metros, uno de 60 metros y otro de 20 metros, además de la pérdida de la línea telegráfica en muchos sectores. Los tramos más afectados estaban entre Cacheuta y Uspallata, y de Río Blanco a Punta de Vacas. En ciertos trechos el aluvión había cambiado en tal grado la configuración del cauce y la barranca del río, que no era posible reconstruir la vía por donde se la había emplazado primitivamente. Incluso se estudió la posibilidad de tender, por lo menos para una parte de la línea, un nuevo trazado que la hiciera más segura, pero de los relevamientos se extrajo que la ruta más conveniente era por el cajón del río Mendoza, si bien con las variantes y modificaciones que tendieron a la mayor seguridad y facilidad en la explotación”.

Las características topográficas y las dificultades a resolver condujeron a los ingenieros a utilizar métodos modernos para realizar un relevamiento más detallado del terreno y sobre esta base tomar las decisiones de la traza definitiva.

“Se necesitaba contar con planos y elementos topográficos completos, los que por las características de la zona, sólo podían ser suministrados por la estereofotogrametría terrestre, sistema que se adoptó basándose en la experiencia que al respecto se tenía. La escala adoptada para estos levantamientos fue de 1:2000 con curvas de nivel a equidistancia de 2 metros, que resultó ser algo pequeña, pues la morfología del terreno, vióse luego que se adaptaba mejor a los trabajos de estudios una escala de 1:1000 en general, y en lugares espaciales una escala de 1:500. Por último, del kilómetro 117 a 143 del mismo ferrocarril, se proyectó en Buenos Aires, en ocho días, sobre los planos proporcionados por estereofotogrametría, la variante de reconstrucción necesaria, que llevada al terreno no sufrió modificaciones de ninguna especie” (Romero, 1939: 462-463).

El empleo de la estereofotogrametría, mediante el uso del fototeodolito, resultó exitoso en el Trasandino. Sobre todo porque quedó demostrado que el nuevo sistema permitía levantar zonas inaccesibles a la taquimetría, mayor rapidez, menores costos, visión estereoscópica del terreno en el gabinete y la “posibilidad de marcar en las fotografías las curvas de nivel en forma exacta, con lo cual se puede tener en cualquier momento en el gabinete la visión del recorrido en los trazados que se proyectan” (Romero, 1939: 464).

A partir de esta experiencia, se consolidó la estereofotogrametría como método de trabajo para este tipo de obras. La reconstrucción del Trasandino se transformaría en un caso testigo para el reconocimiento internacional. Así lo dispuso el *IV Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, celebrado en Bogotá en 1941.<sup>247</sup> Una vez ajustados los proyectos, comenzaron las obras. Estas tuvieron

<sup>247</sup> A raíz de la disertación presentada por el ingeniero Romero sobre el uso de la fotogrametría en el caso del Trasandino, el relator de la exposición Darío Roso, expresó una crítica positiva, a partir de la cual se elaboró la siguiente declaración oficial: “El IV Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, reunido

una envergadura comparable con la primitiva construcción del siglo XIX. Por los costos, la movilización de personal y maquinarias y por la dimensión de las obras de arte. Delgado y Bernades detallan la magnitud de la obra.

Una vez ajustados los proyectos, comenzaron las obras. Estas tuvieron una envergadura comparable con la primitiva construcción del siglo XIX. Por los costos, la movilización de personal y maquinarias y por la dimensión de las obras de arte. Delgado y Bernades detallan la magnitud de la obra:



*Entrada al Túnel de Caracoles (1941)*

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/>  
Gentileza Eduardo Rufino

Hubo que remover 1.200.000 metros cúbicos de tierra y roca. Se instalaron siete nuevos puentes de entre 100 y 200 metros de luz y otros menores. Para ellos se emplearon tramos metálicos del puente que había sobre la laguna Setúbal, en el ramal a Colastiné del Ferrocarril Provincial de Santa Fe y se recuperaron tramos rescatados del río en Blanco Encalada. Se construyeron cinco túneles con una extensión de 750 metros y se ampliaron varios de los existentes. Entre los Km 118 y 136 debió abandonarse la margen derecha del río por razones de seguridad. Quedaron entonces definitivamente perdidas las antiguas estaciones Río Blanco y Zanjón Amarillo. En su lugar, a la altura del Km 131 se construyó una estación nueva, Polvaredas, en la margen izquierda del río Mendoza.

---

en Bogotá, recomienda a los Gobiernos de los países de Sur América: 1-Que los levantamientos aerofotogramétricos son aceptables por permitir una economía sobre los métodos taquimétricos usuales, en ciertas circunstancias; 2-Que dicho método enriquece el acervo de datos topográficos de países en cuanto abarcan zonas más amplias que las que se obtienen ordinariamente con los métodos clásicos y 3-Que se haga su incorporación en los planes de estudio de los Institutos de Ingeniería” (República de Colombia, IV Congreso... p.471).

## El humo de las locomotoras nuevamente en la cordillera

El plan de obras se fue ejecutando paso a paso. Y hubo habilitaciones parciales del servicio ferroviario. A partir de 1942 comenzó a correr un servicio de pasajeros de Mendoza a Potrerillos. Un año después entraron en funcionamiento otros 50 km más hasta Uspallata. Desde marzo de 1944, los trenes de la sección argentina ya podían recorrer todo el tramo de adherencia hasta Punta de Vacas, y de allí continuaban traccionados por las locomotoras de la sección chilena. Dos meses más tarde, las locomotoras argentinas ya podían conducir los trenes desde Mendoza hasta Las Cuevas. La rehabilitación provisoria del servicio internacional se llevó a cabo el 24 de marzo de 1944 con la partida del tren Internacional a las 7.50 desde la estación Mendoza del *F.C.Pacífico*, sin ceremonia oficial. Sólo hubo intercambio de mensajes telegráficos entre el presidente de facto argentino, Edelmiro J. Farrell y el presidente constitucional de Chile, Juan Antonio Ríos. Entre Uspallata y Punta de Vacas, durante un tiempo se siguió utilizando el antiguo tramo por la margen derecha del río Mendoza, pasando por las deterioradas estaciones Río Blanco y Zanjón Amarillo.<sup>248</sup> Mientras tanto se trabajaba en la construcción de la traza nueva, por la margen izquierda del río, con eje en la estación de Polvaredas. Atrás quedaba un largo camino de estudios, trabajos, transportes combinados y servicios parciales. Estos últimos también tuvieron sus diferentes etapas, tal como ilustra el cuadro siguiente.

<i>Cuadro I</i>			
<b>Reconstrucción parcial del Trasandino (1937-1945)</b>			
<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	<b>Distancia</b>	<b>Habilitación</b>
Mendoza	Potrerillos	50Km	15-11-1942
Potrerillos	Uspallata	42 Km	3-10-1943
Uspallata	P.de Vacas (traza vieja, por R. Blanco)	52 Km	24-3-1944
Uspallata	P.deVacas (traza nueva, por Polvaredas)	50 Km	4-12-1945
<b>Total</b>		<b>144 Km</b>	
<i>Nota:</i> en noviembre de 1942 recomenzó sus servicios el Trasandino para el tramo de 50 Km de Mendoza a Potrerillos. En marzo de 1944, después de diez años y dos meses, se rehabilitó el servicio internacional completo de Mendoza a Los Andes.			
<i>Fuente:</i> Elaboración a partir de datos suministrados por Alberto Bernades.			

<sup>248</sup> Los viajeros contemplaron un panorama desolador en ambas estaciones y tal vez creyeron que ello se debía exclusivamente al aluvión de 1934. Este fenómeno efectivamente, causó daños en la estación de Zanjón Amarillo. Pero a ello se sumó el impacto de un alud, registrado entre 1941 y 1942, que arrasó viviendas y construcciones en la estación Río Blanco. (AB).

Completada la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino, se ponía en marcha una nueva etapa en la historia del transporte terrestre entre Argentina y Chile. En comparación con la primera, iniciada medio siglo antes, había cambios y continuidades. La montaña, con sus obstáculos naturales de nieve y pendientes, era la misma. Pero el trazado era mejor y la red de colectores de tráfico era muy superior a partir del empalme con los 14.000 km de los *Ferrocarriles del Estado*. Se abrían entonces promisorias expectativas para el desarrollo de este nuevo Trasandino. Y sobre todo se encendía una luz de modelo y esperanza para el mundo.

En efecto, en la primavera de 1939, cuando las tropas alemanas y soviéticas se lanzaban sobre Polonia y Finlandia, los ingenieros argentinos recibían de los ingleses los restos del semidestruido ferrocarril Trasandino.

En noviembre de 1942, las tropas alemanas y soviéticas combatían en la nieve de Stalingrado, el general Montgomery y el *Afrika Korps* de Romell peleaban en las ardientes arenas del desierto africano, y las fuerzas anfibias americanas y japoneses luchaban isla por isla en el Pacífico. Mientras tanto, Argentina libraba al servicio el primer tramo del Trasandino, entre Mendoza y Potrerillos.

En octubre de 1943, los aliados ocupaban Italia y bombardeaban Alemania y el ejército rojo avanzaba hacia los países de Europa del este. Argentina, firme en su línea de paz, habilitaba el Trasandino hasta Uspallata.

El 24 de marzo de 1944, “mientras en Italia el nazi Priebke y sus secuaces asesinaban a 335 mártires en las Fosas Adriáticas, los aviones norteamericanos bombardeaban Japón y el general Eisenhower preparaba el desembarco en Normandía, en Mendoza se reanudaba el servicio del Tren Internacional, con su locomotora Garratt al frente, empavesada con los símbolos patrios de Argentina y Chile...”<sup>249</sup>

Y en diciembre de 1945 todavía se sentían los ecos de las bombas atómicas de Hiroshima y Nagasaki, los muertos se contaban por millones e infinitas familias mutiladas de Europa, Asia, África y América se hundían en el dolor. En ese mismo momento, la Argentina libraba al servicio la flamante sección completa del Ferrocarril Trasandino a través de la cordillera de los Andes para unirse con los vecinos chilenos en fraternal abrazo con forma de riel.

---

249 Nota de Garcés Delgado.





*Puente del Ferrocarril Trasandino sobre el río Mendoza (1957).*

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/>

Gentileza Eduardo Rufino



Tercera parte

# El Trasandino Criollo

(1942-1993)

“El rumor de las herramientas interrumpe ya el profundo silencio de la montaña infinita. La piqueta que busca en la tierra el lecho donde debe tenderse el riel, unirá de nuevo indefinidamente a las Repúblicas de Chile y Argentina. Ya podemos celebrar la buena nueva: la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino y la continuidad de su marcha, a través del monte, será una realidad a corto plazo. En otro torneo como el actual hicimos presente esta aspiración de Chile, que la Sociedad Nacional de Agricultura hizo suya y que recogió la Sociedad Rural Argentina, llevando nuestro anhelo allende los Andes, para formalizar allí una gran campaña de opinión creando así aquella fuerza espiritual más poderosa a veces que los gobiernos. Ya estará de nuevo la cadena de acero uniendo las palpitations vitales del pueblo argentino con el chileno. Por ahí cruzaron hombres de ambos países, pasaron ideas y productos, estrechando más y más, entre eslabones de la cadena de acero, la fraternidad y solidaridad de aquellos países hermanos. Finalmente los pueblos del Pacífico tendrán la ruta abierta para ir a Buenos Aires a celebrar los triunfos y las fiestas de América”.

Arturo Alessandri Palma  
Presidente de Chile (1937)



## Nueva administración: estaciones y tecnología

“Las estaciones son parajes elegidos en la vía para que los trenes se detengan y provean de cuanto puedan necesitar. Dividen la línea férrea en trayectos de diferentes longitudes y están siempre situadas a la inmediación de poblaciones, cuyos nombres toman. Todas las estaciones de las líneas férreas lo son también telegráficas, y los hilos por que se comunican unas con otras van tendidos paralelamente a la vía por medio de postes inmediatos a ella”.

Lossada (1908: p. 45 y 60)

Concluidas las obras de reconstrucción del Ferrocarril Trasandino, se abría la segunda etapa de sus servicios, que se iban a prolongar de 1942 a 1993. Con relación a la etapa anterior, gerenciada por los ingleses entre 1891 y 1934, se iban a verificar rupturas y continuidades. No sólo por los nuevos reglamentos propios de una administración estatal, sino porque cambiaron muchos criterios, lo cual se iba a sentir en el funcionamiento de toda la línea.

La continuidad estuvo en la mayoría de las estaciones, en las frecuencias del servicio internacional (dos en invierno y tres en verano), en los servicios internos de recreo y en buena medida en el material rodante. Las rupturas estuvieron en algunas estaciones nuevas, en la ausencia de servicios que antes habían funcionado, y en el cambio del material de tracción y parte del material rodante. También hubo cambios en las administraciones, que conviene examinar para completar un panorama general de funcionamiento de la línea.

## Las administraciones del Trasandino: un panorama global

Como hemos indicado anteriormente, en los tiempos del control británico, la administración del Trasandino fue motivo de polémicas. Hubo varios cambios, en busca de encontrar el sistema más adecuado. Esta se transformó en una tradición, a la cual no pudo escapar la gestión estatal. En efecto, después de la reconstrucción, se reiteraron los cambios de administración. El Trasandino estuvo bajo el control de varios ferrocarriles distintos. Para ofrecer un panorama completa, presentamos los *Cuadros I y II* con la evolución completa de las administraciones, desde el principio al final de la historia de la línea.

En abril de 1932, ante la caída de la demanda de transporte de carga, tal como se ha examinado, se produjo el cierre del Trasandino. Esta situación se prolongó por ocho meses y recién se pudo superar el problema en diciembre de ese año, cuando se reanudó el servicio de esta línea. Pero esta nueva etapa se desarrolló con un cambio. En efecto, la administración del Trasandino volvió a encontrarse en la sede del BAP. En estas condiciones funcionaba cuando se produjo el aluvión de 1934 que lo dejó fuera de servicio.

**Cuadro I: Administradores del FCT Sección Argentina (1891-2011)**

Desde	Hasta	Administrador	Observaciones
22-2-1891	16-10-1903	F.C.Transandino	Mendoza-Puente de Inca
16-10-1903	1-7-1907	F.C.Gran Oeste Argentino	Mendoza-Las Cuevas
1-7-1907	12-5-1923	F.C.Pacífico	1907-1909 Mendoza Las Cuevas 1910-1923 Mendoza a la frontera - servicio internacional
12-5-1923	20-4-1932	Transandino chileno argentino	Servicio internacional
20-4-1932	5-12-1932	Transandino chileno argentino	Inactivo
5-12-1932	10-1-1934	F.C.Pacífico	Servicio internacional
10-1-1934	31-7-1934		Inactivo
1-8-1934	8-5-1944	Transandino chileno	Servicio en tramo de Punta de Vacas a la frontera
1-9-1939	14-11-1942	Ferrocarriles del Estado	En reconstrucción tramo de Mendoza a Punta de Vacas
15-11-1942	31-12-1948	F.C.Central Norte Argentino	1942-1944 de Mendoza a Potrerillos 1944-1948 servicio internacional
1-1-1949	1-11-1951	F.C.Nacional Gral. San Martín	Servicio internacional
1-11-1951	1993	F.C.Belgrano	1951-79 servicio internacional de cargas y pasajeros 1979-1984 servicio internacional sólo de cargas 1986-1990 servicio interno de pasajeros 1984-1993 servicio interno de cargas
1994	2011	Provincia Mendoza	Inactivo

Nota: los servicios internacionales de pasajeros y cargas funcionaron hasta el 20 de setiembre de 1979 y junio de 1984 respectivamente.

Fuente: elaboración propia a partir de datos aportados por Alberto Bernades

Cuadro II:

**Administradores del Ferrocarril Trasandino Chileno (Privados y estatales, 1903-1998)**

Desde	Hasta	Administrador	Gestión
1903	1923	<i>The Chilian Trasandine Railway Company</i>	privada
1923	1932	<i>Trasandino chileno argentino</i>	privada
1932	1944	<i>The Chilian Trasandine Railway Company</i>	privada
1944	1998	<i>Ferrocarriles del Estado</i>	estatal

Fuente: elaboración propia a partir de *En Viaje* y Thomson y Angerstein 1997.

El gobierno nacional trabajó a lo largo de la década de 1930 en un amplio plan para mejorar el transporte dentro del país, tanto mediante su plan de carreteras como en el robustecimiento de la red nacional de ferrocarriles. En este contexto es preciso enmarcar la nacionalización del *F.C. Central Córdoba*, que aseguró a los trenes del Estado el acceso a Buenos Aires, con lo cual la importancia del conjunto de la red se potenció notablemente. Justamente en 1937, el gobierno argentino tomó la decisión política de nacionalizar el Trasandino. El anuncio fue formulado en el acto público del 22 de abril de 1937, y consolidado por la ley 12.573 del 20 de enero de 1939. Finalmente, el 1 de setiembre de ese año el Estado tomó posesión del Trasandino. Es preciso destacar que por ese entonces los Ferrocarriles del Estado atravesaban tal vez, por el mejor momento de su historia. Desde 1932 los dirigía el ingeniero Pablo Nogués, excelente administrador. Hubo incluso ejercicios en los que la empresa registró superávit. Su departamento técnico estaba integrado por reconocidos profesionales de la ingeniería.

El Trasandino fue rehabilitado parcialmente en 1942, para prestar servicios locales. Quedó bajo el control del *F.C. Central Norte Argentino*, que lo iba a administrar durante siete años. Este cambio significó un traslado de la sede de operaciones ferroviarias pues cesó el uso de la antigua estación, instalada en plena ciudad. En su lugar se comenzaría a utilizar la estación ubicada en el distrito San José, departamento Guaymallén. Las autoridades tuvieron en cuenta este cambio en el momento de propiciar el empalme de Ferrocarriles del Estado con el Trasandino. Así lo expresó en su momento uno de los parlamentarios que apoyaron el proyecto:

“La unión del Trasandino con la línea de Pie de Palo a Mendoza, permitirá que se construya la estación terminal del Trasandino sobre la línea de Pie de Palo, común para ambas y en los alrededores de la ciudad de Mendoza y que se levante la actual estación terminal del Trasandino que ocupa una superficie extensa en el ejido urbano y que está impidiendo el crecimiento de la ciudad capital con detrimento para su futuro”.<sup>250</sup>

250 Discurso del diputado Raúl Godoy (Partido Demócrata-Mendoza). Cámara de Diputados (Buenos Aires,

La compra del Trasandino por parte del gobierno nacional, dispuesta por ley en 1939, abrió el paso a la reconstrucción de la línea. Cuando ésta comenzó a funcionar nuevamente en 1944, lo hizo enlazada con los 10.000 km de la red de los *Ferrocarriles del Estado*. Además, ese mismo año el Trasandino chileno también pasó a manos del Estado.<sup>251</sup> La nacionalización de toda la red ferroviaria inglesa en la Argentina, dispuesta en 1948 por el gobierno del presidente Perón, también vino a hacer sentir sus efectos en la administración del Trasandino. A partir del 1 de enero de 1949 quedó bajo la administración del ex BAP, llamado a partir de entonces *Ferrocarril General San Martín*. Pero antes de tres años, se volvió a modificar el criterio y el Trasandino pasó a formar parte del *Ferrocarril General Belgrano*, conjuntamente con todas las demás líneas de trocha angosta (un metro) existentes en el país. El empalme con los *Ferrocarriles del Estado* marcó un profundo cambio en las posibilidades de transporte del Trasandino. De esta manera, los 10.000 km de *Ferrocarriles del Estado*, equivalente al 30% del total de vías instaladas en la Argentina, venían a brindar un aporte decisivo como colectores para el transporte internacional hacia Chile, lo cual potenciaba notablemente la importancia del Trasandino. En efecto, a partir de la construcción de esta línea, Mendoza en general y el Trasandino en particular quedarían conectados con “una vasta extensión geográfica que involucraba a Bolivia (todavía no se había terminado la construcción del Trasandino del Norte, el Tren a las Nubes, habilitado recién en 1948), el norte y parte del centro argentinos, además de los puertos fluviales de Formosa, Barranqueras y Santa Fe. Además, este nuevo ferrocarril acortaba distancias con Brasil y Paraguay, con acceso a puertos del Pacífico, y viceversa.

En la historia del Trasandino hubo claramente un antes y un después de estos cambios. El Trasandino de los primeros años, dependiente de las combinaciones con el *F.C.Pacífico*, terminó definitivamente con el aluvión de 1934. Después del aluvión, con la nacionalización y posterior reconstrucción, surgió un nuevo Trasandino, con más colectores, menos costos (por evitarse el trasbordo en buena parte de los servicios) y por tanto más posibilidades. Estos cambios se harían sentir en el volumen de carga y la cantidad de pasajeros transportados, como se examinará más adelante.

---

23 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 94.

251 En 1944 *The Chilean Transandine Railway Company* ya no pudo resistir más y entregó la administración del ferrocarril a la Empresa de Ferrocarriles del Estado” (Thomson y Angerstein, 1997: 158). De hecho, el tramo chileno del Trasandino siguió perteneciendo a *Transandine Railway* en liquidación y lo administraba por poder el Director de *Ferrocarriles del Estado*.



## Las estaciones y sus cambios

Después de la reconstrucción de la línea, hubo cambios en varias estaciones. Algunas quedaron en desuso, mientras surgían otras nuevas. Los espacios se iban reestructurando por la interacción del ferrocarril y el entramado social. En cada lugar se experimentaron rápidamente los efectos de los cambios de diagramación de los servicios ferroviarios.

La más afectada fue la original estación Mendoza, ubicada en Belgrano y Colón. Después de ocho años fuera de servicio, volvió a la actividad el 15 de noviembre de 1942, con los trenes de pasajeros de Mendoza a Potrerillos, con cuatro frecuencias semanales. Un año después, en 1943 se reanudaron también los servicios de cargas cuando dos de los anteriores trenes de pasajeros se transformaron en mixtos. Pero el 1 de noviembre de 1944, la estación propia del *Trasandino* quedó definitivamente en desuso. Los trenes internacionales de pasajeros comenzaron a salir de la estación del *F.C.Pacífico*. La vieja estación del *Trasandino* se fue desmantelando lentamente.<sup>252</sup>

La actividad ferroviaria se desplazó hacia otros puntos y debió adaptarse a las nuevas condiciones. Porque así como en la primera etapa el *Trasandino* había funcionado en estrecha relación con el *F.C.Pacífico*, a partir de su nacionalización se vinculó con *Ferrocarriles del Estado*. Fundamentalmente con la línea que llegaba desde Pie de Palo.

Tanto ésta como el *Trasandino* tenían en común la trocha angosta. Resultaba por tanto funcional empalmarlas, para ofrecer un servicio directo y sin trasbordos desde Chile hacia el norte y centro de la Argentina. Para avanzar en esta dirección, se efectuó el traslado de las estaciones.

La terminal del ramal, de cargas y pasajeros se instaló en el distrito San José, departamento Guaymallén y se llamó estación *Mendoza*; era el punto de llegada y partida de los trenes al Norte y a Chile. Su localización repercutió en el medio; entre otras consecuencias, se transformó en el lugar donde trabajadores del norte argentino y de Bolivia, llegaban para las cosechas; muchos terminaron por instalarse en el lugar, y en los alrededores de la estación floreció la comunidad de inmigrantes bolivianos más importantes de Mendoza. En el distrito General Gutiérrez, departamento Maipú, en la intersección del ramal de empalme del *Trasandino* con la vía principal del *F.C.Pacífico* se construyó otra importante

---

<sup>252</sup> En la década de 1950 se terminaron de levantar las vías de la playa de maniobras y se demolieron las oficinas el ala este del edificio, para permitir la construcción de la trocha oeste de la avenida Belgrano y la unión de las calles Sobremonte y Pedro Molina, con lo cual se obtuvo un nuevo paso a nivel. Más tarde se orientaron estos terrenos para la construcción de establecimientos educativos, como la Regional Mendoza de la Universidad Tecnológica Nacional, y la Facultad de Educación Elemental y Especial de la Universidad Nacional de Cuyo.

estación (llamada *Canota* a partir de 1950). Fue un punto de trasbordo entre *Ferrocarriles del Estado* y el *F.C.Pacífico*, que también tenía allí su estación. En *Canota* se desarrolló una intensa actividad de carga, descarga y trasbordo entre las dos grandes líneas ferroviarias que llegaban a Mendoza desde lugares tan distintos del país y el extranjero. El proceso de construcción, conexión y puesta en servicios de estas estaciones demoró varios años y se llevó a cabo en un marco de dificultades. Las circunstancias habían cambiado en la ciudad de Mendoza y sus alrededores, con relación a la primera llegada del ferrocarril, medio siglo antes. Era notablemente más complicado construir empalmes y estaciones ferroviarias en una ciudad más poblada y desarrollada. Por ejemplo, fue preciso gestionar autorizaciones del gobierno provincial para los pasos a nivel mientras se terminaba la construcción de los puentes ferroviarios. De todos modos, en cinco años (1938-1943) se completó el empalme de 22 km desde San José hasta *Paso de los Andes* (Chacras de Coria), pasando por *Canota*, como así también la construcción de las dos estaciones nuevas, esta última y *Mendoza*, en San José.<sup>253</sup>

A partir de entonces, el *Trasandino* podía trasladar a Chile cargas provenientes del norte y el centro de la Argentina, que llegaban en los *Ferrocarriles del Estado* por Pie de Palo, y sin trasbordo continuaban hacia la cordillera; también podía llevar las cargas originadas en Buenos Aires, que llegaban en el *F.C.Pacífico* y se trasbordaban al *Trasandino* en *Canota* y viceversa. Y finalmente, en esa misma estación se cargaban los bienes originarios de (o con destino final en) Mendoza. La estación *Canota* se convirtió en un polo de intensa actividad, donde entraban y salían cargas hacia Chile, Bolivia, el Norte, Centro y Litoral de Argentina.

---

<sup>253</sup> El 15 de abril de 1938 se habilitó la punta de rieles de *Ferrocarriles del Estado* hasta las proximidades de la ciudad de Mendoza, en el km 1.072, departamento Guaymallén (a sólo cinco km de lo que más tarde sería la estación Mendoza, en el distrito San José de ese mismo departamento). A partir de entonces comenzaron a correr los trenes desde el centro y norte del país hasta Mendoza por el F.C.del Estado. Más tarde, en enero de 1941, los rieles se extendieron hasta la estación *Canota*, muy cerca de la estación General Gutiérrez del *F.C.Pacífico*. Obviamente, no fue posible realizar un empalme entre ambos ferrocarriles, pues mientras éste tenía trocha ancha, aquel era de trocha angosta. Pero se construyó un ramal de cada trocha entre ambas estaciones, y como resultado, se generó un importante espacio para trasbordos de carga. Por otra parte, desde *Canota*, las vías de *Ferrocarriles del Estado* se extendieron unos kilómetros más, hasta la estación *Paso de los Andes*, y allí (noviembre de 1941) empalmaron con los del *Trasandino*, para aprovechar que ambos sistemas utilizaban la trocha angosta de un metro. Por último, se construyeron los 5.000 metros faltantes desde Km 1.072 hasta la estación *Mendoza* (distrito San José), lugar donde entre marzo y abril de 1943 se habilitó la estación terminal de *Ferrocarriles del Estado*, tanto para el *Trasandino* como para los trenes que llegaban del norte. Como se ve, desde la llegada del riel a km 1.072, hasta la construcción del empalme de 22 km de allí hasta *Paso de los Andes*, y la construcción de las estaciones *Canota* y *Mendoza*, fueron necesarios cinco años. Recién entonces fue posible relevar del servicio a la antigua estación del *Transandino*, ubicada en el centro de Mendoza. Esta se empleó desde la rehabilitación parcial de la línea (15-11-1942), quedó sólo para algunas cargas desde la inauguración total (24-3-1944) y recién cesó de funcionar definitivamente a fines de ese año (1-11-1944). Nota de Alberto Bernades.

Para los servicios internacionales, el rol que tradicionalmente había desempeñado la estación Zanjón Amarillo pasó a Polvaredas. Zanjón Amarillo fue semi destruida por el aluvión de 1934 y nunca se reconstruyó; en su lugar se levantó la de Polvaredas, con funciones equivalentes. En estas estaciones se realizaban los cambios de locomotoras de adherencia por las de cremallera. Allí también se albergaban las cuadrillas de obreros y las maquinarias y equipos para mantenimiento de la línea ante dificultades generadas por la nieve y los derrumbes.



*El Trasandino en la flamante estación Polvaredas.*

El funcionamiento de esta estación tenía fuerte incidencia en los costos de explotación del Trasandino. Por ello, cuando a principios de los '60 se estudió la posibilidad de electrificar la línea, uno de los argumentos utilizados en favor de esta innovación era la reducción de los costos que iba a significar la supresión de los cambios de locomotora en Polvaredas. De todos modos, esta propuesta no se concretó.

## El Trasandino y sus diferentes servicios: internos e internacionales

En materia de servicios, hubo también cambios y continuidades. El cambio mayor fue que a diferencia de la administración británica, el Trasandino estatal no puso en marcha servicios locales. Aquellos trenes que entre 1904 y 1925 corrieron entre Mendoza y Chacras de Coria, no volvieron a verse. En cambio, hubo continuidad tanto en los servicios de recreo como internacionales. El servicio internacional directo a Chile se reanudó en 1944 y estuvo en vigencia hasta 1979 para pasajeros y 1984 para las cargas. El servicio de pasajeros incluía tres trenes semanales en verano y dos en invierno. El servicio internacional de cargas incluía ocho trenes diarios.

Por otra parte hay que considerar el servicio interno del Trasandino. Este podía ser de carga o de pasajeros. Este corría de Mendoza hasta Cacheuta, Potrerillos o Polvaredas. Los horarios variaban año a año. Pero con frecuencia había tres servicios semanales de Mendoza a Cacheuta y otros tres a Potrerillos, en días alternados. También había servicios de Cacheuta a Potrerillos, especialmente para turistas. La importancia del servicio de recreo fue promover el turismo y la integración en la zona cordillerana.

Después de 1979, cuando el servicio internacional de pasajeros quedó cancelado en forma definitiva, se puso en marcha el servicio de recreo, que corrió desde el 25 de mayo de 1986 hasta enero de 1990. En este marco, hubo algunos viajes especiales, con motivo de la *Fiesta de la Nieve*, para promover la zona de Penitentes, en alta montaña. Por último, el Trasandino prestó un servicio interno de cargas. Si bien significó cierto aporte para el desplazamiento de una estación a otra, lo más importante de este servicio fue su función de complemento del transporte internacional de cargas.

<i>Cuadro III</i> FCT - Horario de Servicios (1990)							
Frecuencia	Lunes a Sábado	Lunes a Sábado	Lunes a Sábado	Martes a Domingo	Domingo y Feriados	Diario	Dom y Feriados
Desde Hasta	Cuevas Polvared	Cuevas Polvared	Cuevas Polvared	Polvaredas Mendoza	Potreriillos Mendoza	Canota Mendoza	Potreriill. Mendoza
Tipo de servicio	Carga y Mbra	Carga y Mbra.	Carga y Mbra	Carga y Maniobra Llega Sale	Pasajero Coches Motores	Carga y Mbra.	Pasajero Coches Motores
Las Cuevas	8.00	14.00	20.00				
Puente del Inca	8.42	14.42	20.42				
P.de Vacas	9.19	15.19	21.46				
Polvaredas	9.46	15.46	21.46	7.10			
Uspallata				8.18 8.39			
Guido				9.22			
Potreriillos				9.57 10.12	invierno 16.30		Verano 18.20
Cacheuta				10.35 11.00	16.50		18.40
Blanco Encalada				11.34 11.44	17.15		19.05
P. de los Andes				12.05 12.15	17.28		19.18
Canota				12.43	17.49	20.30	19.39
Mendoza				13.04	18.04	20.58	19.54

*Fuente:* Ferrocarriles Argentinos, Línea General Belgrano. Itinerario de trenes interurbanos de pasajeros y cargas n°19. Vigente desde el 15 de diciembre de 1989, p.26.

<i>Cuadro IV FCT -Horario de servicios (1990)</i>						
	Domingos y Feriados	Diario	Domingo a Viernes	Lunes a Sábado		
Desde	Mendoza	Mendoza	Mendoza	Polvaredas	Polvaredas	Polvaredas
Hasta	Potreriillos	Canota	Polvaredas	Cuevas	Cuevas	Cuevas
Servicio	Pasajero Coches Motor	Carga y Maniobra	Carga y Mbra Llega Sale	Carga y Maniobra	Carga y Maniobra	Carga y Maniobra
Mendoza	9.00	15.30	16.35			
Gllen	..	..	..			
Canota	9.20	16.01	16.55			
P. de los Andes	9.39		17.20 17.34			
Blanco Encalada	9.54		17.57			
Cacheuta	10.53		18.32 19.00			
Potreriillos	11.15		19.25 19.40			
Guido			20.15			
Uspallata			21.05 21.20			
Polvaredas			22.39	5.00	11.00	17.00
P. de Vacas				5.28	11.28	17.28
P. del Inca				6.02	12.02	18.02
Cuevas				6.38	12.38	18.38
<i>Fuente: Ferrocarriles Argentinos, Línea General Belgrano. Itinerario de trenes interurbanos de pasajeros y cargas n°19.</i>						
<i>Vigente desde el 15 de diciembre de 1989 p.27.</i>						

Durante varios años corrían trenes de Canota o Blanco Encalada hasta Polvaredas con vagones jaula para ganado. En Polvaredas no podían continuar debido a la reducida capacidad del servicio entre esta estación y Las Cuevas, donde se necesitaban locomotoras especiales para el sistema de cremallera. Estas apenas podían transportar ocho trenes con vagones jaulas por día. Pero la demanda era mayor. En 1961, desde Mendoza podían llegar un promedio de 3,3 trenes diarios con vagones jaula hasta Polvaredas, para continuar desde allí adelante en camiones o en arreo hasta Las Cuevas.

El horario transcripto, el último editado por la empresa estatal, permite observar la intensidad de los movimientos del Trasandino, aún cuando ya estaban suprimidos los servicios internacionales desde hacía un lustro. Nótese la actividad diaria de los trenes de carga de Mendoza a Canota. También es preciso destacar los servicios turísticos que todos los domingos y feriados se prestaban de Mendoza a Potrerillos. Por su parte, los trenes de carga corrían de Mendoza a Polvaredas y de allí continuaban al día siguiente hasta Las Cuevas.

Como se ve, los servicios internos permitieron prolongar durante más de un lustro la actividad del Trasandino.

## El Trasandino estatal, su equipamiento y material rodante

Al evaluarse la decisión de nacionalizar el Ferrocarril Trasandino, se advirtió la necesidad de realizar fuertes inversiones por parte del Estado, tanto para la reconstrucción de las vías e instalaciones, como para renovar las locomotoras y material rodante, especialmente con la adquisición de coches motor. Pero pasó el tiempo y sólo se cumplió con la primera parte, no así la segunda. Las vías fueron reconstruidas en condiciones aún mejores que en su diseño original. Pero poco se hizo en materia de renovación de locomotoras y material rodante.

En la década de 1940 se dispuso el reciclaje de las locomotoras Garrat (adquiridas en 1930) para el uso de petróleo como combustible. Estas máquinas y varias de las antiguas vaporeras traccionaron durante varias décadas los trenes del Trasandino.



*Locomotora Garrat.*

El gran personaje ausente fue la locomotora eléctrica. En reiteradas oportunidades fue reivindicada por dirigentes políticos, funcionarios de gobierno y medios de prensa. Varias veces se anunció con solemnidad su inminente incorporación al servicio del Trasandino. Pero nunca fue más allá del discurso y los papeles. En la realidad, el papel central siguió en manos de las locomotoras a vapor, que corrieron hasta 1968. Tras cada anuncio de la “inminente electrificación” se vaticinaba la inminente eliminación de las vaporeras. Pero estas seguían y seguían en servicio.

Las locomotoras a vapor, tanto en su estructura original como las convertidas a petróleo, se transformaron en parte del paisaje cultural de Mendoza. Su presencia cotidiana no sólo se notaba entre los pasajeros que viajaban a Chile en el Trasandino sino en los vecinos del actual Gran Mendoza, que cada

mañana, muy temprano, sentían el silbato característico de la locomotora del Trasadino que llegaba desde su lugar de estacionamiento (en la estación de San José) a la de partida de los pasajeros rumbo a Chile. El tren recorría vacío los 35 kilómetros, pasando por Guaymallén, Maipú, Godoy Cruz para entrar a la ciudad de Mendoza y detenerse en la estación, 30 minutos antes de la llegada del tren de pasajeros del *F.C.Gral. San Martín*, proveniente de Buenos Aires, a la espera del trasbordo. Garcés Delgado describe este movimiento con dejes de poeta:

“Cuando el tren del Trasadino vacío se acercaba a la ciudad y circulaba a la vera de la calle Belgrano, en la quietud de los amaneceres mendocinos, el silbato de la locomotora tipo *Garratt* que lo conducía, era fácilmente identificable, pues tenía una sonoridad distinta al que tenían todas las demás locomotoras. Más bien hacía recordar al que tenían las locomotoras norteamericanas que remolcaban los trenes al lejano Oeste, cuando eran asaltadas por bandidos, según se veía en las películas cinematográficas”.

Lenta, muy lenta fue la incorporación de las locomotoras diesel eléctricas. El primer experimento tuvo lugar en el proceso de integración entre Argentina y Chile, encabezado por los presidentes de ambos países, Juan Perón y Carlos Ibáñez del Campo respectivamente. Fue justamente en las negociaciones tendientes a la firma de los tratados de unión económica y aduanera entre ambas naciones, cuando se estrenó este servicio, aunque en calidad de prueba, no como oferta permanente abierta al público. Garcés Delgado lo explica en los siguientes términos: “La primera locomotora diesel eléctrica que circuló por la vía del Trasadino argentino, pertenecía al F.C.Belgrano; fue para Chile hacia fines de febrero de 1953 y regresó el 2 de marzo. Pertenecía a la serie 5001 y por entonces era nueva. Pero recién hacia fines de esa década se afectó al servicio del Trasadino ese tipo de locomotoras, cuando se retiraron las poderosas *Garratt* a vapor”.

En la década de 1960, las máquinas a vapor y diesel eléctricas se alternaron en la tarea de remolcar los trenes del Ferrocarril Trasadino. Aquellas corrieron hasta 1968, cuando las *Kitson Meyer* fueron retiradas de servicio. A partir de entonces, y hasta el cese total de los servicios, en 1993, las máquinas diesels eléctricas se quedaron con el monopolio de los servicios de cargas del Trasadino. En el transporte de pasajeros, sería la época del predominio de los coches motor de alta montaña.

## Coches de pasajeros

La renovación de los trenes de pasajeros fue lenta e insuficiente. A lo largo de las tres primeras décadas de la administración estatal (1942-1968) el Trasandino utilizó los vagones y coches que se habían incorporado en el primer cuarto del siglo: los de 1ra y 2da clase databan de 1910, mientras que los coches *Pullman* y el comedor eran de 1925. El Trasandino fue decayendo, con el uso de coches envejecidos y desgastados, en los cuales las exigencias de la montaña hacían sentir más rápido el paso del tiempo.

Para revertir esta situación se efectuaron cambios interesantes. A fines de los 60, la empresa resolvió radicar los antiguos coches de pasajeros y reemplazarlos por otro sistema. Ese era el “tren motor de alta montaña”, formado por un dos coches motor (uno adelante y otra atrás de la formación) y coches de pasajeros en el medio. El coche motor funcionaba como una locomotora con espacio para la carga de correo y encomiendas, y también compartimento de pasajeros. Según las necesidades y la cantidad de boletos vendidos, se colocaban uno o dos coches de pasajeros.



*Interior del coche de pasajeros del Trasandino.*

Además, se suprimió el transbordo en la frontera. Tras la firma del convenio correspondiente, se logró que el tren argentino, traccionado por las máquinas Ganz de origen húngaro, pudiese salir de Mendoza y llegar hasta Los Andes para regresar al día siguiente. Por su parte, el tren chileno, traccionado por equipos Zulzer, de origen suizo, salía de Los Andes y llegaba hasta Mendoza. Estos cambios permitieron reducir sensiblemente los tiempos de viaje.

De todos modos, nunca se llegó a poner en marcha un servicio eficiente, acorde a los tiempos. De acuerdo al grado de desarrollo de la tecnología, el Trasandino ya había perdido el lugar de liderazgo desde hacía bastante tiempo.



En vísperas de la década de 1970, cuando la *Aerolíneas Argentinas* llevaba diez años en la era del jet, el servicio de pasajeros del Trasandino era una pálida sombra del dorado tren de lujo estrenado en 1925.

## Vagones de carga

A partir de la nacionalización del Trasandino, en 1939, y de la reanudación de su servicio internacional en 1944, la situación del material rodante de carga se modificó notablemente. Porque el Trasandino dejó de estar aislado, al integrarse con la extensa red de los Ferrocarriles del Estado. En consecuencia, fue posible utilizar el material rodante de otras líneas. Evidentemente, esto no se aplicó en materia de locomotoras de cremallera (pues sólo las tenía el Trasandino). Pero sí en los vagones jaula y vagones de carga en general. El *F.C. Belgrano* contaba con una importante disponibilidad de materiales de este tipo, y con frecuencia se utilizaron para el servicio del Trasandino. En otras palabras, éste ya no tuvo el límite rígido de su propio material rodante de carga a partir de 1944.

## Locomotoras y material rodante: mirada de conjunto hacia 1960

La prestación del servicio de transporte a través de la montaña suponía un desgaste superlativo tanto para locomotoras como para el material rodante del Ferrocarril Trasandino. Las pendientes, los cambios de temperatura y los efectos de la nieve desgastaban muy rápido a los trenes. Ello planteaba la necesidad de importantes costos fijos para el mantenimiento, y a la vez, fuertes inversiones en renovación constante de equipos. La única forma de atender estas demandas en forma satisfactoria era mediante políticas de Estado, mantenidas a lo largo del tiempo. Pero a su vez este prerequisite era difícil de cumplir debido a la inestabilidad política de la Argentina.

En 1953, en el marco de los acuerdos firmados por los presidentes Perón e Ibáñez para la integración física entre Argentina y Chile, se diseñó un ambicioso programa de inversiones en los ferrocarriles. Se proyectó la electrificación de la sección argentina del Trasandino, y la incorporación de nuevo material rodante. En este programa “se previeron para este sector (argentino) cinco locomotoras y en todo el Trasandino ocho locomotoras monofásicas de 1500 KW. = 2040 CV para 25 KV, 50 Hz. por simple adherencia con freno y recuperación de aire”.<sup>254</sup> Con las vías electrificadas y con estas locomotoras, se estimaba que los trenes “podrían realizar el viaje directo de Mendoza a Las Cuevas sin cambio de

---

<sup>254</sup> Informe de la Comisión (1961) p.13.

tracción (como hasta entonces se hacía en Polvaredas), en 30% menos tiempo y casi doble capacidad de arrastre, ya que en los cortos tramos de cremallera pueden sobrecargarse a 2250 kW.= 3060 CV., que permite arrastrar trenes de 220 toneladas en vez de 120 en el sector de Polvaredas a Las Cuevas”.<sup>255</sup>

La propuesta de electrificación de la sección argentina del Trasandino se anunció públicamente en el otoño de 1955. El gobierno dio a conocer el cronograma de las obras, tal como se explica en otra parte. De todos modos, el golpe de Estado de 1955 interrumpió este proceso. El gobierno de facto emanado del mismo ordenó la suspensión del programa (Res. ENT 571/56). De esta manera, la inestabilidad política argentina hacía sentir una vez más sus perniciosos efectos en el accidentado proceso de integración con Chile en general y en el funcionamiento del Trasandino en particular.

La preocupación del Estado por el material rodante del Trasandino reapareció un lustro después. La comisión especial, creada por el gobierno nacional para examinar la posibilidad de electrificación de la sección argentina de la línea, elaboró un detallado informe sobre el material rodante. El documento comunicó los datos que presenta el *Cuadro V*. El informe de la comisión especial de 1961 destacaba la necesidad de efectuar inversiones en el material rodante. Señalaba por ejemplo que para “suplir las necesidades del tráfico será menester aumentar la dotación de vagones, especialmente jaulas, en diez unidades”. Evidentemente, a la Argentina le interesaba incrementar las disponibilidades de transporte para fomentar las exportaciones de ganado a Chile, que seguían siendo el centro del negocio. En cuanto a las locomotoras, el informe poco dice de las que corrían de Mendoza a Polvaredas. El interés se centró en los servicios de Polvaredas a Las Cuevas, pues allí justamente se evaluaba la posibilidad de tender la electrificación.

---

255 Idem pp.13-14.

Cuadro V FCT - Material rodante 1961 - Tramo de cremallera			
Tipo de vehículos		Sección argentina	Sección chilena
pasajeros	furgones	3	2
	coches 1° clase	8	5
	coches 2° clase	4	2
	coches pullman	2	2
	coche comedor	1	--
carga	vagones jaula	48	30
	vagones cubiertos	43	20
	vagones frigoríficos	9	--
	vagones medio cajón	7	--
	vagones plataforma	3	10
	vagones borde bajo	3	--
	vagón reja	1	--
Locomotoras de cremallera	eléctricas antiguas	--	3
	eléctricas nuevas	--	2
	Vapor	1 para pasajeros y 2 para carga	2 (fuera de servicio)
<p>Nota I: las tres locomotoras con cremallera de la Sección Argentina se usaban entre Polvaredas y Las Cuevas.</p> <p>Nota II: las cinco locomotoras eléctricas chilenas tenían 1.200 CV y usaban el sistema de 3.000 voltios de corriente continua. Las locomotoras a vapor tenían 1.000 HP.</p> <p>Fuente: Informe de la Comisión... citado, 1961 p.13.</p>			

Como muestra el cuadro anterior, a esta tarea estaban afectadas las tres locomotoras de Polvaredas, que tenían la difícil tarea de traccionar los trenes en los tramos de cremallera. La comisión puso especial énfasis en la obsolescencia de los equipos y la urgente necesidad de su renovación:

“El estado de estas máquinas es deficiente, no obstante los esfuerzos que se hacen para repararlas y conservarlas, cuyo elevado costo en este aspecto dice a las claras que el material está totalmente agotado. En efecto, los gastos de materiales para conservación se elevan a \$960.000, mientras el costo de reparación alcanza a \$2.010.000 y el personal de conservación a \$1.468.000. Además existen dos arados limpianieves y un rotario de vapor de oneroso rendimiento que en el caso de electrificarse permitirá reemplazarlos por sólo dos económicos limpianieves eléctricos (en servicio y reserva) de pequeño rotor doble, de alta velocidad y de reducido mantenimiento y rápida utilización”.<sup>256</sup>

<sup>256</sup> Idem p.13.

Las capacidades del Trasadino para transportar cargas y pasajeros guardaban estrecha relación con las condiciones de las vías, el material rodante y de tracción. A principios de los 60, los expertos de la comisión calcularon que el Trasadino podía transportar volúmenes considerablemente mayores, como muestra el *Cuadro VI*.

El cuadro demuestra que la capacidad de tracción de la sección argentina del Trasadino era inferior a la demanda de transporte de carga internacional. Sobre todo en el tramo entre Polvaredas y Las Cuevas, lugar donde se encontraba la parte de cremallera. Para complementar los servicios del Trasadino en esta parte, se utilizaban camiones o arreos, según la estación (debido al mal estado del camino, los camiones sólo podían circular en verano, por lo tanto en invierno no quedaba más remedio que volver al antiguo sistema de arreo de ganado). En otras palabras, a comienzos de la década de 1960, las deficiencias del Trasadino, su falta de capacidad de tracción forzaban a los empresarios que exportaban ganado a Chile, emplear el mismo sistema de la época colonial. El arreo de ganado presentaba serias dificultades desde el punto de vista económico dado el desgaste que sufrían los animales, la pérdida de peso y calidad del producto final, sobre todo la carne para consumo. No obstante ello, este arcaico sistema de transporte suponía un incremento cercano al 50%. Cada dos vacas que podían ir de Polvaredas a Las Cuevas en tren, iba una a pie en la temporada de invierno.

<i>Cuadro VI FCT - Capacidad de tracción (1961)</i>			
PASAJEROS	capacidad del juego de coches	CHILE: 169	ARGENTINA: 139
	trenes semanales	VERANO: 3 semanales	INVIERNO: 2 semanales
	capacidad de transporte de pasajeros	VERANO 3.960 pasajeros mensuales x 5 meses: 19.800 pax anuales	INVIERNO 2.640 pasajeros mensuales x 7 meses: 16.480 pax anuales
	Total anual: 36.280 pasajeros.		
HACIENDA	En tren Mendoza-Las Cuevas directo	8 jaulas diarias 240 jaulas mensuales	5.040 t.brutas mensuales 60.400 t.brutas anuales
	En tren de Canota o Blanco Encalada a Polvaredas	3,3 jaulas diarias 99 jaulas mensuales	2.070 t. brutas mensuales 24.840 t. brutas anuales
	(No siguen en tren de Polvaredas a Las Cuevas por falta de capacidad de tracción suficiente; el viaje se continua en arreo (invierno) o en camión (verano)		
	Total capacidad traslado a Cuevas	11,3 jaulas diarias 339 jaulas mensuales	7.110 t.brutas mensuales 85.240 t.brutas anuales
Carga perecedera (manteca, carne, grasa, etc.) y ordinaria	VERANO 115 t brutas diarias x 7 meses: 24.150 t. brutas anuales	INVIERNO 130 t brutas diarias x 5 meses: 19.500 t brutas anuales	TOTAL 43.650 toneladas brutas anuales
TOTAL CAP. CARGA			128.890 t. brutas anuales
<i>Fuente: Informe de la comisión... 1961 p.19.</i>			

Hacia principios de la década de 1960 había una evidente asimetría entre las dos secciones del Trasandino, tanto en instalaciones ferroviarias como en material rodante y de tracción. Del lado chileno se había electrificado toda la sección, y de esa manera podían correr las máquinas eléctricas. Las de vapor estaban ya en desuso. Del lado argentino en cambio, todavía no se había electrificado la línea, con lo cual tenían que correr las locomotoras a vapor por los complicados tramos de cremallera. Era necesario el cambio.

La propuesta del gobierno chileno, en el sentido de electrificar la sección argentina del Trasandino, fue un estímulo para evaluar la situación y buscar la forma de mejorar el sistema. Como veremos en el próximo capítulo, los gobiernos constitucionales aceptaron la idea de la electrificación, pero no con el sistema chileno (corriente continua de 3.000 volts) sino con uno diferente, de mayor potencia. De todos modos, los sucesivos golpes de Estado y los gobiernos de facto emanados de los mismos, frustraron estos planes. Se perdió

casi una década sin mejoras en el sistema de tracción del Trasandino. La sección argentina del Trasandino quedó condenada a mantener intacto el ya arcaico sistema de cremallera en el tramo superior de la línea, lo cual supuso un techo para la renovación del material rodante, la calidad de los servicios y la capacidad de transporte de carga.

El desarrollo del sistema diesel en 1968, significó una esperanza para revitalizar el servicio del Trasandino. Pero era demasiado poco y demasiado tarde. Ya se estaban echando las bases del esquema que iba a culminar entre fines de los 70 y principios de los 80 con la sustitución definitiva del Trasandino por el transporte automotor.

## Túneles, electrificaciones y fracasos <sup>257</sup>

“El actual sistema de vapor es eminentemente deficitario en razón de su bajo rendimiento en el tramo de 44 de cremallera. La cremallera se encuentra en un estado obsoleto y requiere una conservación intensa y costosa. Además, sobre un servicio de tres horas, requiere un alistamiento de otras tantas horas. Reemplazarlo por el mismo penoso sistema sería inoperante pues conduciría a igual resultado deficitario. Además no es adecuado por los numerosos túneles y cobertizos, donde el humo es tan molesto para los pasajeros como para el personal de servicio. Al electrificar en el sistema monofásico, se previó cubrir todo el Trasandino por simple adherencia, es decir, suprimiendo la cremallera, como ya se hace en Alemania, Suiza, Francia y Austria, con rampas de 60, 70, 90 y 105%. Con dicha supresión se evitará, pues, la maniobra de cambio de máquinas en Polvaredas, que se convertirá así en simple estación de paso, lográndose la entrada y salida en la zona de cremallera a velocidad, ganando además tiempo de recorrido, aparte de anularse los gastos anteriores citados”.

Secretaría de Transportes de la Nación (1961)

Las dificultades propias de la montaña, sobre todo los efectos de la nieve, derrumbes y sobreexigencia de los equipos debido a las fuertes pendientes, constituyeron un desafío constante para sus administradores. Como se ha examinado en la *Parte I* de este libro, la gestión de los ingleses fracasó. Nunca lograron equilibrar las cuentas, salvo en cortos períodos. Cuando llegó al Estado el turno de administrar la línea, continuaron los viejos problemas. Cada

---

<sup>257</sup> Una versión anterior de este capítulo fue publicada en *Diplomacia* 76 (Santiago jul-set 1998): 72-97.

invierno aparecían las tormentas de nieve con sus dos metros tradicionales, y años pico, con siete, ocho y hasta diez metros. Los servicios se cortaban y entonces se buscaban soluciones.

En Europa y EEUU, el desarrollo de la técnica ferroviaria ya había mostrado algunos caminos alternativos. Por un lado, la construcción de túneles en los Alpes, los Apeninos y otras cordilleras, había servido para reducir pendientes, achicar distancias y disminuir los costos de explotación de los ferrocarriles. Entre los ejemplos más destacados estuvieron los túneles de Mont-Cenis (13 km), el San Gotardo (15 km), el Simplón (20 km) y el Moffat (10 km).

Por otra parte, también se estaba avanzando en las técnicas de electrificación. Ya en los primeros años del siglo XX, los ferrocarriles eléctricos habían comenzado a asombrar al mundo con sus registros. En 1901, una locomotora eléctrica, fabricada por Siemens, alcanzó en Alemania una velocidad de 162,5 km/h. En los años siguientes, se verificaron varias marcas superiores a los 200 km/h. El caso europeo mostraba otro camino, otra alternativa para mejorar los servicios reduciendo los tiempos de viaje. Justamente a estos modelos van a apelar, a lo largo de casi un siglo, los miembros de la clase dirigente del sur de América para elevar la eficiencia del Trasandino.

En efecto, para hacerles frente a las dificultades de la cordillera de los Andes, se diseñaron varios proyectos, entre ellos la construcción del Túnel Largo de Baja altura y la electrificación. El objetivo del túnel era eludir el tramo de montaña que presentaba mayor exposición a la nieve, a los derrumbes y sobre todo, las pendientes más fuertes. Con ello se reducirían los gastos que cada año se hacían para mantener la vía transitable. Por su parte, la electrificación de la línea permitiría suprimir el tramo de cremallera, con el consiguiente ahorro de gastos por cambio de locomotora. La combinación de túnel y electrificación, en suma, permitiría amortiguar el impacto de los elementos físicos, reducir los costos de explotación y ofrecer un servicio más rápido, seguro y confiable, a partir de lo cual, se lograría un ferrocarril rentable. Pero por diversos motivos, sobre todo políticos (golpes de Estado y gobiernos de facto), el Estado argentino no fue capaz de concretar ninguna de estas ideas. Como resultado, se reiteraron los cortes de la línea, los costos de explotación siguieron muy elevados y el ejercicio financiero de Trasandino volvió a resultar negativo.



## Nieve, aludes y nuevos aluviones

La cordillera de los Andes generó constantes dificultades para el normal funcionamiento del Ferrocarril Trasandino. No sólo por los dos metros de nieve que cada año, las cuadrillas de obreros debían enfrentar para poner la línea en funcionamiento, sino también por los derrumbes, aludes y nevadas extraordinarias, que periódicamente causaban daños mayores en la línea y sus instalaciones conexas.

El aluvión de 1934 fue el fenómeno de mayor impacto en la historia del Trasandino, pero no el único. También se registraron otros casos de gran repercusión. Entre ellos cabe destacar el alud registrado entre 1941 y 1942, que arrasó las viviendas de la estación de Río Blanco, causando daños parecidos a los que generó el aluvión del 34 en Zanjón Amarillo. A ello hay que agregar el alud de 1953. En agosto de ese año, se produjo un alud en Puente del Inca, debido al desprendimiento en las laderas del cerro Banderita Sur. El alud causó 25 muertes. A su vez, los daños materiales fueron cuantiosos, tanto en el Hotel de Puente del Inca como en el Trasandino. Entre ellos cabe destacar túneles aplastados, cable telegráfico fuera de servicio y destrozos en largos tramos de las ferrovías. Además, el alud destruyó el puente del ferrocarril cerca de Puente del Inca. Entre el Km 178 y Las Cuevas, los túneles de cobertizo quedaron hundidos, largos tramos de ferrovía fuera de su sitio y tres puentes más fueron destruidos.

A raíz del alud de 1953, el normal funcionamiento del Trasandino sufrió una interrupción de alrededor de tres meses. El servicio ferroviario quedó cortado hacia el 27 de agosto. Se rehabilitó la circulación hasta Punta de Vacas el 9 de setiembre. Para no interrumpir la exportación de ganado en pie, se trasladaba en tren de Mendoza al Km 173, luego se continuaba el viaje en arreas, hasta el Km 176, y en Las Cuevas se embarcaban en el Trasandino chileno. Mientras tanto, los obreros seguían trabajando para reparar los daños. El siguiente paso fue la rehabilitación del servicio ferroviario hasta Las Leñas el 28 de octubre. Recién en diciembre se conoció la noticia de la rehabilitación del servicio completo de la línea. Mientras tanto, hacia el día 7 de ese mes, el camino internacional para automotores continuaba cerrado.<sup>258</sup>

---

<sup>258</sup> *Los Andes* (Mendoza, 28 de agosto de 1953): p. 3; 30 de agosto de 1953: p. 6; 1 de setiembre de 1953: p. 3; 2 de setiembre de 1953: p. 4 (editorial); 4 de setiembre de 1953: p. 4; 7 de setiembre de 1953: p. 6; 9 de setiembre de 1953: p. 3; 23 de setiembre de 1953: p. 3; 28 de octubre de 1953: p. 3; 31 de octubre de 1953: p. 3; 2 de noviembre de 1953: p. 4 (editorial); 7 de diciembre de 1953: p. 4.

En 1965 se registró una de las dos mayores nevadas del siglo. Igual que en 1894 y 1912, el manto blanco llegó a tener un espesor de diez metros. Además, se produjo un nuevo alud en Puente del Inca; un desprendimiento en las laderas del cerro Banderita Sur, con nieve y rocas de inusitado volumen. El alud cobró siete víctimas fatales, entre ellas, el gerente del Hotel de Puente del Inca. El edificio sufrió daños irreparables: la fachada quedó destruida, en tanto que las instalaciones quedaron virtualmente destrozadas. El Hotel de Puente del Inca había dejado de existir, a la edad de 62 años.

En 1972 volvieron a registrarse nevadas extraordinarias, que llegaron a los 7 metros. Ello generó dificultades en toda la línea, con especial dramatismo en el Túnel Internacional. Como resultado, un centenar de personas se vieron bloqueadas durante varias horas en el seno de la montaña.<sup>259</sup> También se registraron fuertes nevadas en los años siguientes, con cinco metros en 1974, 1982 y 1987. El problema mayor tuvo lugar el **27 de junio de 1984**. En esa oportunidad, las nevadas causaron la acumulación de más de ocho metros y medio de nieve. Se produjeron serios daños en las instalaciones, sobre todo en el sector chileno. Una vez evaluados los costos de reparación, el gobierno de Chile, presidido por el dictador Augusto Pinochet, resolvió no orientar los recursos correspondientes. Como resultado, el Ferrocarril Trasandino internacional quedó definitivamente fuera de servicio. Sólo se mantuvo vigente el servicio interno de cada país.

El último problema ambiental en la ferrovía del Trasandino tuvo lugar dos años después. El 28 de mayo de 1986 se produjo un alud entre las estaciones de Polvaredas y Punta de Vacas (Km 1.216,5). Como resultado, se verificaron daños de consideración en las vías y en un puente ferroviario. La evaluación de los daños indicó que la reparación exigiría fuertes inversiones, que las autoridades juzgaron desproporcionadas para el nivel de prestaciones del FCT de ese momento. En efecto, para ese entonces el Trasandino no prestaba servicios de transporte internacional. Corría sólo hasta Polvaredas y de allí se continuaba el transporte con cargueros que hacían el recorrido en forma condicional, como veremos más adelante. Como resultado, quedó prácticamente fuera de servicio el tramo afectado.

## Un servicio invisible: la cuadrilla de Vía y Obra

Un sujeto histórico de notable relevancia, pero casi totalmente invisible, en la historia del Trasandino, era la cuadrilla de Vía y Obra. Tenía como objetivo controlar el estado de la infraestructura por la cual debía circular el tren, y resolver los problemas causados por la nieve y los derrumbes. Dado el carácter

---

<sup>259</sup> *Los Andes* (Mendoza, 17 setiembre de 1972): p. 6.

agresivo de la montaña, las vías del Trasandino estaban constantemente en riesgo, amenazadas por rocas de diverso tamaño y sobre todo, el manto blanco de la nieve que, al congelarse, tornaba la vía intransitable.

Dentro de los usos y costumbres del mundo ferroviario, se distinguían cuatro servicios principales, organizados en sus respectivas divisiones: 1) servicios centrales; 2) explotación; 3) material y tracción y 4) vía y obras. La división de servicios centrales se encargaba de las tareas de dirección, contabilidad y estadística. La división de explotación estaba a cargo de las estaciones y la composición y marcha de los trenes. La sección de material y tracción era responsable de los depósitos de material y talleres de reparación, a la vez que administraba el personal de maquinistas y fogoneros y los asuntos de tracción en general. Por último, la división de vía y obras se ocupaba del mantenimiento de la vía, las reparaciones indispensables, estudios y proyectos. Cada una de las divisiones estaba a cargo de un jefe. Tanto en la sección de Tracción como la de Vía y Obras, el responsable debía ser un ingeniero y tenía bajo sus órdenes a un número variable de obreros para cumplir las tareas (Lossada, 1908: 244).

En el caso específico del Trasandino, la División de Vía y Obras cumplía un papel fundamental debido al carácter particularmente agresivo del medio. Los derrumbes, avalanchas, nevadas y desplazamientos de materiales, causaban constantemente la obstrucción de las vías férreas. Por lo tanto, era necesario un intenso trabajo para mantener el camino despejado y permitir la transitabilidad del tren.



*El rotario y los obreros.*

La división de Vía y Obras del Trasandino contaba con cuadrillas que debían estar constantemente en terreno. Los obreros recorrían a pie, diariamente, el recorrido completo del Trasandino. Este ritual se cumplía todos los días del año, invierno y verano, en días de sol o bajo la lluvia; con temperatura moderada, o con 14º bajo cero. En las gélidas mañanas invernales, los esforzados trabajadores de la división de Vía y Obras, debían madrugar, levantarse de sus modestas camas en la estación Polvaredas y, tras un rápido desayuno, iniciar sus marchas junto a las vías. En el Apéndice de este libro se entrega el testimonio de don Angel Lamas, el cual prestó servicios en este trabajo en la década de 1960. A ello podemos añadir algunos detalles de interés.



*Trabajos con el arado para despejar las vías.*

Cuando se detectaba un obstáculo, se procedía a removerlo de inmediato, para evitar la acumulación del material y, sobre todo, el congelamiento. Con frecuencia se utilizaba el arado para despejar la vía de la nieve. El procedimiento requería de una técnica muy sofisticada pues, en manos torpes, el arado podía quedar adherido a la nieve y congelarse. La cuadrilla de Vía y Obras tenía que actuar rápidamente en estas tareas para evitar que el arado se quedara atascado y congelado en la misma nieve que estaba despejando. Tenía que golpear la nieve y retroceder rápidamente para evitar que se quedara congelado en el lugar. Este tipo de problemas era compartido por los dos ferrocarriles trasandinos, el central y el del norte. En este último, uno de los operarios de Vía y Obras alcanzó a filmar el procedimiento de remoción de obstáculos mediante el arado. Obtuvo así un video artesanal de las tareas de despeje en alta montaña, en el cual se refleja la complejidad del trabajo que, durante cerca de un siglo, realizaron los silenciosos y eficaces encargados de Vías y Obras.<sup>260</sup>

---

<sup>260</sup> El video está disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=S8tZqXGbpwM>. Nota de Pablo Anglat.

## El Trasandino y el frustrado túnel a baja altura

Para amortiguar el impacto de la nieve, los derrumbes y demás problemas que generaban la suspensión de los servicios y forzaban costosas tareas de reparación, se ensayaron varios proyectos. El más ambicioso fue sin duda, el Túnel Largo de baja altura.

Cuando se realizaron los proyectos de construcción del Trasandino, se consideraron dos alternativas de construcción de túneles para evitar las fuertes pendientes, los cierres por nevadas y los mayores gastos de explotación que implicaba ascender hasta los pasos naturales. Se realizaron varios proyectos y estudios, entre los cuales había algunos muy ambiciosos, que en la actualidad podrían llamarse en términos de “túnel de baja altura”. Según Mateo Clark, el más atractivo de estos proyectos tenía:

“(...)un trazado que conducía a un túnel muy próximo a 15 kilómetros de largo, según el cual la línea se internaba en Chile por la quebrada de Navarro (afluente del río Juncal) y salía en la Argentina en el Valle de Las Cuevas, en las proximidades de Puente del Inca, con lo cual se ahorraban casi 1.000 metros verticales en altura y alrededor de 25 km de desarrollo” (Marín Vicuña, 1928: 166-167).

La construcción de este túnel hubiese significado reducir notablemente el tiempo de viaje, mejorar la calidad del servicio, garantizar mayor cantidad de días al año de funcionamiento y menores gastos de explotación. No obstante ello, los costos que demandaba esta obra fueron considerados desproporcionados a las posibilidades de amortización.

“Los primitivos concesionarios de esta línea, los señores Juan y Mateo Clark, siempre comprendieron la necesidad de ponerla vía al abrigo de las nieves y tempestades de invierno y ahorrar así a la explotación alturas excesivas, proyectando túneles largos y a un nivel bajo; pero como las leyes de garantía dictadas en Argentina y Chile imponían la intervención de ambos gobiernos en la aceptación de los respectivos trazados, sus buenos deseos fueron siempre estorbados por las exigencias de éstos en el sentido de que los costos de construcción estuvieran siempre encerrados en el marco rígido de los capitales subvencionados, que eran relativamente reducidos, de 2.600.000 libras esterlinas en total: 1.500.000 para la sección chilena y 1.100.000 para la sección argentina. Lo anterior explica pues que en definitiva se haya adoptado para la construcción del Trasandino el trazado Grant-Dalton, estudiado entre los años 1898 y 1902” (Marín Vicuña, 1928: 161).

Por motivos políticos y económicos, por tanto, en el siglo XIX se descartó toda posibilidad de construir un túnel de esas dimensiones. En su lugar, se acordó construir un túnel mucho más corto, de apenas tres kilómetros, que

de todas maneras servía para mejorar la transitabilidad cordillerana. Basta señalar que ese túnel permitía reducir casi 1.000 metros el desnivel, pues en lugar de cruzar por los pasos naturales de 4.000 metros, podía atravesarse la cordillera a poco más de 3.000 metros.

De todos modos, cuando el Trasandino fue librado al servicio, en 1910, sobrevino la rutina, el problema diario de hacer frente a los problemas de la montaña, el desgaste de las fuertes pendientes y los constantes bloqueos determinados por la nieve y los aludes. Ello contribuía a elevar los costos de explotación, lo cual se trasladaba a las tarifas. En la década de 1920 se puso de manifiesto que había claramente un problema. Como hemos señalado más arriba, se multiplicaron las críticas por las altas tarifas que tenía el Trasandino, cuyos pasajes tenían un costo por kilómetro casi diez veces superior a los trayectos de Santiago a Los Andes y de Mendoza a Buenos Aires. Incluso, otros servicios internacionales como el de Antofagasta a La Paz también costaban casi diez veces menos que el Trasandino.

En la década de 1920 se generó entonces un contexto favorable para reabrir el debate en torno a la conveniencia de construir un túnel de baja altura a los efectos de mejorar la transitabilidad del Trasandino, reducir costos de explotación y mejorar su rendimiento. Los 700 días de inmovilización comercial que sufrió el servicio en sus primeros diez años de funcionamiento debido al bloqueo de las vías, se transformaron en un argumento de peso. A partir de estos elementos, Marín Vicuña se lanzó directamente a la polémica, y pasó a liderar una campaña en favor de la construcción del túnel de baja altura.

“Se hace indispensable adoptar una solución definitiva sobre esta materia, aunque ella sea costosa y larga de efectuar y ella, a mi juicio, no podrá ser otra que la de modificar al actual trazado cordillerano, proyectando en la parte más conveniente un túnel largo y a un nivel bajo, con lo cual se economizaría altura y desarrollo, aunque para ello sea menester gastar mucho dinero, uno o dos millones de libras esterlinas. Si se toma en cuenta los dineros que actualmente se invierten en túneles de protección y en limpiar la vía después de cada temporal, como así mismo las interrupciones del tráfico y los dispendios de energía y equipo para subir con convoyes pesados a tanta altura, estamos ciertos que todo el capital que se invierta en mejorar las actuales condiciones de acarreo, será fácil amortizarlo en poco tiempo, quizá en menos de diez años de explotación” (Marín Vicuña, 1928: 163).

El contexto internacional había cambiado bastante en cuanto al desarrollo de nuevas experiencias y casos de liderazgo en obras de ingeniería en montaña. En efecto, cuando se tomó la decisión de realizar el Túnel de la Cumbre había pocos ejemplos en el mundo de túneles. Entre las primeras experiencias importantes figuró el túnel bajo el río Támesis, construido entre

1825 y 1843, con dos galerías paralelas de 4,2 y 4,8 metros de diámetro cada una. Tampoco había muchos túneles largos en zona de montaña. Una de las pocas excepciones eran los túneles de Mont-Cenis o Cenisio, y el túnel San Gotardo, ambos ubicados en los Alpes. El primero fue construido entre 1861 y 1871 para unir Italia y Francia; tenía una extensión de 12.850 metros de largo, y se encontraba a 1.300 metros de altura s/n/m. El segundo se construyó entre 1872 y 1881 para conectar Italia y Suiza, con 15.000 metros de longitud y a 1.150 metros de altura. Los dos túneles eran para transporte ferroviario y tenían doble vía. Estos fueron los antecedentes tenidos en cuenta por los gobiernos de Argentina y Chile y los capitalistas británicos a principios del siglo XX, cuando tomaron la decisión sobre el lugar definitivo del túnel Caracoles.

Veinte años después, las circunstancias habían cambiado bastante. En Estados Unidos se construyó el túnel Moffat (1923-1928), de 10.000 metros de extensión. El mismo tenía como objetivo mejorar el transporte entre Denver (Estado de Colorado) y Salt Lake City (Estado de Nevada). Tuvo un costo de U\$18.000.000, y permitió reducir en 285 km la distancia entre las dos ciudades citadas. En Europa, entre las obras más importantes a tener en cuenta estaban el túnel Loetschberg, con 14.500 metros de longitud, para unir Roma y Berna; y el túnel del Simplón (1898-1906), con 19.800 metros de longitud y a 650 metros de altura. Esta obra significó un salto notable con relación al camino por Saint Denis, pues se redujo la longitud del camino en 120 km y sobre todo se evitaron las fuertes pendientes. Con gradientes más suaves, los servicios ferroviarios se tornaron más rápidos y confortables, a la vez que se redujeron sustancialmente los costos de explotación.

Desde el punto de vista económico, los tres túneles alpinos significaron en conjunto, una inversión de ocho millones de libras esterlinas. Pero las ventajas que significaron, las mejoras que brindaron para los servicios ferroviarios, la reducción en los costos de explotación que reportaron, supusieron economías que en el balance global, permitieron un resultado positivo.

Alentada por los buenos resultados de esta experiencia, la clase dirigente italiana impulsó nuevos emprendimientos tendentes a mejorar la red ferroviaria. Entre ellos cabe destacar el túnel del Monte Adone (7.135 metros de largo) y el de los Apeninos (18.510 metros). El objetivo de estas obras era mejorar el transporte entre Boloña y Florencia a través de los Apeninos, para ganar en longitud (con una reducción de 131 a 97 km) y en altitud (de 616 metros a 322). Marín Vicuña admiraba estas realizaciones y estimaba que a partir de la terminación de estas obras, previstas para fines de 1928, “el tren rápido de Roma a París podrá hacer al trayecto de 1.500 km que media entre ambas capitales, quizá en 20 horas, siendo que actualmente un viaje de Buenos Aires a Santiago, con sólo 1.430 km de recorrido, apenas sí se hace en 36 horas, casi el doble” (Marín Vicuña, 1928: 165). Las entusiastas apreciaciones de

Marín Vicuña dejaban de lado los problemas que se suscitaban alrededor de estas construcciones. Por ejemplo, en la construcción del túnel del Simplón “aparecieron 237 manantiales de agua que llegaron a producir más de 100.000 m<sup>3</sup> de agua al día (alrededor de 4.150m<sup>3</sup>/hora) que hubo que drenar a temperaturas que oscilaban de 10°C a 52°C” (Civelli, 1994: 3). Además, el ambicioso túnel de los Apeninos, cuya terminación estaba anunciada para 1928, recién se concluyó en 1955.

De todos modos, la propuesta del destacado ingeniero chileno no encontró acogida favorable en los ámbitos de diseño de proyectos y toma de decisiones. El debate que siguió al aluvión de 1934 tomó otros rumbos, y durante un largo periodo de tiempo, no hubo mayores avances al respecto. Esta situación se revirtió en la década de 1940, cuando volvió a surgir el debate en torno al túnel de baja altura. Gobernaba entonces la Argentina el presidente Juan Perón, un joven militar que había residido largos periodos en Mendoza antes de alcanzar la primera magistratura. Incluso había cruzado la cordillera para cumplir una misión diplomática en Santiago en 1937. Como desde hacía tres años el Trasandino estaba fuera de servicio, Perón viajó en automóvil por los precarios caminos de montaña. Esa experiencia le había permitido tomar contacto con la problemática del oeste argentino, y lo había comprometido en la búsqueda de soluciones. Además, Perón alentaba un modelo político llamado “Tercera Posición”, por la cual trataba de generar un nuevo espacio, alternativo al sistema bipolar emanado de la recientemente terminada II Guerra Mundial. En este sentido, Perón procuraba reorientar el país, sacarlo del antiguo unilateralismo de subordinación al sistema británico para avanzar hacia un sistema multilateral, con lazos cada vez más fuertes con los vecinos países latinoamericanos. En este contexto, el gobierno nacional impulsaría diversas iniciativas tendentes a la integración política, económica, cultural y física con Chile. Y una de estas manifestaciones se haría sentir justamente, en el Trasandino.

En 1946, el gobierno anunció la decisión política de construir un nuevo túnel internacional para el Ferrocarril Trasandino. Se anunció que ya se había alcanzado el correspondiente convenio con Chile, en forma “definitiva”, para avanzar en esa dirección. El nuevo túnel tendría igual longitud que el vigente (3.000 metros), pero estaría ubicada a menor altitud (¿). Su principal ventaja sería acortar el viaje de Santiago a Mendoza, de 14 a 8 horas. Chile se había comprometido a invertir \$ 200.000.000 y Argentina otro tanto. También se anunció que las obras comenzarían en octubre con un plazo de ejecución de dos años. Por lo tanto, en octubre de 1948 debía inaugurarse el nuevo túnel del Trasandino.<sup>261</sup>

---

<sup>261</sup> *Los Andes*, (Mendoza, 26 de julio de 1946): p. 4.



El anuncio del gobierno peronista resultaba muy estimulante, pues manifestaba energía, capacidad de tomar decisiones y audacia. Pero había algunos elementos poco claros en el mensaje. ¿Cómo se pretendía construir un túnel a baja altura, con la misma longitud? ¿Habían encontrado una nueva traza, totalmente mejor que la anterior? ¿Por dónde? La prensa no pudo, no quiso o no supo formular esas preguntas. Se limitó a celebrar el anuncio. En efecto, en una nota editorial, el decano de la prensa del oeste argentino, celebró el anuncio; como aporte crítico, se limitó a solicitar que el nuevo túnel contemplara también el transporte automotor. Por lo demás, expresó su pleno respaldo al proyecto:

“Entre los inconvenientes que han impedido el amplio intercambio comercial entre ambos países, ha sido uno de los mayores el elevado costo del transporte ferroviario (...) por los gastos de tracción en la cordillera. Los fletes han impedido la intensificación del intercambio y este inconveniente resultaría evidentemente salvado por el nuevo túnel”.<sup>262</sup>

El anuncio formulado por el gobierno peronista, no tardó en modificarse. Algún técnico hizo ver a las autoridades que la construcción de un túnel de igual longitud pero a menor altitud era absurda. Se modificó entonces la comunicación, y se construyó un nuevo discurso, conforme al cual, se mantenía la decisión del túnel a baja altura, pero se prolongaba su extensión. Sería nada menos que el túnel más largo del mundo. Ejecutarían la obra la Dirección Nacional de Vialidad y *Ferrocarriles del Estado*. Se trataba de un proyecto costoso, sobre todo para hacer frente a los problemas de ventilación de un túnel largo. Ello requería además, largos estudios. De todos modos, la prensa de la época saludó con señales positivas esta propuesta. Para *Los Andes* esta obra sería beneficiosa a pesar del costo porque garantizaría que la vía estaría expedita durante todo el año. “Con ella se habría realizado la idea de hacer de Valparaíso el puerto de las provincias de Cuyo”.<sup>263</sup>

La prensa dedicó grandes espacios al análisis del significado que tendría la realización de la obra. *Los Andes* destacó los problemas que reiteradamente se habían hecho sentir en la montaña para complicar la transitabilidad del Trasandino, ya al incrementar los costos de explotación, ya al determinar los periódicos cierres del servicio.

“Entre los inconvenientes que han impedido el amplio intercambio comercial entre ambos países, ha sido uno de los mayores el elevado costo del transporte ferroviario... por los gastos de tracción en la cordillera. Los fletes han impedido la intensificación del intercambio y este inconveniente resultaría evidentemente salvado por el nuevo túnel”.<sup>264</sup>

---

262 *Los Andes*, (Mendoza, 5 de octubre de 1946): p. 10.

263 *Los Andes* (Mendoza, 5 de setiembre de 1946): p. 4 (nota editorial).

264 *Los Andes* (Mendoza, 5 de agosto de 1946): p. 10.

Lentamente, la idea de construcción del nuevo túnel trasandino se iba consolidando. En 1947, los medios de prensa mantuvieron el tema instalado, con editoriales de respaldo a las propuestas oficiales. *Los Andes* reivindicó el principio de cordillera libre, unión aduanera y túnel de baja altura para evitar cierres en invierno.<sup>265</sup> Mientras tanto, avanzaban las tratativas para lograr la correspondencia del lado chileno. Hasta que por fin, sobre el final de 1947, exactamente el 5 de diciembre de ese año, Chile firmó el convenio para construir el nuevo túnel, con el objetivo de lograr que el servicio del Trasandino permaneciera abierto todo el año. La decisión fue saludada como un gran triunfo por la prensa de Mendoza.<sup>266</sup> Poco después, el gobierno chileno ordenó la realización de los estudios correspondientes a la citada obra. Fue ésta una tarea larga y lenta, que demandó casi cuatro años. Hasta que por fin, en setiembre de 1951, se anunció oficialmente que Chile había concluido los estudios para la construcción del nuevo túnel ferroviario. Nuevamente los medios de prensa destacaron la noticia como una puerta hacia un futuro desarrollo con grandes perspectivas.<sup>267</sup>

En los años siguientes, los gobiernos nacionales de Argentina y Chile avanzaron en la firma de tratados de unión económica y aduanera, signados por los presidentes Perón e Ibáñez. Y justamente en estos tratados se enfatizaba la necesidad de formular fuertes inversiones en obras de infraestructura de transporte. De esta forma se fueron completando los distintos frentes políticos y técnicos, necesarios para la realización de una obra de la envergadura de un nuevo túnel trasandino. No obstante ello, el golpe de Estado de 1955 echó por tierra con todos estos proyectos. Los acuerdos políticos firmados por los gobiernos quedaron sin efecto, y con ellos, las propuestas de integración física argentino-chilena a través de la cordillera.

Pasaron los años, y el servicio del Trasandino se siguió prestando por el túnel de 1910. No se construyó uno nuevo ni se efectuaron las mejoras necesarias en el viejo. El tema era preocupación constante de la clase dirigente, y la prensa lo reflejaba en sus páginas. En 1968, *Los Andes* dedicó al tema un editorial, en el cual señaló que el túnel del Trasandino “no es adecuado”. Exhortó a las autoridades a llevar a buen puerto las negociaciones tendentes a mejorarlo y advirtió que “viajar a Chile en tren supone estar decidido a soportar diversas molestias, incompatibles con los adelantos logrados en otros rubros del transporte”.<sup>268</sup> No obstante ello, las autoridades del gobierno nacional no emitieron respuestas a estos reclamos.

---

265 *Los Andes* (Mendoza, 21 de enero de 1947): p. 4.

266 *Los Andes* (Mendoza, 7 de diciembre de 1947): p. 6.

267 *Los Andes* (Mendoza, 9 de setiembre de 1951): p. 6.

268 *Los Andes* (Mendoza, 28 de marzo de 1968): p. 6.

Poco, muy poco interés exhibía el dictador Juan Carlos Onganía en materia de integración latinoamericana. Este trató de desarrollar una teoría propia, resultado de una confusa yuxtaposición entre la Geopolítica con la teoría de las “Fronteras Ideológicas” y la “Doctrina de la Seguridad Nacional”. A partir de estos elementos Onganía veía en los países vecinos una amenaza antes que una oportunidad. Y actuó en consecuencia.

Desplazado Onganía tras su fracasada administración, llegó al poder un presidente distinto. Militar él también, Alejandro Lanusse procuró reorientar la política argentina hacia el diálogo, tanto hacia adentro -con la convocatoria a elecciones generales- como hacia afuera, con un nuevo estilo de cara a los países vecinos. Tomó contacto con el presidente de Chile, el socialista Salvador Allende, e inició un vínculo que resultaría fecundo para las relaciones entre ambos pueblos. Entre otras iniciativas, ambos mandatarios acordaron someter diferencias limítrofes a un tribunal arbitral de expertos internacionales, tal como se había previsto en los Pactos de Mayo de 1902. Además, los gobiernos de Argentina y Chile procuraron avanzar en materia de transporte e integración. La construcción de la ruta internacional, iniciada durante la presidencia de Illia (1964), continuó su marcha. El Ferrocarril Trasandino batió todos los récords en el transporte de carga, alcanzando cifras cercanas a las 150.000 toneladas anuales. Para profundizar aún más esta línea de acción, Argentina firmó convenio con Chile para ampliar el túnel del Trasandino.<sup>269</sup> Eran pequeños pasos que se iban dando, pero efímeros como los gobiernos que los impulsaron.

## La electrificación del Trasandino: proyectos, realizaciones y evaluación

Estrechamente ligada a la “batalla del túnel a baja altura” estuvo la causa de la electrificación del Trasandino. A lo largo de un siglo de historia, recurrentemente se levantaban voces para reivindicar la necesidad de electrificar el Trasandino, con idea de mejorar el servicio, reducir costos y mejorar el coeficiente de explotación. Fue una demanda constante de los técnicos, y una preocupación permanente en el discurso de la clase dirigente. Pero al igual que el túnel, los resultados estuvieron muy lejos de los reclamos y de las promesas oficiales. De todos modos, antes de entrar en la problemática específica de la electrificación del Trasandino en particular, conviene examinar el proceso de electrificación de los ferrocarriles en la Argentina en particular.

---

<sup>269</sup> *Los Andes* (Mendoza, 12 agosto de 1971): p. 18.

Se considera que el primer tren eléctrico, que se alimentaba de corriente a partir de un conductor colocado a lo largo de la vía, fue el que presentó Werner von Siemens en 1879. Su capacidad comercial todavía estaba en potencia, pues se trataba de un modelo en miniatura. Pero la idea central ya estaba planteada. Dos décadas más tarde, fue posible realizar este modelo en máquinas de dimensiones mayores. Y en 1901 se verificó el primer viaje de una locomotora eléctrica. Esta fue una máquina *Siemens & Halske*, que completó el recorrido de Marienfelde a Zossen, a una velocidad de 160 km/h. Los experimentos continuaron y dos años después, en ese mismo trayecto, la máquina alcanzó el récord de 210 km/h, velocidad nunca alcanzada por la máquina de vapor.

De todos modos, estos ensayos estaban muy lejos aún de poderse trasladar al ámbito comercial. De poco servía un récord de velocidad en una locomotora en determinado momento, si no se podía sostener como velocidad media en largos trayectos. Además, lo importante no era tanto mover la locomotora, sino desarrollar la capacidad para arrastrar un tren completo. Para ello había que desarrollar todavía los sistemas de generación, alimentación y funcionamiento de estas máquinas. En las décadas de 1910 y 1920, el ferrocarril eléctrico se fue expandiendo, hasta alcanzar niveles cada vez más reconocidos a partir de 1939. Ese año “un automotor italiano de línea aerodinámica consiguió alcanzar la velocidad de 202,7 km/h. Desde 1954 este tipo de energía ha mantenido todos los records absolutos de velocidad” (Martínez, 1998: II, 5). A partir de la década de 1950, con el lento retorno del ferrocarril en el mundo, los países centrales vendrían a rivalizar por el liderazgo en servicios ferroviarios eléctricos, cada vez más veloces y eficientes. Con este sistema, los trenes alcanzarían velocidades superiores a los 300 km/h en 1955, 400 km/h en 1988 y 500 km/h en 1990.

En este marco, justamente, algunos miembros de la clase dirigente de Argentina y Chile procuraron incorporar estos sistemas a las redes de esos países en general, y al Ferrocarril Trasandino en particular.

## Los ferrocarriles eléctricos en Argentina

El proceso de incorporación del sistema eléctrico a la red ferroviaria argentina fue muy lento y en cierta forma discontinuo. Hubo constantes marchas y contramarchas, que atentaron contra un planteo sistemático que permitiera inferir un proyecto estratégico a escala nacional. Todo lo contrario, hubo intentos aislados, en distintos momentos históricos.

El primer antecedente registrado fue el que llevó adelante el más tarde denominado *F.C. Gral Urquiza*, en 1908. Pero en realidad, no fue exactamente una electrificación ferroviaria, pues el material rodante eran tranvías. Debieron

pasar varios años más para contar en la Argentina, con el primer ferrocarril electrificado. Las empresas del *F.C. Central Argentino* y el *F.C. Oeste* fueron las pioneras en emplear este sistema. Entre 1916 y 1931 electrificaron algunas líneas en la zona metropolitana, tal como muestra el cuadro siguiente.

### **Cuadro I Primeros ferrocarriles electrificados de Argentina**

Orden	Año	Desde	Hasta	Empresa
1	1916	Retiro	Tigre	F.C. Central Argentino
2	1923	Once	Moreno	F.C. Oeste
3	1931	Retiro	Tigre R (Delta) y J.L. Suárez	F.C. Central Argentino

Fuente: archivo privado de Alberto Bernades.

Las primeras electrificaciones permitieron experimentar un sistema nuevo. Al principio se despertaron promisorias expectativas. Pero pronto, este movimiento perdió fuerza. En la década de 1930, los capitales ingleses perdieron interés por realizar grandes inversiones en ferrocarriles, pues ya comenzaron las negociaciones tendientes a vender sus empresas ferroviarias al Estado argentino. Se produjo entonces una etapa de baja en las inversiones, que recién se iba a revertir en la década de 1950, cuando los ferrocarriles ya estaban en manos del Estado nacional.

En el nuevo contexto, volvió a tomar la iniciativa el *F.C. Gral Urquiza*. En efecto, este ferrocarril “en 1954-1955 colocó el tercer riel y renovó su flota de tranvías seudoferroviarios. Y en 1974 renovó toda la infraestructura como el material, ahora netamente ferroviario”.<sup>270</sup>

Fuera de este ensayo, la electrificación avanzó muy poco. Después de la extensión a José León Suarez, en el Gran Buenos Aires, debió pasar medio siglo para que se vieran nuevas electrificaciones ferroviarias en la Argentina. Varias voces se levantaron para reclamar un cambio en esta situación, sobre todo para los servicios urbanos y suburbanos del Gran Buenos Aires, con poco éxito.<sup>271</sup> Recién en la década de 1980, y merced a un importante aporte de capitales japoneses, fue posible dar un salto importante en la materia, como explicamos en el apéndice (Okita I).

En otras palabras, en los dos primeros tercios del siglo XX, la Argentina careció de la voluntad política necesaria para la incorporación de los sistemas eléctricos a sus redes ferroviarias. Y si hubo algunos proyectos, los mismos se frustraron por la falta de políticas de Estado en la materia. En este contexto, se iban a desarrollar las propuestas de electrificación del Trasandino.

<sup>270</sup> Nota de Alberto Bernades.

<sup>271</sup> Tabanera, Teófilo. *Electrificación de ferrocarriles*. En: *La Nación* (Buenos Aires, 26 de julio de 1958).

## Primeras propuestas para electrificar el Trasandino

El proyecto de electrificación del Trasandino era tan antiguo como ese mismo ferrocarril. Así lo plantearon los mismos pioneros de la obra, los hermanos Clark. En efecto, en 1909, antes de la terminación de la obra, Mateo Clark planteaba la necesidad y conveniencia de incorporar el sistema eléctrico para obtener un mejor servicio.

“Yo no tengo la menor duda de que este Ferrocarril será antes de mucho tiempo adaptado para tracción eléctrica, aprovechando la fuerza hidráulica que tiene en su mismo trayecto, y una vez que esto se haga, el costo del transporte quedará reducido a tal punto, que se podrán desarrollar muchas industrias nuevas en el país, particularmente la minería, que tanto porvenir tiene en los valles de Uspallata y Calingasta, hasta el norte de San Juan. La tracción eléctrica no es solamente la más económica: es al mismo tiempo la más sencilla y conveniente para una línea en las condiciones de ésta, especialmente para vencer las dificultades del frío y de la nieve” (*Anuario*, 1933: 854).

Como sucedería en otros tópicos, las palabras de Clark con relación a la conveniencia de electrificar el FCT significaron una suerte de carisma fundacional, algo así como un mandato histórico, que recurrentemente volvería a aparecer en el centro del escenario, cuando se buscaban medios para mejorar el funcionamiento del Trasandino.

Igual que en lo sucedido con el tema del túnel a baja altura, la problemática de la electrificación cobró fuerza una década después de la inauguración de la línea y cuando las experiencias desarrolladas en los países centrales se transformaban en modelo a seguir. En la última década del siglo XIX se realizaron importantes experiencias con resultados satisfactorios en EEUU y Alemania. A partir de 1897 el ferrocarril eléctrico se comenzó a implementar en Italia, primero en pequeñas líneas privadas, luego, a partir de 1905 en la red de los ferrocarriles del Estado. Un año después, también Suiza inició los estudios para instalar el sistema eléctrico en sus ferrocarriles. Los tramos de montaña fueron los primeros en donde se instaló este sistema, sobre todo para el túnel del Simplón. La electrificación de las redes ferroviarias siguió en constante expansión, para llegar a 350 km en 1914, a los 1.000 km en 1927 y 1.600 km en 1929, solamente en Italia (Marín Vicuña, 1928: 63-67).

Al buscar qué costos reducir, los expertos entendieron que una parte importante del problema se encontraba en el combustible. Las locomotoras a vapor del Trasandino utilizaban carbón importado de Inglaterra. Y los volúmenes que necesitaban eran considerables, pues cada locomotora

consumía cerca de 50 kg de carbón por km. La compra y el traslado de este mineral generaban grandes costos para la empresa. “En 1913, aunque los trenes de carga llevaron 4.169 toneladas para arriba, más de la mitad, es decir, 2.900 toneladas era carbón para las locomotoras u otros materiales consumidos por el propio ferrocarril” (Thomson y Angerstein, 1997: 157). Los dos países intentaron bajar los costos de combustible con sus propios productos. Pero la solución del problema no era sencilla. Ni Argentina ni Chile tenían un mineral con el poder calórico del carbón británico, con lo cual no había forma de reemplazarlo. En Chile había yacimientos hulleros, pero no estaban todavía lo suficientemente desarrollados como para ofrecer un combustible alternativo al carbón.

“Los intentos de sustituir (el carbón) por el producto chileno no tuvo éxito, a raíz del reducido valor calorífico de este último, lo que no sólo aumentó el consumo y afectó la eficiencia de las calderas sino también agravó los problemas de asfixia en los túneles. En Argentina, las locomotoras fueron convertidas al uso de petróleo pesado, sin embargo en Chile esto no habría traído ventajas desde el punto de vista de los costos. No se hizo intento de modernizar las locomotoras a vapor para mejorar su rendimiento (mediante por ejemplo, su conversión a vapor recalentado) y en cambio se decidió electrificar al Trasandino” (Thomson y Angerstein, 1997: 157).

La búsqueda de un sistema alternativo para mejorar las máquinas a vapor, que plantean Thomson y Angerstein, no se llevó adelante simplemente porque en esos años se consideraba que el ferrocarril eléctrico era más eficiente que el sistema de locomotoras a vapor. Se consideraba que el humo generaba una serie de inconvenientes, como contaminación (en zonas de túneles), suciedad y molestia para los pasajeros. Por el contrario, el sistema eléctrico se presentaba como más limpio y confortable. Además, en caso de construirse túneles largos, sólo podrían correr en ellos trenes eléctricos, no así las locomotoras a vapor con sus densas humaredas. Concretamente, los largos túneles construidos en Europa en la primera mitad del siglo XX (como el Simplón y el de los Apeninos), eran para ferrocarriles electrificados. Más allá de estas observaciones, en la década de 1920 Marín Vicuña fundamentaba las ventajas de la electrificación ferroviaria sobre la movilización a vapor en cuatro argumentos:

1. Suprime el humo, con lo cual se evita molestias a los pasajeros, y se disminuyen los gastos de conservación del material de transporte, etc.
2. Aumenta la capacidad efectiva del tráfico y la velocidad comercial de los trenes.
3. Hace posible el uso de carros automotores, con lo cual se evitan los equipos pesados en servicios limitados, tanto en el ramo de pasajeros como de carga; y

4. Facilita la seguridad del tráfico, mediante la adopción de dispositivos automáticos, no siempre fáciles de aplicar en la tracción a vapor (Marín Vicuña, 1928: 63).

## La electrificación de los ferrocarriles en Chile

Por otra parte, los administradores de ferrocarriles chilenos tuvieron oportunidad de realizar sus propias experiencias antes de trasladar el sistema al Trasandino. En efecto, las primeras líneas electrificadas fueron la de Santiago a Valparaíso y el ramal de Llay-Llay a Los Andes. Los resultados fueron considerados lo suficientemente satisfactorios como para aplicarlo también en otras líneas. Era casi motivo de orgullo nacional este ferrocarril electrificado y así se promocionaba en las publicaciones turísticas:

“Los Ferrocarriles del Estado de Chile hacen el servicio desde Los Andes a Valparaíso y Santiago en trenes accionados por potentes locomotoras eléctricas. La electrificación de la línea entre Valparaíso y Santiago y el ramal de Los Andes, terminada en 1924, se considera la primera obra de este género realizada en Sur América”.<sup>272</sup>

En este contexto, las autoridades de la empresa y los Estados nacionales coincidieron en la necesidad y oportunidad de impulsar el proceso de electrificación de las vías del Trasandino. El tema se negoció conjuntamente con el resto de las variables que se tuvieron en cuenta para el proceso de unificación de las administraciones del Trasandino. “Correspondió al gobierno chileno la promoción de la electrificación, insistiendo en ella, en 1921 como una de las condiciones para la emisión de bonos del Estado de Chile, por 825.000 libras, para invertir en el Trasandino” (Thomson y Angerstein, 1997: 158). Acordado este procedimiento, se puso en marcha el proceso de electrificación de la línea.

El Trasandino chileno se electrificó por tramos. El 29 de octubre de 1927 entró en servicio el tramo Río Blanco-Las Cuevas; el más complicado, y vino a reemplazar buena parte de la zona donde hasta entonces el Trasandino debía usar cremallera. La inversión ascendió a 270.000 libras. El acto de inauguración se realizó en Juncal con presencia de funcionarios del gobierno de Chile, el embajador de Estados Unidos en ese país, doctor Malbrán y delegados de los ferrocarriles de Argentina y Chile.<sup>273</sup> Originalmente se había anunciado la presencia del entonces presidente de Chile, coronel Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931). Este no alcanzó a asistir al acto, pero estuvo interesado en su desarrollo, lo cual marcaría un precedente importante. Más allá de esos símbolos, lo cierto es que la operación de los trenes eléctricos entre Río Blanco

<sup>272</sup> Del Atlántico al Pacífico, *Guía Turística* (Buenos Aires, 1931): p. 862.

<sup>273</sup> *Los Andes*, (Mendoza, 25, 30 y 31 de octubre de 1927): p.5, 2 y 2 respectivamente.



y Las Cuevas, donde se sitúa la estación fronteriza en el lado argentino, se inició en la primavera de 1927.<sup>274</sup> Fue éste un avance importante, pero la clase dirigente chilena tuvo interés en extender la electrificación hasta completar toda la sección. Fue éste un proceso largo y lento, que demandaría un cuarto de siglo. Las fechas no se conocen con precisión. Después de efectuar una investigación puntual, Ian Thomson ofrece la siguiente progresión: “Evidencia documental confirma que la extensión de la electrificación del Ferrocarril Trasandino Chileno hasta Los Andes, se encontraba en marcha en 1946, año en que se inició la colocación de los postes para los tendidos aéreos. Sin embargo, parece que el tramo a adherencia entre Río Blanco y Los Andes no fue energizado hasta alrededor de 1953.<sup>275</sup> En realidad, la mera electrificación de la vía sobre este tramo no garantizó la operación eléctrica de todos los trenes, a raíz de que, en esos momentos, el parque de locomotoras eléctricas del Trasandino Chileno todavía no ascendía a más de tres unidades”.

Hubo una coincidencia entre las dos etapas de electrificación del trasandino, tanto en la primera (década de 1920) como en la segunda (década de 1950), la Presidencia de la República estaba en manos de la misma persona: Carlos Ibáñez del Campo.

Desde el punto de vista del sistema eléctrico adoptado, en esa época no había un criterio uniforme en el mundo. En algunos lugares se empleaba el sistema monofásico (Suiza) y en otros se utilizaba el trifásico a alta tensión (por ejemplo en Italia Meridional). En otros ferrocarriles se prefería la corriente continua, ya con alta tensión (Italia Central), ya con baja tensión (Italia Septentrional). En Chile se adoptó el sistema de corriente continua de 3.000 voltios. Primero se utilizó en la electrificación de la línea Santiago-Valparaíso y de Llay Llay a Los Andes; posteriormente, este mismo sistema se empleó para electrificar el Trasandino. Como se ve, en menos de un cuarto de siglo se completó la electrificación del Trasandino chileno. El lado argentino, en cambio, tuvo otros tiempos. En 1927, junto con la primera parte de la electrificación del lado chileno, se instaló un breve tramo electrificado en la zona de Las Cuevas. Faltaba todavía incorporar esta nueva tecnología a la mayor parte del lado argentino.

---

274 De acuerdo con la revista *The Locomotive*, (Londres, 15 de agosto de 1928), la electrificación se extendió hasta Zanjón Amarillo. Sin embargo, informes oficiales y la evidencia de los ojos aseguran que no penetró más allá de Las Cuevas en territorio argentino. Nota de Ian Thomson.

275 Brian Fawcett en su libro clásico *Railways of the Andes*, señala que la electrificación del Ferrocarril Trasandino Chileno se completó en 1942. Sin embargo, la Memoria de Ferrocarriles del Estado para 1946, deja claro que, en este último año, el tramo Río Blanco-Los Andes no había sido electrificado. Fuentes personales aseguran que la electrificación de esa sección no se logró hasta 1953 aproximadamente.

## Nuevos proyectos de electrificación de la sección argentina del Ferrocarril Trasandino

Las autoridades de este país evaluaron los proyectos, a la espera de una oportunidad propicia. La misma se dio a mediados de la década de 1950, en el marco de la política de integración con Chile impulsada por el presidente Juan Perón. Los tratados de Unión Económica y Unión Aduanera firmados con el presidente chileno Ibáñez del Campo incluyeron un capítulo importante al mejoramiento de las disponibilidades de transporte. En este marco, el gobierno argentino encargó los estudios correspondientes, que comprendían la electrificación del FCT. Ibáñez explicaba a Perón que Chile ya había electrificado la totalidad de su sección, el primer tramo en 1927 y el último en 1952. El presidente de Chile podía explayarse con conocimientos del tema, pues había seguido de cerca estos procesos (basta recordar que tanto en 1927 como en 1952 Ibáñez había ocupado la primera magistratura del ese país). Perón debía callar, escuchar atentamente, y pensar en la forma de corresponder.

### Juan Perón y la electrificación del Trasandino

Dos años después de la firma del tratado con Chile, el Ministerio de Transporte de la Nación anunció la próxima electrificación del FCT entre Mendoza y Las Cuevas. Entre las ventajas a obtener, el gobierno destacó que el tiempo de viaje se reduciría en un 30%. Entre otros detalles, porque “la electrificación hará innecesario el uso de cremalleras en tramos con pendiente inferior al 7%”. Además, al evitar la combustión, se eliminaban los humos contaminantes, sobre todo en la zona del túnel. A ello se añadía la mayor limpieza que significaba el sistema eléctrico. También se incluía la posibilidad de conexión telefónica con todo el país para los pasajeros. A partir de estos elementos, la electrificación venía a significar un servicio más rápido, seguro, confortable y a menores costos. En cuanto a los plazos, el Ministerio informó públicamente que ya se había llamado a licitación para el montaje de la línea de transmisión eléctrica y de las estaciones transformadoras. La electrificación estaría terminada para el verano de 1957, con un costo de \$71.000.000.

Desde el punto de vista técnico, se aclaró que por un tiempo el tramo de Polvaredas a Las Cuevas se alimentaría con energía desde Chile. Pero luego se completaría el abastecimiento propio para los 200 Km de la sección argentina del FCT, a partir de la central hidroeléctrica de Álvarez Condarco. El servicio funcionaría con dos sistemas: en la parte argentina, con un sistema monofásico

27.000 V. y en el tramo chileno mediante corriente continua 3.000 V, tal como hemos señalado más arriba.

Por otra parte, desde un punto de vista cuantitativo, la electrificación también significaba un gran salto, pues “la capacidad de transporte se espera llevarla de 50.000.000 toneladas/km por año a 200.000.000 ton km/año lo que representa cuadruplicar el tráfico con Chile”. Con estas mejoras, el gobierno argentino anunció que el Trasandino totalmente electrificado “será el primero que se implanta en el continente americano y uno de los más modernos del mundo”, para sintetizar el interés que el proyecto había logrado en las más altas esferas del Estado.<sup>276</sup>

Grandes expectativas despertaron estos anuncios en los sectores económicos, culturales y políticos. Habían transcurrido 46 años de las palabras proféticas de Mateo Clark, y parecía que por fin, las autoridades estatales las habían escuchado. Por otra parte, se comenzaban a ver los primeros resultados concretos para la tan mentada integración con Chile que el gobierno había anunciado de forma espectacular en los años anteriores. Todo parecía listo y maduro para alcanzar los objetivos tan ansiados.

## Golpe de Estado, gobierno de facto y frustración del proyecto

El golpe de Estado de septiembre de 1955 se encargaría de frustrar toda la lucha cultural de medio siglo que había comenzado con Mateo Clark para culminar con Juan Perón. El gobierno de facto que controló el Estado argentino en los tres años subsiguientes, tuvo como norte principal de su política suprimir todos los proyectos de origen peronista. En este contexto, la electrificación del Trasandino no fue la excepción. El proyecto quedó sin efecto por tiempo indeterminado (Resolución ENT 571 de 1956).

El nuevo bloque de poder, integrado por los popularmente denominados “gorilas”, nunca fue capaz de fundamentar las causas por las cuales dejaba de lado el proyecto de electrificación del Trasandino. No hubo explicaciones técnicas, ni políticas ni económicas. Simplemente una grotesca exhibición de decisiones que se presentaba como de “liberación” tras la larga administración peronista. En este terreno, se tomaron algunas medidas que tenían fundamento racional; por ejemplo, devolver el control de medios de prensa a sus dueños, liberación de presos políticos o reincorporación de docentes cesanteados.

---

<sup>276</sup> *Los Andes* (Mendoza, 3 de abril de 1955): p. 6; (15 de mayo de 1955): p. 7; (11 de junio de 1955): p. 1; (16 junio 1955): p. 5.

Pero simultáneamente, se llevaron adelante medidas desprovistas de motivos racionales, fundadas exclusivamente en la voluntad de borrar los rastros del paso del peronismo por el gobierno; en este marco se ubica la quema de libros, la prohibición del uso de las palabras y símbolos del partido depuesto (por ejemplo, en los medios masivos de comunicación social no se podía mencionar el nombre de Perón; en su lugar se hablaba del “tirano prófugo”; durante 18 años casi ininterrumpidos, su partido, el más popular de la Argentina, estuvo proscrito). Para los “gorilas”, lo que se había hecho durante el gobierno peronista estaba mal y había que destruirlo, borrarlo hasta de la Historia, más allá de estar bien o mal en sí mismo. Era fruto del peronismo, y sólo por eso, debía ser eliminado. Este criterio se aplicó con muchos proyectos, y la electrificación del Trasandino estuvo entre ellos.

El antiperonismo como dogma aglutinador e identitario del bloque de poder, el sectarismo y la intolerancia fueron, en última instancia, los motivos que inclinaron a la clase dirigente argentina a desactivar el proyecto de electrificación del Trasandino. Tal como sucedió en 1890 y 1891, a mediados del siglo XX resurgió el impacto de la inestabilidad política interna en la frustración del proyecto del Trasandino, aunque esta vez, con una diferencia. Tanto la Revolución del Parque (1890) como la guerra civil chilena (1891) retrasaron la marcha de las obras de construcción del FCT. Pero en un plazo más o menos breve los problemas se superaron y se mantuvo una continuidad en las grandes políticas de Estado de ambos países, lo cual permitió retomar el proyecto y finalmente terminarlo.

En cambio, la interrupción de 1955 fue mucho más profunda. Porque el golpe de Estado dio lugar a un gobierno de facto y un nuevo bloque de poder, que vino a abolir las políticas de Estado, aún en materia de asuntos internacionales. A la política de integración con los países latinoamericanos impulsada por Perón, los “gorilas” impusieron un brusco corte. Se dejaron sin efecto los tratados firmados por “el tirano prófugo”, y con ellos el espíritu y los proyectos de integración, entre los que contaba la electrificación del Trasandino.

## Nueva propuesta chilena y respaldo del presidente constitucional Frondizi (1960-1962)

La actitud del bloque de poder que controlaba el gobierno argentino, contrastaba con la del gobierno chileno, que se mantuvo en una posición a favor de la electrificación completa del Trasandino. Las autoridades chilenas llegaron a ofrecer la realización de la obra: en 1960 elevaron una propuesta

formal al gobierno argentino, por la cual Chile ofrecía “electrificar el tramo de Polvaredas a Las Cuevas, suministrar energía eléctrica y equipos de tracción con sus propios elementos como solución transitoria hasta tanto se resuelva definitivamente la electrificación integral del Ferrocarril Trasandino”. La obra tenía como objetivo generar las condiciones para poder realizar el transporte de 4.815.000 t. km netas. Para ello, Chile iba a prolongar su catenaria y prestar el servicio con sus locomotoras eléctricas y su personal.

La propuesta chilena de prestación de asistencia para electrificar el tramo de Polvaredas a Las Cuevas, coincidió con un movimiento generado desde el empresariado cuyano en la misma dirección. En efecto, en 1960 la *Cámara Cuyana de Exportación e Importación*, impulsó una serie de gestiones para mejorar las disponibilidades de transporte entre el oeste argentino y el Pacífico. Para avanzar en esta dirección, la entidad envió como delegado a Miguel Díaz Constantini a Santiago, a reunirse con representantes de la producción, industria y ferrocarriles de Chile. Al examinar el tema ferroviario, se coincidió en manifestar la preocupación porque el material de tracción tenía una antigüedad de 50 años. Por ello, una solución inmediata sería la electrificación, coincidieron las partes. Allí se mencionó y ponderó la propuesta que los chilenos habían formulado al gobierno argentino, pendiente todavía de respuesta.<sup>277</sup>

Además de los sectores empresarios, en el ámbito político también había preocupación por esta problemática. La electrificación del Trasandino fue incluida en la agenda de la cumbre presidencial, celebrada entre Arturo Frondizi y Jorge Alessandri en Viña del Mar. Ambos firmaron el Acta de Viña del Mar, a través de la cual los estados se comprometían a dar: “trámite al proyecto respectivo el que después será considerado por la Comisión Mixta de Ferrocarriles Trasandinos y Caminos Internacionales, para finalmente ser discutido por organismos competentes”.

Para avanzar en esta dirección, el gobierno argentino, a través de la Secretaría de Transporte, creó una comisión de expertos para evaluar la propuesta (Resolución S.T. n°745/60). La comisión trabajó intensamente durante un año (noviembre de 1960 a noviembre de 1961). Se realizaron consultas a países de América, Europa y Asia, sobre antecedentes de sistemas ferroviarios; se celebraron reuniones con funcionarios chilenos, y se recabaron completos informes técnicos y financieros sobre el Trasandino. Finalmente, la comisión emitió un enjundioso dictamen, en el cual aconsejaba aceptar la propuesta chilena y avanzar con la electrificación completa del Trasandino.

---

<sup>277</sup> *Los Andes* (Mendoza, 18 de diciembre de 1960): p. 9.

Desde el punto de vista financiero, los expertos calcularon que la electrificación del ferrocarril permitiría reducir los costos de explotación e incrementar el volumen de carga y cantidad de pasajeros transportados. Técnicamente, la propuesta era financieramente favorable por lo siguiente: “El costo de la catenaria alcanzaba los \$73.500.000, amortizable en tres años. La explotación exigiría un gasto anual de \$38.450.000, reduciendo el déficit a \$18.300.000 a causa de mejor servicio o sea que producirá un beneficio de \$11.548.000 al año”.

La electrificación no sólo permitiría bajar los costos de explotación y transformar el Trasandino en rentable, sino también incrementar su capacidad de transporte. Concretamente, los técnicos estimaban que con la electrificación, el Trasandino pasaría de 2.920.000 toneladas despachadas a 4.815.000. Como se ve, los cálculos financieros señalaban que la inversión en la electrificación sería rápidamente amortizable. Por otra parte, los expertos compararon esta posibilidad con la alternativa de mejorar el sistema vigente en el Trasandino argentino es decir, con locomotoras a vapor, conforme al siguiente cálculo:

“Las instalaciones fijas y locomotoras en el sistema argentino(a vapor) requieren una inversión de \$212.000.000, sin embargo financiables en cinco años, con lo que la inversión anual sería de \$42.400.000. Los gastos de explotación anual alcanzarán a \$19.850.000, produciendo un superávit de \$9.937.000 sin aumentar la actual tarifa. La diferencia entre el actual déficit y este superávit producirá al sistema un beneficio de \$39.821.000 por año, que cubre prácticamente la inversión de \$42.400.000 citada”.

El cálculo financiero para la renovación del sistema de tracción a vapor indicaba que se podía cubrir la inversión con la mejora del rendimiento. Pero a estos cálculos faltaba todavía añadir el costo de la renovación del sistema de cremallera, estimado en otros \$120.000.000. Además, esta variante tenía la desventaja de no permitir el incremento de las cargas.

## Una decisión histórica

La paciente labor de la comisión, culminó con un detallado informe sobre el Trasandino, su realidad y sus perspectivas. A partir de esta documentación, se preparó todo para tomar una decisión al respecto. El directorio de la *Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino* (EFEA) fue convocado para celebrar reunión definitiva sobre el tema, prevista para el 23 de marzo de 1962. En este contexto, el directorio debatió la propuesta chilena.

En la parte deliberativa, se ponderó el papel del Trasandino, por constituir el más importante sistema de transporte entre Argentina y Chile. Se señaló también que este servicio tenía como finalidad comercial primordial, la exportación de ganado argentino hacia Chile. A su vez, esa demanda era muy fuerte en invierno, pero con frecuencia no se podía satisfacer por interrupción de la línea debido a la nieve. La sección argentina tenía 200 obreros en alta montaña para mantener la limpieza del camino. Ello significaba un alto costo, a cambio de pocos resultados (a veces, las nevadas eran tan intensas, que los obreros demoraban muchos días para abrir el camino). En este contexto, la electrificación parecía un buen remedio. La experiencia chilena mostraba que las descargas eléctricas reguladas facilitaban el derretimiento de la nieve. Por ello, con frecuencia en invierno, la línea estaba transitable del lado chileno pero permanecía cerrada del lado argentino. El sistema eléctrico servía entonces para reducir los costos y aumentar la transitabilidad de la línea. Este había sido uno de los argumentos más contundentes de los ingenieros chilenos, y fue aceptado por los argentinos.

Al término de estas deliberaciones, el directorio de EFEA tomó la decisión de electrificar el Trasandino. Faltaba entonces establecer el sistema a emplear. Se comparó el sistema propuesto por los chilenos, y las alternativas posibles. Los chilenos ofrecían extender su propio sistema, de corriente continua de 3.000 v, desde Las Cuevas hasta Punta de Vacas. Luego, el Estado argentino debería pagarle los costos. Se examinó esta posibilidad, y se advirtió que tenía la desventaja de no ser suficiente para suprimir el sistema de cremallera. En su lugar, se consideró el sistema de corriente alterna monofásica de 25.000 v. Este sí permitiría suprimir el sistema de cremallera y emplear el de adherencia, lo cual implicaba evitar el cambio de máquinas en Polvaredas. Para alimentar este sistema, se convino que era posible instalar sub-usinas cada 80 km o más.

Finalmente, el directorio de EFEA tomó la decisión de electrificar el Trasandino con el sistema argentino de corriente alterna monofásica de 12.000. El objetivo era reducir tiempos de viaje, bajar los costos de explotación y multiplicar casi por tres la capacidad de tracción. Además, dejaba de ser indispensable someter a tantos obreros ferroviarios a las sacrificadas tareas que exigía el sistema de cremallera en la estación de Polvaredas (ver Apéndice).

El proceso había sido largo. Habían pasado 100 años de la propuesta original de Clark, 17 del anuncio de Perón y dos de la propuesta chilena. Pero se había llegado a la decisión. De todos modos, estas expectativas, similares a las generadas en mayo de 1955, volverían a frustrarse y por los mismos motivos.

## Golpe de Estado y otro año perdido (1962-1963)

Cinco días apenas tuvo vigencia la decisión del directorio. El 28 de marzo de 1962, los militares argentinos dieron un nuevo golpe de Estado, esta vez para derrocar al presidente constitucional Arturo Frondizi, e impusieron un nuevo gobierno de facto. Pero esta vez, el sillón de Rivadavia no fue ocupado por un militar sino por un civil, José María Guido. Se generó una situación confusa, diferente a las anteriores. El carácter civil del primer mandatario, significó que, en materia de política de transporte, no se incorporaran los elementos más duros de los sectores militares tan susceptibles en materia de seguridad, aquellos que Olascoaga había calificado de “descabellados” en 1901. Fue posible entonces dar cierta continuidad a las propuestas de electrificación del ferrocarril Trasandino.

Durante un año y medio, el proyecto de electrificación del Trasandino estuvo virtualmente paralizado. No se formularon anuncios de ningún tipo. De todos modos, la propuesta no se eliminó totalmente durante el gobierno de facto. Se mantuvo en forma latente, como a la espera de un contexto favorable. Este se presentó después de las elecciones del 7 de julio de 1963, cuando resultó triunfante la fórmula de la Unión Cívica Radical, Arturo Illia-Carlos Perette. Faltaban todavía cinco meses para el traspaso del poder, pero ya se respiraba otro aire en la Argentina.

En este marco, el gobierno argentino a través del presidente de EFEA anunció que en setiembre de 1963 se licitarían los trabajos para electrificación del tramo Uspallata-Las Cuevas del Ferrocarril Trasandino. Las obras comprenderían principalmente el reequipamiento de vías y tendido de una catenaria, en un tramo de 100 km. El plazo de ejecución de la obra sería de dos años, con un costo de \$3.000.000 y además U\$1.800.000. Ello incluía la compra de cinco máquinas eléctricas. Además, el funcionario anunció que desde diciembre de 1963 comenzarían a correr coches motores para bajar el tiempo de viaje de Buenos Aires a Santiago de 36 a 24 horas.

El anuncio oficial estaba evidentemente en línea con la política ferroviaria trasandina de los presidentes Perón y Frondizi, y se encuadraba en el contexto regional de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), creada en 1960 pero cuya aplicación sufría recurrentes altibajos. Así lo entendió la prensa de la época. Los medios dedicaron amplio espacio a destacar la necesidad y conveniencia de formular este tipo de proyecto:

“El Ferrocarril (Trasandino), lejos de haber sido objeto de renovaciones, se ha quedado rezagado con relación a otros servicios ferroviarios argentinos,



con lo que su utilidad al presente se halla menguada sensiblemente, al punto de constituirse en un servicio caro, ya se trate de transporte de mercaderías, ya de pasajeros. Hoy que están en boga, con su necesaria dosis de hechos auspiciosos y de realidades elocuentes, las alternativas de la ALALC, así como propuestas parciales de complementación industrial e incluso de integración económica como *desideratum* final de los pueblos de esta parte del continente, hablar de mejores vías de comunicación es sencillamente, hablar de uno de los medios más directos y eficientes para la realización de tales planes. Asimismo, una asociación de países sólo puede lograr una profunda raigambre cuando se dispersan todas las objeciones al intercambio sólo desde el punto de vista comercial, sin en aquellos aspectos que atañen a la cultura, al turismo, al intercambio humano, al canje de vivencias, de patrimonios espirituales, a la absorción multilateral de usos, hábitos, inquietudes; en suma, a la integración de los pueblos para que el lazo meramente comercial trascienda e incorpore nuevos vínculos cohesivos. Si coincidimos con el ex presidente brasileño, Juscelino Kubitschek, en el sentido de que los países latinoamericanos necesitan más que ayuda, comercio, tendremos que convenir que éste sólo es probable en condiciones eficaces si están dadas las interconexiones físicas apropiadas. En este aspecto, Mendoza tiene asignadas, por la vía del Pacífico, grandes posibilidades a las que hay que propender con toda energía".<sup>278</sup>

## Arturo Illia y un nuevo impulso a la electrificación del Trasandino

El 12 de octubre de 1963 asumió la presidencia de la Nación el doctor Arturo Illia. Su mandato se extendía por seis años, hasta el 12 de octubre de 1969. Pero no pudo cumplir ni la mitad del mismo, pues fue depuesto mediante un golpe de Estado ejecutado por los militares del 28 de junio de 1966. No obstante su breve gobierno, Illia sería el último presidente argentino interesado en la electrificación del Ferrocarril Trasandino. La administración radical se interesó por incrementar la actividad económica argentina, con bastante éxito. Basta tener en cuenta que el crecimiento anual del Producto Bruto Interno (PBI) llegaría a superar el 9%. Para alcanzar este objetivo, el gobierno procuró, entre otras medidas, reducir el déficit de las empresas públicas e incrementar su eficiencia. Uno de los sectores abordados con estos criterios fue justamente el ferroviario. Así lo reflejó el presidente de EFEA, Pedro J. Casado Blanco, quien en conferencia de prensa celebrada en Mendoza, brindó una serie de datos concretos sobre el particular, en agosto de 1965.

El funcionario señaló que los ferrocarriles generaban un déficit de \$60.000 millones para el ejercicio en curso. Para paliar esta situación se había diseñado un plan que incluía la construcción o restauración de 7.400 km de ferrovías

---

<sup>278</sup> *Los Andes* (Mendoza, 2 de setiembre de 1963).

y la renovación del 70% del material rodante. El plazo de ejecución era de tres años, al cabo de los cuales se aspiraba a reducir el déficit a la mitad. El programa incluía un proyecto específico para el Ferrocarril Trasandino. El funcionario anunció que en tres años iba a estar terminada la electrificación de la línea, lo cual servirá “para transportar un mayor volumen de carga en menor tiempo y reducirá el horario de viaje para los trenes de pasajeros” (*Los Andes*, 15 de agosto de 1965 p. 9).

**Cuadro I: Licitación para electrificación del Trasandino -Tramo Uspallata-Las Cuevas**

Presupuesto Oficial: \$800.000.000 Plazo de entrega: de 12 a 22 meses

EMPRESA	MATERIAL MOVIL	INSTALACIONES FIJAS
Maraubani Itada y Elina SA	U\$ 1.460.160	\$ 967.367.120; U\$ 1.797.455
A.S.E.A.	sólo locomotoras: 9.135.000 coronas suecas; 5.995.000 francos suizos	no cotizó
A.E.G.	2.606.195 marcos alemanes; 770.000 francos suizos	no cotizó
S.A.D.E. Sociedad Anónima	no cotizó	\$ 907.471.605; U\$ 80.910

Fuente: *Los Andes* (Mendoza, 21 de mayo de 1966): 7.

El proyecto era electrificar toda la sección argentina del Ferrocarril Trasandino, desde Mendoza hasta Las Cuevas. Pero se resolvió comenzar por la mitad superior. Para avanzar en esta dirección, el Poder Ejecutivo Nacional dispuso, por decreto 11.253/65 el llamado a licitación pública para la electrificación del tramo Uspallata-Las Cuevas. El proyecto se descomponía en dos partes: la inversión en instalaciones fijas, para la electrificación (25.000 voltios) y el material rodante. Se apuntaba a sustituir las locomotoras diesel de 1.350 HP por otras de 2.000 HP con 80 toneladas de peso. De esta manera se esperaba elevar la capacidad de 180 toneladas a 250 toneladas. Cuatro empresas presentaron sus propuestas, conforme muestra el *Cuadro I*.

Sobre el final del mes de mayo de 1966, las autoridades del gobierno radical se sentían satisfechas por haber completado la puesta en marcha del proyecto, después de más de una década de proyectos, anuncios y frustraciones. Esta vez, se habían dado ya muchos pasos adelante. Se había aprobado el presupuesto, llamado a licitación y abierto los sobres. Sólo faltaba resolver la adjudicación para el comienzo de las obras. Los gerentes financieros de Ferrocarriles del Estado tuvieron que evaluar las distintas propuestas con muchos cálculos para comparar la disparidad de monedas extranjeras con que se habían cotizado las distintas alternativas. Con estos papeles en la mano, pocos días después, el 28 de junio de 1966, se enteraron que el gobierno constitucional había sido derrocado.

## De dictadores, frontera y seguridad

La llegada al poder del dictador Juan Carlos Onganía, elegido por tres comandantes militares, significó un brusco giro en materia de política de transporte con los países vecinos. El gobierno canceló la mayor parte de los proyectos en marcha. Sobre todo los que apuntaban a mejorar las disponibilidades de transporte trasandino. El gobierno de facto dispuso la suspensión de la construcción de la ruta por el paso Portillo Argentino-Piuquenes, de Tunuyán al Cajón del Maipo; frustró la Ruta Internacional Ramón Freire de San Rafael a Curicó por el paso Planchón-Vergara; retaceó el apoyo económico para mejorar el camino de Malargüe a Talca por el Paso Pehuenche. Y suprimió el proyecto de electrificación del Ferrocarril Trasandino.

Debió pasar un largo tiempo para que se produjese un cambio en esta situación. Hasta que en 1967 volvió a aparecer el debate sobre la electrificación del Trasandino. La iniciativa no partió de los funcionarios del entonces gobierno de facto, ni de los círculos técnicos, comerciales o políticos, sino de la prensa. Lentamente, el diario *Los Andes* comenzó a actualizar el tema, colocarlo en vigencia y generar el debate. Para avanzar en esta dirección, dedicó su columna editorial para reclamar con urgencia la realización de la obra.<sup>279</sup> Más adelante refirió críticas a la calidad del servicio que por entonces presentaba el Trasandino, y propuso mejoras. En otra columna editorial, el matutino denunció que “viajar a Chile en tren supone estar decidido a soportar diversas molestias, incompatibles con los adelantos logrados en otros rubros del transporte”. Para superar esta situación, el diario reclamó la electrificación del tramo Mendoza-Las Cuevas, tal como se había anunciado durante el gobierno de Illia. Al no tener más noticias sobre lo ocurrido con aquel proyecto, *Los Andes* llegó a denunciar que el proyecto de electrificación del Trasandino “inexplicablemente ha entrado en un terreno de silencio”.<sup>280</sup>

El diario *Los Andes*, que había respaldado los anuncios de electrificación del ramal, efectuados tanto en tiempos de Perón como de Illia, mantuvo su posición en los días de Onganía. No sólo con su citado editorial del otoño de 1968. Dos años después, en vísperas del otoño de 1970, *Los Andes* se volvió a interesar por el tema, y volvió a chocar con la muralla de las autoridades de facto. Esta vez, se ensayó una forma de explicación, al alegar que el Trasandino “por ahora no se electrificará, no resulta rentable”.<sup>281</sup>

---

279 *Los Andes* (Mendoza, 16 de marzo de 1967): p. 6.

280 *Los Andes* (Mendoza, 28 de marzo de 1968): p. 6.

281 *Los Andes* (Mendoza, 9 de marzo de 1970): p. 10.

El gobierno emanado del golpe de Estado de 1966 orientó importantes recursos para mejorar la calidad de los servicios ferroviarios internos. Entre ellos, el ferrocarril General San Martín, que pasó a contar con un servicio rápido y confortable mediante el tren denominado *El Libertador*.<sup>282</sup> La prensa expresó comentarios elogiosos por estos avances, pero no dejó de destacar la diferencia entre el mejoramiento de los servicios ferroviarios internos con el estancamiento de los trenes internacionales. *Los Andes* dedicó un enjundioso editorial para destacar este contraste. Para el tradicional matutino, “es lamentable que la electrificación del Trasandino y la consiguiente rectificación del túnel internacional no formen parte del paquete prioritario del plan”.<sup>283</sup>

## La electrificación del Trasandino: una mirada crítica

Si bien en la prensa, a lo largo de medio siglo se solía asociar la electrificación del Trasandino con una suerte de panacea o de pre requisito necesario y suficiente para el mejoramiento del servicio, otros estudios técnicos han puesto en duda esta posición. Así se desprende del análisis de los expertos del BID, Thomson y Angerstein (1997), para quienes la electrificación fue sólo una mejora relativa en el servicio. Desde su autorizado punto de vista, el balance de la electrificación del Trasandino, al menos del lado chileno, presenta muchos matices. Pero a la vez aportó soluciones al bajar los costos de explotación y aumentar la capacidad. Por otro, creó problemas nuevos, por ejemplo, por la vulnerabilidad del sistema en la zona de montaña. Los especialistas fijaron su posición en los siguientes términos:

“No cabe duda que la electrificación simplificó la operación del Trasandino Chileno, además de influir favorablemente en sus costos de explotación. También permitió un aumento de la capacidad de transporte del ferrocarril porque las máquinas eléctricas pudieron arrastrar casi un 20% más que las *Kitson-Meyer* sobre el tramo Río Blanco-Las Cuevas. Aunque resolvió algunos problemas, generó otros. Después de la electrificación, el daño potencial que pudieron hacer los aludes se multiplicó, por ser mucho más frágil y susceptible la destrucción de la red aérea que la propia vía férrea. Por tanto, la operación de locomotoras a vapor sobre los tramos de cremallera no cesó tras la electrificación, especialmente durante el invierno y la primavera. Otra razón para el continuo uso de la tracción a vapor fue la escasez de locomotoras eléctricas; había solamente tres hasta la llegada de otras dos en 1961”.

---

<sup>282</sup> *Los Andes* (Mendoza, 12 de diciembre de 1970): p. 6.

<sup>283</sup> *Los Andes* (Mendoza, 16 de diciembre de 1970): p. 6.

Los autores plantean entonces un resultado ambiguo. Desde el punto de vista económico, admiten que la electrificación permitió reducir los costos de explotación, pero en niveles poco significativos.<sup>284</sup> También se mejoró la capacidad de transporte, como reflejan los expertos, y sobre todo, se suprimió el humo, cuya importancia no fue ponderada en el análisis de marras. “La electrificación del Trasandino Chileno no fue un fracaso, pero tampoco fue exitosa”, afirman los especialistas. Porque los aportes que reportaron al servicio fueron considerados insuficientes por parte de los administradores, que a partir de mediados de la década de 1960 iniciaron el proceso de sustitución de los trenes eléctricos por la tracción con locomotoras diesel.<sup>285</sup>

Como balance general, nos inclinamos a pensar que cuando en la década de 1920 las autoridades se inclinaron por el sistema eléctrico, incurrieron en el error de tratar de trasladar parcialmente a Sudamérica un sistema que demostraba buenos resultados en Europa. Pero al ser parcial, los resultados obtenidos fueron poco satisfactorios. En efecto, en aquellos años Europa avanzaba en la construcción de ferrocarriles de montaña con túneles largos a baja altura, en los cuales sólo era posible utilizar el sistema eléctrico. Este tenía una ventaja decisiva sobre la tracción a vapor, por los problemas de asfixia que generaba el humo en los túneles largos. Además, esos túneles evitaban las grandes alturas, las fuertes pendientes y las zonas de altas montañas con peligros de nevadas y aludes. Por tanto, las frágiles instalaciones del ferrocarril electrificado estaban a buen resguardo. En otras palabras, en el centro de Europa la combinación de túneles largos a baja altura y ferrocarriles electrificados daba un resultado exitoso. Pero ambos elementos estaban indisolublemente unidos. La falta de uno significaba el fracaso del otro.

Esto fue justamente lo que sucedió en el Trasandino. Se adoptó sólo parte del sistema. Se electrificó la línea pero sin construir los túneles largos de baja altura. Como resultado, sólo se obtuvieron mejoras relativas. Al carecer de protección frente a los problemas de nevadas y derrumbes, la línea electrificada sufrió constantes daños, cuya reparación diluía los ahorros que podían hacerse en combustible. Además, las máquinas de vapor, y más tarde las diesel al no tener que atravesar largos túneles, podían competirle al tren eléctrico. De allí entonces la ecuanimidad del balance de Thomson y Angerstein: “La electrificación del Trasandino no fue un fracaso pero tampoco fue exitosa”.

---

<sup>284</sup> La electrificación del Trasandino “tiene que haber permitido una reducción en los gastos de explotación del ferrocarril, sin embargo, la mejora fue casi imperceptible, escondida dentro de la contabilidad de la empresa. Antes de inaugurar la electrificación, en 1926, cada peso de gastos en explotación producía 0,96 unidades de tráfico, pero dos años más tarde produjo sólo 0,91 unidades”. Thomson y Angerstein (1997): 159.

<sup>285</sup> “A partir de 1964, las locomotoras diesel de línea estaban trabajando en el Trasandino Chileno. Primero pusieron fin al uso de la tracción a vapor y luego, empezaron a desplazar a las eléctricas. A partir de mediados de los años 1980, el tráfico se opera completamente a diesel, salvo cuando la locomotora no esté disponible, es reemplazada con una eléctrica”. Thomson y Angerstein, (1997): 159.

## El aspecto financiero del Trasandino

Mientras los proyectos de túnel largo a baja altura y electrificación se discutían, aprobaban, cancelaban y volvían a discutir, el Trasandino seguía corriendo con sus viejas locomotoras, su sistema de cremallera y sus obsoletas instalaciones.

En los primeros años de la década de 1960 se generó un nuevo espacio para el debate en torno a la rentabilidad del Trasandino. La motivación fue la necesidad de evaluar la posibilidad de electrificación de la línea. Para ello, el gobierno nacional creó una comisión de especialistas, encargada de evaluar distintos aspectos del Trasandino, entre ellos, el problema de la rentabilidad. Como resultado de los detallados estudios de esta comisión, se elaboró un enjundioso informe en el cual se ponía de manifiesto el carácter deficitario del Trasandino, debido en buena medida a la obsolescencia de vías y material rodante.

“El actual material de tracción a vapor es totalmente obsoleto y su agotamiento aumenta los gastos de reparación, mantenimiento y explotación, al extremo de provocar un déficit anual en este tramo de \$29.805.000, quedando sin trasladar por ferrocarril el 65% del transporte, previsto en 4.815.000 tkm netas en lugar de las 2.920.000 despachadas, especialmente hacienda, que se embarcó por camiones y por arreo, cuyo costo es superior en 30% al de la actual nueva tarifa”<sup>286</sup>

El sintético informe de la comisión sobre las causas del déficit del Trasandino resulta elocuente. Había demanda de transporte y el Trasandino ofrecía el servicio más conveniente. Porque los camiones sólo corrían en verano, mientras que en invierno sólo podía trasladarse la hacienda en arreos. Esto significaba no sólo el incremento en el costo del flete, sino también problemas por el desgaste que sufrían los animales para cruzar la cordillera, la pérdida de peso y por tanto de valor en el mercado. Pero el Trasandino no podía aprovechar estas circunstancias favorables, debido a su falta de disponibilidad para el servicio.

Por otra parte, el sistema de tracción a vapor aumentaba los costos fijos. Porque desde Polvaredas hasta Las Cuevas, para atravesar la parte de cremallera, se necesitaba una locomotora especial. Por tanto, en Polvaredas era preciso efectuar el cambio de locomotoras. Para ello, en esa estación había personal permanente para atender los cambios del servicio, lo cual significaba también mayores costos.

---

<sup>286</sup> Informe de la Comisión, Buenos Aires (1961): p. 6.

En 1961 el balance del Trasandino arrojaba un déficit de \$30.000.000. Para superar esta situación se evaluó la propuesta del gobierno de Chile de extender la electrificación de Las Cuevas a Polvaredas. Las instalaciones fijas y locomotoras con el sistema vigente requerían una inversión de \$212.000.000, a pagar en cinco años, con lo cual la inversión anual llegaría a los \$42.400.000. Los expertos calculaban que con este aporte se lograría una fuerte reducción en los costos de explotación, que caerían a menos de \$20 millones. Como resultado, el déficit anual de 30 millones se trasformaría en un superávit de 10 millones al año, sin aumentar la tarifa. Lo importante era que “la diferencia entre el actual déficit y este superávit produciría para este sistema un beneficio de \$39.821.000 por año, que cubre prácticamente la inversión de \$42.400.000”.

La situación del Trasandino en 1960 no sólo presentaba la necesidad de inversiones en instalaciones fijas y locomotoras (\$212.000.000), sino también en la renovación de la cremallera. Esta tenía un costo de \$120.000.000 más, con lo cual se requería una inversión superior a los \$330.000.000. Con el agravante de que el sistema de locomotoras a vapor y cremallera, tal como era originalmente, no servía para incrementar la capacidad de transporte. El volumen de carga no iba a aumentar con este sistema. Para ello era necesario electrificar la línea.

## La década perdida

La década de 1960 fue en materia de transporte ferroviario internacional, una década perdida. La paciente tarea de la comisión que actuó en tiempos de Frondizi, quedó frustrada después del golpe de Estado de 1962. Las propuestas del presidente Arturo Illia sufrieron igual suerte después del golpe de 1966. Mientras tanto, el Trasandino seguía corriendo, con su material rodante y de tracción cada vez más obsoleto. Poco significó la incorporación de las locomotoras diesel, debido al mal estado de conservación de las instalaciones.

Como resultado, pasaron los años y los costos de explotación seguían muy altos, en tanto que la capacidad de tracción se mantenía baja y por tanto, sin mayores posibilidades de mejorar la ecuación financiera en los balances. En efecto, hacia 1968 un analista del tema explicaba

“Hasta ahora, el Ferrocarril Trasandino, económicamente hablando, no ha sido rentable, ni mucho menos. Solamente utiliza un poco más del 10% de la capacidad de circulación de su vía. Su explotación es muy cara. Digamos que el costo operacional de una tonelada/Km desde Mendoza-Las Cuevas (menos de 300 Km) es similar a la de Mendoza-Buenos Aires (1.000 Km).” (Slukich, 1968: 1)

El autor tenía en cuenta no sólo los antecedentes del funcionamiento del Trasandino, sino también las perspectivas. Atento al progreso de las obras de construcción de la ruta internacional con los créditos del BID, llegó a vaticinar el relativamente incierto futuro que le esperaba al Trasandino: “¿Qué va a ocurrir en el futuro, cuando el nuevo camino esté en condiciones de ser transitado? Analizando el problema a “nivel de empresa” ¿cuál será el futuro económico del Trasandino?”, se preguntaba el autor en un artículo que resultaría profético.

En las décadas de 1970 y 1980, al completarse la construcción de la ruta internacional para el transporte automotor, el Trasandino perdió cada vez más mercado. La competencia del auto, el ómnibus y el camión se hizo incontrastable para un sistema obsoleto. Los pasajeros y las cargas pasaron rápidamente al automotor, y el Trasandino quedó fuera de competencia, hasta cerrar sus servicios internacionales entre 1979 y 1984.

Por último, en 1995, la empresa IMPSA, miembro del consorcio que obtuvo la concesión del antiguo *F.C. Gral San Martín*, efectuó estudios de factibilidad económica para la rehabilitación del Trasandino. Como resultado, se llegó a la conclusión de que este servicio no era rentable. El principal problema era la trocha angosta. La firma operaba con trenes de trocha ancha, de 2.500 toneladas y el Trasandino apenas podía trasladar trenes de 500 toneladas. No era rentable ni funcional al resto del sistema. La empresa también evaluó la posibilidad de construir una nueva traza, con trocha ancha. La evaluación económica señaló que ello demandaría una inversión de aproximadamente US\$ 1.200.000.000, para construir un ramal de 300 Km en la montaña, a un costo de US\$ 4.000.000 el kilómetro. Se evaluó el rendimiento que podría ofrecer el Trasandino y se concluyó que no se podría amortizar la inversión en un tiempo adecuado. Por tal motivo, el proyecto fue descartado.<sup>287</sup>

---

<sup>287</sup> Conferencia del presidente de la empresa BAP, ingeniero Enrique Pescarmona, pronunciada en el Foro de Política, Negocios e Inversión, organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Universidad de Congreso. Mendoza, 2 de setiembre de 1997.



## Del vapor al diesel: cambio tecnológico y nuevos servicios

“El Cuyano redujo el tiempo de viaje entre Mendoza y Buenos Aires de 20 horas a 15 horas 30 minutos. Ello constituyó un notable avance, a pesar de que se detenía en doce estaciones del trayecto y llevaba combinación a Córdoba y Rosario. Era un convoy de capacidad limitada, ya que no podía llevar más de 10 coches, en total unos 500 pasajeros”.

Garcés Delgado (1997)

Originalmente, las redes ferroviarias en el sur de América, como en el resto del mundo, estaban dominadas por la tracción a vapor. Estas máquinas fueron protagonistas excluyentes del transporte terrestre a lo largo del siglo XIX. Pero en el primer tercio del siglo XX, comenzó a asomar la competencia, determinada por las locomotoras diesel. A partir de 1930, los registros mundiales ya mostraban la batalla que se iba a librar entre los dos sistemas. Porque ante el avance del gasoil, la tecnología del vapor ideó sistemas más eficientes, que le permitieron competir por varias décadas. La batalla iba a ser ganada finalmente por el gasoil. Y a partir de la década de 1950, iba a comenzar el inexorable proceso de sustitución del vapor por el diesel, hasta la desaparición casi total de este sistema a principios de los 70.

La competencia intra-modal (dentro de la modalidad ferroviaria) se iba a dar simultáneamente con la inter-modal, que el ferrocarril tendría que librar con el automotor y los nuevos sistemas de carreteras. Y así como la batalla intra modal ferroviaria terminaría con el triunfo del gasoil sobre el vapor, la competencia inter modal del transporte terrestre, culminaría con el éxito del automotor sobre el ferrocarril, tanto en Argentina como en Chile.

Esta dinámica, esta competencia, se iba a hacer sentir claramente en la evolución de los servicios ferroviarios del Atlántico al Pacífico. El Trasandino iba a reflejar permanentemente estos procesos, que iban a alterar su evolución de una manera muy particular. Lo más destacado va a ser la asimetría entre los servicios ferroviarios de Mendoza al Pacífico, con los que se prestaban de Mendoza al Atlántico. En estas tensiones, en estos marcos se desarrolla el presente capítulo.

En la década de 1930, el transporte ferroviario mundial asistía al ascenso de los sistemas diesel, cuyo desarrollo alcanzaba suficiente grado de madurez como para iniciar el desplazamiento del vapor. Para ese entonces, las técnicas del sistema diesel permitieron el diseño de trenes rápidos, lo cual sería el principio del fin del vapor.

Los trenes diesel lograron varios records mundiales de velocidad. En 1932 un automotor logró en Alemania los 165 km/h; dos años después, en EEUU, la *Burlington Railroad* alcanzó los 181 km/h y la *Union Pacific* trepó a los 193 km/h. A partir de 1936, los record mundiales de velocidad en diesel superaron los 200 km/h. De todos modos, lo más trascendente desde el punto de vista comercial, era sostener altas velocidades de promedio en distancias largas. Y pronto las locomotoras diesel demostraron que podían lograrlo. Un claro ejemplo se registró en mayo de 1934, cuando un tren formado por una locomotora *Pioneer Zephyr*, con tres vagones de diseño aerodinámico, logró recorrer los 1.624 km de Denver a Chicago, a una velocidad promedio de 125 km/h. Ese mismo año, la *Union Pacific* barrió el record mundial con una velocidad de 192 km/h (Martínez, 1998: I, 261).

En la primera posguerra, el mundo desarrollado de Europa y América del Norte, libraba la batalla de la velocidad, con el gran protagonismo de las máquinas diesel. Y como era natural, este proceso se iba a extender también al sur de América, donde muchos ferrocarriles estaban en manos de los ingleses.

## La carrera contra el tiempo y sus limitaciones

La evolución de los tiempos de viaje tuvo sus propios altibajos en un proceso complejo, con diversos factores. A los grandes acontecimientos mundiales (como la Gran Depresión y las guerras), se sumarían los cambios internos y la competencia, que se hizo sentir de una forma muy débil en los primeros años, en los servicios de transporte de pasajeros para largas distancias.

Tal como se examinó anteriormente, los servicios ferroviarios lograron reducir los tiempos en forma notable en los primeros años. De las 40 horas de 1885 cayó a 20 horas a principios del siglo XX: En los siguientes 50 años, el servicio se mantuvo en esos tiempos, con pocas variaciones. Hubo algunos experimentos interesantes, que no tuvieron continuidad. Fue muy difícil bajar los tiempos, tanto para los ingleses como para los administradores criollos que los sucedieron. El cuadro I, ofrece un detallado panorama de los tiempos de viaje del tren internacional en los 20 años a caballo de la nacionalización del servicio.

El cuadro muestra cómo hubo más continuidades que rupturas a lo largo de los años. La tabla es bastante homogénea, antes durante y después de la II Guerra Mundial, del traspaso del ferrocarril de los ingleses al Estado, y del tránsito de gobiernos conservadores a gobiernos peronistas. En las dos décadas registradas, la velocidad de los trenes de pasajeros se mantiene cerca de los 60 km/h, y el tiempo de viaje está próximo a las 20 horas. De todos modos hubo algunos cambios que conviene examinar.

Una de las transformaciones importantes dentro de la historia ferroviaria, fue el cambio del combustible, al pasar del carbón al petróleo. Entre fines el siglo XIX y comienzos del XX se realizaron experiencias trascendentes, sobre todo en EEUU, Francia y el sur de Rusia. Los ingenieros que propiciaban esta innovación, destacaba ventajas significativas del petróleo sobre el carbón: “su potencia calórica es casi doble, sin producir humo ni escorias, y permite prescindir del fogonero, bastando un sólo hombre para manejar la máquina. Generalmente se emplean los residuos del petróleo exentos ya de las materias volátiles extraídas por destilación, lo cual evita todo peligro en su manipulación” (Lossada, 1908: 148). Poco a poco, esta innovación se abrió camino por Europa y América, hasta incorporarse en los ferrocarriles del Cono Sur.

*Cuadro I*

**Tren Internacional Buenos Aires Mendoza F.C.BAP y FCGM: Horarios, frecuencias y tiempos de viaje (1936-1954)**

	Desde	Frecuencia	HORARIO		PARADAS		Tiempo de viaje	Velocidad	
			sale	llega	cant	tiempo		com	real
109	ver 1936	Mi	11.00	615	13	1h 44 m	19h 15m	55	60,6
110	inv 1937	Ma		615	13	1h 34 m	18h 45m	57	61,8
111	ver 1937	Do Ma Ju	1130	610	14	1h 31 m	18h 40m	57	61,9
112	inv 1938	Ju	11.30	610	14	1h 47 m	18h 40m	57	62,9
113	ver 1938								
114	inv 1939	Mi	11.30	620	15	1h 53 m	18h 40m	56	62,7
115	ver 1939	Do Mi Vi	11.30	630	16	1h 50 m	19h	56	61,9
116	inv 1940	Mi	11.30	630	16	1h 50 m	19h	56	62,9
117	ver 1940	Ma Vi	11.30	630	15	1h 48 m	19h	56	61,8
118	inv 1941	Mi	11.30	630	15	1h 48 m	19h	56	61,8
119	ver 1941	Do Ma Vi	11.30	630	15	1h 49 m	19h	56	61,8
120	inv 1942	Do	11.30	630	14	1h 26 m	19 h	56	60,5
121	ver 1942	Do Ju	11.00	700	16	1h 46 m	20 h	53	58,3
122	inv 1943	Ju	11.00	700	17	1h 59 m	20 h	53	59
123	ver 1943	Do Ju	11.00	7.00	18	2h 02 m	20 h	53	59,1
124	inv 1944	Ju	11.00	6.45	17	1h 57 m	19h 45m	54	59,7
125	ver 1944	Do Ju	11.00	6.45	19	2h 03 m	19h 45m	54	60
126	inv 1945	Ju	11.00	6.45	18	2h 02 m	19h 45m	54	60
127	ver 1945	Do Ju	11.00	6.45	19	2h 01m	19h 45m	53,8	59,9
128	inv 1946	Ju	11.00	6.35	19	2h 10 m	19h 35m		
129	ver 1946	Do Ju	11.00	6.35	19	2h 12m	19h 35m	54,2	61,5
130	inv 1947	Ju	11.00	6.35	19	2h 12 m	19h 35m	54,2	61,5
131	ver 1947	Do Ju	11.00	6.35	19	2h 20 m	19h 35m	54,2	
132	inv 1948	Do Ju	11.00	6.35	18	2h 10m	19h 35m	54,2	
1	ver 1948	Do Ju	11.00	6.35	18	2h 12 m	19h 35m	54,2	
2	inv 1949								
3	ver 1949	Do Ju	11.00	6.25	18	2h 06 m	19h 25m	55	
4	inv 1950	Do Ju	11.00	6.00	16	1h 42 m	19h	56	
5	ver 1950	Do Ju	10.40	6.05	17	2h 06 m	19h 25m	55	
6	inv 1951	Do Ju	10.20	5.55					
7	ver 1951	Do Ju	10.40	6.20	17	2h 05 m	19h 40m	54	
8	inv 1952	Do Ju	10.10	550	17	2h 03 m	19h 40m	54	
9	ver 1952	Do Ju	10.10	555	17	2h 03 m	19h 35m	54	
10	ver 1953	Do Ju	10.10	550	17	2h 16 m	19h 40m	54	
11	inv 1954	Do Ju	10.10	550	17	2h 16 m	19h 40m	54	
12	ver 1954	Do Ju	10.10	6.00	16	2 h 16m	19h 50m	54	

*Fuente:* Elaboración de Jorge Waddell (Fundación Museo Ferroviario) basada en los horarios que tuvo el Tren Internacional del *F.C.Pacífico* primero y del *F.C.Gral.San Martin* después, a través de los años.

*Referencias:* en la columna de la izquierda se toma el n° de los distintos itinerarios que rigieron en la empresa entre 1937 y 1954. Se utilizaban dos por año. El de verano, que generalmente regía entre el 15 de diciembre y el 30 de abril, y el de invierno, que iba del 1 de mayo al 14 de diciembre. En las columnas siguientes toma las frecuencias, el horario y se han desglosado los tiempos y las velocidades que empleaba y desarrollaba respectivamente, teniendo en cuenta las paradas por un lado, y haciendo abstracción de las mismas por otro. (Nota de Garcés Delgado).

## *El Cuyano* y el paso del vapor al diesel (1937-1969)

El cambio de combustible, con el paso del carbón al petróleo, fue un paso complicado dentro de la red ferroviaria argentina, debido a la hegemonía de los capitales británicos. Los propietarios preferían usar el carbón de Gales, antes que el petróleo argentino. Además, evitaban incurrir en transformaciones de instalaciones y equipamiento que pudieran generar mayores costos, salvo en casos indispensables. Mientras mantuvieron el monopolio del transporte, no tuvieron incentivos para avanzar en la innovación. Pero esta situación cambió a partir de la expansión del transporte carretero.

En la década de 1930, las pampas argentinas fueron cruzadas por la Red Troncal de Rutas Nacionales. A principios de la década de 1940, ya había rutas pavimentadas para el viaje de automotores de Buenos Aires a Mendoza, mientras que de Mendoza a Chile, recién 40 años más tarde se lograría este tipo de infraestructura para el transporte. Como resultado el ferrocarril tuvo competencia mucho antes entre Mendoza y Buenos Aires, lo cual impulsó, al menos durante algunos años, la preocupación de las empresas por mejorar los servicios, inquietud que estuvo muy débil en el Trasandino, dado su monopolio. Al surgir la amenaza de la competencia, los empresarios del *F.C.Pacífico* se vieron obligados a salir en búsqueda de nueva tecnología a los efectos de ofrecer mejores servicios.

En los servicios de Buenos Aires a Mendoza, un hito importante se registró el 20 de mayo de 1937. Ese día se puso en marcha el servicio de *El Cuyano*, tren con máquina de vapor y diez vagones, que unía ambas ciudades en menos de 16 horas. Ello significaba reducir en un 25% el tiempo de viaje. De esta manera se lograría prácticamente la edad de oro del servicio de pasajeros entre ambas ciudades, fundamentalmente en lo que a velocidad y tiempos de viaje se refiere.

El servicio de *El Cuyano* convivió con trenes más lentos. Durante varios años los ferrocarriles ofrecieron distintas alternativas, tendientes a satisfacer demandas diferentes y sobre todo, cláusulas de fomento dispuestas por el Estado. En efecto, en esos años había también otros servicios, por lo general más económicos pero también más lentos.<sup>288</sup> De todos modos, *El Cuyano* marcó una época en el transporte terrestre de Buenos Aires a Mendoza. Fue remolcado por locomotoras a vapor serie 2101-2112, desde sus inicios en 1937, hasta 1957. Luego, entre 1958 y 1969 fue traccionado por las máquinas diesel

<sup>288</sup> Además de *El Cuyano* había trenes de pasajeros entre Retiro y San Juan o Mendoza y viceversa que cumplían los denominados "servicios ordinarios". Debían detenerse en todas las estaciones del trayecto, hubiera o no pasajeros. Era una exigencia de la Dirección General de Ferrocarriles, ya que el tren era el único medio que enlazaba localidades aisladas con los mercados y centros urbanos. En estos convoyes el viaje Mendoza- Retiro duraba 24 horas (GD).

eléctricas. Por otra parte, *El Cuyano* se distinguía como el tren popular por excelencia. En sus vagones de segunda clase se trasladaban los sectores de menores recursos de la sociedad.<sup>289</sup>

*El Cuyano* prestó este servicio con coches de segunda clase, denominada “turista” hasta 1968. Ese año la empresa -controlada por el gobierno de facto del dictador Onganía- canceló esta clase económica. A partir de entonces, amplias capas de la población quedaron excluidas de un servicio relativamente bueno de transporte ferroviario entre Cuyo y Buenos Aires. Después de esta medida *El Cuyano* perdió popularidad y un año después se lo canceló.

## Los coches motor diesel *Ganz*, made in Hungría

La incorporación de *El Cuyano* fue una innovación importante en materia de transporte ferroviario, pero no la única. Hacia fines de 1937, el *F.C.Pacífico* adquirió seis coches motores *Ganz*, Made in Hungría. Para probarlos, se hizo correr a los tres primeros, acoplados, entre Buenos Aires y Mendoza por vía Beazley, el 10 de noviembre de 1937. Recorrieron el trayecto sin detenerse en ninguna parte y lograron un tiempo récord, nunca después batido, de 10 horas 30 minutos, a un promedio de 101 Km/h. Fue aquel un logro notable para un país de la periferia, si se tiene en cuenta que en los países centrales, apenas tres años antes se había logrado un record mundial a una velocidad de 125 km/h, como se mencionó arriba. Además, dentro de los estándares regionales, esta marca causó un fuerte impacto pues implicaba prácticamente reducir a la mitad el tiempo de viaje entre ambas ciudades. El problema era si este tipo de recorrido experimental se podía transformar en un servicio comercial de carácter permanente. Con aquella histórica y exigente prueba, las autoridades del Pacífico querían saber qué posibilidades había para establecer con éxito un servicio regular de coches motor de Mendoza a Retiro. Quedaron conformes con el rendimiento mecánico que habían tenido las tres unidades *Ganz* acopladas, con una capacidad para 60 pasajeros cada una, lo que hacía un total de 180. Pero esa cifra se consideraba baja, insuficiente para que un servicio fuese económicamente rentable. Los administradores no encontraron la forma de solucionar este problema y el proyecto abortó. De todos modos los coches motor fueron afectados a servicios entre Mendoza y San Juan o Mendoza a San Rafael. De esta manera también se logró aportar al sistema general del

---

<sup>289</sup> Durante tres décadas, *El Cuyano* desempeñó un importante papel como integrador social, al funcionar como transporte colectivo de relativamente buena calidad, al alcance de los sectores de la base de la pirámide social. En él viajaban todos, desde el más humilde hasta el más encumbrado, y el boleto de segunda clase tenía el mismo precio que los trenes ordinarios, mientras que el de primera era algo superior y en la misma proporción el de pullman (GD).

transporte ferroviario pues al mejorar el traslado de pasajeros desde las ciudades cuyanas hacia Mendoza, se incrementaba la función de colectores para potenciar el papel del Trasandino para el transporte internacional.

El servicio de los coches motor resultó satisfactorio para los gerentes del BAP. Como consecuencia, en 1940 la empresa adquirió ocho nuevos coches motor diesel *Ganz*, serie 1060/1067. De esta manera, la firma pasó a contar con 14 unidades. Al igual que los anteriores, estos también tenían capacidad para 60 personas. Pero además contaban con un pequeño furgón para equipajes y encomiendas. El *F.C.Pacífico* utiliza los coches motor para los servicios de los ramales de toda la red, ya que era el medio ferroviario más viable para poder competir con éxito ante la creciente competencia caminera.

## Proyectos y frustraciones: del coche motor a *El Libertador*

La experiencia de aquel viaje experimental de noviembre de 1937 planteó un problema, sembró una inquietud y un desafío para los gerentes del negocio ferroviario. Estos comenzaron a diseñar nuevos proyectos con vistas a alcanzar un resultado intermedio, que bajara el tiempo de viaje y a la vez fuese rentable. No obstante, motivos ajenos al Cono Sur pero de alcance internacional vendrían a frustrar estas expectativas.<sup>290</sup>

El siguiente paso importante en el servicio Retiro-Mendoza fue el tren denominado *El Libertador*. Se trataba del antiguo tren denominado el *Internacional* que recibió nuevo nombre a partir de 1950, año del centenario del fallecimiento de José de San Martín. El gobierno resolvió llamar oficialmente a ese el “Año del Libertador” y alrededor de su figura se realizaron numerosas muestras de reconocimiento al prócer. Una de ellas fue justamente el empleo de su nombre para este tren de propiedad del Estado. Recién se lo jerarquizó como tren rápido hacia 1968, cuando se le suprimieron 12 de las 14 escalas que tenía entre Mendoza y Retiro, como así también los coches de 1a y 2a clase. Quedó conformado por coches *pullman* con aire acondicionado, comedor y dormitorios nuevos. Empleaba entonces un tiempo de 15 hs 55 minutos para cubrir la distancia. En años posteriores se le agregó vagones bandeja para el transporte de automóviles de los pasajeros, coche cine y coches dormitorio de lujo. Con relación al antiguo servicio, se habían eliminado la 1a y 2a clases “por lo que quedó vedado para vastos sectores de la población, que a partir de

<sup>290</sup> Se pensaba implementar servicios con mayor número de coches para un viaje que tendría 12 horas de duración. En esto se estaba cuando estalló la II Guerra Mundial que dio por tierra con todos estos planes. Estos se vieron postergados por más de una década, cuando ya el *F.C.Pacífico* se había nacionalizado (GD).

entonces debieron viajar en otros trenes de inferior calidad. Una especie de discriminación encubierta”, señala Garcés Delgado.

La transición de un tren a otro demandó un proceso de singulares características: “Cuando *El Libertador* todavía no se había jerarquizado, corría con la misma formación que tuvo el Internacional hasta 1950. Fue el convoy de pasajeros más pesado que desde siempre corrió el *F.C.Pacífico* y luego el *F.C.Gral. San Martín*, por la numerosa cantidad de coches dormitorio que llevaba. En los horarios de verano, el tren solía totalizar entre 15 y 20 coches incluido un furgón exclusivo para el equipaje de los pasajeros que viajaban a Chile y viceversa, previa fiscalización en la aduana. La mayoría de ellos con destino al país trasandino, iba en los coches dormitorio, especialmente políticos, intelectuales, artistas y delegaciones deportivas. Hasta que se lo modernizó, el tradicional horario de partida del convoy desde Mendoza, era alrededor de las 23. Cuando la formación superaba los 15 coches (60 ejes), su locomotora titular de la serie 2101, pese a su gran poder de tracción, debía ser auxiliada por otra que empujaba desde la cola del tren y así remontar la pendiente hasta la estación de Godoy Cruz. Desde 1910 en que se habilitó la vía Beazley, tanto el Internacional primero como el Libertador después, siempre circularon por ella”. Una vez derrocado el régimen peronista, el nuevo elenco de gobierno también procuró dar una batalla de eficiencia en materia de política ferroviaria. Entre 1957 y 1959, el Estado nacional realizó fuertes inversiones en el sector. Se renovaron vías férreas y material rodante. Fue entonces cuando se incorporaron las locomotoras diesel eléctricas, lo cual permitió ampliar la cantidad de pasajeros y el volumen de carga transportados. No obstante ello, en materia de tiempo de viajes el proyecto volvió a fracasar.

De acuerdo a varios horarios consultados que estuvieron vigentes entre 1957 y 1960 el servicio ferroviario de Buenos Aires a Mendoza no experimentó mayores modificaciones, a pesar del cambio tecnológico. Por lo general, *El Libertador* salía de Buenos Aires jueves y domingo a las 8.10 y llegaba a Mendoza a las 6 de la mañana del día siguiente, para inmediatamente traspasar al Trasandino. La opción era el servicio de los martes, que salía a las 7 de la mañana de Retiro y llegaba a las 23.20. Los pasajeros dormían en un hotel y de madrugada volvían a la estación para tomar el Trasandino.<sup>291</sup> Estos horarios no eran fijos ni inamovibles. Cada tanto había modificaciones. Pero lo importante para el presente estudio es el tiempo de viaje que, como se ve, no logró reducciones importantes. La incorporación de nuevas tecnologías, en particular las locomotoras diesel eléctricas no permitió reducir los tiempos de viaje porque no fue acompañada por otras medidas tendentes a mejorar el funcionamiento del sistema en su conjunto. Sobre todo en las vías, puentes y demás instalaciones ferroviarias. Muchas instalaciones sufrieron el desgaste natural por el uso y paso del tiempo, sin recibir la necesaria renovación. Los rieles

---

<sup>291</sup> *En Viaje* 290 (Santiago, diciembre de 1957); 316 (Santiago, febrero de 1960); 318 (Santiago, abril de 1960).



en muchos lugares no permitían a las locomotoras viajar a altas velocidades. Como resultado, el esfuerzo parcial arrojó sólo resultados parciales.

Pasaron los años, cambiaron los gobiernos, y se reiteraban los discursos oficiales en los cuales se asegura la preocupación de las autoridades por mejorar los servicios ferroviarios. Pero los resultados eran modestos. Hacia 1967, para llegar de Buenos Aires a Mendoza, el ferrocarril demoraba sólo dos horas menos que una década atrás, como veremos más adelante.

## Del vapor al diesel en la cordillera

La lucha por reducir los tiempos de viaje guardó estrecha relación con varios factores, entre ellos la tecnología. Para mejorar el rendimiento del material de tracción, en el segundo tercio del siglo XX se llevó adelante una batalla para lograr la electrificación del Trasandino que, como hemos examinado en el capítulo anterior, fracasó, al menos del lado argentino. En su lugar, se procuró avanzar en la incorporación de las locomotoras diesel eléctricas. Estas comenzaron a emplearse lentamente en la década de 1950, cuando el vapor todavía mantenía su hegemonía. El sistema diesel avanzó hasta igualar primero y superar después a su competidor en el decenio siguiente. A partir de 1968, el sistema diesel tuvo el monopolio casi absoluto del material de tracción.



*Locomotora diesel en estación cordillerana.*

Otro dato interesante es que el proceso de sustitución del vapor por diesel, se verificó en forma casi simultánea en las secciones chilena y argentina del Trasandino. Ian Thomson ha estudiado el proceso en la falda oeste de la cordillera, y marca algunos hitos decisivos: 1) la tracción a vapor no fue desplazada del Trasandino Chileno por expansión de las locomotoras eléctricas, sino por el sistema diesel; 2) en 1968 llegaron dos locomotoras diesel tipo Dt-9000, que produjo un declive muy marcado de la utilización

de la tracción a vapor; 3) en 1969 había seis locomotoras diesel, cuatro de tipo Dt-6000 y dos tipo Dt-9000); 4) si no hubiera habido locomotoras diesel en este periodo, no habría sido posible acomodar el enorme aumento en tráfico, de un 86% entre 1965 y 1969; 5) en 1970, tanto en Chile como en Argentina, la tracción a vapor fue virtualmente extinta; 6) la última vez que una locomotora a vapor operó en el Trasandino Chileno, fue en 1971 cuando la *Kitson 3348* fue reparada y llevó un tren de prueba hasta Las Cuevas. El uso de carbón nacional, de bajo valor calorífico y probablemente, la falta de experiencia del fogonero, complicó la generación de vapor y causó problemas de humo en los túneles (Thomson, 1995: 8). Del lado argentino, el proceso tuvo un gran paralelismo con lo sucedido en la sección chilena, pero con sus particularidades. La incorporación del sistema diesel a los trenes del Trasandino se vio facilitada por su enlace con el *F.C. Belgrano* después de la nacionalización. El *F.C. Belgrano* tenía la numerosa serie 5001 de locomotoras diesel eléctricas fabricadas por *General Electric*. Una de estas máquinas se utilizó en los rieles del Trasandino en 1953 para traccionar el tren especial que debía llevar al presidente Perón a Chile. “Seguramente, la máquina sólo arrastró el tren de Mendoza a Polvaredas pues no tenía suficiente capacidad de tracción para encarar el restante tramo de cremallera hasta Las Cuevas”, según estimó Garcés Delgado. Este ensayo abrió un camino interesante, que poco a poco permitiría el avance de las locomotoras diesel eléctricas. Lamentablemente, el relevamiento realizado por la Comisión *Ad Hoc* de 1961 sólo estuvo referido al tramo de cremallera, no así al de Mendoza a Polvaredas, donde posiblemente ya estarían corriendo varias locomotoras de la serie 5001. El informe de 1961 menciona a tres de las legendarias *Kitson Meyer*. Esas locomotoras, tras más de medio siglo de servicios en el Trasandino, funcionaron hasta 1965, según documenta Lamas (1974 p.5). Fueron reemplazadas en 1966 por las locomotoras diesel eléctricas *General Electric 4GE75 Cooper Bessemer* serie 6701. En los servicios de trenes de pasajeros, las locomotoras *Kitson* a vapor continuaron corriendo hasta 1968, cuando el Trasandino incorporó los coches motores *Ganz Mavag*, series 4701 a 4712, que se mantuvieron en servicio durante más de una década.

## De Buenos Aires a Santiago (1948-1965)

La frustración de los proyectos para mejorar los servicios de transporte, tanto de Buenos Aires a Mendoza como de ésta a Santiago, significaron lógicamente, las limitaciones para optimizar los servicios del viaje completo entre las dos capitales. En efecto, sin mejorar la traza, sin construir el nuevo túnel, sin electrificar el servicio y sin mantener los rieles en condiciones, se hacía muy difícil reducir los tiempos de viaje. Para sacar conclusiones definitivas sobre los tiempos de viaje, sería preciso realizar para la segunda mitad del siglo XX

un estudio exhaustivo, similar al realizado por Jorge Waddell para la etapa 1905-1954. Ello exigiría un trabajo sumamente elaborado, con múltiples fuentes de información, muchas de ellas de difícil acceso. Por ahora sólo se pueden formular apreciaciones provisorias, fundadas en casos particulares. Que también son relativos, pues los horarios se modificaban casi todos los años. Con estas prevenciones, podemos establecer un panorama tentativo de la situación. En las décadas de 1950 y 1960 el viaje de Buenos Aires a Santiago demoraba entre 35 y 36 horas. El tren partía de Buenos Aires, y tras 18 a 20 horas de marcha llegaba a Mendoza. Allí se efectuaba el trasbordo para continuar hacia Los Andes, lo cual demandaba 12 horas más de viaje. En esta ciudad la línea se abría en dos ramales, uno para Santiago y el otro hacia Valparaíso, trayectos que demandaban tres horas más. Entre 14 y 17 horas demandaba el viaje de Mendoza a Santiago o Valparaíso. En total, el viaje de capital a capital o de puerto a puerto demoraba de 32 a 37 horas. En 1960 se mantenían los tiempos de las décadas de 1920 y 1930.

## El coche motor y el “automotor” en el Trasandino (1965)

Hubo algunos intentos de reducir los tiempos de viaje. Estos fueron fundamentalmente el “coche motor” y el “automotor”. El “coche motor” se introdujo en abril de 1965, durante la presidencia del radical Arturo Illia. Su servicio permitió reducir los tiempos en 3 horas 30 minutos entre Mendoza y Las Cuevas. Este sería el último mejoramiento para los servicios de pasajeros del Trasandino. A partir de entonces comenzaría a circular el “automotor”, tren integrado por dos coches motores (uno adelante y otro atrás) con coches de pasajero en el medio. “Este servicio de coches motor contaba con el soporte de 12 unidades (serie 4707 a 4712) diesel *Ganz Mavag*; con ese material se podían formar tres trenes con cuatro coches cada uno. Del lado chileno se utilizaban unidades similares, formadas por máquinas diesel *Sulzer* que cruzaban la frontera desde Los Andes, con correspondencia con el mismo recorrido que efectuaban las formaciones *Ganz Mavag*, en una suerte de alternancia” (GD).

A partir de entonces mejoraron las condiciones para el transporte ferroviario de carga y pasajeros. La incorporación de las máquinas diesel significó una fuerte reducción de los tiempos de viaje por dos motivos: la mayor fuerza de máquinas más modernas, y la eliminación de los tramos de cremallera en pendientes ascendentes (aunque se siguió utilizando en los descensos, es decir, para el frenado). Desde mediados de la década de 1960, el usuario tenía dos alternativas para viajar en tren a través de la cordillera: el antiguo servicio, que demoraba 8 horas de Mendoza a Las Cuevas, o el “automotor” que completaba ese trayecto en 5 horas. Desde 1965, por tanto, el viaje completo de Buenos Aires a Santiago o Valparaíso demandaba 35 horas 30 minutos con el sistema

tradicional y apenas 31 horas con el tramo con “automotor”, tal como refleja el cuadro siguiente:

*Cuadro II*

**Servicio Buenos Aires a Santiago/Valparaíso (1967 - pasajeros) (en hora chilena)**

Tren/Jueves		Automotor/Domingos		
Estaciones	Llega	Sale	Llega	Sale
Buenos Aires	--	11.30	--	14.15
Viernes		Lunes		
Mendoza	05.20	6.05	08.25	9.00
Las Cuevas	14.45	15.15	14.00	14.30
Los Andes	18.42	20.05	16.30	18.15
Valparaíso	23.00	--.--	21.15	--.--
Santiago	23.05	--.--	21.15	--.--
<b>Total</b>	<b>35 horas 30 minutos</b>		<b>31 horas</b>	
Fuente: En Viaje 408, (Santiago, octubre de 1967)				

Por otra parte, del lado chileno se realizaron obras que pronto vendrían a reducir los tiempos de viaje hacia la Argentina. Las vías del ferrocarril de Santiago a Los Andes realizaban un recorrido ciertamente largo. Como se sabe, Los Andes se encuentra al noreste de Santiago. Pero el ferrocarril daba un rodeo para unir ambos puntos, lo cual alargaba la distancia. Los trenes partían de Santiago hacia el norte para alcanzar Llay Llay, allí efectuaban un giro de 90 grados y tomaban hacia el este para llegar a Santa Rosa de los Andes. Por este recorrido, el viaje en tren tenía una longitud de 137 km y demoraba más de tres horas. El panorama cambió con la expansión de la red vial, en la segunda mitad del siglo XX. Sobre todo con la construcción de la ruta directa de Santiago a Los Andes por la cuesta de Chacabuco. Esta permitía unir ambas ciudades mediante un camino de 88 km de longitud, lo cual significaba una reducción de 50 km. Esta obra fue avanzando y hacia el final de los '50 estaba “casi totalmente pavimentado, además se trabaja activamente en un túnel que va a acortar aún más la distancia” (Bry, 1959: 52). En la década siguiente se consolidó el transporte automotor por esta ruta, y pronto se empezó a difundir el uso combinado con el ferrocarril. Hacia 1966, para viajar de Santiago a Los Andes el automotor ofrecía un servicio de dos horas por la cuesta de Chacabuco, mientras que el ferrocarril demoraba más de tres horas por Llay Llay. Para aprovechar esta ventaja se comenzó a promocionar un sistema combinado, por ejemplo para practicar deportes invernales en Portillo. La propuesta era viajar en automotor a Los Andes y continuar viaje en el Trasandino hasta las pistas de esquí.

El proyecto del presidente Arturo Illia era mejorar los servicios de transporte ferroviario a Chile con dos propuestas: una era la introducción del coche motor, lo cual se concretó en 1965; la otra era la electrificación, mediante la continuidad de lo resuelto por el directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, en su sesión histórica del 23 de marzo de 1962, frustrada por el golpe de estado que se produjo dos días después. Illia reflató ese proyecto y condujo la ejecución del mismo. Pero el golpe de Estado de 1966 interrumpió el proceso licitatorio, cuando recién se abrían los sobres.



El gobierno de facto que sucedió a Illia, descartó definitivamente la electrificación del Trasandino. En su lugar intentó algunas propuestas de relativa importancia, como para compensar su actitud y mejorar de alguna manera, los servicios entre Buenos Aires y Santiago. Este fue el sentido del convenio Mónaco-Reyes Navía. El coronel Jorge Mónaco, administrador del *F.C.General Belgrano* (del cual dependía el Trasandino), tomó contacto con el ingeniero Ramón Reyes Navía, administrador general del FCT de Chile, con vistas a definir estrategias comunes para mejorar la calidad de servicio del Trasandino.

*Cuadro III:*

**Servicio Buenos Aires-Santiago - Convenio Mónaco-Reyes Navía (1968)**

Tramo / lugar	Medio de transporte
1-Buenos Aires-Mendoza	F.C.Gral San Martín (FCGSM)
2-Mendoza	Trasbordo del FCGSM al Trasandino
3-Mendoza-Los Andes	F.C.Trasandino
4-Los Andes	Trasbordo del FCT a ómnibus
5-Los Andes-Santiago	Seis ómnibus puestos por Ferrocarriles de Chile

*Nota:* Con este sistema, se procuraba reducir el viaje de Santiago a Mendoza en siete horas y de Santiago a Buenos Aires en doce horas.

Fuente: *Los Andes*, (Mendoza, 30 de marzo de 1968): 6.

Para causar mayor impacto público, el encuentro se celebró en Las Cuevas, lugar con fuerte significado simbólico. Con gran interés los medios de prensa siguieron las alternativas de este encuentro. Después de la entrevista, las autoridades formularon declaraciones. Mónaco aseveró que “han desaparecido todos los problemas para el tránsito ferroviario con Chile”. Habían acordado firmar un convenio y 45 días después, “comenzarán a aplicarse las modificaciones convenidas”. Entre otras iniciativas, pactaron nuevas combinaciones para reducir tiempos de viaje. A partir de este acuerdo se ofrecería un servicio mucho más rápido, que permitiría reducir el tiempo de Buenos Aires a Santiago en 12 horas, pasando de 36 a 24 horas; a su vez, se proyectaba disminuir el viaje de Mendoza a Santiago en siete horas, pasando de 17 a 10 horas de duración.

El significado de la aplicación del sistema “multimodal” para el servicio de Mendoza a Santiago fue aprovechar la reducción de distancias en 50 km, como se ha señalado. Los medios destacaron la presunta reducción de los tiempos de viaje que se lograrían entre las grandes capitales con la articulación de un sistema más eficiente de combinaciones. En otras palabras, después de muchos años de indiferencia sobre el tema se había dado un significativo paso adelante, al menos porque se pudo abordar todo el recorrido de 1.500 Km de Buenos Aires-Santiago como una totalidad, a pesar de los distintos medios de transporte que se necesitaban para completar la distancia. El 28 de agosto de 1968 el Trasandino comenzó a utilizar el servicio del coche motor diesel de Mendoza a Los Andes sin trasbordos, en combinación con el ferrocarril trasandino de Chile.<sup>292</sup>

La incorporación de locomotoras diesel eléctricas al Trasandino fue parte de una política general tendente a mejorar la calidad de los servicios. De todos modos, las buenas intenciones no lograron plasmarse plenamente en la realidad. Si el objetivo del tratado Mónaco-Reyes Navía era reducir el tiempo de viaje entre las dos capitales de 36 a 24 horas, el resultado alcanzado fue solo relativo. Entre 1971 y 1973, el viaje de Buenos Aires a Santiago, se completaba en 26 horas 45 minutos, mientras que para Valparaíso demandaba 28 horas.

---

292 Nota de Alberto Bernades.

*Cuadro IV:*

**Servicio de Santiago y Valparaíso hacia Buenos Aires (pasajeros, 1971-1973)**

	Lunes-Viernes		Miércoles-Sábado	
	llega	sale	llega	sale
Valparaíso	7.45		7.45	
Santiago	9.00		9	
Los Andes	10.20	11.45	10.20	11.45
Río Blanco		12.35		12.45
Portillo	13.50		14.12	
Caracoles	14.10		14.32	
Las Cuevas	14.20	14.29	14.45	14.50
Mendoza	19.30	20.25	19.55	20.25
Martes-Sábado	Jueves-Domingo			
Buenos Aires	11.45			11.45
Tiempo total de viaje	Valparaíso-Buenos Aires		28 horas	
	Santiago-Buenos Aires		26 horas 45 minutos	

*Nota:* el viaje de Santiago a Los Andes se efectúa en servicio de bus terrestre.

*Nota II:* El cuadro refleja textualmente el horario de enero de 1971; con relación al servicio vigente dos años y medio después, en julio de 1973, las diferencias son mínimas, en algunos casos de minutos, en estaciones intermedias; pero el tiempo del viaje completo es prácticamente igual (sólo cinco minutos más largo).

Fuente: *En Viaje* 447 (Santiago, enero de 1971) 470 (Santiago, julio de 1973).

Tanto la reforma de 1965 (coches motor) como la de 1968 (combinaciones) tuvieron sus efectos. La primera bajó el tiempo de 35 a 31 horas 30 minutos y la segunda lo descendió de allí a 26 horas 30. Como resultado, después de casi medio siglo de un tiempo de viaje clavado en 36 horas (de 1910 hasta 1960), al fin se había logrado una reducción importante de los tiempos, al llegar a menos de 27 horas en el comienzo de la década de 1970. De un día y medio, el viaje pasó a completarse en poco más de un día.

La reducción de los tiempos suponía una mejora en la calidad de los servicios favorecía fundamenta al transporte de pasajeros. Ello contribuyó al aumento de la demanda y por ejemplo, en 1971, el servicio internacional del Trasandino batió todos los records históricos al transportar más de 45.000 pasajeros. Por otra parte, conviene tener en cuenta que por esos años se registraron también los más altos rendimientos del transporte de carga de la historia del Trasandino, con un promedio anual de 132.000 toneladas entre 1968 y 1971. Todo ello fue posible por la incorporación de las locomotoras diesel en relevo de las antiguas máquinas a vapor.

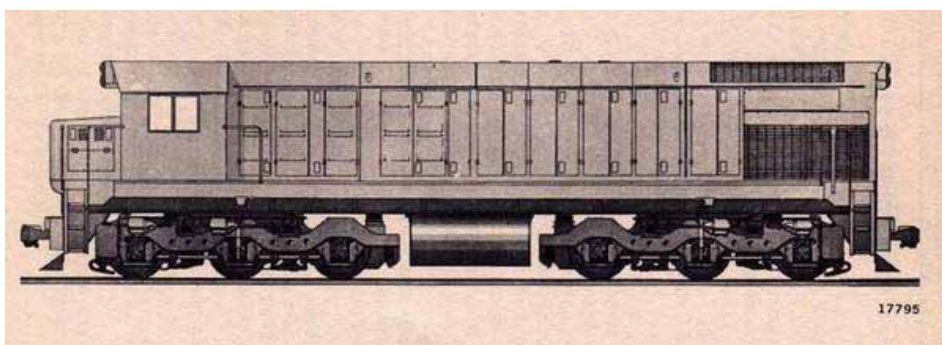


## Las locomotoras *General Motors G22* y sus pruebas

El uso de locomotoras pesadas en el Trasandino fue otro proyecto que se consideró y trató de aplicar. La idea era disponer de máquinas más poderosas, capaces de traccionar mejor la carga de los coches y vagones, sobre todo en los tramos de pendientes más fuertes.

Al comenzar la década de 1970, el Ferrocarril Belgrano, del cual dependía el Trasandino, adquirió 20 locomotoras pesadas en EEUU: las GM G22. Entre ellas se incluían algunas de trocha ancha (CW) y otras de trocha angosta (CU), compatibles estas últimas con la línea trasandina. Los ingenieros consideraron que, con su aporte, se podía lograr un mejor desplazamiento de los trenes en Alta Montaña. Sin embargo, las expectativas no tardaron en frustrarse.

Las locomotoras General Motors modelo G 22 CU, de trocha angosta, se caracterizaban por su peso (84,5 toneladas) y su potencia (1650 HP), con un motor diesel modelo 645E, 12 cilindros en V a 45 grados. Evidentemente, se trataba de un equipo pesado, sobre todo si se tiene en cuenta la tradición ferroviaria del siglo XIX. Normalmente se consideraba que una locomotora de tres ejes acoplados, con sus ténderes, pesaba entre 46 y 53 toneladas; una locomotora de cuatro ejes acoplados con sus ténderes llegaba a 62; las *compound* oscilaban entre 50 y 60 toneladas. En EEUU se fueron incorporando gradualmente máquinas mayores, incluso de 90 toneladas, para transporte rápido de pasajeros y grandes cargas (Lossada, 1908: 154). A mediados del siglo XX se había consolidado la nueva tecnología, con máquinas pesadas; y al comenzar los '70 se intentó incorporar este recurso al Trasandino.



*Locomotora General Motor G22.*

Las locomotoras GM G22 tenían buena capacidad para remolcar trenes en las cuestas. Su mayor potencia les permitía traccionar con facilidad carros y vagones a pesar de las pendientes. Ello quedó demostrado en los viajes que se realizaron de prueba. En las subidas, estas locomotoras tenían más potencia y eran más eficientes. El problema surgía en los descensos. El gran peso de estas locomotoras determinaba un incremento de velocidad excesivo, al nivel



de causar riesgos de descarrilamiento. Los ingenieros buscaron la fórmula de equilibrio. De acuerdo a Dante Acornero, quien se desempeñara como jefe de distrito del F.C.Belgrano en la zona del Trasandino, al realizarse las pruebas, se detectó la necesidad de identificar las condiciones de seguridad para el frenado del tren en las bajadas de pendientes fuertes. Para resolver el problema, se efectuaron los siguientes cálculos:

- a) se mide el largo del tren por la cantidad de ejes totales;
- b) se mide la cantidad de toneladas de la masa total del tren;
- c) las dos variables anteriores se relacionan con la pendiente de un ramal específico;
- d) como resultado se establece que, para alcanzar condiciones de seguridad de frenado, un tren de X toneladas, y con pendientes de X%, requiere un número X de ejes.

Aplicando los cálculos al caso específico del Trasandino, se estableció que, para alcanzar condiciones de seguridad con una locomotora pesada como las GM G22, se requería incorporar un vagón de lastre a la formación general del tren. Pero ese vagón de lastre tenía que llevarse también en la subida, con lo cual, se terminaba por anular la ventaja aportada por la nueva locomotora pesada. Por lo tanto, las pruebas realizadas con la GM G22 en el Trasandino, demostraron que el servicio de la locomotora pesada no mejoraba el funcionamiento del tren.<sup>293</sup>

## El viaje Buenos Aires-Santiago y sus desequilibrios

La evolución de los servicios ferroviarios entre los puertos y las capitales de Argentina y Chile, no fue un proceso lineal ni homogéneo. Hubo tramos que mejoraron más rápido y otros que sufrieron un retraso significativo. Salvo en casos excepcionales, los administradores no fueron capaces de diseñar políticas integrales para toda la línea. Cada país tendió a priorizar los servicios dentro de su propio territorio (Buenos Aires - Mendoza o bien Santiago - Los Andes) antes que los tramos internacionales (Los Andes - Mendoza).

Viajar en tren de Buenos Aires a Santiago era tomar dos servicios de muy diferente calidad. Porque el tramo Buenos Aires-Mendoza estuvo habitualmente mucho mejor equipado que el trayecto Mendoza-Los Andes. Luego seguía el tramo Los Andes-Santiago, que durante varios años tuvo un equipamiento intermedio entre los dos anteriores, pero luego sería relevado por sistemas de automotores, con lo cual se ganaría en calidad de servicio y tiempo de viaje.

---

<sup>293</sup> Nota de Pablo Anglat. Mendoza, 5 de octubre 2010.

La diferencia se notaba en distintas áreas. Además de mejor equipamiento, el tramo Buenos Aires-Mendoza era más confortable y rápido que el Trasandino. Por otra parte las tarifas eran proporcionalmente mucho más bajas. Esta situación comenzó en los orígenes mismos del servicio Trasandino, y con el tiempo se fue profundizando y agravando. Periódicamente, las autoridades públicas y/o privadas anunciaban proyectos para mejorar ambos servicios. Muchos de estos se cumplieron para el trayecto Mendoza-Buenos Aires; pero en cambio, muy pocos lo hicieron con el Trasandino.

Las mejoras de equipamiento fueron notablemente anteriores en la zonas internas que en las internacionales. Ya a mediados de la década de 1930, cuando los ingleses se negaban a reconstruir el Trasandino, introducían nuevos y mejores servicios entre Buenos Aires y Mendoza. Los primeros equipos diesel y los coches motor fueron buenos ejemplos. Y más tarde, cuando los ferrocarriles pasaron a manos del Estado, la situación se mantuvo así. Como ejemplo basta señalar que entre 1958 y 1960 se introdujo el sistema diesel al grueso de los servicios de Buenos Aires a Mendoza. Pero en el Trasandino, los coches motor diesel para pasajeros entraron recién en 1965 y para las locomotoras de carga, en 1968.

## El Trasandino y el F.C.Guayaquil-Quito en perspectiva comparada

Para comprender con mayor claridad el proceso histórico del Trasandino que unía Argentina y Chile, conviene observar otros ferrocarriles similares. Uno de ellos puede ser el ferrocarril de Guayaquil a Alausi (Quito), en la República de Ecuador. Se trata de una línea de 585 km, que permite unir los dos principales centros urbanos de ese país. En sus puntos más altos, supera los 3.600 metros, para llegar después al nivel del mar. Es considerado uno de los ferrocarriles más duros de América Latina.

Este ferrocarril ecuatoriano también experimentó el proceso de sustitución de las locomotoras a vapor por las máquinas diesel. Y sorpresivamente, después de una década tuvo que volver a implementar el vapor.

“En 1970 llegaron 12 diesel de construcción americana para dejar descansar a las locomotoras de vapor y revitalizar un servicio un tanto imprevisto. Las viejas *Baldwin* fueron conducidas a los apartaderos y abandonadas a su suerte en medio de una vegetación exuberante. Por fin se acabarían las largas demoras debidas a las frecuentes reparaciones de las máquinas. Pero no ocurrió nada de eso, pues las diesel, en vez de acarrear sus cargas

hasta las cimas de 3.500 metros, rechinaban, se ahogaban y fracasaban, y en menos de una década, dos terceras partes de ellas se descompusieron. Los problemas eran la falta de potencia, las piezas de repuesto y el mal mantenimiento. En 1980 tan sólo tres de ellas seguían funcionando, otras siete fueron desguazadas y están inservibles en los depósitos de Durán. Ahora las máquinas de vapor vuelven a reinar otra vez con plena gloria. Durante las dos últimas décadas, las *Baldwin* han sido sacadas literalmente del retiro y han pasado a toda prisa las revisiones oportunas para poder enfrentarse otra vez a las rampas de 66,6 milésimas por medro del altiplano de Alausi. Las locomotoras diesel que quedan, cuando están en servicio, hacen la línea entre el punto de partida de Durán y la ciudad de Bucay, donde empieza la gran subida” (Martínez 1998: I, 274).

El proceso que siguió el ferrocarril trasandino ecuatoriano plantea una serie de interrogantes, pues viene exactamente en sentido inverso a la tendencia general en el mundo, que en el siglo XX asistió a la sustitución de vapor por el diesel. ¿Que hubo detrás del proceso inverso, experimentado en el ferrocarril de Guayaquil a Quito? “Una de las razones de la larga vida de estas robustas máquinas es la poca corrosión y cal que tienen sus calderas, pues el agua que utilizan proviene de los manantiales de agua pura del deshielo” (Martínez 1998: I, 276).

Esta fue la clave para competir y vencer a las gasoleras. Inesperadamente, la montaña mostraba un secreto que los grandes administradores no habían advertido en sus escritorios. Esto nos lleva a echar una nueva mirada sobre la experiencia del presente estudio ¿Era tan negativo para el Trasandino utilizar locomotoras a vapor en vez de las diesel durante tantos años? ¿En qué medida lo afectó el retraso que sufrió en la incorporación del diesel?

Por lo general, en los servicios de llanura, las locomotoras a gasoil tenían un mejor rendimiento que las vaporeras. A ello se sumaba que éstas eran por lo general muy antiguas, y por lo tanto, sus equipos estaban bastante deteriorados por el uso. En la zona de montaña, en cambio, el deterioro de las vaporeras era menor. Ello se debía a la mejor calidad del agua, pues al ser captada desde las fuentes mismas, era agua más limpia y pura, con lo cual, era notablemente menor el deterioro que se causaba en las máquinas. De todos modos, para los conocimientos vigentes en las décadas de 1950 y 1960, la introducción del gasoil era mucho más que el cambio de un sistema de tracción. Ello reflejaba la voluntad política de invertir en el servicio, mejorarlo desde un punto de vista integral. Y esto es justamente lo que faltó en las instalaciones del Trasandino.



## Tráfico y servicios del Trasandino estatal

“No se pretende con la reconstrucción del Trasandino, realizar lo que en el lenguaje corriente se llama un buen negocio. Por el contrario, ello implica un verdadero sacrificio pecuniario. Pero la Nación lo afronta convencida de que hay bienes morales que no tienen precio porque escapan por su índole a las cotizaciones del mercado”.

Manuel Ramón Alvarado (1937)

En la historia del Trasandino hubo un antes y un después del aluvión de 1934. La nueva traza, más segura y transitable, como así también el enlace con *Ferrocarriles del Estado* y su red de 14.000 Km de ferrovías en el norte y centro del país con trocha métrica, modificaron totalmente las condiciones de rendimiento del Trasandino. Básicamente porque aumentó la demanda de sus servicios y a la vez estos mejoraron notablemente.

### Los primeros años de servicio después de la rehabilitación

En los años subsiguientes a la rehabilitación del servicio se consolidó el servicio de transporte de carga y pasajeros. Los nuevos acuerdos diplomáticos empezaron a dar sus frutos. Las barreras arancelarias dejaron de ejercer una influencia tan negativa en el funcionamiento del Trasandino. Lamentable-

mente, se han perdido los registros de la etapa posterior a 1947. Sólo ha sido posible hallar los cuatro primeros años, y en forma fragmentada. De todos modos, algunos datos resultan interesantes. En el primer lustro de servicio después de la habilitación, el Trasandino transportó un promedio anual de 7.000 pasajeros y 30.000 toneladas de carga, tal como muestra el Cuadro I. Si se comparan estas cifras con las que arrojó el Trasandino inglés entre 1910 y 1934, surgen datos de interés. En aquellos 24 años, el Trasandino transportó 320.000 pasajeros internacionales y 640.000 toneladas de carga, lo cual significa un promedio anual de 14.000 pasajeros y 27.000 toneladas. Por lo tanto, en la década de 1940 el Trasandino argentino transportaba un 50% menos de pasajeros, y un 10% más de cargas.

Las posibilidades de transporte del Trasandino se habían modificado notablemente a partir de la conexión con la red de los Ferrocarriles del Estado. Este empalme significó multiplicar los colectores de abastecimiento al servicio internacional a Chile, lo cual se hizo sentir en el incremento del volumen de carga transportada. Un ejemplo notable fue la facilidad con que se desarrolló por este medio el transporte de azúcar desde Tucumán hasta Los Andes sin necesidad de ningún trasbordo, pues todo el largo viaje transcurría por la misma trocha métrica. Un tipo de carga que antes de 1934, desde Tucumán debía ser trasbordada en San Juan de los Ferrocarriles del Estado al *F.C.Pacífico*; este debía transportarla hasta Mendoza, donde nuevamente debía trasbordarse al Trasandino. Un verdadero engorro que entorpecía el comercio. Este es un caso bien patente, para resaltar lo beneficioso que resultó extender la red del Estado a Mendoza (1938) y empalmarla con el Trasandino a partir de la rehabilitación del servicio internacional (1944).

#### *Cuadro I.*

#### **Cantidad de pasajeros y volumen de carga transportados (FCT - Estación Las Cuevas y Empalme Frontera, 1943-1947)**

Estación Las Cuevas			Empalme Frontera					
Pasajeros		Ton. Carga		Pasajeros		Ton. Carga		
Desp.	Rec.	Despac.	Recib.	Desp.	Recib.	Desp.	Recib.	
1943/44	111	91	2.979	189	--	--	--	--
1944/45	669	729	31.900	2.129	7.069	4.347	147	37.985
1945/46	--	--	29.811	--	--	--	4.953	--
1946/47	1.344	--	30.464	1.775	--	--	10.680	54.824

Nota: No ha sido posible hallar los registros correspondientes al periodo 1947-1956.

**Fuente:** Archivo del Centro de Estudios Históricos Ferroviarios, Museo Nacional Ferroviario (Buenos Aires).

Evidentemente, las nuevas conexiones mejoraban las posibilidades del tráfico del Trasandino, tanto para carga como para pasajeros. En el primer lustro después de su inauguración, sólo se percibieron estas ventajas en el transporte de cargas. Pero en los años posteriores, poco a poco, estas ventajas

se iban a aprovechar cada vez más hasta superar todos los records de tráfico, tanto de cargas como de pasajeros.

## El desarrollo del automotor y su competencia

En la década de 1930, en Chile y sobre todo en Argentina, se había brindado un fuerte impulso al desarrollo carretero. En esos años, la Dirección Nacional de Vialidad construyó la Red Troncal de Rutas Nacionales, lo cual aportó la extensión de miles de kilómetros de rutas por todo el país. Además se avanzó en el diseño y la puesta en marcha del proyecto de construcción de la carretera Panamericana. Esta tenía como objetivo enlazar por medio de rutas internacionales, los distintos países del continente. Y para unir Argentina y Chile se resolvió que el camino se construiría justamente por casi la misma traza que la del Ferrocarril Trasandino. Allí se dirigieron por tanto las inversiones, y cada vez eran mejores las condiciones de transitabilidad para los automotores a través de la cordillera. Esta expansión tuvo un especial significado en el camino de Mendoza a Los Andes, donde el Trasandino se encontraba fuera de servicio. Vialidad Nacional invirtió fuertes sumas en toda la ruta internacional, pasando por Villavicencio y Uspallata, para llegar a Las Cuevas. Entre las obras más importantes, cabe destacar la construcción de los “Caracoles de Villavicencio” (1936-1942); con sus 365 curvas, que significó la posibilidad de ascender con pendientes más suaves desde Villavicencio (1.800 metros s/n/m) hasta la Cruz del Paramillo (3.000 metros). Además permitió contar con dos caminos paralelos, uno de subida (los Caracoles) y otro de bajada (la antigua traza por la Quebrada del Toro). Además, se consolidó el servicio permanente de conservación del camino. Ya hemos profundizado el tema en otros trabajos a los cuales remitimos.

La gran novedad de la década de 1940 fue que por primera vez empezaban a competir el tren y el automotor en camino de montaña. El ferrocarril tenía la ventaja de contar con material rodante y un mejor sistema de conservación. En caso de nevadas, el primer servicio que se habilitaba era el ferroviario. Muy importante fue en esto el aporte de locomotoras especiales, las llamadas: “barrénieve”.

De todos modos, las fuertes pendientes afectaban notablemente el rendimiento del tren. Sobre todo en la parte de cremallera. Los viajes se hacían largos y lentos, a veces con la necesidad de utilizar dos y hasta tres locomotoras. El automotor, por su parte, tenía la desventaja del camino. El pavimento llegaba sólo de Mendoza a Villavicencio. De allí en adelante había que continuar por caminos de tierra (160 km de Villavicencio a Las Cuevas). El automotor tam-

bién sufría los desniveles. Pero fundamentalmente en el transporte de carga. El camión tuvo un limitado desarrollo, centrado mayoritariamente en el ganado. En cambio, el transporte de pasajeros logró un desarrollo relativamente importante. Automóviles particulares y vehículos de compañías trasladaban a las personas de Mendoza a Santiago o a las playas cercanas a Valparaíso, especialmente en la temporada estival. Como resultado, en la década de 1940 el Trasandino logró incrementar sus servicios de carga, pero sufrió un retroceso en materia de transporte de pasajeros.

El ferrocarril podía mantener una ventaja sobre el automotor mientras éste no dispusiera de rutas bien construidas, con pavimento y otras ventajas. En este sentido, es preciso distinguir dos etapas en la competencia del servicio de Buenos Aires a Santiago o Valparaíso. La primera fue con la inauguración del pavimento de Buenos Aires a Mendoza, por las rutas nacionales 8 (Buenos Aires - Río IV - Villa Mercedes) y 7 (Villa Mercedes - Mendoza). Esta obra se terminó hacia fines de la década de 1930. A partir de entonces, el camión comenzó a competir con el ferrocarril por el transporte de carga. En esta concurrencia, un parámetro representativo puede ser el indicador de transportes de vino, el principal producto de Mendoza en esos años. Si se examina el periodo 1949-1976, se pueden distinguir claramente tres etapas. La primera se extiende de 1949 a 1955 y marca una clara superioridad del ferrocarril. Este transporta entre cinco y seis millones de hectolitros anuales, mientras el camión sólo traslada entre uno y tres millones. En la etapa posterior, comprendida entre 1955 y 1967, se verifica una paridad. El ferrocarril mantiene sus volúmenes anteriores, en tanto que el camión duplica su carga hasta alcanzar al tren. Ambos transportan entre cinco y seis millones de hectolitros anuales. En la tercera etapa, 1968-1976, la balanza se desequilibra definitivamente en favor del camión. Este pasa a trasladar entre ocho y diez millones de hectolitros anuales, mientras el ferrocarril cae apenas a cifras oscilantes entre los cuatro y cinco millones anuales.<sup>294</sup> Sin lugar a dudas, al completarse el pavimento de la ruta 7 de Villa Mercedes a Buenos Aires (inaugurado el 5 de octubre de 1972), se facilitó aún más la oferta del flete en camión, mientras que los trenes permanecían sin inversiones ni renovación de material rodante.

Para el segundo tramo del circuito, es decir, el transporte de Mendoza a Santiago o Valparaíso, la situación fue distinta. La ruta se terminó de pavimentar recién hacia 1978, y el túnel en 1980. En comparación con el tramo anterior, el Trasandino tuvo 40 años más de ventaja en materia de instalaciones. Pero apenas terminada la construcción de la ruta, los efectos se harían sentir en forma casi instantánea, como veremos más adelante.

---

294 *Los Andes* (Mendoza, 18 de marzo de 1978): p. 7.



De todos modos, es preciso señalar la importancia del transporte ferroviario trascordillerano. Ello porque era el principal medio para el intercambio comercial entre Argentina y Chile, con la sola excepción del ganado. En efecto, hacia 1946 se exportaban 150.000 cabezas anuales. Parte de éste comercio se realizaba por el tradicional método del arreo de ganado en pie. También se utilizaban algunos camiones para realizar este tipo de intercambio. Pero el Trasandino ya absorbía una buena parte, superando el 30% del total. En efecto, sobre los 150.000 cabezas anuales, 60.000 eran trasladadas en el Trasandino.<sup>295</sup>

Más allá de los inconvenientes del servicio, al no haber una ruta pavimentada, el transporte automotor no podía competir con el tren. La prensa de la época se interesó en estos temas y lo reflejó en sus titulares. “El tráfico de mercaderías actualmente se efectúa casi exclusivamente por el Ferrocarril Trasandino”, destacaba un diario.<sup>296</sup>

## El Trasandino y sus servicios

Más allá de la frustración de todos los intentos de electrificación, el Trasandino brindó un significativo aporte al intercambio y la integración entre Chile y Argentina. Tanto por sus servicios de transporte de pasajeros como de carga. Es preciso tener en cuenta lo que significó en su momento este medio de comunicación. Porque desde 1910 hasta 1979 fue el principal servicio de transporte binacional, tanto para pasajeros como para carga. Esta apreciación no ha sido detectada con claridad por los especialistas en el tema. Por ejemplo, Kirbus ha señalado al respecto lo siguiente:

“El transporte de cargas nunca alcanzó volúmenes importantes debido a la necesidad del doble trasbordo en Los Andes y Mendoza para el cambio de trocha, si se trataba de mercaderías remitidas de punta a punta. Sin embargo, para que un servicio mixto no arroje déficit es imperioso un alto coeficiente de movimiento de mercancías teniendo en cuenta que para transportar un pasajero de 80 kilos se necesita movilizar 600 Kg de masa de tren, comparado con tan sólo 80 Kg para igual peso de carga. Dicho de otro modo: por cada Kg de carga, basta un Kg de tara, pero se requieren 7,5 Kg por cada kilo de pasajero. En definitiva, ni aún con las altísimas tarifas, el servicio era redituable.”

---

295 *Los Andes* (Mendoza, 10 de junio de 1946): p. 8.

296 *Los Andes* (Mendoza, 13 de febrero de 1954): p. 1.

La observación de Kirbus es interesante. Acierta al plantear el problema que significaba el trasbordo en Mendoza y Los Andes. También ilustra con relación a la diferencia de costos entre transporte de carga y pasajeros. Efectúa una afirmación contundente al sostener que: “el transporte de cargas nunca alcanzó volúmenes importantes”. Pero no lo prueba. No ofrece datos concretos sobre volumen de carga y cantidad de pasajeros transportados. Omisión comprensible en el trabajo citado, que se orienta fundamentalmente a analizar el Trasadino del Norte, de Salta a Antofagasta, con aporte sobre los otros trenes cordilleranos a modo de referencia. De todos modos corresponde al presente estudio, dedicado específicamente al Trasadino de Mendoza a Los Andes, avanzar en los datos señalados.

El Trasadino fue el medio de transporte más importante para trasladar bienes y personas entre Argentina y Chile, sencillamente porque no había ninguna ruta pavimentada entre ambos países (el primer camino se terminó recién en 1978). Algunos camiones trataban de viajar hacia Chile, pero con muy serias dificultades. Partían de Mendoza hacia el norte, y tras 40 km de camino pavimentado llegaban a Villavicencio. Allí comenzaba la ruta de tierra. Debían remontar la empinada cuesta del Paramillo hasta la cota de 3.000 metros s/n/m.

Luego, camiones y autos bajaban al valle de Uspallata (1.800 metros), para volver a subir hasta 3.200 en Las Cuevas. Eran 160 km de caminos de tierra, muy exigentes para los vehículos de la época. En estas condiciones, el viaje era muy desgastante para los camiones de carga, y muy cansador para los viajeros. El Trasadino tenía evidentes ventajas.

Además, en invierno las nevadas hacían sentir sus efectos en todo el corredor. Inicialmente bloqueaban tanto la ruta de autos como las ferrovías. Pero el Trasadino estaba preparado con máquinas barre-nieve, que disponían de poderosos sistemas para limpieza del camino. Era casi una ley general que cada invierno, el primer sistema que reanudaba su servicio después de las nevadas era el Ferrocarril Trasadino. Mucho antes que el automotor.

Después de la II Guerra Mundial, la aviación comenzó lentamente a disputarle al Trasadino parte del mercado de transporte de pasajeros. Fue una alternativa que durante muchos años apenas se reducía a un acotado número de personas. Además, en la década de 1940 el gobierno nacional mantuvo cerradas las rutas de transporte aéreo hacia Chile, con lo cual el Trasadino no tuvo competencia. Con el tiempo, el desarrollo de la tecnología y la caída de los precios, el sistema aéreo tendería a consolidarse como una alternativa competitiva con el transporte terrestre de pasajeros entre Argentina y Chile. Pero esto se verificaría recién a partir de la década de 1990. A esa altura, el Trasadino ya había levantado sus servicios. En cambio, mientras tuvo vigencia

el tren cordillerano (1910-1979), no sufrió una merma de su mercado debido a la competencia aeronáutica.

Conforme a lo expuesto, entre 1910 y 1979 el Trasandino fue el principal medio de transporte entre Argentina y Chile, tanto de pasajeros como de carga. Los *Cuadros II y III* detallan más información al respecto.

**Cuadro II: Ferrocarril Trasandino - Cantidad de pasajeros y volumen de carga transportados – Estación Las Cuevas y Empalme Frontera, 1957-1975**

Año	Estación Las Cuevas		Empalme Frontera		Ton. Carga		Despach.	Recibid.
	Pasajeros		Pasajeros		Toneladas de Carga			
	Desp.	Rec.	Desp.	Rec.	Desp.	Rec.		
1957	2.695	--	16.240	1.364	--	--	--	--
1958	1.663	--	6.324	1.612	--	--	--	--
58/59	2.710	--	10.228	1.145	--	--	--	--
59/60	1.852	--	44.888	1.582	--	--	--	--
60/61	1.694	--	40.386	1.696	--	--	--	--
61/62	1.243	--	47.337	2.202	--	--	4.115	39.266
62/63	S/D							
63/64	969	--	22.577	7.550	6.387	--	--	34.506
1965	1.945	--	18.653	1.314	11.757	--	2.524	49.832
1966	1.856	--	15.384	1.751	12.624	--	2.151	47.934
1967	2.081	--	8.019	1.184	19.356	--	3.032	75.832
1968	1.856	--	1.392	924	13.314	--	4.492	99.397
1969	S/D							
1970	496	--	15.943	6.354	7.657	--	45.411	78.830
1971	2.180	--	890	1.085	44.802	--	92.087	123.431
1972	332	--	S/D	S/D	6.785	--	S/D	S/D
1973	S/D							
1974	307	--	S/D	S/D	2.591	--	S/D	S/D
1975	890	--	S/D	S/D	1.840	--	S/D	S/D

Fuente: Archivo del Centro de Estudios Históricos Ferroviarios. Museo Nacional Ferroviario

El *Cuadro III* refleja las fluctuaciones que sufrió el servicio de cargas del Trasandino durante veinte años. Pero también se detectan cinco etapas, más o menos claras. La primera se extiende de 1965 y 1967, con un promedio de 60.000 toneladas anuales. En la etapa siguiente, de 1968 a 1971, el tráfico se duplicó, hasta llegar a 132.000 toneladas anuales de promedio. Ello se debió sobre todo a la fuerte demanda de cemento. Este fenómeno fue parte de un proceso mayor, a escala nacional. En la segunda mitad de la década de 1960, el país en su conjunto estaba en expansión. El Producto Bruto Interno (PBI) crecía en un 9% al año durante la presidencia de Illia.

### Cuadro III

#### FCT - Volumen de carga transportada (1965-1984)

Año	Toneladas de carga transportada	
	Argentina-Chile	Chile-Argentina
1965	49.850	2.520
1966	47.930	2.150
1967	76.450	3.130
1968	97.900	5.170
1969	82.450	59.500
1970	85.230	61.350
1971	92.100	44.800
1972	49.700	25.300
1973	35.100	28.350
1974	32.100	37.450
1975	22.800	43.060
1976	36.300	31.000
1977	40.900	24.000
1978	28.000	17.850
1979	23.500	34.100
1980	33.007	31.529
1981	29.181	18.362
1982	15.354	12.737
1983	18.731	9.831
1984	3.579	3.754
1985	---	---

Nota: A mediados de 1984, una nevada dejó fuera de servicio al Ferrocarril Trasandino. A partir de entonces quedó definitivamente clausurado el servicio internacional

Fuente: Informe oficial realizado por Ferrocarriles Argentinos, solicitado por el diputado provincial de Mendoza, Fernando Boulin (1989).

A su vez, dentro de la Argentina, no todo el territorio experimentaba la misma prosperidad. Pero al igual que en tiempos de la gran expansión de principios del siglo XX, Mendoza logró una inserción satisfactoria en este proceso. La provincia cuyana experimentó su “segunda edad de oro”, signada por una fuerte expansión en sus ramas más dinámicas, entre ellas la construcción tanto pública como privada. Ello incluyó la construcción de grandes obras hidroeléctricas con diques embalses en la zona de montaña, sobre todo Agua del Toro en Mendoza y Chocón-Cerros Colorados en Neuquén. Para la construcción de los grandes diques embalses de Cuyo, sobre todo Agua del Toro, sobre el río Diamante.<sup>297</sup> Estas obras generaron un rápido incremento en la demanda de cemento, que superó a la oferta.<sup>298</sup> Como

<sup>297</sup> El dique embalse Agua del Toro fue una obra de grandes dimensiones, con una pared con doble curva, con forma de “cintura de mujer”; con 140 metros de profundidad y 400 metros de largo, era una de las más grandes del mundo de su tipo, y requería grandes cantidades de cemento. Esta obra, iniciada en 1965, sufrió varias interrupciones, hasta que fue terminada en 1983.

<sup>298</sup> La Argentina contaba con 15 fábricas de cemento que en conjunto, tenían una capacidad productiva cercana a los 5.000.000 de toneladas. Con esta capacidad instalada, la industria argentina no tuvo problemas para abastecer la demanda interna entre 1956 y 1968. Pero en poco tiempo la demanda superó a la oferta y en 1969 fue preciso importar 270.000 toneladas. Para ese entonces, Mendoza tenía una capacidad instalada de 376.000 toneladas anuales, lo cual significaba ocupar el tercer lugar dentro de la

resultado fue preciso importar cemento. Y allí estuvo el Trasandino, para solucionar el problema.

En la etapa siguiente, entre 1972 y 1977, el tráfico de cargas volvió a caer. El promedio anual fue de 67.000 toneladas. La mitad de la etapa anterior y apenas un 10% por encima del periodo 1965-1967. Esta caída se explica en buena medida por la expansión de la capacidad instalada de producción de cemento en la Argentina, que pasó de 4.989.000 toneladas en 1969 a 7.810.000 en 1975. Este proceso se hizo sentir sobre todo en Córdoba y Mendoza. En esta última, la expansión de la capacidad instalada fue de 368.000 toneladas a 500.000 en el lapso mencionado. Entre 1978 y 1981 se desarrolló la cuarta etapa. El volumen de carga transportado por el Trasandino se vio afectado por el conflicto limítrofe entre Argentina y Chile con motivo de la soberanía sobre las islas del Canal de Beagle. Los gobiernos tomaron medidas que afectaron el intercambio, sobre todo en 1978. Y como suele suceder en estos casos, la recuperación de la confianza demandó bastante tiempo. Como resultado, el volumen de carga de 1978 a 1981 arrojó un resultado de 54.000 toneladas anuales de promedio.

La etapa siguiente estuvo signada por un hecho trascendental: la inauguración de la carretera internacional totalmente pavimentada, con el Túnel Cristo Redentor, librada oficialmente al servicio en mayo de 1982. A partir de entonces cambiaron radicalmente las condiciones de transitabilidad cordillerana para el transporte automotor. Surgió así una fuerte competencia para el transporte ferroviario. Los camiones atrajeron rápidamente la parte mayor del tráfico comercial. Poco después de la habilitación de esta carretera, el Trasandino ingresó en su etapa de crisis final. Entre 1982 y 1984, transportó apenas un promedio de 20.000 toneladas anuales.

Fueron los últimos años en que el Trasandino gozó del monopolio del transporte mecánico a Chile por los Andes Centrales. La construcción de la ruta internacional ya estaba culminando y llegó a su fin en 1978. Ese año comenzó un breve periodo de transición, y fue la primera vez en que el Trasandino competía con el automotor. En ello consistió básicamente la cuarta etapa, de 1978 a 1981, con un promedio de 54.000 toneladas anuales.

---

Argentina. Pero desde allí se debía abastecer la demanda de toda la provincia de Mendoza y de San Luis, y a la vez, absorber la citada expansión de la demanda por las grandes obras de ingeniería.

## El Trasandino por Uspallata y su similar por Socompa

Para dimensionar el papel del Trasandino en el proceso de integración económica argentino-chileno en la etapa previa al Mercosur, los datos del volumen de carga y cantidad de pasajeros transportados por la línea ofrece una idea que puede servir de base para nuevas observaciones. Mayor comprensión del fenómeno se alcanza mediante la comparación con otros ferrocarriles similares. Fundamentalmente con el que une Argentina y Chile por Socompa. Porque de esta comparación surgen conclusiones de interés. Conforme al cuadro siguiente, entre 1983 y 1996 el Trasandino del Norte transportó un volumen irregular de carga. Hubo años con bajos niveles, llegando a las 15.000 o 17.000 toneladas, y otros con volúmenes mayores, en los cuales se alcanzó las 127.000 o 128.000 toneladas anuales. El promedio general de cargas transportadas entre 1983 y 1996 fue de 60.000 toneladas.

La comparación del rendimiento de los dos ferrocarriles merece además, algunas consideraciones de tipo cualitativo. Sobre todo con relación al Mercosur, cuya constitución significó un cambio muy profundo en el volumen del intercambio global entre los países miembros plenos y asociados. En este sentido, es preciso destacar que el Trasandino de Uspallata fue un transporte enteramente pre-Mercosur. Es decir, sus servicios estuvieron siempre restringidos por las barreras arancelarias y para-arancelarias dispuestas por los dos países, Argentina y Chile.

*Cuadro IV:*

### Tráfico ferroviario entre Chile y Argentina por Socompa (1983-1996)

Año	Toneladas
1983	58.012
1984	43.067
1985	68.039
1986	127.300
1987	66.056
1988	70.082
1989	61.997
1990	60.843
1991	35.251
1992	23.498
1993	17.440
1994	15.953
1995	80.000
1996	128.000

*Fuente: Thomson (1997).*

Muy diferente fue la situación del Trasandino por Socompa. Porque éste tuvo una etapa pre-Mercosur (igual que su par de Uspallata), y luego un periodo plenamente inserto en la era Mercosur. El Trasandino del Norte se ha

visto favorecido por el Mercosur y el proceso de integración de Chile al mismo, contexto en el cual se produjo una fuerte reducción de las barreras arancelarias y pararancelarias, y un notable incremento en la demanda del intercambio. A ello hay que añadir el incremento de la población de Argentina, Chile y los demás países de la región, el aumento de la producción de los últimos años, y el notable aumento del intercambio intra-regional. Finalmente, también hay que tener en cuenta las mejoras en los servicios ferroviarios determinadas por la agresiva política de transporte del gobierno argentino desde 1989 y la cada vez más importante presencia del capital privado en el sector.

En 1980 el Trasandino de Uspallata trasladó 65.000 toneladas de carga, a pesar de competir con la ruta totalmente pavimentada, y con el cómodo y ágil túnel internacional Cristo Redentor, recién inaugurado. Entre 1983 y 1996 mucho le costó al Trasandino del Norte alcanzar esta cifra. En algunos años logró superarla. Pero la mayor parte del tiempo estuvo por debajo. Entre 1989 y 1994 el Trasandino del Norte trasladó menos carga que el de Uspallata en 1980. A pesar del Mercosur, de los tratados con Chile y de la falta de competencia de transporte automotor en el área.

Es preciso destacar también que a pesar de todas estas ventajas, el Ferrocarril Trasandino del Norte no fue capaz de igualar los récords de carga transportados por el Trasandino del Centro en épocas muy anteriores. En efecto, mientras entre 1969 y 1971 este orilló las 150.000 toneladas, su par del norte nunca alcanzó las 130.000, ni aún después del Mercosur. Inclusive, a partir de 1993, el Trasandino del Norte pasó a formar parte de un corredor bioceánico entre Santos (Brasil) e Iquique (Chile), pasando por San Pablo, Santa Cruz de la Sierra, Yacuiba, Jujuy, Tucumán, Salta y Antofagasta. Pero a pesar de todas estas ventajas, siguió en pie el récord del Trasandino de Uspallata.

A pesar de estas notables diferencias en favor del servicio que prestó el Trasandino del Centro por sobre el del Norte, cada uno siguió una suerte muy diferente. Este fue privatizado en 1996 y pasó a ser administrado por la firma *Ferronor*, que puso en marcha un plan de reformas comerciales en la explotación del servicio, tendente a incrementar su rentabilidad. El Trasandino del Centro, en cambio, se mantuvo inactivo desde 1984 y sin posibilidades de revertir su situación, como veremos más adelante. De todos modos, la gran diferencia entre ambos ferrocarriles hacia fines del siglo XX se encuentra en las alternativas existentes en el área. En la zona norte de Argentina el transporte automotor carece de infraestructura vial para el transporte de carga, lo cual favorece al Trasandino por Socompa. En la zona centro, en cambio, se encuentra la principal y única ruta pavimentada internacional, justamente en el mismo lugar donde se hallan los rieles del Trasandino por Uspallata. Y este es el dato decisivo.





## El Trasandino, las nuevas villas de alta montaña y la cumbre presidencial Perón-Ibañez

En colaboración con Loreto Correa

“Hace dos años y medio llegué por primera vez desde que estaba en el gobierno, al pueblo de Las Cuevas. Si no supiéramos que se llamaba así por las cuevas de los cerros, hubiéramos pensado que tenía ese nombre por las cuevas en que vivían las personas de la localidad. La señora Eva Perón, después de recorrer y conversar con los trabajadores que habitaban esas pocilgas, se puso a llorar y me dijo que la Fundación, en seis meses, se comprometía a que aquellas personas viviesen en casas apropiadas a lo que debe ser la vivienda de una persona que desee vivir dignamente. Desde entonces se puso en marcha la Fundación y pocos días después, 2.500 obreros trabajaban en este lugar. Seis meses después, esta pequeña villa estaba levantada”.  
Juan Domingo Perón (1953).<sup>299</sup>

La reconstrucción del Trasandino generó las condiciones para el surgimiento de tres nuevos polos de desarrollo, con grandes inversiones de infraestructura, en zonas que hasta entonces habían permanecido desiertas. Del lado chileno se construyó el Hotel Portillo a 2.900 metros de altitud, cabecera de un activo centro de deportes invernales que sigue liderando la actividad en el presente. Del lado argentino se produjo la fundación de las villas de Uspallata (1.900

---

<sup>299</sup> Discurso inaugural de la Villa de Las Cuevas, 26 de febrero de 1953. *Los Andes* (Mendoza, 27 de febrero de 1953): p.1.

metros s/n/m) y Las Cuevas (3.200 metros s/n/m), ambas a comienzos de la década de 1950. Es importante señalar que todos los materiales de construcción que se usaron para levantar estos tres complejos, igual que el personal de ingenieros, arquitectos, técnicos y obreros, fueron transportados a bordo del Ferrocarril Trasandino.

El proceso de la ocupación del espacio cordillerano, a través del turismo y otras actividades, adquirió una modalidad singular en el segundo tercio del siglo XX, en el marco del creciente protagonismo del Estado como actor de la vida nacional y propietario del Ferrocarril Trasandino. Si bien este movimiento fue continuidad del que se desplegó en el primer tercio de esa centuria, hubo diferencias notables en muchos aspectos. Como se ha examinado oportunamente, en las primeras décadas de la centuria pasada, los pioneros emprendimientos turísticos que surgieron en torno al Trasandino eran hoteles de lujo destinado a las élites nacionales e internacionales. Predominaba un enfoque privado en la accesibilidad a la belleza de la cordillera, consistente con el perfil del Trasandino como empresa privada. En cambio, la segunda etapa de expansión, a partir de la nacionalización y reconstrucción del Trasandino, sería llevada adelante por una empresa estatal, orientada también por un Estado diferente al anterior, caracterizado por asumir nuevas y crecientes responsabilidades sociales y de desarrollo económico, juntamente con necesidades políticas más complejas debido al advenimiento de la sociedad de masas.

## Uspallata: debates parlamentarios y fundación de la villa

La llegada del Trasandino a Uspallata, cerca de 1890, no generó un efecto movilizador para el desarrollo territorial. Sobre todo porque, por razones técnicas, la estación se asentó en la margen derecha del río Mendoza, mientras que las mejores tierras se encuentran en la orilla opuesta. El desarrollo territorial de esta localidad, paradójicamente, recibió impulso tras el aluvión de 1934, el Trasandino quedó inactivo y en su lugar, se promovió el transporte carretero; y la ruta para los automotores se construyó, precisamente, por la margen izquierda del río Mendoza. Allí fue donde la Compañía de Hoteles Sudamericana levantó el Hotel de Uspallata. Esta obra impulsó un rápido impacto, pues se generó una gran valoración de los terrenos y la zona en su conjunto. Este emergente lugar comenzó a fascinar a muchos grupos, entre ellos, a los militares.

El proceso de ocupación de las tierras de Uspallata por parte de los militares comenzó a fines de la década de 1930. Desde el poder político, y en el marco de la influencia que por entonces ejercían los enfoques geopolíticos de los

teóricos alemanes, se impulsó un proceso de pretorización de las zonas de fronteras en general, y de Uspallata en particular. Un síntoma de este itinerario fue la iniciativa legislativa de trasladar tierras a los militares, precisamente, en ese fértil valle.

Durante la presidencia del general Agustín P. Justo (1932-1938) se realizaron los primeros pasos para impulsar la transferencia de los terrenos de Uspallata al ámbito del Ejército Argentino. El terreno elegido era la Estancia Uspallata, propiedad de 230.000 hectáreas. Esta pertenecía a una sociedad anónima pero fue rematada; el comprador de la misma fue el Banco Hipotecario Nacional, con escritura extendida por el juez federal de Mendoza el 28 de octubre de 1937. El Ministerio de Defensa impulsó la compra de esa estancia para cederla al Ejército, con vistas a instalar allí sus cuarteles. Para avanzar en esa dirección, el gobierno remitió al Congreso el respectivo proyecto de ley para adquirir esta propiedad por valor de \$800.000.



*Estación Uspallata del Trasandino. Colección García Pujada. AFH, UNCuyo.*

El proyecto de traspaso de la Estancia Uspallata al Ejército se encontró con obstáculos políticos. Presentado por el Ejecutivo el 11 de enero de 1938, no fue tratado por el cuerpo. Ante la demora, el 13 de julio, el ministro de Guerra solicitó el pronto despacho del proyecto. El tratamiento en comisiones se dilató, y el proyecto caducó; pero fue nuevamente activado por iniciativa del senador conservador Gilberto Suárez Lago (Partido Demócrata-Mendoza). Durante el tratamiento en el recinto, el legislador explicó el interés eminentemente militar de la iniciativa: “La adquisición de esta propiedad responde a necesidades de inequívoco carácter militar. Por necesidades militares, pues, que hacen a los intereses de la defensa y seguridad del país, el Poder Ejecutivo ha convenido con el Banco Hipotecario Nacional la adquisición de la ‘Estancia Uspallata.’”<sup>300</sup>

<sup>300</sup> Discurso del senador Gilberto Suárez Lago. Cámara de Senadores. Buenos Aires, 21 de setiembre de 1939. *Diario de Sesiones*, pp. 472.

En el tratamiento de la ley, los legisladores se inclinaron por apoyar la iniciativa en general, pero con algunos agregados tendientes a articular un equilibrio entre las necesidades militares y la conveniencia de promover la colonización civil de la localidad. Por tal motivo, se establecía la reserva de una pequeña parte de la propiedad para el asentamiento de los colonos. Por este motivo, el Banco Hipotecario conservaría la propiedad de “1300 hectáreas, o sea, toda la superficie bajo riego, cultivada o susceptible de serlo, que hay en el valle de Uspallata, para fines explícitos de colonización”.<sup>301</sup> Dentro de ese espacio que quedaba en manos del Banco, se incluía el casco de la estancia, lugar donde asentaría la villa de Uspallata, junto al Gran Hotel de Uspallata, propiedad de la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*. Para ello se destinaban 40 hectáreas a la formación del pueblo, 60 hectáreas para instalación de cuarteles militares, 200 hectáreas para quintas o residencias veraniegas, y 1000 hectáreas para explotación agrícola. Para concretar la compra del predio se autorizaba un monto de \$350.000.<sup>302</sup> La cifra era menos de la mitad del monto original, porque se dejaba en manos del Banco las 1300 hectáreas centrales. De esta manera se esperaba promover el desarrollo de la futura villa de Uspallata:

“Se permitirá que esa hermosísima zona cordillerana de la provincia de Mendoza deje de ser un latifundio, cuyas bellezas y encantos sólo pueden contemplar ahora los turistas que velozmente lo cruzan en su viaje de Mendoza a Chile. Se entregará así, con un sentido social preciso, a la colectividad mendocina, la posibilidad bien amplia del goce de esa zona. La ha de formar allí un pueblo, una planta urbana, fijándose otra zona para residencias y quintas y otra para colonización específicamente tal”.<sup>303</sup>

La nueva propuesta, que reservaba 1300 hectáreas para uso civil, fue aprobada por el Senado y girada a la Cámara de Diputados. Pero en este ámbito, el proyecto no logró consenso y la propuesta caducó. Posiblemente, los sectores militares no estaban muy de acuerdo con perder el control de las tierras mejores de la Estancia. Desde esta perspectiva, el proyecto quedó pendiente, a la espera de mejores circunstancias. El presidente Justo cumplió su mandato y fue sucedido por un civil, Roberto Ortiz. La influencia militar se redujo. Pero luego resurgió con fuerza, con el golpe de Estado de 1943, el gobierno de facto subsiguiente (1943-1946), y el advenimiento al poder del general Perón, primero como vice presidente de facto, y luego como presidente constitucional (1946-1955).

---

301 Discurso del senador Gilberto Suárez Lago. Cámara de Senadores. Buenos Aires, 21 de setiembre de 1939. *Diario de Sesiones*, pp. 473.

302 Proyecto de Ley. Cámara de Senadores. Buenos Aires, 21 de setiembre de 1939. *Diario de Sesiones*, pp. 470-471.

303 Discurso del senador Gilberto Suárez Lago. Cámara de Senadores. Buenos Aires, 21 de setiembre de 1939. *Diario de Sesiones*, pp. 473.

Las negociaciones entre el Ejército y el Banco Hipotecario por la Estancia Uspallata se reactivaron durante el gobierno militar. Finalmente, la compra se concretó, y quedó formalizada por escrituras del 30 de junio de 1944 y del 5 de octubre de 1946. Como resultado, la propiedad de 230.000 hectáreas quedó en poder del Ejército y sería “destinada al adiestramiento de tropas de montaña”.<sup>304</sup> En efecto, “con la incorporación de dicho inmueble al patrimonio del Estado, se llenó una sentida necesidad del ejército para el adiestramiento de tropas de montaña”.<sup>305</sup> De esta manera se completaba un ciclo de casi diez años de tratativas. El Ejército lograba, por fin, el control territorial de Uspallata.

La presencia militar significaba también, el ahogo del desarrollo cívico, económico y social de Uspallata. Así lo admitieron los legisladores peronistas. Para el diputado Ventura González, “este objetivo importante desde el punto de vista de la defensa nacional, trajo como consecuencia el impedimento del desarrollo civil, comercial y turístico de la zona”.<sup>306</sup> Una posición similar fijó el senador Ramón Albariño, para el cual, el monopolio militar de esas tierras “obstaculiza la formación de núcleos poblados de esta zona” a la vez que “impide poblar una zona de gran importancia comercial y turística”.<sup>307</sup> En efecto, el traspaso de las tierras al ejército frustraba las antiguas aspiraciones de los colonos de la zona, que llevaban años reclamando por el reconocimiento de la propiedad de las tierras que cultivaban:

“La población civil del valle de Uspallata, que alcanza a más de mil almas, siempre ha gestionado al Banco Hipotecario Nacional, cuando éste era propietario de los terrenos, la escrituración de parcelas para edificar la villa, para cultivar las chacras. Pero el Banco Hipotecario Nacional nunca dio su consentimiento a esa aspiración de los habitantes del valle de Uspallata. En el año 1948, una delegación de vecinos del valle de Uspallata concurrió ante las autoridades nacionales a requerir su intervención a fin de facilitarles sus justas aspiraciones; pero esos delegados no tuvieron éxito en sus gestiones”.<sup>308</sup>

Para resolver las tensiones generadas en torno a la frustrante situación de Uspallata, el Poder Ejecutivo impulsó un proyecto de ley, tendiente a restringir, al menos parcialmente, el monopolio militar de las tierras, y abrir las puertas al desarrollo civil de la localidad. Para avanzar en esa dirección, se remitió al Congreso el proyecto de ley específico. La iniciativa proponía “la formación de

---

304 Discurso del diputado Ventura González. Cámara de Diputados. Buenos Aires, 29-30 de setiembre de 1952. *Diario de Sesiones*, p. 1672.

305 Discurso del senador Ramón Albariño. Senado de la Nación. Buenos Aires, 30 de setiembre de 1952. *Diario de Sesiones*, p. 708.

306 Discurso del diputado Ventura González. Cámara de Diputados. Buenos Aires, 29-30 de setiembre de 1952. *Diario de Sesiones*, p. 1672.

307 Discurso del senador Ramón Albariño. Senado de la Nación. Buenos Aires, 30 de setiembre de 1952. *Diario de Sesiones*, p. 708.

308 Discurso del diputado Luis M. Gallo. Cámara de Diputados. Buenos Aires, 29-30 de setiembre de 1952. *Diario de Sesiones*, p. 1675.

un pueblo que se denominará villa de Uspallata, afectando a ese destino una superficie no menor de 100 hectáreas, dentro de la mayor fracción de propiedad de la Nación, ubicada en la zona de riego del valle de Uspallata” (artículo 1°).

El cambio era notable con respecto a los antecedentes parlamentarios. Si en el proyecto de Suarez Lago de 1939 se destinaban 1300 hectáreas a uso civil y colonización, en 1952 los terrenos para esos fines se reducían a 100 hectáreas. Además, la influencia militar se aseguraba mediante el control financiero: los recursos obtenidos por venta de parcelas o lotes a los colonos, debían entregarse al ámbito castrense “ingresando a los fondos previstos por la ley 12.737 de construcciones militares” (artículo 4°). Por otra parte, la ley dejaba expresamente en manos militares la autoridad de aplicación de la ley: “El Poder Ejecutivo, por órgano del Ministerio de Ejército, dará cumplimiento a las disposiciones de esta ley” (artículo 4°).

El Congreso, generó algunos cambios significativos en el proyecto, y finalmente aprobó la ley 14.168 en la cual la injerencia militar era todavía mayor. Por un lado, se eliminó el mínimo de 100 hectáreas de terreno para actividades civiles. La redacción definitiva solo mencionada “una superficie suficiente para la creación de la zona urbana” (artículo 1°). Además de reducir al mínimo el espacio de colonización, se ampliaban las facultades militares. En efecto, el proyecto de desarrollo de la villa se colocaba explícitamente, en manos militares “El poder Ejecutivo, por intermedio de la Dirección General de Ingenieros del Ministerio de Ejército, confeccionará el plan regulador” (artículo 5).

El tratamiento parlamentario del proyecto de ley de fundación de Uspallata fue interesante. El diputado Ventura González admitió que el valle poseía 13.000 hectáreas cultivables, y que el gobierno nacional, al adquirir la Estancia Uspallata en 1946 y traspasarla al ejército, había frustrado el desarrollo socioeconómico del área. Por eso la importancia de impulsar la fundación de la villa. Por su parte, el diputado Albrieu coincidió con González en cuanto al atraso que significó el traspaso de esas tierras al ejército, situación que sería atenuada por esta ley: “las tierras del valle de Uspallata adquiridas por el ejército, que permanecieron durante largos años en algo así como manos muertas, han sido colocadas a disposición de Mendoza y de los pobladores de Uspallata”.<sup>309</sup> Más adelante, reconoció que el proyecto original fue modificado por influencia directa del ejército. Es decir, hubo presión militar sobre el Congreso para que éste suprimiera el mínimo de 100 hectáreas para uso civil, y sometiera Uspallata a la tutela de la Dirección General de Ingenieros del Ministerio de Ejército.

---

<sup>309</sup> Discurso del diputado Oscar Albrieu. Cámara de Diputados. Buenos Aires, 29-30 de setiembre de 1952. *Diario de Sesiones*, p. 1674.

La actitud de la oposición fue débil y vaga. En realidad, la hegemonía peronista brindaba muy poco espacio a los partidos políticos adversarios. Estos tenían pocas bancas parlamentarias, y con frecuencia, tenían escasa incidencia en el tratamiento de los temas, sobre todo en asuntos tan periféricos. En el caso particular del tratamiento de este proyecto de ley, la posición del partido radical fue expuesta por el diputado-historiador Emilio Ravignani, el cual se limitó a expresar su respaldo a la iniciativa, con el aporte de una semblanza histórica de Uspallata. Como aporte manifestó la conveniencia de instalar allí un municipio “que permita a los habitantes darse su propio gobierno y forjar su progreso”.<sup>310</sup>

La fundación de Uspallata se formalizó con la sanción de la ley 14.169. Se mantenía en firma la posesión del ejército de la casi totalidad de las tierras. Para la creación de la villa se destinaba un espacio indefinido, sin una superficie mínima estipulada, lo cual abría las puertas a que, con el tiempo, la corporación militar se rehusara a ceder tierras a la colonización. También se afirmaba la tutela militar sobre el plan de desarrollo. Este quedó incorporado en el texto, con un ambicioso proyecto que incluía obras hidráulicas, servicios de energía eléctrica, red vial, obras de saneamiento, construcción de un centro cívico y comercial, construcción de viviendas y de instalaciones agroindustriales; en total se proyectaba invertir la suma de \$100.225.000 en un periodo de diez años. Con grandes anuncios, el relato oficialista aseguraba que por este camino se lograría convertir Uspallata en un “emporio económico”.<sup>311</sup>

Las decisiones políticas abrieron el camino a la ocupación militar del territorio. Hacia 1943 se instaló en Uspallata el Destacamento Militar de Montaña, dependiente del Comando de la Agrupación de Montaña Cuyo, con sede en Mendoza. Este destacamento se hizo cargo de la seguridad de la zona de frontera durante unos años, tarea en la cual, posteriormente, servirían el Regimiento de Infantería de Montaña 16 y el Grupo de Artillería de Montaña 8. Estas unidades se asentaron en Uspallata y zonas aledañas, incluyendo la Estancia de San Alberto. Se les confió la propiedad de las mejores tierras del distrito, las cuales quedaron bajo su directo control. Entre ellas se destaca la unidad de Puente del Inca, asentada en 1946 como refugio, promovida después a Compañía de Esquiadores de Alta Montaña. La fuerte presencia militar en Uspallata, generó un brusco aumento de la población local, formada por el personal afectado al servicio, y los prestadores de servicios. La población subió de 415 habitantes en 1947 a 3.525 en 1960.

---

310 Discurso del diputado Emilio Ravignani (UCR). Cámara de Diputados. Buenos Aires, 29-30 de setiembre de 1952. *Diario de Sesiones*, p. 1674.

311 *Los Andes* (Mendoza, 27 de febrero de 1953): p. 1.

La presencia de unidades militares en Alta Montaña significó un avance importante en el desarrollo de la seguridad y los servicios en la zona. Sobre todo por el aporte de los grupos de esquiadores que, al tener presencia permanente en el lugar, constituían un organismo de singular importancia en caso de avalanchas, derrumbes y otras catástrofes naturales. En efecto, las vías de transporte (ferroviarias o viales) eran sumamente frágiles en el entorno agresivo de la montaña. Con frecuencia se producían accidentes y quedaban bloqueados viajeros y pobladores, con serio peligro para sus vidas, tal como ha demostrado León Gallardo (2003). En esos momentos críticos, el aporte de los grupos militares, particularmente los esquiadores, resultaba decisivo. En ese sentido, es importante destacar el papel que cupo, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, a las tropas y cuadros de la Compañía de Esquiadores de Puente del Inca y de la Escuela de Montaña con sede en Portillo.

De todos modos, la presencia militar en la zona generó también algunos problemas para el desarrollo socioeconómico de la región, particularmente en Uspallata. En efecto, en su afán de lograr un rápido poblamiento de este valle, el Estado otorgó a los militares la mayor parte de las tierras cultivables. Allí se asentaron los cuarteles, tanto del RIM 16 como del GAM 8. Campos fértiles, con gran potencial para producción agrícola, fueron afectados a playones de maniobrayentrenamiento militar. De esta manera se produjo un serio obstáculo para el asentamiento de colonos que pudieran dedicarse a labrar pequeñas parcelas con perfil de agricultura intensiva y desarrollar emprendimientos agroindustriales. Los futuros pobladores de Uspallata sólo podrían dedicarse a la prestación de servicios, tanto para los militares residentes allí, como para los turistas que se encontraban en tránsito.

Los datos demográficos son elocuentes: de acuerdo al censo nacional de 2001, el último con datos distritales disponibles, la población de Uspallata asciende a 3.500 vecinos: la misma cantidad que registró el censo de 1960. Las auspiciosas palabras de Emilio Ravignani en 1952, propiciando un futuro de dinámica vida cívica, social y económica para Uspallata, se han frustrado totalmente: 60 años después, todavía no se ha constituido en municipio; mantiene su subordinado status de subdelegación del remoto Departamento de Las Heras, cuyo intendente tiene su sede a más de 100 km de allí.

El estancamiento de Uspallata contrasta con el crecimiento logrado por Los Andes, localidad que duplicó su población en los últimos 30 años. Evidentemente, el monopolio militar de las tierras ha tenido un papel relevante en este proceso. En ese sentido, la documentación examinada en este capítulo tiende a confirmar las tesis de Cepparo y Vargas. Para decirlo en otras palabras, el estancamiento de Uspallata hace recordar la célebre sentencia de Winston Churchill en 1942: “Europa está ocupada por los ejércitos nazis, salvo España que está ocupada por su propio ejército”.



La militarización del valle de Uspallata fue acompañado por otro proceso paralelo: la peronización de esa localidad. Se trata de un itinerario de carácter político, por medio del cual, el gobierno procuró empapar con esta estratégica zona de frontera con los símbolos partidarios peronistas, procedimiento que serviría de base para extenderlo luego a otras localidades de esa misma región, particularmente a Las Cuevas.

El proceso de peronización de Uspallata comenzó con la nacionalización de los ferrocarriles ingleses, adquiridos por el Estado en 1948. Como resultado, se transfirieron al ámbito de la Nación todas las instalaciones y equipamiento de las empresas subsidiarias, incluyendo la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*. Dentro del territorio de la provincia de Mendoza, esta empresa poseía los hoteles de El Sosneado, Puente del Inca y Uspallata. Como se ha examinado en otra parte, el Hotel Termas de El Sosneado comenzó a declinar, debido a la pérdida de la superestructura turística que lo promocionaba, y quedó abandonado en poco tiempo. El Hotel Termas de Puente del Inca fue destruido por un alud; sólo quedaría en pie el Gran Hotel de Uspallata, el cual sería la pieza maestra para peronización de la zona de Alta Montaña.

Tras recibir el Hotel de sus propietarios ingleses, el gobierno peronista demoró un tiempo en definir su destino. Inicialmente, se resolvió usarlo como colonia de vacaciones para el sindicato de trabajadores bancarios.<sup>312</sup> Posteriormente, se transfirió al Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI).<sup>313</sup> Más tarde pasó al sindicato de empleados de comercio, siempre en la órbita peronista. Dentro de este ámbito, se avanzó en el cambio de denominación: en el verano de 1948 el elegante hotel que habían construido los ingleses, se reinauguró con su nuevo nombre: “Presidente Perón”.<sup>314</sup> De esta manera se echaban las bases del proceso de peronización de la zona de Alta Montaña, en el corredor bioceánico principal de la frontera con Chile; posteriormente, esta tendencia se extendería a la villa de Uspallata en su conjunto (“Presidente Perón”) y a la localidad de Las Cuevas (“Eva Perón”), entre otras.

## El Ferrocarril Trasandino y Gran Hotel Portillo

La presencia del Ferrocarril Trasandino hizo posible la construcción del Gran Hotel Portillo, notable centro de deportes invernales, situado a 2800 metros de altitud, junto a la Laguna del Inca, cerca de la frontera internacional, en el lado chileno.

---

312 *Los Andes* (Mendoza, 26 de julio de 1947): p.4

313 *Los Andes* (Mendoza, 23 de setiembre de 1947): p. 3; 27 de setiembre de 1947 p. 3..

314 *Los Andes* (Mendoza, 6 de enero de 1948): p. 7; (7 de enero de 1948): p. 5.

Así como el Hotel Puente del Inca fue el motor de los deportes de montaña del lado argentino, un papel análogo cupo al Hotel Portillo del lado chileno con la ventaja, en favor de éste, de disponer de mejores condiciones para deportes invernales, particularmente por la mayor abundancia de nieve y la presencia de la laguna del Inca. El lugar permaneció casi totalmente deshabitado hasta la década de 1930 debido a su difícil acceso. La denominación “portillo” hace referencia a un paso estrecho; al parecer se comenzó a utilizar regularmente recién al comenzar el segundo tercio del siglo XX.

De todos modos, el potencial de las canchas de esquí de la zona de la Laguna del Inca se comenzó a realizar a partir de los inicios de la construcción del Ferrocarril Trasandino. En 1887 la empresa constructora contrató a dos ingenieros noruegos, Elmar Rosenquist y Michel Hermundsen para hacer estudios de invierno de la línea propuesta. Para desplazarse entre los distintos puntos de la faena, ambos utilizaron esquíes con lo cual, se convirtieron en los primeros esquiadores de la región y, tal vez, de Chile. Dos años más tarde en 1889, otros 14 esquiadores noruegos fueron traídos a Chile para transportar el correo entre Chile y Argentina. Sin embargo, este emprendimiento no tuvo éxito porque la nieve resultó insuficiente para completar el recorrido por este medio. El servicio postal se continuó realizando a lomo de mula. Pero este antecedente contribuyó a asentar la tradición del uso de los esquíes. En efecto, en los primeros años del siglo XX se reiteraron experiencias parecidas, con el desplazamiento en esquíes para revisar y mantener las líneas telegráficas y para prestar servicios en las faenas del Trasandino (Tapia Canelo, 1989: 135).

Cuando se completó el trazado y el Trasandino quedó completamente librado al servicio (1909), este impulso creció sensiblemente. El flujo de deportistas aumentó y se utilizaba el andarivel del ferrocarril como pista de esquí entre Caracoles y Juncal. Ese mismo año se fundó en Valparaíso el primer club de esquí, *Club Alemán de Excursión*. Desde esta institución se promovían excursiones hasta la Laguna del Inca para esquiar justamente en las canchas adyacentes.

En el primer tercio del siglo XX se percibía una asimetría notable en el grado de desarrollo de la zona cordillerana a ambos lados de la cordillera. Del lado argentino, los hoteles de Cacheuta y Puente del Inca se consolidaron en forma temprana, mientras que del lado chileno, el proceso fue mucho más lento. De todos modos, la situación comenzó a cambiar a partir de la década de 1930. En estos años se instaló en Portillo el primer andarivel de arrastre para los esquiadores. Además, se levantó una cabaña que servía de refugio para los deportistas, llamada “Hotel Portillo”. Evidentemente, al quedar fuera del servicio el Trasandino, tras el aluvión de 1934, estos impulsos perdieron fuerza. Pero tras su reconstrucción, se produjo un nuevo clima que motivó a los emprendedores.

Una empresa privada se propuso levantar un hotel en el lugar a comienzos de la década del 40. Era la *Compañía de Hoteles Cordillera S.A.*, que procuraba replicar el modelo que, del lado argentino, había puesto en marcha la *Compañía de Hoteles Sudamericanos*. Su propósito era, en primer lugar, construir el Gran Hotel Portillo. Las obras comenzaron con entusiasmo en 1942. El nuevo contexto internacional, generado por el desarrollo de la II Guerra Mundial, resultó poco favorable para el emprendimiento. Se produjo una suerte de empantanamiento del proyecto, debido a los altos costos y los problemas de financiación. En este contexto surgió la alianza con el Estado a través de la CORFO.

La Corporación de Fomento (Corfo), fue un organismo del Estado de Chile, creado en 1938, en el marco del nuevo paradigma socioeconómico, propio del ciclo iniciado a partir de la Gran Depresión económica mundial de 1929-30. Esta crisis marcó el fin del paradigma del libre cambio, y su progresiva sustitución por el paradigma keynesiano, en el cual, el Estado debía asumir funciones cada vez más amplias. El Estado gendarme se transformaba en Estado impulsor de la actividad económica. Y como herramienta para apalancar el desarrollo, se creó la CORFO. Esta entidad se pensó, originalmente, para promover la industria y otras actividades; pero, poco a poco, se fue deslizado hacia otros ámbitos de la vida económica chilena, hasta alcanzar un papel importante en la promoción del turismo y la hotelería (Vergara, 1947). En este contexto, Corfo se involucró en el proyecto del Hotel Portillo, al cual brindó su respaldo. Los aportes de Corfo y de los Ferrocarriles de Estado de Chile, contribuyeron a fortalecer la iniciativa, hasta llevarla a feliz término. Tras seis años de trabajo, las obras fueron finalmente inauguradas.

La inauguración del hotel Portillo fue un evento importante, tanto por lo que ocurrió como por lo que se planificó, pero sin éxito. Los organizadores trataron de armar un evento al más alto nivel, para lograr presencia en la prensa nacional y promover así este nuevo espacio. Para avanzar en esa dirección, se programaron actividades originales, incluyendo descensos de esquiadores con antorchas. Además, para realzar la ceremonia, se invitaron figuras destacadas de la actividad económica, deportiva, social y política, comenzando por el presidente de la República, Gabriel González Videla. Para lograr la presencia de este último, se realizaron diversas gestiones, y se logró un compromiso oficial, que finalmente no se cumplió. En efecto, hasta el día anterior, la prensa anunciaba que la comitiva oficial sería presidida por el titular del Poder Ejecutivo. Sin embargo, estas expectativas se vieron frustradas. El presidente de Chile no asistió a la inauguración de Portillo, detalle que resultará importante por lo que se examinará más adelante. Las celebraciones con motivo de la inauguración del hotel Portillo se prolongaron por tres días: 8, 9 y 10 de julio de 1949. Invitados y periodistas pudieron recorrer las instalaciones del flamante hotel de 125 habitaciones. La prensa de la época brindó amplia cobertura al evento:

“La inauguración del moderno Hotel de Portillo constituye la nota saliente de las actividades del deporte de nieve de esta semana. La total habilitación de este cómodo alojamiento de cordillera dará margen para un grato suceso. La comitiva oficial saldrá desde Los Andes, el viernes a las 4 de la tarde en un tren especial. Los que no puedan hacer el viaje hasta allí (Los Andes) en automóvil, tendrán un carro agregado al tren expreso que parte de Mapocho al viernes a las 11.45, el cual irá directamente a Los Andes para combinar con el tren especial.”<sup>315</sup>

La crónica periodística reflejaba el papel decisivo de los trenes en general, y del Trasandino en particular, en este proceso de hacer funcionar el hotel Portillo. Los actos oficiales se llevaron adelante con gran pompa y solemnidad, con presencia de 500 invitados, entre ellos, el canciller Germán Riesco, el ministro de Obras Públicas, Ernesto Merino Segura; los embajadores de Brasil, Argentina, Suecia, Francia y Canadá, diputados y senadores y dirigentes del deporte, la cultura y el mundo empresario. El dato de color se registró en las pistas de esquí:

“Proporcionó especial realce a esta ceremonia la presencia del Regimiento Andino que, a la hora indicada, inició la bajada desde lo más alto de la cancha de esquí, portando antorchas y produciendo así un efecto verdaderamente fantástico. Llegados estos esquiadores militares a la plazoleta frente al hotel, se izó la bandera chilena a los acordes de la Canción Nacional.”<sup>316</sup>

Además de la atracción central del esquí, Portillo ofrecía una variada oferta para atraer al turista. En primer lugar, se procuraba destacar la belleza de la Laguna del Inca, con la cordillera como telón de fondo. No sólo para admirar el paisaje, sino también para la práctica de deportes, como la navegación (a remo o a vela) y la pesca en verano y el patinaje en invierno. Los textos de promoción turística ilustraban al respecto:

“La Laguna del Inca es uno de los parajes más hermosos que rodean a Portillo. Tiene unos cuatro kilómetros y medio de longitud, aproximadamente, y la rodean altos cerros que prestan singular imponencia al paisaje. En plena temporada de invierno, se congelan las aguas de la laguna y queda ésta transformada en una vasta y espléndida pista de hielo. Cuando en las demás estaciones del año se produce el deshielo, la laguna permite realizar agradables excursiones de pesca, pues hay abundancia de truchas salmónidas, que son muy apetecidas por los aficionados. Para la navegación por la laguna se pueden utilizar las embarcaciones de propiedad de la Sociedad Anónima “Hoteles de Cordillera” (*Guía del veraneante*, 1949, p.43).

---

<sup>315</sup> *El Mercurio* (Santiago, 6 de julio de 1949): 21.

<sup>316</sup> *El Mercurio* (Santiago, 10 de julio de 1949): 37.

El complejo Portillo ofrecía una amplia gama de argumentos para despertar el interés del turista. No sólo se presentaba como atractivo por sus pistas de esquí y por las posibilidades de pesca y patinaje en la Laguna del Inca, sino también por el equipamiento y las instalaciones mismas del hotel: “El viajero encontrará allí salas de entretenimientos, *boites*, clínica, etc. Para la práctica de los deportes de la nieve, el hotel tiene canchas de patinaje en hielo, trineos y en general, toda clase de instalaciones y elementos” (p.43).

Desde la seguridad y confortabilidad del hotel se abrían las puertas para realizar diversas actividades. Una de las más originales eran las excursiones a lomo de mula por los caminos cordilleranos, en las cuales se podía llegar a sitios ubicados a gran altura: “Una excursión de gran aliento es la que puede hacerse al majestuoso monumento al Cristo Redentor, enclavado a más de 4.000 metros de altura, en el límite internacional, y que se alza como un símbolo de la confraternidad chileno-argentina. La administración de los hoteles de Portillo proporciona a los interesados toda clase de informes y elementos necesarios para estas excursiones (pp.43-44)”.

La publicidad del hotel trataba de destacar las posibilidades que la infraestructura ofrecía para los deportes. La *Guía del Veraneante* de 1949 se refería a la importancia que ya había adquirido Portillo en los siguientes términos: “Se dispone allí de amplias y cómodas canchas para la práctica de los deportes invernales, que han alcanzado extraordinario desarrollo durante los últimos años y puede afirmarse que los campos de esquí de Portillo gozan de renombre mundial, debido a que en ellos se efectúan competencias internacionales que atraen a gran número de aficionados procedentes de Europa y de Norte y Sudamérica” (p.42).

El centro de esquí quedó bajo supervisión de los militares (primero del Regimiento Andino, y después de la Escuela de Montaña). Para promover la enseñanza del deporte se contrataron esquiadores europeos como instructores: en la década de 1950 la escuela de esquí fue liderada sucesivamente por Émile Allais y Stein Eriksen. La infraestructura aportada por el Hotel Portillo incluía medios de elevación. Se construyeron dos telesillas y un *sky lift* (andarivel de arrastre), de 700 metros de longitud, el primero de su tipo en Sudamérica. Debido a la abundancia de nieve, en este centro se podía practicar el deporte durante una larga temporada (de mayo a octubre). Estos equipos prestaban servicio tanto dentro del área del Portillo como hacia la zona, hasta llegar a la estación Hermanos Clark. En consecuencia, los deportistas podían descender esquiando, en un recorrido de cinco kilómetros con un desnivel de 600 metros y luego regresar en la góndola-carril. En 1957 estaban en funcionamiento dos *chair-lift* (luego llamadas telesilla) y de un andarivel (Bry, 1958: 54).

## La ciudad con puertas de oro: Las Cuevas

La inauguración del Gran Hotel Portillo, a casi 2.900 metros de altitud, demostró una vez más que con el Ferrocarril Trasandino era posible realizar construcciones de gran envergadura en Alta Montaña. Por primera vez, Chile lograba aventajar a Argentina en el proceso de ocupación del espacio. Recordemos que en la vertiente oriental de los Andes, se había levantado el Hotel de Puente del Inca (1903), que todavía funcionaba. Pero había pasado mucho tiempo y su impacto estaba ya superado por el Hotel Portillo, más moderno y de mayor magnitud. Además, el orgullo nacional hizo lo suyo y se puso en marcha el proceso de fundación de la villa de Las Cuevas.



Portal de ingreso a la República Argentina, desde Chile, por la localidad de Las Cuevas (1952).

Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino.



El mismo portal visto desde Las Cuevas, como de salida hacia Chile. Situación actual

(Foto: PAL 2013)



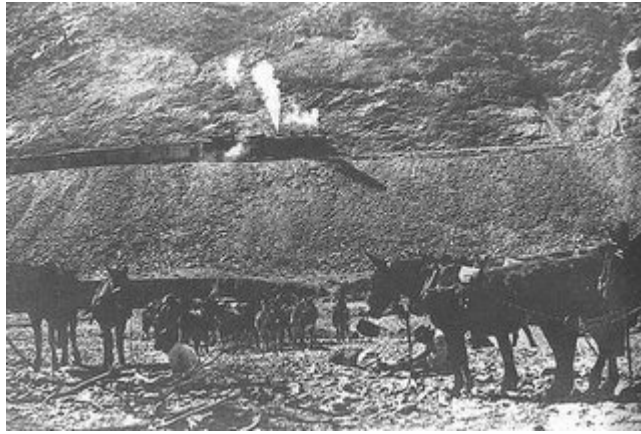
La Villa de Las Cuevas (entonces llamada Eva Perón) en 1952.  
Nótese cartel con nombre de la localidad abajo, derecha. Al fondo se visualiza la construcción anterior, el portal de ingreso, con forma de Arco de Triunfo.  
Fuente: <http://mendozantigua.blogspot.com.ar/> Gentileza Eduardo Rufino



*Desde un ángulo parecido a la fotografía anterior, vista general de la localidad de Las Cuevas en la actualidad  
(Foto: PAL, 2013)*

Las Cuevas es la última localidad argentina antes de llegar al límite internacional con Chile. Durante siglos fue parador obligatorio para los arrieros que cruzaban los Andes en mula. Allí descansaban para tomar fuerzas, antes de atacar el tramo más exigente del camino, por el paso del Bermejo, junto al lugar donde luego se emplazó el monumento al Cristo Redentor (1904). Como testimonio de la importancia de las Cuevas en el tradicional viaje, todavía se puede ver allí una de las Casuchas del Rey, construcción de ladrillos, con forma de semiesfera, levantada a mediados del siglo XVIII por orden del gobernador de Chile, don Ambrosio Higgins.





*El Trasandino en las inmediaciones de Las Cuevas.  
Colección Garcés Delgado. AFH, UNCuyo,*

La silenciosa quietud de Las Cuevas se vio alterada con la construcción del Trasandino. Porque allí justamente se encontraba la boca del túnel internacional, del lado argentino. Y los ingleses consideraron oportuno levantar dos estaciones de frontera en ambas salidas del túnel, una del lado chileno, Caracoles, y otra del lado argentino, en Las Cuevas, ambas separadas por una distancia de seis kilómetros, cubriendo el Túnel de la Cumbre la mitad de ese recorrido.

La presencia de la estación ferroviaria no generó muchos cambios en esta localidad. Igual que Uspallata, Las Cuevas permaneció semi desértica hasta mediados del siglo XX. La mera presencia de la estación no alcanzaba a romper la inercia, pues el personal afectado a las tareas de seguridad y abastecimiento de los trenes era muy escaso. La construcción del Trasandino generó más posibilidades de movimiento en la zona, pero este potencial recién se realizó cuando se articuló con la decisión política del Estado peronista. El gobierno nacional resolvió construir allí una villa, con la idea de fortalecer la presencia argentina en las zonas de frontera.



*El Trasandino en la estación de Las Cuevas.  
Colección Garcés Delgado. AFH, UNCuyo,*



Las tareas se llevaron adelante al comenzar la década de 1950. A pesar de los altos costos que implicaba la edificación de un pueblo en un lugar tan distante y a tanta altitud, las tareas avanzaron con singular velocidad. Después de 26 meses de labores, las obras se dieron por terminadas en el verano de 1953. En total, construyeron edificios con una superficie de 6.000 m<sup>2</sup> cubiertos. La mayor parte de los edificios estaba destinada a organismos del Estado y servicios públicos estatales: Aduana; Migraciones, Gendarmería Nacional, Policía, Correos y Telecomunicaciones, sala de servicio médico de urgencia. También había una, una estación de servicio, proveeduría, hostería, usina, panadería, matadero, baños públicos, casas habitación y una plaza. Las construcciones tenían techos especiales para evitar que en ellos se depositara la nieve; las paredes estaban revestidas en madera y tenían zócalos de piedra. “Me han costado como si tuvieran puertas de oro”, fue la frase que se atribuyó a Perón, con motivo de los altos costos de este proyecto.

Además de ofrecer una sólida infraestructura y equipamiento para los servicios públicos de frontera, la villa de Las Cuevas sirvió como instrumento de propaganda peronista. Se ubicó allí una unidad básica (comité político propio del partido peronista), se emplazó un busto de Eva Perón en el pórtico de entrada a la villa; la escultura fue descubierta por el propio Perón durante el acto inaugural.<sup>317</sup> Paralelamente, la hostería de Las Cuevas llevaba un nombre emblemático del peronismo, “17 de octubre”.<sup>318</sup> Para completar el cuadro se le impuso el nombre de la esposa del presidente a la Villa de Las Cuevas.<sup>319</sup>

La imposición del nombre Eva Perón a la villa de las Cuevas, posicionó a esta localidad en el centro de la lucha simbólico-cultural que el partido gobernante llevaba adelante en todo el país. En la provincia de Mendoza, el nombre “Eva Perón” se impuso a la plaza Independencia, a la villa de Uspallata y al departamento de La Paz (ley 2074). También se aplicó esa denominación a la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, y la provincia de La Pampa completa, entre otras. (Bustelo, 1999). La vigencia de estas denominaciones se mantuvo mientras el peronismo permaneció en el poder. Después de su caída, esos nombres fueron suprimidos.<sup>320</sup>

El relato peronista en torno a la decisión de construir la villa de Las Cuevas, resulta valioso para comprender su proceso de toma de decisiones, los criterios utilizados para realizar inversiones de gran envergadura, la forma de pensar para establecer prioridades y, fundamentalmente, la manera de incluir un hecho concreto, dentro de un proyecto político general. El propio Perón, durante un

---

317 *Los Andes* (Mendoza, 28 de febrero de 1953): p. 1.

318 *Los Andes* (Mendoza, 21 de febrero de 1953): p. 3.

319 El nombre de Eva Perón fue impuesto a la villa de Las Cuevas por ley provincial del 4 de agosto de 1951 y decreto del Poder Ejecutivo del 11 de julio.

320 *Los Andes* (Mendoza, 23 de setiembre de 1955): p. 2.

viaje realizado a Chile, expresó ese relato ante los periodistas quienes, sobre la base de sus declaraciones, elaboraron la siguiente crónica:

“Hasta hace relativamente poco tiempo, Las Cuevas era un pueblo sin ningún motivo que lo distinguiera. Pueblo fronterizo, con la visita frecuente de turistas de tránsito hacia Chile o desde el país vecino, no ofrecía a éstos ninguna comodidad. Hacia fines de diciembre de 1950, Mendoza fue visitada por el presidente, general Juan Perón, a quien acompañó su esposa Eva Perón. Hace pocos días en Chile, el primer mandatario argentino recordó el viaje que junto con su esposa realizó hasta Las Cuevas. Manifestó el general Perón que en esa oportunidad había comprobado que más de veinte trabajadores chilenos actuaban en la vía trasandina, viviendo miserablemente, pasando frío y otras penurias. Y añadió: “mi esposa lloró y les prometió que en el invierno tendrían casas cómodas, higiénicas, confortables. Cuando llegamos a Buenos Aires, Evita llamó a los ingenieros y arquitectos de la Fundación y les ordenó que en el plazo de seis meses tenían que construir una villa moderna. De allí nació la Villa Eva Perón. Y en efecto, los trabajos vinculados a los pertinentes estudios y al proyecto fueron cumplidos en breve término. Un mes después el valle de Las Cuevas aumentó considerablemente su población flotante. Al lado del viejo caserío se levantó un amplio campamento para dar albergue a 1500 personas y a ritmo vivo e intenso, comenzaron las tareas para construir íntegramente el pueblo nuevo. En pocos meses, las paredes cobraron altura y los techos fueron colocados. Y en el mes de mayo de 1951, cuando ya amenazaban las primeras nevadas otoñales, la futura villa daba la sensación de todo el valor edilicio que iba a tener. Los temporales de nieve del invierno disminuyeron el volumen de trabajo. (...) Pocos meses después, mejoradas las condiciones del tiempo, las labores recobraron su ritmo inicial y en breve lapso, el pueblo quedó construido”.<sup>321</sup>

Resulta interesante examinar el relato peronista sobre Las Cuevas. Sobre todo si se comparan los dos discursos formulados por Juan Perón, ambos en febrero de 1953, uno en Argentina y otro en Chile. Este es el que se acaba de incluir, en el párrafo anterior. Y aquél es el que figura en el epígrafe de este capítulo, en su inicio. Al confrontarse ambos textos, se advierten parecidos y diferencias. El parecido se encuentra en el móvil social de la construcción de esta villa de montaña: el objetivo central era ofrecer una vivienda digna a los trabajadores. También se destaca el papel de Eva Perón, como una especie de “abogada” de esos trabajadores, la que se conmueve y, desde la emoción, impulsa las obras. En un segundo plano, se destacan otros elementos, sobre todo la velocidad de la construcción y la cantidad de obreros que se instalaron en el lugar para concretar la obra. Se notan inconsistencias en los relatos.<sup>322</sup>

<sup>321</sup> *Los Andes* (Mendoza, 27 de febrero de 1953): p. 1.

<sup>322</sup> Por un lado, se percibe una tendencia a ajustar el discurso a la audiencia: cuando Perón explicó el tema en Chile, el objetivo social de Las Cuevas habría sido apoyar a los obreros chilenos; pero esa afirmación era inconsistente, dado que en diciembre de 1950 Eva Perón vio a los obreros con frío en el lado argentino y no en el lado chileno. Por lo tanto, la referencia a “obreros chilenos” era una adaptación oportunista del discurso de Perón a su audiencia coyuntural. También se cambian las cifras de obreros y tiempo de ejecución de la obra. El primer relato sostuvo que trabajaron 1500 obreros en el proyecto, y pocos días

Los medios de prensa de la época no dudaron en celebrar la grandilocuente obra de Perón. “En el valle de Las Cuevas, un nuevo núcleo urbano expresa progreso social”, tituló *Los Andes*. Entre otros conceptos, el artículo destacaba que “Eva Perón (ex Las Cuevas) no sólo es la más moderna población de alta montaña en nuestro país, sino también, dentro de su tipo, una de las más confortables del mundo. Difícilmente haya otra de similar importancia en América del Sur”.<sup>323</sup> El mismo diario dedicó su columna editorial al tema, para reforzar estas ideas: “La villa Eva Perón terminará con este gran atraso siguiéndose con el valle de Uspallata. Y con tan estimuladoras demostraciones de trabajo y de progreso, Mendoza llegará a ser en tiempo no muy lejano, una zona al estilo de muchas regiones europeas, donde las ciudades de montaña subyugan a los viajeros con su vida confortable y el encanto de sus pintorescos panoramas”.<sup>324</sup>

La construcción de esta hermosa villa, a esa distancia y altitud, fue una decisión directa del gobierno nacional. Permitió marcar la presencia del Estado en la zona de frontera, y equilibrar el impacto causado con la inauguración del Gran Hotel Portillo. En cierta forma, el acercamiento y la sintonía de estas dos construcciones de alta montaña, alentadas por los Estados de Argentina y Chile, podían interpretarse como símbolo del nuevo entendimiento que se proyectaba realizar a partir de los acuerdos entre Perón e Ibáñez. Ambas localidades, igual que Uspallata, surgieron gracias al Ferrocarril Trasandino que aportó la infraestructura de transporte necesaria para su realización.

## El Trasandino, Las Cuevas y la cumbre presidencial Perón-Ibáñez

Las Cuevas fue la sede elegida para celebrar la tercera cumbre presidencial en la historia de las relaciones bilaterales entre Argentina y Chile dentro de territorio argentino. En efecto, tras 150 años de historia, los presidentes de ambos países sólo se habían encontrado dos veces dentro de Argentina, ambas en Buenos Aires: el primer encuentro ocurrió en mayo de 1910, con motivo de la celebración del centenario de la independencia argentina. El entonces presidente de Chile viajó a la capital rioplatense a bordo del ferrocarril Trasandino, para asistir a los actos oficiales; la segunda fue entre Arturo Alessandri y Marcelo T. de Alvear, con motivo del viaje de regreso del primero a su país desde Europa (1925). Ambos antecedentes se caracterizaron por su

---

después, en el segundo relato, esa cifra creció a 2500. Asimismo, mientras la obra se ejecutó en un plazo de 26 meses según la prensa, Perón afirmó en el relato segundo que la villa se había levantado en seis meses.

323 *Los Andes*, (Mendoza, 26 de febrero de 1953): p.1.

324 *Los Andes* (Mendoza, 28 de febrero de 1953): p. 4.

dimensión meramente protocolar: los mandatarios se brindaron muestras de respeto, tal como hubieran hecho con cualquier otra visita de jefes de Estado, y sin avanzar en ningún acuerdo específico. Ambas visitas fueron muy distintas a las que había programado el cerebro del general Roca, el cual consideraba que estos encuentros eran grandes oportunidades de construir y proyectar imágenes de un plan de gobierno, particularmente en la dirección que se daba a la política exterior del país. En un tiempo en el cual parte importante de la gestión del Estado consistía en terminar de definir las fronteras territoriales de la nación, los acuerdos de paz que Roca firmó con Chile, se expresaban como voluntad permanente de su política pacifista a través de actos simbólicos como el abrazo del Estrecho (1899) y la entronización del Cristo Redentor (1904).

En este último caso, al tratarse de la culminación general de toda la política exterior roquista, se procuró involucrar también otros símbolos de relevancia sociocultural, en este caso, la Iglesia Católica. A pesar del avanzado proceso de secularización, esta entidad todavía tenía influencia en amplias capas sociales de ambos países. Tras sufrir un significativo retroceso debido al avance de las llamadas “leyes laicas” (leyes de secularización de cementerios, registro civil, matrimonio civil, educación laica, entre otras), la Iglesia desarrolló una estrategia institucional tendiente a recuperar presencia en el espacio público. En este contexto se produjo la creación de numerosas instituciones educativas, y el establecimiento de grandes imágenes religiosas en lugares relevantes, como la virgen del cerro San Cristóbal, Santiago de Chile (1891) y el Cristo Redentor en la frontera binacional (1904) (Soneira, 1989).



*Perón e Ibañez en Las Cuevas (1953).*

Consciente del valor simbólico que podían tener estos encuentros, el presidente Roca procuró realzar el evento con una cumbre presidencial. Para avanzar en esa dirección “don José Antonio Terry y Costa, ministro de Relaciones

Exteriores argentino y antiguo representante de su país en Chile, transmitió al presidente Germán Riesco una invitación del presidente Roca para ofrecerle un banquete en Puente del Inca” (León Gallardo, 2004: 68). La propuesta fue aceptada en La Moneda y rápidamente se puso en marcha el operativo para llevar adelante la primera cumbre presidencial en territorio argentino. *El Mercurio* informó que “ha quedado definitivamente acordado que los presidentes de ambos países, excelentísimos señores Roca y Riesco, concurren a la cumbre de la cordillera el día de la inauguración del monumento a Cristo Redentor. Se aseguraba que después de la inauguración, que probablemente se verificaría después de la misa, se serviría a los asistentes un gran almuerzo”.<sup>325</sup> En estas condiciones, subía la jerarquía del encuentro. Para confirmar el proyecto, una semana más tarde, el gobierno argentino contrató a la empresa Villalonga para trasladar la comitiva oficial, presidida por el presidente Roca. Faltaban cuatro semanas para la ceremonia, y todo parecía encaminado para concretar la inédita cumbre presidencial en Alta Montaña.

No obstante ello, todas las expectativas se vieron frustradas. El 17 de febrero se reunieron en Buenos Aires los cancilleres de ambos países para ultimar los detalles. En esa reunión se anunció que la proyectada cumbre presidencial, no se llevaría a cabo. Al parecer, el plan se frustró por resistencias parlamentarias, al menos así lo ha interpretado un historiador chileno: “la oposición a ambos mandatarios, en los dos países, impidió que se encontraran (los presidentes) en tan significativa ceremonia” (León Gallardo, 2004: 68-69).

La idea de celebrar una cumbre presidencial en Alta Montaña, propuesta en su momento por Roca, fue retomada medio siglo después por Juan Perón. Esta vez, el escenario no sería el Cristo Redentor, sino la villa de Las Cuevas. Igual que Roca, Perón preparó cuidadosamente el acto, para engalanarlo de símbolos. Si para Roca la cumbre del Cristo Redentor era la culminación de un denso proceso diplomático, iniciado con los Pactos de Mayo, y que apuntaba a asegurar un siglo de paz entre Argentina y Chile, Perón planificó que el encuentro de Las Cuevas sería el punto culminante de un intenso intercambio diplomático protagonizado por los dos mandatarios, signado por la multitudinario recorrida por las grandes ciudades chilenas y la firma del Acta de Santiago, a la vez que sería el preanuncio del paso siguiente, a celebrarse en Buenos Aires, en el cual se perfeccionaría jurídicamente el nuevo Tratado bilateral, base para un nuevo ciclo de la historia continental: “El año 2000 nos encontrará unidos o dominados”, fulminó Perón en Santiago.

Otro paralelismo entre la cumbre de 1953 con la de 1904 se encuentra en la incorporación de elementos de valor simbólico. La cumbre presidencial estaría fortalecida por la presencia de íconos de valiosa significación para las

<sup>325</sup> *El Mercurio* (Santiago, 7 de febrero de 1904). Citado en León Gallardo, 2004: 49.

capas populares. Roca apeló a la Iglesia, en una sociedad que todavía brindaba relevancia a esta institución. Perón mantuvo el criterio, pero cambió de intermediario: en vez de las imágenes religiosas, convocó a ídolos del deporte. La comitiva presidencial estaba integrada por “un nutrido grupo de deportistas que incluía a Fangio, Delfo Cabrera, Froilán González, los hermanos Gálvez, Vito Dumas, la tenista Mary Terán de Weiss y otros” (Luna, 1986, 16). Eran figuras conocidas y valoradas en Chile. Juan Manuel Fangio fue cinco veces campeón mundial de Fórmula 1 (nadie más lo logró en el siglo XX); también participó en esa categoría Froilán González, el cual fue subcampeón detrás de Fangio, además de ser el único sudamericano en ganar las 24 horas de Le Mans. Los hermanos Juan y Oscar Gálvez eran pilotos de turismo de carretera (TC); ganaron 15 campeonatos argentinos de la especialidad y participaron en varios Grandes Premios Internacionales que en las décadas de 1930 y 40 se realizaron entre Argentina, Chile y otros países. Delfo Cabrera era un maratonista, ganador de los Juegos Olímpicos de Londres 1948; Vito Dumas era nadador, aviador y navegante destacado, protagonista de una vuelta al mundo en solitario (Barrio e Irusta, 1999).

Además de los símbolos, el encuentro presidencial fue engalanado con elementos reales para distribuir entre las multitudes que se acercaran al tren presidencial que transportaba a Perón. Para ello se organizó un sistema por el cual, el presidente argentino tendría la posibilidad de entregar, a su paso, obsequios para los que acudieran personalmente a saludar su presencia.

“Las autoridades de Ferrocarriles Argentinos pidieron a sus colegas chilenos que les mandaran quince vagones de 25 toneladas y cinco vagones frigoríficos, todos vacíos, para llenarlos de obsequios y mandarlos de vuelta al otro lado de la cordillera... Fue un malón de mal gusto, una atropellada guaranga dirigida a deslumbrar por cualquier medio. ¡Que los ‘rotos’ comprobaran la riqueza y la abundancia de Argentina de Perón! Era no conocer la idiosincrasia del pueblo chileno, su recato y sobriedad. Pero los reflejos de la Nueva Argentina no podían neutralizarse, funcionaban por inercia ante acontecimientos como éste. Y toda esta exhibición de rastacuerismo se acentuó cuando el tren que conducía al mandatario argentino y su comitiva avanzó, después del mediodía del 20 de febrero, sobre territorio chileno, y una catarata de monedas, juguetes, pelotas de fútbol, retratos de Perón y Evita y banderines se derramó por las ventanillas lanadas por las diligentes manos de las empleadas de la Fundación Eva Perón al pasar por cada poblado...” (Luna, 1986: 17).

El Trasandino fue escenario y testigo del estilo peronista para manejar su política exterior, particularmente su decisión de rebalsar los canales tradicionales, en el sentido de acotar los contactos al protocolo y los encuentros

de gobierno a gobierno, para derramarse sobre el tejido social chileno. Esta perspectiva se percibió en la estación de Los Andes donde, desde el tren, los líderes peronistas, en nombre de la Fundación Eva Perón, repartían ropas y alimentos (Imaz, 1997: 177). Estas actitudes generaron recelos en Chile: “El ‘conductor’ y su gente evidenciaron absoluta incompreensión de las circunstancias, la psicología y el carácter chilenos: repartían billetes a diestra y siniestra, desde las ventanillas del tren (...) El más obvio sentido común –si el rico y poderoso iba donde su vecino pobre y débil- aconsejaba que el primero evitase cuidadosamente cuanto pudiera pasar por un soborno o peor aún, por una propina; y cualquier actitud protectora o condescendiente. Pero los argentinos pisaron todas estas trampas y nada, ni el encanto de Perón, pudo enmendar completamente el error cometido, ni anula la totalidad de sus negativas consecuencias” (Vial, 1997: 209). La mirada de este autor se corresponde con la percepción de las élites chilenas; pero el bajo pueblo, al parecer, tuvo una impresión diferente. Así se reflejó en los saludos recibidos en las distintas ciudades chilenas, a lo largo de la vía del Trasandino:

“Eran exactamente las 10.00 cuando el convoy presidencial, profusamente engalanado con banderas chilenas y argentinas, los escudos y las efigies de los mandatarios de ambos países, detuvo la marcha de sus seis vagones en la estación fronteriza de Caracoles. Un grupo numeroso de trabajadores camineros ocupaba gran parte de los andenes para darle bienvenida al presidente Perón (...) En la estación Portillo esperaban nuevos grupos obreros al presidente Perón. El tren detuvo su marcha y el general bajó al andén para contestar los vivas y saludos de la multitud. Conversó con los obreros, contestó sus preguntas y luego tomó en brazos a un niño, al cual acarició. Fueron momentos de íntima convivencia democrática entre el presidente argentino y los trabajadores chilenos. Alumnas de la Escuela de Enfermería de la Fundación Eva Perón, que viajaban en la comitiva, distribuyeron simpáticos regalos a las personas que se encontraban en el andén. Como en Caracoles, se trataba de juguetes para niños y niñas. En lo sucesivo, la misma escena se iría repitiendo en cada estación en que se detuviera el convoy presidencial”.<sup>326</sup>

Más allá de las críticas de los historiadores al estilo peronista, es importante no perder de vista estos hechos en el proceso histórico: este viaje representaba la primera visita de un presidente argentino a Chile desde 1910, episodio de importancia menor dado que fue una viaje protocolar en el marco de la celebración del Centenario de Chile y toda la actividad quedó restringida al contacto de gobierno a gobierno, dentro de los canales estrictamente protocolares. En cambio, el viaje de Perón apuntaba a construir un nuevo ciclo en las relaciones de Argentina y Chile, para extenderse de allí, al contexto continental, con vistas a promover la unidad latinoamericana. En ese sentido, es importante destacar el encuentro presidencial chileno-argentino, pues, a

<sup>326</sup> *La Nación*, (Santiago, 21 de febrero de 1953): p. 2.

pesar de los intentos, no fue posible lograr una cumbre con el Brasil de Getulio Vargas. Por lo tanto, ésta fue una experiencia significativa para la política de integración regional.

“La recepción popular tributada al presidente Perón en *Los Andes*, a las 14.25 horas, alcanzo relieves jamás sospechados. A lo largo de varias cuerdas, desde los arrabales del pueblo, una compacta muchedumbre agitaba pañuelos y gritaba vivas al mandatario argentino, al paso del tren presidencial. Los andenes de la Estación estaban materialmente ocupados por un gentío delirante que vivaba a Perón (...) El presidente Perón demoró diez minutos en avanzar escasamente quince metros. Los vías del pueblo le obligaba a volverse a cada instante para saludar a uno u otro lado, mientras la multitud, rompiendo los cordones policiales, lo rodeaba para saludarle y estrecharla la mano”.<sup>327</sup>

Toda la visita de Perón a Chile se desarrolló en un marco de movilización popular. Estas escenas se reiteraron tanto en pequeños pueblos como en grandes ciudades como Santiago, Concepción y Valparaíso. En la capital, la visita de Perón convocó 100.000 personas, multitud inédita en Chile.<sup>328</sup> En efecto, estas jornadas fueron parte de las más grandes movilizaciones de masas en la historia de Chile, comparables con las registradas en el ciclo de auge de las ideas socialistas en las presidencias de Frei y Allende (fines de los '60-principios de los '70), las marchas para terminar con la dictadura de Pinochet (fines de los 80) y las movilizaciones para reivindicar la educación pública (2011). Dentro de estas grandes experiencias del pueblo en las calles, los hechos de 1953 marcaron un hito histórico de carácter temprano en Chile. Evidentemente, esta percepción del pueblo en las calles, no podía menos que desencadenar miedo, recelo y desconfianza en las élites chilenas.

La cumbre presidencial de 1953 se cuidaba en todos sus detalles, para lograr el mayor impacto simbólico posible. En ese sentido, se trató de generar también una suerte de renovación del abrazo entre San Martín y O'Higgins, reactualizado entonces por sus sucesores, Perón e Ibáñez. En efecto, tras la llegada del presidente argentino a la estación central de Santiago, se produjo el encuentro y abrazo con su par chileno. Los fotoperiodistas, llevados ex profeso por el gobierno, no tuvieron ningún inconveniente en captar la escena y de esta manera, se generó la fuente para desplegar la imagen. En efecto, ese “abrazo fue reproducido después por millares de afiches y dio lugar a machaconas reiteraciones sobre el gesto similar de San Martín y O'Higgins” (Luna, 1986: 17).

---

<sup>327</sup> *La Nación*, (Santiago, 21 de febrero de 1953): p. 2.

<sup>328</sup> *La Nación*, (Santiago, 22 de febrero de 1953): p. 1.



Perón ya había probado el potencial simbólico de la figura del padre de la Patria: tres años antes, había proclamado solemnemente que 1950 era el “Año del Libertador general San Martín”. Todos los periódicos argentinos debían llevar esa leyenda, todos los días del año; y lo mismo ocurría con los documentos oficiales, en las radios y espacios públicos. Los argentinos vivieron en 1950, una inundación sin precedentes de exaltación patriótica en torno a la figura de San Martín, con la bendición de Perón. De esta manera el caudillo impulsaba la unidad nacional sobre la base de una figura militar, de la cual pretendía ser su continuador natural.

Después de la experiencia del año sanmartiniano, en el cual fortaleció su liderazgo dentro del país, Perón se lanzó a proyectos mayores. Una forma de realizar el ideal sanmartiniano era, justamente, la alianza estratégica con Chile, la reactivación del abrazo San Martín-O’Higgins, el cruce de la cordillera y la reivindicación de la cordillera misma como escenario simbólico de la gesta sanmartiniana, lo cual implicaba dejar allí una huella. Si el ejército de los Andes, en sus mulas, había construido el puente Picheuta, Perón con el Trasandino sería el constructor de Las Cuevas. Y allí debía realizarse la renovación del abrazo simbólico de San Martín y O’Higgins, esta vez, entre Perón e Ibáñez. Desde el filo mismo de los Andes, y sobre el pedestal de la moderna villa de Las Cuevas, Perón proyectaba su imagen, a la vez, hacia Argentina y hacia Chile, en este caso, a través de su presidente Ibáñez. Mostrando su capacidad para domesticar la montaña, la invencible cordillera, Perón se presentaba como un nuevo San Martín, capaz de realizar grandes hazañas.

El presidente de Chile no fue indiferente a las interpelaciones de Perón. Así lo reflejó al aceptar la propuesta de asistir a la inauguración de la villa de Las Cuevas. Este sólo hecho ya marca una señal: no hubo ningún presidente ni en el descubrimiento del Cristo Redentor, ni en la inauguración del Hotel Portillo; pero sí estuvieron los dos, en el estreno de Las Cuevas. En efecto, tras compartir varios días en ciudades chilenas, finalmente los dos presidentes abordaron el tren del Ferrocarril Trasandino y llegaron, por fin, a Las Cuevas. Allí culminaría el encuentro binacional, y alcanzaría su clímax el despliegue simbólico preparado por el gobierno de Perón. Para completar la escena, Perón hizo colocar un letrero gigante en la ladera de la montaña, formando la leyenda “Viva Chile” con letras de 10 metros de alto, confeccionadas en maderas y ramas; en la noche se prendieron fuego, generando una visión impactante que emocionó hasta las lágrimas al presidente trasandino.<sup>329</sup> Para agradecer y perpetuar el recuerdo de esta visita, se mandó descubrir un busto de homenaje a su par chileno, a la vez que se impuso su nombre a la plaza central de la Villa de Las Cuevas, “general Carlos Ibáñez”. Para profundizar esta línea política,

---

329 Referencia del ex diputado Alberto Serú García, testigo presencial de esa cumbre presidencial (entrevista personal, Mendoza, 20 de setiembre de 2012).

poco después, la calle La Plata de la ciudad de Mendoza, también se pasó a llamar “Presidente Ibáñez”.<sup>330</sup>

Se generó entonces el clima de “Las Cuevas”. Surgió un ambiente de confianza y cercanía inédito entre los mandatarios de ambos países. Se comenzó a usar un lenguaje de confraternidad que hasta entonces no se había usado en las relaciones bilaterales. Ibáñez no sólo aceptó viajar hasta Las Cuevas para asistir a su inauguración, sino que además, incorporó buena parte del espíritu integracionista propuesto por su par trasandino en el discurso presidencial. En efecto, en el momento de usar la palabra, el presidente de Chile marcó un hito simbólico al determinar que se sentía “compatriota” de los argentinos. Perón se apropió de la propuesta de Ibáñez y, cuando regresó a Buenos Aires, incorporó el concepto para construir su discurso de integración regional. En diversas oportunidades, Perón afirmó que los argentinos debían tratar a los chilenos en términos de “compatriotas”. Luego extendió esta recomendación hacia los vecinos de otros países, como Paraguay.

La cumbre presidencial de Las Cuevas fue un símbolo de la nueva etapa de acercamiento –no libre de conflictos– entre los países de América del Sur. Porque más allá de las torpezas del discurso peronista, y los temores que causara en Chile, lo cierto es que logró instalar temas que hasta entonces, se consideraban impensables. Acostumbrados a pensar su política exterior, principalmente a partir de las relaciones con las Grandes Potencias, el peronismo lideró una nueva cultura de integración sur-sur. Promovió una agresiva política de integración a escala regional. Se construyó así un antecedente importante para lo que después serían los acuerdos de ALALC, ALADI y Mercosur. Las Cuevas fue un escenario privilegiado de este proceso. Y el Trasandino, el medio de transporte indispensable.

---

<sup>330</sup> *Los Andes* (Mendoza, 11 de julio de 1953): p. 3.

## Agonía y final del Trasandino (1978-1993)

“El viejo morador de la montaña ha visto pasar al glorioso ejército a través de la cordillera por Uspallata y el Juncal. Regresando juntos de Chile hemos visto aquel pasaje del Salto del Soldado, de la gran hazaña mítica o real realizada por los soldados de San Martín; y el viejo morador de la montaña ha visto pasar la caravana de carretas y de mulas. Y el viejo morador de la montaña huyó ante el silbato de la locomotora; y el viejo morador de la montaña verá pasar en el porvenir las locomotoras, posiblemente llevadas por motores Diesel o electrificadas, transportando gran cantidad de argentinos hacia la cordillera o hacia el Pacífico, en viaje de turismo, de placer y de relaciones internacionales”.

Enrique Dickmann (1938)

Los altos niveles de movimiento que registró el Trasandino en los últimos años de la década de 1960 y los primeros del '70, rozando las 150.000 toneladas anuales, hicieron pensar a muchos que este medio de transporte tenía un promisorio futuro por delante. No obstante ello, en poco tiempo estas perspectivas se vieron frustradas. El volumen de carga y la cantidad de pasajeros sufrió una fuerte caída, de la cual ya no fue posible sobreponerse. Los servicios internacionales fueron disminuyendo hasta quedar totalmente cancelados a partir de 1984. En este proceso de frustración influyeron motivos físicos y culturales, incluyendo dentro de estos tanto factores políticos como ambientales e ideológicos.

## El déficit de los ferrocarriles argentinos en general y del Trasandino en particular

La decadencia y cierre del Trasandino fue parte de un proceso mayor, a escala nacional y aún continental, que afectó al conjunto del transporte ferroviario en los países latinoamericanos. A partir de la nacionalización de los ferrocarriles, los Estados tuvieron una primera etapa de interés en el mantenimiento de las instalaciones. Pero con el correr de los años este impulso inicial se fue perdiendo, y poco a poco se resintió el nivel de las prestaciones, el estado general de las vías y el material rodante y de tracción.

Para apreciar esta situación, un buen punto de partida es el detallado estudio que realizó *Ferrocarriles Argentinos* sobre la situación de la empresa y los posibles caminos a seguir de allí en más. El voluminoso estudio de seis tomos, publicado en 1970, fue el resultado de estos esfuerzos. Quedó en claro que los ferrocarriles nacionales, con una extensión de 41.500 kilómetros, generaban un déficit anual de 37.000 millones de pesos moneda nacional., más de 100.000.000 \$m/n por día de déficit bruto. Anualmente, los ferrocarriles arrojaban un déficit de 900.000 por kilómetro. Discriminando entre los cinco grandes ferrocarriles, el déficit se distribuía de acuerdo al *Cuadro I*:

### *Cuadro I*

#### **Situación de los Ferrocarriles Argentinos (longitud y déficit, 1968)**

Ferrocarril	Longitud (KM)	Déficit bruto anual (\$m/n)	Déficit/kilómetro
Roca	9.018,3	6.511.485.000	722.054
San Martín	4.629,2	1.479.976.000	319.718
Sarmiento	3.861,8	2.025.055.000	524.483
Belgrano	14.455,3	17.276.740.000	1.195.208
Mitre	6.299,0	6.438.915.000	1.022.212
Urquiza	3.433,0	3.222.994.000	938.827

*Fuente:* Elaboración propia a partir de: Ferrocarriles Argentinos. Plan Mediano Plazo, 1970.

Es preciso destacar que dentro de estos seis ferrocarriles, la situación era muy distinta. Todos eran deficitarios, pero algunos eran más que otros. El *San Martín*, el *Sarmiento* y el *Roca*, estaban por debajo del déficit/kilómetro promedio (\$900.000), al registrar \$320.000, \$524.000 y \$722.000 respectivamente. Los otros tres, en cambio, estaban por encima del promedio, al llegar a cifras de \$940.000, \$1.020.000 y \$1.200.000 los ferrocarriles *Urquiza*, *Mitre* y *Belgrano* respectivamente. Tal como demuestra el cuadro, el *F.C. Belgrano* era el más deficitario de toda la red argentina. Si bien sus rieles abarcaban el 33% del conjunto de los ferrocarriles nacionales, con ello se generaba el 46% de déficit total. Además, la relación déficit/kilómetro colocaba al *Belgrano* claramente

por sobre todos los demás ferrocarriles, y como es evidente, por encima del promedio general.

Dentro de este esquema, el Trasandino arrojaba un déficit bruto de \$161.022.000 o bien, \$947.000 por kilómetro. Evidentemente, la línea era deficitaria. Pero estaba un 25% por debajo del promedio del déficit general del *F.G.Gral Belgrano*. Y muy cerca del promedio general del déficit de la red ferroviaria argentina. A pesar de que la inmensa mayoría de los rieles del *Belgrano* (y del resto del país) se encontraban en zonas de llanura, el Trasandino tenía elevados costos de explotación debido a la montaña, y problemas para sus servicios derivados de los cierres invernales debido a la nieve, como así también, por las barreras arancelarias y para arancelarias dispuestas en la frontera internacional.

Para profundizar aún más en su análisis, el estudio de 1970 procuró discriminar el déficit de explotación por tramos. Para ello, los técnicos dividieron los 14.000 km del *Belgrano* en 155 secciones. Tras evaluar cada una de ellas, surgieron cuatro grandes grupos o categorías, a saber: 1-Superavitaria: aquellos tramos que al final de su ejercicio exhibían un superávit, que podía ir de \$1m/n a \$16.000.000 m/n; 2-Con déficit nulo o muy reducido (inferior a \$100.000); 3-Escasamente deficitarias (de \$100.000 a menos de \$500.000); 4-Medianamente deficitarias (de \$500.000 a menos de \$1.000.000); y 5-Altamente deficitarias (entre \$1.000.000 y \$25.000.000), tal como muestra el Cuadro II:

*Cuadro II:*

**Déficit del F.C.Belgrano -Discriminación por tramos (en \$m/n 1968)**

SALDO	VALORES DEL DEFICIT	Número de tramos por orden
1-Superavit	\$-16.000.000 á \$1	1 - 25
2-Deficit nulo o muy bajo	\$0 á \$99.000	26 - 35
3-Deficit bajo	\$100.000 á \$500.000	36 - 77
4-Deficit medio	\$500.000 á \$1.000.000	78 - 125
5-Deficit alto	\$1.000.000 á \$25.000.000	126 - 155

Nota: *F.C. Belgrano* generaba un déficit bruto de 17.000.000.000 \$m/n y déficit /kilómetro de 1.333.000 \$m/n.

Fuente: Elaboración propia a partir de *Ferrocarriles Argentinos*. Plan 1970.

En el esquema general de discriminación por tramos, el Trasandino aparecía descompuesto en tres: Mendoza, el trayecto cordillerano y Las Cuevas. El tramo de Mendoza estaba en la categoría 1, pues su saldo anual era superavitario. El saldo positivo era de \$869.000 para sus 14 km, con lo cual, el superávit por kilómetro era de \$66.000. El tramo de Las Cuevas estaba en categoría 3, con déficit reducido. Su déficit bruto era de \$3.450.000 para los 7 kilómetros, con lo

cual el déficit por kilómetro era de \$493.000. Y el tramo cordillerano estaba en el nivel 4 de déficit medio. Su déficit por kilómetro era de \$947.000, resultado de un déficit bruto de \$161.022.000 para los 170 km de su recorrido.

Más allá de estos tres tramos en que se dividía el Trasandino, quedaba claro que esta línea era de las menos deficitarias del *F.C. Gral Belgrano*, y sus posibilidades de desarrollo, atractivas. A pesar de pertenecer al ferrocarril más deficitario del país (el Belgrano), de recorrer el territorio geográficamente más desfavorable (la cordillera) y de enfrentar el problema cultural que significaba la frontera (aranceles), el Trasandino exhibía un perfil diferenciado. Su déficit era inferior no sólo al promedio del Belgrano, sino también al promedio del Mitre y casi igualaba al Urquiza, para quedar muy cerca del déficit promedio general de toda la red de ferrocarriles argentinos. Este era un dato clave.

El Plan de 1970, tras evaluar los 41.000 kilómetros de ferrocarriles argentinos, elevó una propuesta adecuada a la situación y el interés de cada tramo. Algunos debían clausurarse, pero otros, era aconsejable renovarlos, pues en caso de contar con mejores condiciones, podrían resultar atractivos para el comercio e interesantes para el Estado. Para efectuar esta renovación de vías, se seleccionaron 12 tramos, con una extensión total de 522 kilómetros. La mayoría eran tramos cortos y se ubicaban en los accesos a las ciudades, tal como muestra el *Cuadro III*.

El *Cuadro III* prueba que, para los expertos que elaboraron el Plan de Mediano Plazo, entre los tramos donde valía la pena efectuar una inversión fuerte, el Trasandino ocupaba un lugar de privilegio. En efecto, este se encontraba a la altura de los accesos a las ciudades capitales de provincia, y a la vez, era el tramo más largo del país donde se propiciaba la renovación total de las vías. De los 522 nuevos kilómetros de vías férreas a instalar en 13 tramos, sólo el Trasandino merecía 156 km, es decir, casi el 30% del total de las vías a renovar en todo los ferrocarriles (Además, como el Trasandino tenía una extensión total de 183 km entre la estación de San José y la de Las Cuevas, la propuesta del Plan de Mediano Plazo significaba renovar 156 km, equivalente al 85% de la línea). Evidentemente, el Trasandino gozaba de una positiva evaluación en opinión de los autores del mayor estudio realizado en la historia sobre los ferrocarriles argentinos.

*Cuadro III:*

**Propuesta de renovación de vías (Ferrocarriles Argentinos, 1970)**

Provincias	Km (desde-hasta)	Km (longitud)
Córdoba	726-769	37
	628-711	83
Tucumán	837-851	14
	854-869	15
Salta	999-1003	4
	1019-1041	20
	1048-1086	42
Santa Fe- Chaco	170-210	40
	286-306	20
	338-371	31
San Juan	780-840	60
Mendoza	1101-1257 (Trasandino)	156
Fuente: Elaboración propia a partir de: Ferrocarriles Argentinos. Plan Mediano Plazo, 1970		

Había aparentemente, una situación promisorio para el futuro del Trasandino. Bajo la lúcida conducción del general De Marchi, los Ferrocarriles Argentinos se habían lanzado a un proyecto ambicioso, y estaban decididos a llevarlo adelante. Pero pronto se hizo sentir el inestable marco político institucional de la Argentina. El presidente Juan Carlos Onganía fue depuesto de su cargo, y con él, los proyectos de renovación ferroviaria quedaron en suspenso. Las administraciones posteriores tuvieron poco tiempo el poder. En los siguientes seis años, la Argentina tuvo ocho presidentes distintos. Y por lo general, a cada recambio presidencial sucedían nuevos gabinetes, con nuevos directorios.

En el marco de la creciente competencia del automotor, que disponía de rutas cada vez más cómodas y rápidas, el ferrocarril fue retrocediendo por carecer de infraestructura comparable. Contribuyó a ello sin duda la inestabilidad política de la Argentina, pues detrás de cada cambio de gobierno (y aún dentro de cada gestión) sobrevinía una nueva política de transportes, con nuevas autoridades. Basta tener en cuenta que en los 42 años que van de 1948 a 1990 pasaron 45 directorios distintos. Como resultado no fue posible definir una política de Estado en materia de transporte ferroviario, sobre todo en un tema que demandaba planificación e inversiones de mediano y largo plazo como el mantenimiento de las vías.

## Del conflicto por el Canal Beagle a la supresión del servicio de pasajeros

A los problemas generales de la red ferroviaria argentina y su crónico déficit, vino a sumarse en el Trásandino el impacto directo de las malas relaciones internacionales que tuvieron Argentina y Chile cuando ambos países estuvieron bajo dictaduras militares. Sobre todo en tiempos de los generales Pinochet y Videla. Un diferendo limítrofe, que se venía postergando desde el siglo XIX, se transformaría en un asunto de inusitada gravedad y afectó directamente los lazos entre ambos países. Esta situación vino a complicar aún más las dificultades que la frontera internacional significaba para el funcionamiento del Trásandino.

En el plano diplomático, Argentina y Chile habían convenido de común acuerdo trasladar la resolución de cuestiones pendientes en materia de límites a un arbitraje internacional. Ambos países se habían comprometido, además, a aceptarlo, sea cual fuese el resultado. Esta era la base de los Pactos de Mayo de 1902, ratificados por los pueblos de ambos países a través de sus representantes en sus respectivos Congresos Nacionales. Y ésta fue la matriz en la cual se enmarcó el tratado firmado entre los presidentes Alejandro Agustín Lanusse y Salvador Allende para resolver la cuestión del Canal Beagle mediante un arbitraje de expertos internacionales. Las reglas de juego, aceptadas por ambos países eran muy claras: el arbitraje era obligatorio e inapelable. En 1977 la Corte Arbitral emitió su dictamen (18 de febrero de 1977). El mismo fue recibido por Su Majestad Británica, quien sin introducir modificaciones en el documento dictó el laudo (18 de abril de 1977) y poco después lo dio a conocer a las partes (2 de mayo de 1977). El gobierno de facto que entonces controlaba el poder en la Argentina resolvió rechazarlo, en una decisión sin precedentes en la historia de las relaciones exteriores de este país (25 de enero de 1978). Además, el gobierno militar ordenó movilizaciones de tropas y material bélico hacia las fronteras: se construyeron pistas de aterrizaje para aviones de combate en zonas de frontera, se movilizaron tanques, tanquetas y demás vehículos blindados, como también soldados y armamento de guerra.

En este contexto se reiteraron medidas tendientes a desalentar la circulación de personas y bienes a través de la cordillera. El gobierno argentino prohibió la importación de madera chilena por Mendoza. Así lo dispuso a través de la Resolución 363/78 de la Secretaría de Agricultura y Ganadería de la Nación. Esta norma prohibía el ingreso de “maderas de cualquier especie, en rollizos o aserrada, desde Chile”. Como fundamento se alegaba que había una plaga en ese momento en Chile, que podía causar un gran daño a la producción forestal y maderera de la Argentina. Por ello sólo se autorizaba el ingreso de madera



chilena en barco a través de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario y Santa Fe, lugares donde se efectuarían fumigaciones y controles, para lo cual la mercancía debía permanecer durante un largo tiempo estacionada.

La restricción a la importación de madera causó un fuerte impacto en el servicio del Trasandino. Como se ha señalado oportunamente, ésta era una de las principales cargas que se trasladaban de Chile hacia la Argentina. Pero también se perjudicó la actividad del sector maderero local. Los empresarios mendocinos, agrupados en la Cámara de Comercio de la Madera de Mendoza, se ocuparon del tema. Después de una serie de reuniones, iniciaron gestiones ante el Estado a los efectos de lograr que se removiesen los obstáculos a la importación de madera. Como resultado, el ministro de Economía de la Provincia, Félix Carlos La Red, les informó que el secretario de Agricultura y Ganadería de la Nación, Mario Cadenas Madariaga, había firmado una nueva resolución para modificar la anterior y autorizar el ingreso de madera por Las Cuevas.<sup>331</sup>

Hubo otras medidas del gobierno nacional tendentes a restringir la circulación comercial trascordillerana. En julio de 1978 se conoció que el Estado había dispuesto limitar la exportación a Chile de productos considerados “estratégicos”. La lista incluía lana, piezas de automotores, repuestos ferroviarios, productos químicos, subproductos de petróleo, entre otros bienes. La medida fue denunciada y criticada por empresarios chilenos, que expresaron su asombro. “No habíamos previsto que se recurriera a un sistema de presiones de esta naturaleza”, señalaron.<sup>332</sup> Por su parte, el embajador de Chile en Buenos Aires, Onofre Jarpa, trasladó la inquietud al gobierno argentino. De esta forma la protesta tomó carácter oficial y saltó a la primera plana de los diarios.<sup>333</sup>

Ante la sucesión de desencuentros entre los gobiernos de ambos países, se generó un clima propicio para la circulación de todo tipo de rumores y trascendidos sobre el empeoramiento de las relaciones bilaterales, algunos de los cuales aludían al Trasandino. En la ciudad chilena de Los Andes, el corresponsal del diario *La Tercera* elaboró un informe acerca del posible cierre del Trasandino. La versión tuvo repercusión en la prensa, tanto en Santiago como en Buenos Aires. Como resultado, *Ferrocarriles del Estado* de Chile emitió un comunicado de desmentida, en el cual negaba la especie y afirmaba la superioridad del tren sobre la carretera. “La vía férrea es menos vulnerable que el camino carretero a las inclemencias del tiempo, está más protegido”, señalaba el documento. Como ejemplo, señaló que “el Trasandino está funcionando sin problemas mientras que la carretera está obstruida a

331 *Los Andes* (Mendoza, 29 de julio de 1978): p. 14.

332 *Los Andes* (Mendoza, 12 de julio de 1978): p. 3.

333 *Los Andes* (Mendoza, 14 de julio de 1978): p. 1.

raíz de los recientes temporales de nieve en Las Cuevas”. Luego señaló que “el Trasandino moviliza tres o cuatro trenes de carga diarios, hacia y desde la frontera y cuatro frecuencias de pasajeros, dos de ida y dos de regreso en el horario de invierno, lo que se incrementa en el verano”.<sup>334</sup>

A las restricciones suscitadas por motivos culturales (malas relaciones bilaterales) vinieron a sumarse los problemas naturales. A mediados de julio se produjo una tormenta de grandes proporciones, que causó serios daños materiales y humanos. Hubo un muerto y seis heridos entre los trabajadores del nuevo túnel automotor. Además, la ruta y la ferrovía quedaron bloqueadas en varios tramos. Como resultado, el transporte terrestre, tanto automotor como ferroviario, quedó suspendido durante casi tres meses. Recién el 9 de octubre comenzó a correr nuevamente el Trasandino.

Poco tiempo iba a durar la normalización del servicio. En diciembre se volvió a interrumpir, esta vez por causas directamente militares. El comandante del III Cuerpo de Ejército, general Luciano Benjamín Menéndez, se trasladó desde su asiento en Córdoba hacia Mendoza primero y a Uspallata después para dirigir maniobras y ejercicios de guerra. El comandante de la VIII Brigada de Infantería de Montaña, general Saá, anunció el cierre del tramo de Punta de Vacas hacia el límite, por ejercicios militares con munición de guerra. La medida afectó la circulación trasandina los días 16, 17, 18 y 19 de diciembre de 1978. Mientras tanto la tensión belicista seguía en ascenso. El comercio se había reducido notoriamente, pero cada vez eran más las personas que deseaban viajar a través de la cordillera. Sobre todo los inmigrantes o viajeros, que querían volver a su país natal, ante el incremento de un clima xenófobo, alimentado por las declaraciones de los gobernantes militares y los medios de prensa estatales a ambos lados de la cordillera. El 20 de diciembre se conoció la apertura del paso, y muchos chilenos se lanzaron masivamente a las boleterías del Trasandino para conseguir un pasaje. Ese día, entre el tren y los buses trasladaron 700 personas de Mendoza a Chile.<sup>335</sup> En vísperas de la Navidad de 1978, la intervención del papa Juan Pablo II a través de su enviado, el cardenal Samoré, logró descomprimir la situación. Poco a poco se iba a llegar a un nuevo tratado de paz, firmado en 1984. Pero en el intertanto se había perdido mucho tiempo.

Las hostilidades entre los gobiernos de ambos países y la falta de políticas de integración contribuyeron a desalentar el intercambio de bienes y personas entre ambos lados de la cordillera. Este elemento vino a añadirse a otros que también afectaban al Trasandino, y como resultado, según se examinará en el apartado siguiente, no tardaría en producirse la cancelación del servicio de pasajeros.

---

<sup>334</sup> *Los Andes* (Mendoza, 21 de junio de 1978): p. 4.

<sup>335</sup> *Los Andes* (Mendoza, 20 de diciembre de 1978): p. 11.

## El “último Trasandino”

Además de los problemas derivados de la falta de entendimiento entre los gobiernos, en los últimos años se habían producido modificaciones en el escenario del transporte binacional. El servicio del Trasandino se mantuvo prácticamente estancado desde mediados de siglo, en tanto que otros medios de transporte venían progresando rápidamente para ofrecer servicios cada vez más rápidos, seguros y económicos.

Las elites habían tenido desde 1950 la posibilidad de acceder al transporte aéreo entre Argentina y Chile. Los tiempos de viaje se redujeron aún más una década después, con la incorporación del jet. Además, poco a poco las tarifas se fueron reduciendo, con lo cual cada vez más sectores sociales podían acceder al viaje en avión. Sobre fines de la década de 1970, las compañías aéreas ofrecían pasajes de Mendoza a Santiago en 45 minutos, a un costo sólo dos veces superior al del Trasandino, que demandaba cerca de 10 horas de viaje.

El segmento que no accedía al avión, poco a poco se fue orientando hacia el ómnibus. Como se ha señalado anteriormente, en los últimos años de la década de 1970 fue avanzando la construcción de la ruta internacional, que cada vez ofreció una mejor transitabilidad. Si bien la obra completa se inauguró recién hacia mayo de 1982, ya con anterioridad se comenzó a sentir su aporte. Florecieron las empresas de transporte de pasajeros (ómnibus), y rápidamente se desató una competencia abierta con el Trasandino. Los buses lograron poner en vigencia servicios de Mendoza a Santiago con menor tiempo de viaje que el Trasandino y también a un costo menor, casi a mitad de precio. A partir de entonces, la suerte del servicio de pasajeros del Trasandino estaba echada. Así lo refleja el *Cuadro IV*

Cuadro IV: Pasajes aéreos y terrestres de Mendoza a Chile -Costos y tiempos de viaje (primavera de 1979)			
Medio	Trayecto	Tiempo	Precios
Jet	Mendoza -Santiago	45 minutos	\$74.800
Ómnibus	Mendoza-Santiago	8 horas	\$26.000
Trasandino	Mendoza-Los Andes	71/2 horas	\$40.000

Nota: en Los Andes, los pasajeros del Trasandino debían transbordar a ómnibus o trenes que empleaban una hora más para llegar a Santiago.  
Fuente: Los Andes, (Mendoza, 21 de setiembre de 1979): 9.

La conjunción de todos estos elementos redujo notablemente la demanda de pasajes para el Trasandino. Como resultado, el servicio fue arrojando cada vez mayores pérdidas, sin dejar a cambio beneficios que pudiesen justificarlas. Al menos fue lo que entendió el gobierno de Chile, quien tomó la decisión de suspender los servicios. Así lo comunicó a las autoridades argentinas. El día de la primavera de 1979, los diarios locales anunciaron la partida del “último Trasandino” de pasajeros. Como fundamento de la noticia, se dieron a conocer las explicaciones que ensayó el jefe comercial de la zona Cuyo, Edmundo Gherzi. “Oficialmente, la información que tenemos es que *Ferrocarriles Chilenos* decidió la suspensión del servicio de trenes debido a la baja rentabilidad”, señaló el funcionario.

La información destacaba que se trataba de “suspensión, no de cancelación de servicio”. Pero de hecho, fue cancelación. Los medios de prensa señalaron luego como causas posibles de este cierre el avance de las obras de pavimento de la ruta internacional y el consiguiente incremento del servicio de omnibuses, “que llevan de 20 a 30 pasajeros, en forma más rápida que el Trasandino”. Como consecuencia “en los últimos días apenas sí se vendieron 15 boletos de tren” fue uno de los comentarios formulados ayer en relación con el Trasandino”, señaló *Los Andes*.

La política económica que por entonces llevaban adelante los gobiernos de Argentina y Chile era bastante diferente. Ambos países se encontraban controlados por dictaduras militares emanadas de sendos golpes de Estado. Pero mientras en Argentina el gobierno carecía de una política económica clara y definida, en Chile, el general Pinochet se embarcó en un temprano proceso de reformas de corte neoconservador, con fuerte énfasis en la reducción del déficit fiscal. En este contexto, el gobierno chileno dispuso una serie de medidas tendentes a reformar el Estado, privatizar, descentralizar, desregular y hasta clausurar empresas públicas estatales deficitarias. Así, el deficitario Trasandino se convirtió rápidamente en candidato a ser cancelado. No causó mayor sorpresa, entonces, que la decisión de suspender el servicio del Trasandino fuera tomada en Chile.

De todos modos, en Argentina se estaba produciendo lentamente un proceso similar. Si bien las privatizaciones, descentralizaciones y cierres de ramales tendrían su punto central tres lustros más tarde, durante el gobierno de Carlos Menem, este proceso ya se había comenzado a hacer sentir sobre el final de los 70. Un paso importante en esta dirección había sido el cierre de buena parte de los antiguos *Ferrocarriles del Estado*, llamados a partir de 1948 *F.C.Gral. Belgrano*. Estos ferrocarriles de trocha angosta habían sufrido un fuerte retroceso ante la competencia del automotor, y en tiempos del dictador Videla se empezaron a cerrar ramales. En este contexto, el Trasandino fue uno de los servicios que más tiempo logró sobrevivir. Al menos así se desprendía de la

información que difundió la prensa: “El último trasandino quizá sea también el último tren de pasajeros del Ferrocarril Belgrano, ya que por las vías del norte, el año pasado dejaron de circular los trenes que llevaban viajeros a La Rioja, Catamarca y otras provincias norteñas del país”.

De todos modos, la cancelación de los servicios de pasajeros no significó el cierre del Trasandino. Porque este ferrocarril continuó funcionando para el transporte de carga. “Los trenes de carga circulan normalmente. Meses atrás, funcionarios ferroviarios estimaban que debía incrementarse la frecuencia del servicio, especialmente para el transporte hasta Mendoza de productos chilenos”, señaló *Los Andes*.

## El Trasandino y el cierre del servicio internacional de carga

A mediados de la década de 1980 la crisis general del sistema ferroviario argentino, y en particular del Trasandino, se vio afectada por nuevos elementos. Evidentemente, al completarse la construcción de la ruta internacional (mayo de 1982, como hemos visto), el panorama experimentó un fuerte cambio, pues el transporte automotor se vio cada vez más estimulado. Como resultado, se precipitaría el cierre definitivo del servicio internacional. En el invierno de 1984 se suspendió el tráfico internacional entre Argentina y Chile por ferrocarril vía Las Cuevas, por acumulación de nieve sobre las vías en ambos países. Con la llegada de la primavera, mejoraron las condiciones y del lado argentino se efectuaron las tareas para reacondicionar el servicio. En noviembre de 1984 se repuso el servicio del Trasandino desde Mendoza hasta Las Cuevas. Pero del lado chileno no sucedió lo mismo. El gobierno de ese país no tuvo mayor interés en invertir recursos para reparar los daños de la ferrovía. Como resultado, desde 1984 quedó interrumpido el servicio de conexión entre Las Cuevas y Los Andes.

En la decisión del gobierno chileno de no reparar los daños causados en las vías para posibilitar la reactivación del servicio del Trasandino, pesaron dos motivos. Por un lado, los prejuicios ideológicos del presidente de facto de Chile, Augusto Pinochet, fuertemente influido por la ideología de la geopolítica y una interpretación negativa sobre los transportes internacionales con países vecinos. Ya hemos desarrollado este tema en profundidad en el libro “Sistema Pehuenche”, por lo cual no es necesario abundar en más detalles.

El segundo motivo tuvo más fuerza aún: la enorme ventaja que desde 1980 había alcanzado el transporte automotor sobre el ferrocarril en la zona cordillerana. En efecto, el ferrocarril transportó 15.000 toneladas de carga en

1982, 23.000 en 1983 y 4.400 en el primer semestre de 1984. Mientras tanto, el automotor trasladaba 130.000 toneladas en 1982, 313.000 en 1983 y 185.000 en 1984. En otras palabras, al producirse el cierre del servicio, el tren apenas aportaba menos del 10% del transporte de carga entre Argentina y Chile por los Andes Centrales. Al mantenerse el servicio ferroviario internacional clausurado a partir de 1984, se consolidó el transporte automotor. Los camiones pasaron a trasladar cada vez mayor volumen de carga, tal como examina Thomson (1997), y según ilustra el *Cuadro V*.

*Cuadro V:*

**Tráfico internacional por Las Cuevas (En toneladas, 1982-1989)**

Año	Por ferrocarril	Por carretera
1982	15.691	129.823
1983	23.826	313.477
1984	4.446	185.523
1985	---	210.738
1986	---	294.729
1987	---	355.911
1988	---	560.898
1989	---	786.433

Fuente: Thomson, 1997.

El transporte automotor logró alcanzar rápidamente el techo de 150.000 toneladas que había logrado el Trasandino en sus años récord. Y rápidamente continuó al ascenso, hasta quintuplicar esta cifra antes de cumplirse diez años de la inauguración del Túnel Internacional *Cristo Redentor*. El incremento del intercambio se verificó no sólo en el volumen de la carga, sino también en su valor. En efecto, tal como señalan Cepparo y Vargas (1997), las importaciones y exportaciones que realizadas por la Aduana de Mendoza en Las Cuevas alcanzaron en la década de 1980 un “ritmo regular y próximo a los U\$100 millones”. Pero desde 1989 “las transacciones fueron creciendo vertiginosamente”, hasta acercarse a los U\$600 millones en 1994. En este sentido, es preciso admitir que el nuevo contexto cultural y económico dado por el Mercosur generó condiciones favorables para el incremento del intercambio. Y este salto se dio fundamentalmente a través del transporte automotor. El camino lo había abierto el tren.

Después de 1984, el Trasandino dejó de funcionar como tren internacional y se desvirtuó su objetivo principal. Hubo algunos intentos para generar servicios, con poco éxito. En 1986 se implantó un servicio exclusivamente turístico que corría los domingos y hacía viajes redondos. Los contingentes se transportaban en un coche motor de Mendoza hasta Potrerillos, sin paradas

intermedias y con regreso en el día. De todos modos, este servicio tendría una efímera vigencia, sin alcanzar los cuatro años. “Corrió hasta el último domingo de enero de 1990, a consecuencia de un decreto firmado por el presidente de la Nación según el cual se suprimían varios trenes a lo largo y a lo ancho del país”, según acota Bernades.

La actividad de transporte de cargas, siguió un proceso de decadencia paralelo al de los pasajeros. El transporte automotor, con camiones cada vez de mayor capacidad y potencia, se adueñó del mercado. Y el viejo Transandino carecía de mayores herramientas para formalizar una propuesta competitiva. Según acota Bernades, “después del cese del tráfico internacional en 1984, pocos recursos para movilizar le quedaron, porque los escasos trenes restantes se transformaron en condicionales que transportaban fundamentalmente carga de servicio para dejar en las estaciones aún habilitadas (leña, combustibles) o vituallas para las Fuerzas Armadas y de seguridad estacionadas en la cordillera, servicios cada vez más esporádicos, que se prolongaron hasta fines de 1993”.<sup>336</sup>

## El Trasandino en un contexto de privatizaciones

A partir de 1990, el gobierno argentino, conducido por el presidente Carlos Menem, procuró avanzar en un proceso de privatización de empresas de servicios públicos en poder del Estado. Esta política se aplicó también en el transporte ferroviario. El gobierno traspasó al sector privado en concesión buena parte de las líneas en explotación. Otro grupo fue trasladado a los estados provinciales. Algunas provincias aceptaron operar estos ferrocarriles, otras no.

El gobierno nacional, en el proceso político de las privatizaciones, llevó adelante una serie de negociaciones con los gremios. Como resultado se acordó que algunos ferrocarriles se iban a privatizar y otros no. Con relación a los antiguos ferrocarriles ingleses, se resolvió la privatización de los que habían sido los “Cuatro Grandes”, es decir, el *F.C.Sur* (Roca), *F.C.Oeste* (Sarmiento), *F.C.Pacífico* (San Martín) y *F.C.Central Argentino* (Mitre). Con respecto a los “Tres Chicos”, es decir, *F.C.Mesopotámico* (Urquiza), *F.C.Central-Córdoba* (Belgrano) y *Trasandino*, la situación era mixta. Se privatizaba el primero, no así los otros dos. En realidad, la negociación con los gremios había apuntado a mantener dentro de la órbita estatal al *F.C.Belgrano* en su conjunto.

---

<sup>336</sup> Dato poco conocido es que a estos cargueros también se les agregaba, como en los que recorrían el ramal a Pie de Palo, un coche de pasajeros, más que nada para beneficio de los empleados de la línea, pero a los que también podía acceder el público en general (AB).

En 1993, el Estado Nacional licitó la concesión del *F.C.General San Martín*. Este fue adjudicado a un consorcio empresario liderado por el grupo *Pescarmona*. La empresa retomó el nombre antiguo y pasó a denominarlo *Buenos Aires al Pacífico (BAP) - San Martín S.A.*. El grupo *Pescarmona* se hizo cargo también del ex *F.C.Urquiza*, para desarrollar el transporte ferroviario en la Mesopotamia. El nuevo concesionario privado no puso en marcha servicios de pasajeros, pero sí de cargas. En 1993 había recibido ferrocarriles con muy bajos niveles de volumen de carga transportada. Pero logró un repunte y en cinco años alcanzó un significativo incremento. El tonelaje de carga transportada por estos ferrocarriles fue en aumento en forma constante a lo largo de todo el lustro. De todos modos, las expectativas generadas en el momento de concesión al sector privado no se alcanzaron a cumplir. No se efectuaron las inversiones previstas, ni se mejoraron los servicios como sucedió en otras áreas privatizadas (como por ejemplo en los teléfonos). Una ampliación de este tema excede los objetivos del presente estudio.

Mientras tanto, el *Trasandino* quedaba al margen de las privatizaciones. Conforme a lo acordado entre el Estado Nacional y los sindicatos, nunca se licitó. Las instalaciones del Ferrocarril *Trasandino* pasaron en 1994 a la provincia de Mendoza, por 30 años. Ello se verificó en el marco de un convenio, en cuyos considerandos se señalaba que la provincia de Mendoza tenía interés en esta línea. Para poder asumir el control de la misma, la provincia debió ofrecer una garantía al Estado Nacional, consistente en los fondos coparticipables. En otras palabras, después de los 30 años de duración de la cesión de la Nación a la Provincia, ésta debía devolverlo a aquella y en caso de no cumplir, el Estado nacional se iba a resarcir mediante la ejecución de los fondos que cada año la burocracia central percibe en concepto de impuestos, y que debe luego girar a la provincia. Al asumir un compromiso de esta envergadura, la provincia emitía una señal de singular importancia ante la sociedad: tenía real interés en el *Trasandino* y lo incluía dentro de sus proyectos estratégicos para el desarrollo de su territorio. No obstante ello, todas estas expectativas se vieron frustradas. El gobierno de Rodolfo Gabrielli cumplió su mandato (1995) y transfirió el poder a su sucesor, Arturo Lafalla (1995-1999), sin que se registraran progresos en la rehabilitación del *Trasandino*. Uno de los pocos avances se intentó en 1996, cuando el gobierno convocó a los empresarios a aportar ideas. Se presentaron 60 empresas, con muestras de interés. Pero la gestión no fue continuada. Por ello, no se pudo concretar ninguna propuesta positiva para poner en marcha el *Trasandino*. Al contrario, hubo hasta retrocesos. Fundamentalmente al desmontarse el puente ferroviario para facilitar la transitabilidad de la ruta internacional, en Cacheuta. Al completarse el período de Gabrielli, el *Trasandino* estaba en peores condiciones de las que se encontraba antes de su gestión. El interés de la provincia por esta línea quedó en los papeles firmados con la Nación, y en el compromiso de garantía asumido con la misma.



El Ferrocarril Trasandino, aquel que soñaron los hermanos Clark, el que impulsó Sarmiento, el que se construyó con las expectativas similares al Canal de Panamá, el que trasladó a grandes y pequeños personajes entre Buenos Aires y Santiago, había pasado a la Historia.



## Hacia la Resurrección del Trasandino (1998-2013)

“En agosto Bachelet y Kirchner lanzarán oficialmente el ferrocarril trasandino. Desde 1999 Chile y Argentina están trabajando en el proyecto que se licitará en julio de este año (2006). Estará listo para el Bicentenario el 2010 y será el ferrocarril más empinado del mundo. Solo será de carga”

*El Mercurio* (Santiago, 1 de julio de 2006).

El volumen de intercambio comercial y turístico por el Corredor Andino, sistema Cristo Redentor, experimentó un fuerte incremento en las últimas décadas. Los registros del año 2000 revelaron el traslado de 2.400.000 toneladas de carga, lo cual significaba un incremento del 577% en once años, con una tasa promedio de crecimiento anual superior al 18%. Esta tendencia siguió adelante y llegó a 2.700.000 toneladas en 2002, 3.000.000 en 2006 y 4.300.000 en 2007. Recién estaba comenzando el *boom* de las exportaciones argentinas a China, lo cual generó nuevos flujos de demanda de transporte. Sobre el final del decenio, las cifras se acercaron peligrosamente a un tránsito medio diario anual de 1000 camiones circulando por el estrecho viaducto. Cada vez se hizo más evidente que el Corredor Andino era incapaz de hacer frente a esta creciente demanda.

El auge del transporte internacional de carga por el corredor andino planteó un problema para los estadistas de ambos países. Las condiciones físicas de la carretera establecían límites a la expansión de la infraestructura vial. Se buscaron distintas soluciones, con escaso éxito. En este contexto surgió la idea de reactivar el servicio del Trasandino. Se movilizaron autoridades de gobierno, del sector privado y del ámbito técnico, con vistas a buscar la forma de poner nuevamente en funcionamiento el tren de montaña. Volvieron a surgir entonces los antiguos problemas, entre los cuales las complejidades políticas y financieras, sobre todo en la Argentina, tendrían un papel central.

## El deterioro del Trasandino y el Estado desertor

El eclipse del Trasandino coincidió con el auge del modelo neoliberal, primero en Chile durante la dictadura de Pinochet, luego en Argentina, durante el gobierno de Carlos Menem. Desde la perspectiva de la Historia de las Ideas, se ha definido como principal característica del neoliberalismo, la demonización del Estado (Devés, 2003: 261-290). En este contexto, los gobiernos de ambos países pusieron en marcha una agresiva política de reducción del Estado, particularmente las empresas de servicios públicos, dentro de las cuales se encontraban las redes ferroviarias. Dentro de esta perspectiva de reducción general del tamaño del Estado, las áreas donde se actuó con mayor energía fueron aquellas donde se consideraba que los servicios podían ser prestados por el sector privado. Este fue el caso del Trasandino que, al contarse con la alternativa del transporte automotor por las carreteras, se incluyó dentro de las áreas valoradas como prescindibles. El Estado perdió todo interés por sostener los servicios del tren de montaña.

Después de quedar fuera de servicio (1984), el Trasandino quedó abandonado a su suerte. Parte de su patrimonio fue vandalizado. Algunas instalaciones fueron desmanteladas u ocupadas ilegalmente. Se produjeron robos de durmientes y rieles a lo largo de muchos kilómetros. A la acción de los delincuentes comunes se sumó la conducta de los organismos nacionales que también manifestaron poca sensibilidad por este patrimonio, al cual desguazaron. Además, cada vez que los derrumbes afectaban la carretera (Ruta Nacional 7), correspondía a la Dirección Nacional de Vialidad reparar el camino para asegurar la conectividad. Pero en reiteradas oportunidades, la solución implementada consistía en el recurso más fácil: invadir la traza del Trasandino y construir sobre ella. Estas acciones se sumaron al deterioro social y natural de la vía, para afectar sensiblemente, las instalaciones del antiguo ferrocarril de montaña. El resultado fue notable: en pocos años de desuso, el

trasandino sufrió un desgaste comparable con el daño causado por el aluvión de Cacheuta en 1934.

Esta situación contrastaba con lo que ocurría del lado chileno. De los 70 km de extensión de la línea ferroviaria, casi la mitad se mantuvo en uso y buenas condiciones. En efecto, los chilenos lograron preservar en actividad el Ferrocarril Trasandino para el tramo de 30 kilómetros entre Saladillo y Los Andes. Se aprovechó la infraestructura del trazado para mantener un servicio regular de transporte de carga, particularmente orientado a la producción minera. Como resultado se logró conservar en buenas condiciones casi la mitad de la infraestructura de la sección chilena del Trasandino, situación vigente hasta la actualidad.

El desmantelamiento de las instalaciones de la sección argentina del Trasandino se produjo con la tolerancia y complicidad de su propietario, el Estado Nacional. Este era el titular y responsable del Trasandino desde la sanción de la ley de nacionalización (1939). A pesar de ello, las autoridades de la Casa Rosada manifestaron notable incapacidad de gestión en este proceso. Tuvieron nulo interés ni capacidad de cumplir con sus deberes de preservar el patrimonio público, particularmente en las instalaciones del Trasandino. Día tras día, año tras año, las instalaciones del Trasandino se degradaban sin que en Buenos Aires, nadie fuera capaz de revertir la situación.

La transferencia de los ramales ferroviarios del Estado central a las provincias fue la culminación de este proceso. En la década de 1990, Buenos Aires avanzó en esta dirección, con resultados disímiles. El ramal a Jachal, del *F.C. Belgrano*, fue transferido a la provincia de San Juan. Durante su gestión, el ramal fue descuidado y desmantelado. En pocos años, sólo quedó lo que era imposible robar: terraplén, estaciones y algunos puentes y tramos de vía. Hubo también transferencias con resultados positivos, sobre todo en Río Negro y Chaco.<sup>337</sup> En este contexto se produjo el traspaso provisorio del Trasandino a Mendoza.

En efecto, en 1994 se firmó un comodato por treinta años, por el cual el Estado nacional cedió el Trasandino a Mendoza. A partir de entonces, la Provincia quedaba como responsable de la línea. Al frente del gobierno se encontraba el Partido Justicialista, liderado por el gobernador Rodolfo Gabrielli. Esta administración provincial estaba alineada políticamente con el menemismo, corriente de orientación conservadora y con escaso interés por la cultura ferroviaria. De todos modos, el gobierno de Mendoza no compartía la adhesión automática del gobierno nacional a la ideología neoliberal, que se había proclamado enemiga de los trenes por su carácter deficitario. El gobierno de Mendoza tenía algunos matices, a través de los cuales, se dejó espacio para cierta preservación de los ferrocarriles. Esta situación se iba a hacer visible con motivo de la construcción del dique Potrerillos.

---

<sup>337</sup> Nota de Pablo Anglat (Mendoza, 5 de octubre 2010).

## El dique Potrerillos y la “invención” del Trasandino

El redescubrimiento del Trasandino se produjo en forma indirecta, en el marco de la construcción de una de las grandes obras públicas de Mendoza de las últimas décadas: el dique embalse Potrerillos. El objetivo era regular el río Mendoza, ampliar la superficie cultivable, generar energía hidroeléctrica y promover el turismo. Se trataba de un antiguo proyecto provincial, puesto en marcha en 1919 durante la gestión del gobernador José Néstor Lencinas. Fue reactivado durante los gobiernos de Carlos Washington Lencinas (1922-1924) y Santiago Felipe Llaver (1983-1987). Hasta que finalmente, la iniciativa se puso en marcha durante la gestión del gobernador Arturo Lafalla (1995-1999).

El proyecto Dique Potrerillos fue una de las grandes obras públicas de Mendoza en el último siglo. La idea era generar un dique con capacidad de 420 hm<sup>3</sup>, con un espejo de agua de 1.500 hectáreas. El volumen de agua en paredón alcanzaba 5,9 millones de m<sup>3</sup>, con una altura máxima de 116 metros y una longitud de coronamiento de 470 metros, a una cota de 1.385 metros s/n/m. Entre los beneficios del proyecto se destacaba la disponibilidad de agua de riego para 20.000 hectáreas adicionales, el desarrollo de un nuevo atractivo turístico y la generación de 760 gigawatts anuales de las centrales Cacheuta Nueva y Alvarez Condarco. El costo de la obra se estimó en 255 millones de dólares. Una parte la aportó el Estado (162 millones), mediante los fondos obtenidos por la privatización de la empresa provincial de energía EMSE; la otra parte corrió por cuenta de las empresas constructoras que ganaron la licitación, *Industrias Metalúrgicas Pescarmona Sociedad Anónima* (IMPSA) y *José Cartellone Construcciones Civiles* (JCCC), asociadas en la unión transitoria de empresas *Consorcio de Empresas Mendocinas para Potrerillos S. A.* (CEMPPSA). De acuerdo al contrato, estos recuperarían los fondos invertidos mediante la generación y venta de la energía eléctrica durante dos décadas. Sobre esta base se firmó el contrato el 5 de diciembre de 1997, con un año para completar el proyecto y tres para su ejecución. Las obras comenzaron en enero de 1999 y la inauguración se realizó a fines de 2001, tal como estaba previsto. Fue la única obra de envergadura que se hizo en la Argentina en la década de 1990 (Lacoste, 1998: 129-134; Lafalla, 2010: 290-294).

La construcción del dique Potrerillos puso al Trasandino en foco. Sobre todo porque, para ahorrar costos, eligió como lugar para construir el muro de contención del río Mendoza, en la parte más encajonada, es decir, en Cacheuta. De esta manera, la obra interrumpía e inundaba un tramo importante de la infraestructura de transporte terrestre que conectaba Mendoza con Chile, tanto la ruta internacional n° 7 como las vías del Trasandino. La novedad causó un fuerte impacto, sobre todo por el corte de la carretera: el dique Potrerillos significaría interrumpir el principal ducto de transporte terrestre

de cargas bioceánico del MERCOSUR. Tras realizar los estudios del caso, los ingenieros resolvieron solucionar el problema mediante la construcción de una nueva traza de la Ruta 7, paralela a la anterior, pero en la margen derecha del río Mendoza, unos kilómetros al sur, rodeando el cerro Cacheuta por el sur pasando por el parque Petroquímico Lujan de Cuyo. Esta nueva traza de la Ruta 7 se llamaba generalmente “Variante por destilería”.

La relación entre el dique Potrerillos y las obras indirectas, era un tema crítico. En la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Cuyo se formó un equipo de expertos en formulación y evaluación de proyectos de inversión liderado por Coloma Ferrá y Roberto Cortegoso. Este organismo dimensionó los costos de la “Variante por destilería” y sobre esta base, dictaminó que, en caso de incluirse este monto dentro del costo general del dique Potrerillos, la evaluación económica de la obra resultaba negativa. Por lo tanto, la única forma de tornarla viable era mediante la exclusión. El gobierno de Mendoza tomó la decisión política de avanzar en esta dirección. Así se reflejó, finalmente, en el contrato firmado entre el Estado provincial y CEMPPSA, mediante la inserción de un párrafo referido a “tópicos pendientes” de los que debería en forma y tiempo oportuno hacerse cargo el estado provincial. Las obras de la ruta 7 se pusieron en marcha un tiempo atrás de las del dique y, pocos años después, se libraba al servicio la nueva carretera.

Pero en la Provincia nadie imaginaba que, solucionado el problema vial, quedaba pendiente la situación del Trasandino. Desde el punto de vista jurídico, correspondía hacer con el ferrocarril lo mismo que con la carretera, es decir, incluir el traslado de la traza dentro del costo general de las obras colaterales o “tópicos pendientes” a las del dique Potrerillos. Sin embargo, los contadores importados para tal fin se opusieron terminantemente a esta idea. “No podemos pagar por un ferrocarril inexistente que va hacia ninguna parte”, sostenían en las rondas de negociación.

En este contexto se produjo el giro de la situación. El entonces gobernador de Mendoza, Arturo Lafalla, detectó el valor estratégico del Trasandino. Las condiciones políticas del momento no eran muy favorables para ello. Sobre todo porque las necesidades políticas presionaban para ejecutar rápidamente la construcción del dique Potrerillos, y el Trasandino podía ser un obstáculo para ello. Sin embargo, Lafalla intuyó que allí había algo con potencial, y resolvió actuar en esa dirección. Este fue el sentido del nombramiento del ingeniero Marcelo Rogé como miembro del equipo de gobierno del Ministerio de Obras Públicas y Ambiente.

## El triángulo de reactivación del Trasandino: Rogé, Diaz Telli y los técnicos

La gestión de Rogé como encargado de la Provincia de Mendoza en temas ferroviarios se prolongó durante tres administraciones. Tras ser nombrado por Lafalla, Rogé fue confirmado en el cargo por sus sucesores, los gobernadores Roberto Iglesias y Julio Cobos. Como resultado, Rogé logró mantenerse en el puesto durante casi una década (1998-2007) y bajo su liderazgo, Mendoza logró poner en marcha y mantener en el tiempo una auténtica política de Estado. Esta situación favoreció particularmente al Trasandino, pues mediante una sucesión de acciones concretas, la Provincia pasó a llenar el vacío dejado de hecho por la Nación.

Durante la administración Rogé se tomaron una serie de medidas tendientes a preservar el patrimonio del Trasandino, a la vez que se impulsaron estudios para su reactivación. Hubo claramente un antes y un después de su llegada al cargo. En efecto, en ese periodo la Provincia de Mendoza se hizo cargo de defender la propiedad del Trasandino. Las instalaciones comenzaron a cederse en comodato a los interesados, para que estos asumieran la responsabilidad de cuidarlas. Así, por ejemplo, la estación de Penitentes (km 151) se concesionó a una empresa joven que montó allí el *Mundo Perdido*, una iniciativa cultural de venta de artesanías y museo interactivo.

El proceso de preservación de las instalaciones del Trasandino fue llevado adelante por la comunidad de Mendoza, no solo por acción del Estado provincial, sino también, por la sociedad civil. Un buen ejemplo se verificó en la estación Potrerillos. El primer paso fue instalar allí la sede de la biblioteca popular "Armando Tejada Gomez" (1994). Este centro cultural se había fundado dos años antes en una casa particular, propiedad de una humilde vecina de esa localidad. Luego se realizó un acuerdo para que la estación del Trasandino se transformara en sede de la biblioteca; como contraprestación, los bibliotecarios se comprometieron también a prestar servicios de información turística. De este modo se puso en marcha un singular proceso de preservación del patrimonio ferroviario con su refuncionalización para crear un auténtico espacio cultural, donde se realizaba exposiciones de fotografías, de arqueología, de pintura y de ferias artesanales (Cunietti, 1996: 108-109). Con la construcción del dique Potrerillos, el área de emplazamiento de esta estación quedó dentro del perímetro del futuro embalse. Por lo tanto la sede ferroviaria quedaría bajo el agua. Se produjo entonces la movilización de otros actores de la sociedad civil, principalmente el *Ferroclub Trasandino de Mendoza* y otras agrupaciones, tomaron a su cargo la tarea de salvar la estación. Esta fue desmantelada, piedra por piedra, y guardada correctamente en cajas, con la indicación exacta del



lugar que cada pieza debía ocupar en la reconstrucción. De esta manera se preservó, intacta, la estación completa del Trasandino en Potrerillos.

Además, se reactivaron los estudios sobre la factibilidad de reactivación del servicio, a la vez que se pusieron en marcha las gestiones oficiales para instalar el tema a nivel provincial, nacional e internacional. El inicio de la gestión de Rogé estuvo signado, tal como hemos explicado, por la premura de la construcción del dique Potrerillos. Cuando esta obra se encontraba a punto de inicio, el gobernador Lafalla se encontró ante la encrucijada de tener que reconstruir el tramo ferroviario que iba ser inundado por el futuro embalse. Por este motivo se le encomendó a Rogé la presentación de un urgente proyecto ante la Nación, propietaria del ferrocarril. Ante la premura por iniciar las obras del dique, Rogé desempolvó el antiguo proyecto ferroviario de la entonces Agua y Energía, de la época del general Aniceto Pérez (1976). Se salvó así la coyuntura de inicio del dique, pero quedaba el gran dilema de tener que rehacer una vía “para un tren que iba a ninguna parte”, pues el Trasandino ya no era operativo desde 1984.

El proyecto de Rogé permitió superar la coyuntura y las obras del dique comenzaron. Pero el Trasandino ya había comenzado a existir nuevamente para el Estado provincial y, bajo la iniciativa de Rogé, se comenzó a instalar como alternativa. El primer paso fue concertar con el entonces Subsecretario de Infraestructura, ingeniero Daniel A. Massi, el análisis de la posible reactivación del transporte de cargas internacional. Para avanzar en esa dirección, ambos organizaron una avanzada estratégica en Santiago de Chile. A través del contacto de sus colegas y amigos consultores de la Codelco de Chile (Jünemann Hille), en enero de 1999 Rogé mantuvo entrevistas con autoridades del Ministerio de Transporte chileno, principalmente con el ingeniero Carlos Gárate Sánchez, entonces Director de Planeamiento Estratégico y su equipo de colaboradores. En dichas entrevistas Rogé transmitió la inquietud de realizar en forma binacional un estudio evaluativo de las factibilidades técnicas y económicas de re canalizar el flujo del transporte internacional por este recurso ferroviario abandonado y en tantas partes del mundo utilizado. Paralelamente mantuvo reuniones con las autoridades de la provincia de Los Andes (su gobernador Luis Henríquez Leiva) como con las autoridades Argentinas consulares en Valparaíso (Javier Sanz de Urquiza) y con el agregado comercial de nuestra embajada en Santiago (Fernando R. Lerena) quienes adhirieron entusiastamente a la idea del Gobierno de Mendoza.

Luego de esa seguidilla de entrevistas se programó una segunda serie de reuniones entre el entonces Presidente de los Ferrocarriles del Estado de Chile, Nicolás Flaño, con el Intendente de la V Región, Gabriel Aldoney, quienes habrían de reunirse con las autoridades mendocinas pertinentes a efectos de firmar el convenio inicial que concretaría la forma de realizar en conjunto los

trabajos para una eventual licitación internacional y concesionar el trazado ferroviario desde Mendoza a los puertos de la V Región. Las rondas de consultas con autoridades chilenas avanzaban con viento a favor.

Paralelamente al frente político-diplomático, Rogé procuró avanzar también en los aspectos técnicos. Para ello estableció un diálogo de cercanía con los otros protagonistas de esta trama: el empresario Alberto Díaz Telli, titular de la empresa Tecnicagua y su equipo técnico quienes realizaron los estudios de factibilidad y de inversión, tanto en Chile como en Argentina. Sobre la base de Tecnicagua se buscaron socios chilenos y en 1999 surgió la empresa binacional *Ecocargas*, en la cual cupo un papel relevante al ex embajador de Chile en Japón y Argentina, Eduardo Rodríguez Guarachi. Además de su experiencia diplomática, este último contaba con una reconocida trayectoria como abogado asesor de empresas chilenas interesadas en invertir dentro de Argentina. Tenía su propia visión sobre el futuro de Chile: consideraba que, para transformarse en un país desarrollado, el camino era transformarse en una especie de Singapur de América del Sur, en el sentido de representar una poderosa plataforma de negocios e intercambio comercial (Rodríguez Guarachi, 2006). Se puso en funcionamiento una maquinaria de tres vértices, representados por el Estado (Rogé), el sector privado (Díaz Telli) y el sector técnico (un equipo de entre quince y veinte profesionales, contratado por Díaz Telli), que formaron el triángulo que opera como motor de la innovación en los países desarrollados.

Se produjo entonces una sinergia entre el Estado y el sector privado. A medida que los estudios técnicos avanzaban, se fortalecía el discurso técnico - político destinado a las autoridades de gobierno; y recíprocamente, la buena acogida que la idea recibía entre los gobernantes, contribuía a fogonear la tarea de los empresarios e ingenieros que trabajaban en el diseño de la propuesta. El grupo empresario solicitó y obtuvo un marco jurídico de lineamientos y directrices, llamado “Términos de Referencia”, aportados por el Gobierno de Mendoza (por entonces “concesionario” del Trasandino) y el gobierno de Chile en el marco del Grupo Técnico Mixto de ambas cancillerías.

La propuesta avanzó, poco a poco, hasta despertar interés en Chile, en Buenos Aires y en el MERCOSUR. En abril de 1999, en ocasión del encuentro empresarial internacional de Valparaíso, se concretó la entrevista del Intendente de la V Región con los interlocutores de Mendoza: Marcelo Rogé como consultor del Ministerio de Obras Públicas de Mendoza y el ingeniero Carlos Rodríguez, entonces Ministro de Economía de Mendoza. Participaron de la misma además numerosos asesores consulares y regionales de dicha intendencia, entre otras altas autoridades y Díaz Telli. Se creó entonces el “clima de Valparaíso”, en cuya atmósfera se comenzó a consolidar la percepción común, entre autoridades y empresarios de ambos países, sobre una idea

creciente: la reactivación ferroviaria por el paso Cristo Redentor era una de las soluciones más viables al cada vez más intenso y conflictivo tráfico de cargas en el corredor internacional. Se acordó allí iniciar los estudios de viabilidad técnica y de factibilidad económica de las obras necesarias para la reactivación del trazado ferroviario inactivo y deteriorado. Es importante señalar que los ingenieros chilenos y argentinos manejaban valores del mismo orden para las inversiones necesarias a realizar en ambos países y se convino que los estudios técnicos y financieros los harían profesionales de ambas naciones. Ellos demarcarían las condiciones de mínima en cuanto a calidad, tipología y cantidad de obras a realizar. En el nuevo escenario del Mercosur el ferrocarril se presentaba como el medio de transporte más competitivo para atravesar las pampas argentinas desde Brasil hasta los puertos de Chile.

Después de alcanzar cierto interés del lado chileno, el siguiente paso era instalar el tema a nivel MERCOSUR. La oportunidad propicia se presentó en Buenos Aires en junio de 1999, con motivo de la reunión de representantes de los países miembros de este bloque regional. El encuentro se produjo en la sede del Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina y contó con la participación de representantes de los países integrantes Mercosur (tanto miembros plenos como asociados). También fueron invitados los representantes del Gobierno de Mendoza y de la V Región de Chile para participar y exponer su inquietud. El Subsecretario Massi de Mendoza, presentó en la comisión de infraestructura las tratativas e intenciones de estudios al respecto, y quedó así en agenda el proyecto como una necesidad a resolver dentro del Grupo Técnico Mixto de las cancillerías. En dicha ocasión se encontraban presentes altas autoridades nacionales argentinas, chilenas y brasileñas interesadas en los temas del transporte internacional. De esta manera Mendoza logró despertar el interés de la región por el proyecto de reconstrucción del trasandino.

Las gestiones entregaron su primer resultado concreto: un anteproyecto de reconstrucción ferroviaria que era técnicamente factible y económicamente viable. Este se formalizó en octubre de 1999, cuando el Comité Ejecutivo para la Concesión de Obras y/o Servicios Públicos de la provincia de Mendoza, aconsejó la aprobación de la propuesta de estudios conjuntos para la reactivación ferroviaria trasandina, recibida en agosto de manos del empresario Alberto Díaz Telli; en los términos de la Ley provincial 5507 de concesiones de obras y servicios públicos por iniciativa privada.

En diciembre de 1999 Argentina y Mendoza cambiaron de gobierno. En la Casa Rosada, Fernando de la Rúa reemplazó a Carlos Menem mientras que en Mendoza, el gobernador Arturo Lafalla entregó el mando a Roberto Iglesias. Este nombró como ministro de Obras Públicas al ingeniero Julio Cobos, el cual confirmó a Rogé en su cargo, a la vez que asumió desde ese momento el proyecto de reactivación del Trasandino.

Durante la gestión de Iglesias y Cobos, la iniciativa del Trasandino se fortaleció. Ello se reflejó en Santiago de Chile, en mayo del 2000, con motivo del encuentro anual empresario internacional. Allí se celebraron una serie de rondas de consultas entre autoridades políticas y representantes del sector empresario de ambos países. Como resultado se lograron sellar las intenciones binacionales de concretar los estudios propuestos del proyecto de rehabilitación del ferrocarril por Mendoza. Este proceso se consolidó con una serie de presentaciones que Rogé y Diaz Telli efectuaron en distintos foros, seminarios y encuentros con empresarios y políticos, tanto en Chile como en Argentina. Esto siempre dentro de las perspectivas socio económicas que se desarrollaban a partir de las pautas y necesidades que generaba cada día más el mercado global de cargas que demandaban con urgencia la conexión bioceánica.

## El Trasandino y el nuevo proyecto de reactivación

El trabajo impulsado por *Ecocargas* se proponía alcanzar un objetivo de mínima: poner nuevamente en funcionamiento el Trasandino, con los menores costos posibles. La idea era comenzar de menos a más, aplicando el lema de “lo mejor es enemigo de lo bueno”. Los ingenieros aplicaron los principios del filósofo Eduardo Devés, en el sentido de “es mejor una pequeña victoria que una gran derrota”. Para avanzar en esta dirección, se trazó un plan que apuntaba a aprovechar al máximo la infraestructura existente, con la menor inversión, de modo tal de hacer viable el proyecto en la realidad. Una vez puesta la línea en funcionamiento y demostrada su capacidad y potencial, se podrían incorporar obras complementarias que, poco a poco, permitieran disponer de un recorrido más suave, con menos pendientes, curvas más abiertas y mejores prestaciones. El objetivo estratégico principal era volver a enlazar el tren con la cordillera; redescubrir la montaña y la forma de vincularse con ella de la forma más amigable posible, desde la perspectiva ferroviaria. Comenzar, paso a paso, a construir de nuevo, la cultura del ferrocarril de montaña.

Los trabajos y proyectos propuestos fueron desde un principio el reactivar el trazado del ferrocarril trasandino que plantearan los hermanos Juan y Mateo Clarck en el último tercio del siglo XIX. El único cambio importante era el trazado nuevo a relocalizar por el embalse en Potrerillos. Estas obras se ubican geográficamente en los Andes Centrales, cuyo trayecto está definido por la quebrada del Río Mendoza, en su mayor extensión, y por el Río Cuevas, en la República Argentina. En tanto en el sector de la República de Chile por la quebrada del Río Aconcagua hasta Los Andes, punto final de la intervención propuesta. La problemática más compleja de este antiguo trazado es el perfil altitudinal de este paso; se materializa desde los 800 metros sobre el nivel del

mar en la ciudad de Mendoza, llegando a los 3100 metros en la localidad de Las Cuevas, Argentina y bajando abruptamente hasta los 800 metros en la localidad de Los Andes, República de Chile. La distancia total de este corredor es de aproximadamente 270 kilómetros. Era necesario restaurar las instalaciones de ambos lados, ambas dañadas por el abandono. Ya se ha mencionado la situación de la sección argentina; pero la chilena se encontraba en un estado parecido. Sobre todo por la destrucción completa del tramo comprendido entre la frontera y Saladillo. Ello demandaba reconstruir aproximadamente 42 kms de vías.

El equipo de trabajo recorrió la totalidad de la línea, entre Mendoza y Los Andes. Examinó cada kilómetro de vías férreas, cada obra de arte, cada puente y cada túnel. También elaboró un inventario de las estaciones y demás elementos de las instalaciones y equipamiento del Trasandino. Sobre esta base, se hizo el estudio de las obras necesarias para reactivar el servicio. Después de varios años de trabajo, se llegó a una cifra de 220 millones de dólares. Este resultado obtuvo el aval tanto de las autoridades del Gobierno de Mendoza como de Chile, con los correspondientes fundamentos técnicos aportados por *Ecocargas*. La idea era llamar a licitación pública para ofrecer el proyecto mediante licitación de obra privada. En este concurso se podía presentar la empresa *Ecocargas* como un oferente más. En caso de ser vencida por una propuesta mejor, ésta debía pagarle una compensación por el monto invertido en los estudios. Sobre la base de estos criterios, se avanzó.

## El Trasandino vuelve al Congreso de la Nación

El liderazgo de la Provincia de Mendoza en la valoración del Trasandino tenía un lado débil. De hecho, Mendoza se había hecho cargo de este ferrocarril desde 1998, ante el abandono ostensible del Estado Nacional. Por lo tanto, tenía una legitimidad sobre el mismo, ganada a fuerza de trabajo y dedicación. Sin embargo, desde el punto de vista legal, la línea seguía siendo propiedad de la Nación. Para superar esta inconsistencia, el diputado Francisco García (Partido Justicialista-Mendoza), acompañado por su par Victor Fayad (Unión Cívica Radical-Mendoza) presentó un proyecto en el Congreso de la Nación, por el cual, se perfeccionaba jurídicamente el traslado de propiedad del Estado a la Provincia de Mendoza:

## LEY 25.472

ARTICULO 1º.- Transfiérense a favor de la provincia de Mendoza, los ramales ferroviarios, individualizados como ramal “A 12”, que vincula las localidades de Mendoza y Las Cuevas, desde el kilómetro 1072,245,70 al kilómetro 1259,549 y el ramal “A 16”, que vincula las localidades de Mendoza y Luján de Cuyo, desde el kilómetro 1099,161,2 hasta la estación Paso de Los Andes del ramal “A 12”, ambos de la ex línea General Belgrano, conjuntamente con los inmuebles, depósitos y bienes que por accesión legal integran los ramales que por la presente se transfieren, al igual que los terrenos que ocupan las vías de los ramales “A 12” y “A 16”.

ARTICULO 2º.- La provincia de Mendoza, una vez finalizadas las tareas referidas a las obras correspondientes al “Aprovechamiento Integral del Río Mendoza” - Proyecto Potrerillos-, aprobadas por ley provincial N° 6560, y que se efectúan sobre el sector inactivo del ramal “A 12”, que por la presente se transfiere, llamará a licitación pública a los efectos de reempalmar, relocalizar y/o restaurar, el ramal afectado a fin de asegurar la explotación ferroviaria, entre la estación Paso de los Andes (Km. 1094,2) y la estación Las Cuevas (Km. 1259,5).

ARTICULO 3º.- Dentro de los sesenta (60) días de promulgada la presente ley, la autoridad de aplicación procederá a otorgar los instrumentos legales que permitan formalizar la transferencia de dominio dispuesta por la presente ley.

El proyecto ingresó a la Cámara de Diputados. Tomó formalmente estado de “Trámite Parlamentario” el 8 de abril de 1999. Durante un año y medio durmió en los cajones, sin obtener dictamen de comisión. Pero logró respaldo para ser tratado sobre tablas, en la sesión del 19 de octubre del 2000. Una semana después ingresó formalmente al Senado (25 de octubre). Allí volvió a quedar detenida por un buen tiempo, ante la indiferencia de los legisladores. Hasta que casi un año después, la iniciativa logró dictamen de comisión el 12 de setiembre del 2001. Por fin quedó habilitada para ser tratada formalmente en el recinto, en la sesión de tablas.

El mundo de los intelectuales, los ingenieros y los interesados en el mundo ferroviario, se prepararon para un gran debate. Todavía estaban frescas en sus mentes las jornadas de 1938 y 1939, cuando Alfredo Palacios, Enrique Dickmann, Carlos M. Noel, Matías Sánchez Sorondo y Víctor Juan Guillot desplegaron vibrantes discursos para destacar el papel del Trasandino en el escenario nacional e internacional. Seis décadas más tarde, con mayor acceso a la información, se esperaba que los senadores del siglo XXI superarían ampliamente el brillo, el lustre y el ingenio de sus antecesores. Era la gran oportunidad de demostrar sus capacidades retóricas e intelectuales. En estas condiciones, llegó el esperado día: 23 de octubre del 2001. El tratamiento en

el recinto fue revelador en muchos sentidos, sobre todo si se compara con los debates de los años '30: en líneas generales, permitió medir la evolución de la calidad intelectual de los parlamentarios argentinos en los últimos 60 años; en términos más particulares, el tratamiento de este tema en el recinto permitió conocer el grado de desarrollo de la cultura ferroviaria en el país. Con estos antecedentes, entendemos que conviene transcribir la versión taquigráfica completa del debate, para que el lector pueda sacar sus propias conclusiones. Aun al costo de agotar un poco al lector con todos los detalles, entendemos que el tema se justifica, dado que, cabe recordarlo, se iba a debatir sobre uno de los ferrocarriles internacionales más importantes del mundo, comparado en su momento con el Canal de Panamá y el Canal de Suez. Entregamos a continuación este documento:

**Sr. Presidente (Losada).** “Corresponde considerar el dictamen de las comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales y de Transportes en el proyecto de ley en revisión por el que se transfieren a la provincia de Mendoza dos ramales ferroviarios de la jurisdicción nacional (Orden del Día Nº 861) En consideración en general. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar”.

-- *La votación resulta afirmativa.*

-- *En particular es igualmente afirmativa.*

**Sr. Presidente (Losada).** “Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley. Se harán las comunicaciones correspondientes.<sup>338</sup>

De esta forma comenzó y concluyó el esperado debate. El proyecto fue presentado a comienzos de 1999. Casi tres años después, fue tratado en una sesión de tablas en el Congreso. Y ese día, 25 de octubre del 2001, la clase dirigente nacional dijo lo que pudo, quiso o supo decir sobre el tema. La complejidad de las ideas que lograron hilvanar los honorables senadores, resulta notable por su significado. El espesor del debate fue un fiel reflejo del interés que, para la clase dirigente nacional, tenía el Trasandino. El tiempo de dedicación, la energía y la profundidad que los referentes nacionales entregaron a este ramal fue exactamente el mismo que durante tantos años prestó el Poder Ejecutivo a cuidar el patrimonio físico del viejo tren de montaña. Había una proporción exacta entre ambos elementos.

---

<sup>338</sup> Senado de la Nación, 23 de octubre de 2001. Versión taquigráfica: [http://www.senado.gov.ar/web/taqui/taqui\\_op\\_adjunto.php?clave=F7388/231001.htm#\\_1\\_228](http://www.senado.gov.ar/web/taqui/taqui_op_adjunto.php?clave=F7388/231001.htm#_1_228)

La sesión tuvo un costado positivo. Después de tantos años de abandono, el Estado Nacional se reivindicaba. Reconocía sus errores, su desinterés, su incapacidad y su ausencia. Al menos hubo una actitud humilde, de no estorbar, de permitir que los que estaban interesados, pudieran actuar. Tácitamente, el Senado reconoció el papel que, en los hechos, había realizado la Provincia de Mendoza para preservar y reimpulsar el Trasandino. La ley 25.472 fue el perfeccionamiento jurídico de una situación que se había planteado mediante la acción real y efectiva de los mendocinos. A partir de entonces, el Trasandino quedaba en manos de Mendoza y su política de Estado. En el marco de la crónica inestabilidad política argentina, la isla cuyana generaba un escenario relativamente calmo y confiable para dar continuidad a los proyectos. Con esta ley se fortalecería el equipo de trabajo de técnicos especialistas, formado por el gobernador Lafalla y mantenido por sus sucesores en el Ministerio de Obras Públicas y Ambiente. Además, el triangulo del desarrollo, la alianza Estado, Empresa y Ciencia, representada por Rogé, Díaz Telli y el equipo de ingenieros y técnicos lograría pasar las turbulencias que se avecinaban en la inestable Argentina. Faltaba poco, muy poco, para que el país se hundiera en la anomia, los sucesivos derrumbes y el récord de tener cinco presidentes en una semana. Ya se aproximaban los días críticos de diciembre del 2001. Para atravesar esas aguas turbulentas, el Trasandino había logrado subirse a un bote relativamente estable y seguro en brazos de la provincia de Mendoza.

Las promisorias expectativas que despertó la ley 25.472, no tardarían en frustrarse. Entre los pliegues del Estado apareció un viejo y conocido adversario del Trasandino. Ya había tenido oportunidad de hacer sentir sus efectos en 1956, 1966 y 1976, cuando suprimió las medidas tomadas por los gobiernos democráticos para modernizar el Trasandino. Igual que entonces, se levantó el actor militar. Celoso de sus tradicionales valores de desconfianza con los vecinos; fiel a sus enfoques geopolíticos, las fuerzas armadas vieron con alarma esta ley y se propusieron vetarla. Así lo plantearon al presidente Fernando De la Rúa mediante el Expediente 1383/2001 del Ministerio de Defensa.

El Ministerio de Defensa solicitaba vetar la ley 25.472 mediante un argumento notable: se sostenía que, al traspasarse el ramal del F.C. Trasandino de la Nación a la Provincia de Mendoza, se afectarían propiedades del Estado Nacional que se habían entregado al Ejército Argentino. La solicitud se fundaba en un dictamen de la Dirección de Construcciones del Estado Mayor General del Ejército, el cual “manifestó que el ramal A 12 atravesaba o lindaba con inmuebles que tiene asignados en uso. A tal punto que dichos inmuebles se encuentran los cuarteles de campo de instrucción de Uspallata y los refugios de tropas de Las Cuevas, general San Martín y general Las Heras. Verbalmente esa Dirección manifestó la inconveniencia y grave perjuicio que la sanción de ese proyecto acarrearía a la Fuerza, en razón de que la existencia y mantenimiento de los elementos citados reviste capital importancia para la defensa nacional,



debiendo remarcar que no han sido declarados innecesarios a los fines militares”.<sup>339</sup> En la realización de la presente investigación se revisaron todos los antecedentes del caso, sin hallarse pruebas sobre esa afirmación. En el Expediente 1383 ningún organismo del Ejército presentó documento alguno para demostrar que la fuerza era propietaria de ningún tramo del Ferrocarril Trasandino ni de sus estaciones ni depósitos. También se solicitaron otros antecedentes al Ministerio de Defensa; pero no se adjuntó ningún documento complementario. Por lo tanto, se concluye que la solicitud de veto de la ley, formulada por el Ministerio de Defensa, carecía de fundamentos jurídicos. Había, entonces, otras intenciones o móviles ocultos.

Los autores de esta propuesta no se atrevieron a invocar enfoques geopolíticos ni de seguridad nacional, como habían sostenido durante buena parte del siglo XX. En vez de ello, se restringían a mencionar un obstáculo muy menor, que esperaban les resultaría suficiente para alcanzar sus objetivos. Y tuvieron la audacia de afirmar que parte de las propiedades del F.C. Trasandino estaban en poder del Ejército, lo cual carecía de fundamento jurídico alguno. En todo caso, podría tratarse de alguna usurpación de terrenos y bienes del Trasandino, realizada de hecho por la corporación militar, por la cual los uniformados deberían ser severamente sancionados.

El expediente del Ministerio de Defensa y la solicitud del veto fueron conocidos en Mendoza, donde se desencadenó el debate. El tema fue abordado por las autoridades del gobierno provincial y discutido con los jefes militares con asiento en la provincia. Después de debatir el fondo de la cuestión, los militares debieron admitir que los fundamentos sostenidos por el Ministerio de Defensa eran débiles y carecían de toda consistencia. Así lo reconoció el coronel Ricardo Guiñazú, segundo comandante del Comando de Brigada de Montaña VIII, con asiento en Mendoza. Después de los citados debates, y a pedido del ingeniero Rogé, Guiñazú elaboró un documento en el cual consignaba, categóricamente, que en la traza del Ferrocarril Trasandino “no existen situación de interferencia, superposición y/o coincidencia para con los inmuebles pertenecientes al Estado Nacional, bajo administración y uso por parte del Ejército Argentino”.<sup>340</sup> Este documento iba en la misma dirección que otro, obrante en el Expediente 1383, por el cual, el Comodoro José Fernando Flores, Director general de administración financiera, informa al contador Alberto García, del ministerio de Defensa que “el predio a que hace referencia el proyecto de ley 25.472 no se encuentra asignado en uso a esta fuerza”.<sup>341</sup> De esta manera se derrumbaba el último obstáculo que la corporación militar

---

339 Memorándum de la Coordinación de Inmuebles, dirigido a la Subsecretaria de Coordinación del Ministerio de Defensa. Buenos Aires, 15 de noviembre de 2001. Expediente 1383/2001 F. 13.

340 Carta del coronel Ricardo Guiñazú al ingeniero Marcelo Rogé, Mendoza, 22 de noviembre de 2001. Copia en poder del autor.

341 Carta del comodoro Flores a Alberto García, Buenos Aires, 23 de noviembre de 2001. Expediente 1383/2001 Ministerio de Defensa, F. 12.

sostenía para neutralizar la ley. Mientras tanto, los días seguían corriendo, y se vencía el plazo del Poder Ejecutivo para vetarla.

Se produjo entonces una carrera contra el tiempo. En Buenos Aires, los militares presionaban a De la Rúa para obtener el veto a la ley. En Mendoza, el gobierno reunía documentos y antecedentes para tratar de neutralizar la maniobra de los uniformados rioplatenses. El 22 de noviembre, el coronel Guiñazú formalizó su documento de refutación de la propuesta del Ministerio de Defensa. Ese mismo día lo entregó al ingeniero Rogé y el Gobierno de Mendoza lo remitió a la Secretaría General de la Presidencia de la Nación. El documento llegó a Buenos Aires, pero demasiado tarde: el día anterior, Fernando De la Rúa había vetado la ley. El documento fue redactado en los siguientes términos:

VISTO

el Expediente N° 1383/2001 del Registro del Ministerio de Defensa, el Proyecto de Ley N° 25.472 sancionado por el H.Congreso de la Nación, el 23 de octubre de 2001, y

CONSIDERANDO:

- Que por el Proyecto de Ley citado en el Visto, se transfieren a favor de la Provincia de Mendoza, los ramales ferroviarios “A-12” y “A-16” que vinculan las localidades de Mendoza –Las Cuevas y Mendoza – Luján de Cuyo, respectivamente, ambos de la ex-Línea General Belgrano, juntamente con los inmuebles, depósitos y bienes que por accesión legal, integran los ramales que se transfieren.
- Que el Estado Nacional – Estado Mayor General del Ejército – es titular de dominio o tiene afectados al uso diversos inmuebles ubicados en la zona de influencia de la traza del ramal “A 12” en el tramo comprendido entre las localidades de Mendoza y Las Cuevas.
- Que en algunos de los inmuebles que el Proyecto de Ley sancionado propone transferir, se encuentran los cuarteles y campo de instrucción “Uspallata”, el refugio de tropas “Las Cuevas”, el refugio de tropas “general San Martín” y el refugio de tropas “general Las Heras”.
- Que la existencia y mantenimiento de los citados destacamentos militares son de vital importancia para la defensa nacional y no han sido declarados innecesarios a los fines militares.
- Que la indeterminación de los inmuebles incluidos en la transferencia que se pretende realizar, y la necesidad de mantener los mencionados destacamentos militares hacen necesaria la observación del Proyecto de Ley registrado bajo el N° 25.472.
- Que el Poder Ejecutivo Nacional elevará oportunamente al Honorable Congreso de la Nación un Proyecto de Ley disponiendo la transferencia de los mencionados ramales, individualizando los inmuebles que serán transferidos.

- Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Defensa ha tomado la intervención que le compete.
  - Que la presente medida se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 83 de la Constitución Nacional.
- Por ello, el presidente de la Nación Argentina decreta

Artículo 1° — Obsérvase el Proyecto de Ley registrado bajo el N° 25.472.

Artículo 2° — Devuélvase al H. Congreso de la Nación el proyecto de ley mencionado en el artículo anterior.

Artículo 3° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

— DE LA RUA. — Chrystian G. Colombo. — José H. Jaunarena.  
— Carlos M. Bastos<sup>342</sup>

Este documento resulta notable por reflejar, en buena medida, la calidad institucional de la Argentina y el grado de consistencia de sus anuncios. Por ejemplo, el texto afirma que “El Poder Ejecutivo Nacional elevará oportunamente al Congreso un proyecto de ley disponiendo la transferencia de los ramales”. Han pasado diez años, y el gobierno no ha sido capaz de cumplir esta modesta promesa. Antes de ello, admite que se los militares han realizado una usurpación, al señalar que “tiene afectados al uso diversos inmuebles ubicados en la zona de influencia de la traza del ramal”. En tercer lugar, y tal como testimonian los documentos del coronel Guiñazú y el comodoro Flores, esta afirmación era falsa.

El veto a la ley 25.472 reflejó las correlaciones de fuerza en la frágil zona de montaña, particularmente en el corredor andino. La presencia militar en ese espacio, les brindaba un punto de apoyo decisivo para influir en la toma de decisiones. Y esa influencia podía ponerse en favor del progreso y el desarrollo social, o en el lado opuesto. En un capítulo anterior, dedicado al desarrollo y la ocupación del espacio, se consignó el paso que tuvieron las fuerzas armadas en este corredor, sobre todo en lugares como Uspallata, Punta de Vacas, Puente del Inca, entre otros. Al evaluarse el traspaso de las mejores tierras de cultivo a los militares para asentar allí sus cuarteles, se explicó que, según los estudios de los geógrafos, ese punto significó a la larga, un estancamiento en el desarrollo regional, en comparación con el mayor ritmo de crecimiento alcanzado en la falda occidental de los Andes. Y se mencionó la aplicabilidad de la frase de Winston Churchill en 1941: “Europa está ocupada por los ejércitos nazis, salvo España que está ocupada por su propio ejército”. El veto de esta ley fue una reactualización de este concepto.

---

<sup>342</sup> Decreto 1491, Buenos Aires, 21 de noviembre de 2001. *Boletín Oficial*, Buenos Aires, 23 de noviembre de 2001.

En resumidas cuentas, el decreto por el cual el presidente de la Rúa fulminó el veto contra la ley del Trasandino, estaba apoyado en promesas que jamás se cumplieron, en afirmaciones falsas y en apologías de delito de usurpación de propiedad por parte de los militares. A pesar de estas irregularidades, el poder político se inclinó ante la presión de los uniformados. Una vez más, el enfoque militar, basado en la geopolítica y la seguridad nacional, triunfaba sobre el tren de la montaña. El Trasandino quedaba nuevamente, en manos de la Nación; esa Nación que se aproximaba al iceberg a toda velocidad.

## El Trasandino después de la crisis del 2001

Un mes después del veto presidencial, en diciembre de 2001 se produjo el derrumbe del gobierno de Fernando de la Rúa. En el marco de una crisis profunda, el presidente renunció a su cargo, mientras el país se hundía. De acuerdo a la ley de acefalía, correspondía asumir al vicepresidente de la Nación, Carlos Alvarez. Pero éste había renunciado, con lo cual, no pudo cumplir con esta función. El país se hundió en la confusión, mientras la clase dirigente nacional buscaba, desesperada, una salida. Primero se designó presidente al gobernador de San Luis, Adolfo Rodríguez Saá, el cual tomó la decisión de repudiar la deuda externa argentina. El anuncio fue celebrado en el Congreso de la Nación, como una victoria deportiva internacional.

Pocos días después se produjo la renuncia del efímero presidente. Siguieron nuevas vacilaciones y renunciaciones. Argentina alcanzó el récord de tener cinco presidentes en una semana. Las medidas de emergencia se sucedieron. Al *default* declarado por Rodríguez Saá, se agregó la pesificación de los depósitos en dólares, dispuesta por Eduardo Duhalde. A ella siguieron otras medidas como la brusca devaluación de la moneda argentina: para licuar los pasivos del Estado, el gobierno tomó la decisión de dejar sin efecto la ley de convertibilidad. Como resultado se salió de la paridad 1 peso por 1 dólar, mantenida durante diez años. En pocos meses, el dólar llegó a 4 pesos, para bajar luego y estabilizarse en 3 pesos por 1 dólar. En este contexto, reapareció el impuesto inflacionario. Después de una década casi sin inflación, los precios comenzaron nuevamente a subir. En este contexto, el gobierno siguió tomando medidas de emergencia, entre ellas, el congelamiento de las tarifas de servicios públicos. De acuerdo a los contratos de privatización, establecidas en la década de 1990, las empresas de servicios públicos privatizadas tenían tarifas en dólares. Con esos ingresos asegurados, las firmas habían calculado que podían cubrir los costos de inversión en infraestructura, equipamiento y mantenimiento de los servicios. Pero después de 2002, la mezcla de pesificación, devaluación, congelamiento de tarifas y alta inflación, representó un cuadro complicado. Las empresas cuestionaron al Estado argentino por violar los contratos de privatización.

El Estado se escudó en la emergencia económica del país y se encogió de hombros. Además, argumentó que las privatizaciones realizadas en la década de 1990 estaban signadas por la corrupción, el prevaricato y el establecimiento de tarifas abusivas por parte de las empresas. Las empresas optaron entonces por la resistencia pasiva: si el Estado violaba su parte del contrato, ellas harían lo propio y dejaron de invertir. Poco a poco, la infraestructura de transporte y servicios comenzó a declinar por la falta de mantenimiento y de nuevas inversiones.

No faltaba a la verdad el gobierno argentino de 2002 y 2003, al denunciar los abusos cometidos por las empresas concesionarias de servicios públicos privatizados durante los '90. Pero ese tema es parte de otra discusión que escapa a los objetivos del presente trabajo. Ahora lo que cuenta es reseñar, sintéticamente, el ambiente en el cual se iba desenvolver el proyecto de reactivación del Trasandino en la primera década de la presente centuria. Y ese era un ambiente recargado de problemas. Desde la perspectiva del país, tal vez era necesario tomar medidas para evitar los abusos de las empresas privadas de la década de 1990. Pero si esa política no se realizaba con cierta cautela, se podrían generar excesos, una cultura anti empresaria y anti inversión, que desalentara nuevos emprendimientos. A ello hay que añadir las consecuencias financieras de esta crisis: a partir del *default* de Rodríguez Saá, la Argentina quedó aislada de los sistemas financieros internacionales. ¿De dónde se obtendrían entonces los fondos para financiar la reconstrucción del Trasandino? ¿Estarían los bancos en condiciones de arriesgar capitales en un país con estos antecedentes?

Más allá del incierto panorama financiero, el proyecto de reactivación del Trasandino siguió su curso. El veto del presidente De la Rúa obligó a los gestores a subordinarse a la autoridad nacional. Después de una serie de gestiones, se logró la convalidación en 2003 y 2004 por sendos decretos del Gobierno Nacional Argentino, de los presidentes Eduardo Duhalde y Néstor Kirchner respectivamente. Del lado chileno se alcanzaron los mismos objetivos, hasta que se generaron las condiciones de avanzar en el respaldo formal a escala binacional. Este fue el sentido del acuerdo firmado por los presidentes Kirchner y Bachelet en Mendoza (2006), en el cual anunciaron el llamado a licitación del proyecto.

## El Trasandino y los costos de depender de Buenos Aires: el proyecto *Ecocargas* y su fracaso

Como se ha señalado, las posibilidades de reactivar el Trasandino dependían, en buena medida, de los costos. El incremento de éstos generaba mayores dificultades para reunir fondos y de amortizar los capitales. Esta situación se hizo todavía más relevante después de la crisis del 2001, cuando Argentina quedó excluida del sistema financiero internacional. En este contexto, el diseño original del proyecto, acotado a un costo de 220 millones de dólares, tenía un valor estratégico. Para proteger este concepto, era vital mantener el Trasandino dentro de la esfera del Gobierno de Mendoza, que ha mantenido una tradición de austeridad en la administración de los fondos públicos, al menos en términos relativos con respecto a la Nación.

El veto del presidente De la Rúa significó romper el anillo de protección que Mendoza había construido alrededor del proyecto del Trasandino. El documento salió de la provincia y pasó a manos del poder central. El mismo fue sometido a las distintas reparticiones públicas, con asiento en Buenos Aires, las cuales no dudaron en incorporarle sucesivos “aportes”. Por un lado, la Dirección Nacional de Vialidad exigió al Trasandino una compensación por las obras de infraestructura que esa misma entidad había realizado usurpando el espacio y la propiedad del ferrocarril de montaña. Por su parte, Gendarmería Nacional exigió una compensación económica para construir casas del personal que había ocupado en forma ilegal las instalaciones del Trasandino en Polvaredas. A ello se sumó la idea de construir un muro de seguridad que separase la carretera de la traza ferroviaria, particularmente en los tramos paralelos al río Mendoza, donde la proximidad entre ambos podía generar situaciones de peligro. Ello significó el anexo de 40 millones en obras colaterales – no ferroviarias – de seguridad y protección mutua entre los trazados carreteros y ferroviarios, paralelos por tramos. Como resultado, el costo de la obra subió de 220 a 320 millones de dólares.

El proyecto final comprendía los siguientes elementos: 95 millones se destinarán a vías y obras en el tramo argentino; 65 millones serán para vías y obras en el tramo chileno, y 150 millones se volcarán en la adquisición del material rodante. En este ítem se incluían más de 50 pesadas locomotoras de 2200 HP cada una y varias decenas de vagones y plataformas portacontenedores. Con la infraestructura existente reconstruida y refuncionalizada, el Trasandino tendría capacidad para transportar hasta 3.300.000 toneladas de carga al año. Para esto, se aprovecharán la traza existente, sus terraplenes, puentes, túneles y estaciones de cruce, manteniendo la trocha métrica en todo su recorrido, renovando vías donde es necesario. Al mantenerse en uso la trocha

angosta, se podían aprovechar todas las obras de arte del antiguo Trasandino, incluyendo los gálibos disponibles en túneles y puentes. Los cálculos de los ingenieros establecían que el Trasandino estaría en condiciones de transportar contenedores de hasta tres metros de altura, 12 metros de largo y hasta 36 toneladas netas, superando con amplitud la capacidad de carga de contenedores por carretera.

Una vez puesto en marcha el servicio, el proyecto preveía un desarrollo gradual para el mejoramiento de las prestaciones. Entre otros planes, se contemplaba pasar la enrielladura de 37 kg/m a rieles de más de 44 kg/m. También se preveía agregar un sistema de señalamiento y comunicaciones para su operación integral de última generación. En este sentido se apuntaba a aprovechar otras oportunidades, entre ellas, los dos enlaces internacionales de fibra óptica que corren paralelos al tendido ferroviario. La idea era que el Trasandino pudiera crecer poco a poco, para satisfacer la demanda creciente, mediante mínimas inversiones en nuevas estaciones y en futuras ampliaciones del número de instalaciones de cruce. Con el gradual crecimiento de la demanda y la disponibilidad de un mayor flujo de caja, el proyecto contemplaba una ampliación sensible de la capacidad de carga. La progresión sería la siguiente:

Cuadro I: Evolución de la capacidad de transporte del Trasandino  
(Proyecto Ecocargas, 2006)

AÑO	Capacidad carga
I	580.000 toneladas
V	2.800.000 toneladas
XII	4.000.000 toneladas
XX	5.000.000 toneladas

Fuente: Rogé (2006)

Para hacer frente a los tradicionales cierres de la cordillera por acción de la nieve y los derrumbes, el proyecto consideró varios elementos. Por un lado, se estableció la construcción de falsos túneles (cobertizos) en zonas de avalanchas. Por otro, se propuso la superación de los tramos de pendientes más difíciles (60 por mil en el lado argentino y hasta del 80 por mil del lado chileno) mediante la incorporación de últimas tecnologías en los equipos de tracción tradicional (tandem de dos y hasta tres locomotoras de 2.200 HP cada una). De acuerdo al proyecto, la densidad del tráfico ferroviario previsto impediría la acumulación de nieve, con lo cual sería posible mantener el servicio ininterrumpidamente. Paralelamente, para la prevención de avalanchas, y a fin de asegurar la viabilidad todos los días del año, se prevé la construcción de túneles falsos en sectores de trinchera, paso por acarreos y zonas puntuales con peligro de aludes. A ello se sumaría la prevención activa de los mismos.

Las obras principales abarcan la construcción de 18 kilómetros nuevos de vía en el perillago del embalse de Potrerillos, a 40 Km de la ciudad de Mendoza, 70 kilómetros de terraplenado con nuevos rieles en el sector chileno y 7 kilómetros de falsos túneles en el total del recorrido, conforme al siguiente detalle. En el sector argentino, las principales obras de infraestructura serían:

1. Reparación de 153 km de vía en muy buen estado general, con arreglos varios en estribos y apoyos de puentes (u\$ 25.000 / km de vía)
2. Reparación de 3.500 metros de cobertizos metálicos existentes.
3. Construcción de aproximadamente 2.000 metros de cobertizos antialudes nuevos.
4. Relocalización del tramo Potrerillos:
5. Movimientos de suelos, excavación en roca 725.000 m<sup>3</sup>
6. Colocación de vía con material (rieles y durmientes) recuperado de 17 km de vía cuya antigua traza quedó hoy bajo las aguas del embalse Potrerillos.
7. Colocación de balasto para nivelación y lastre (10.000 m<sup>3</sup>).
8. Mejoras en obras de arte menores (alcantarillas y tajeas).
9. Construcción de puentes y viaductos, reutilizando 240 ml de puentes metálicos recuperados que fueron removidos de la anterior traza.
10. Movimientos de suelos, terraplenes 1.275.000 m<sup>3</sup>
11. Construcción de 520 m de túnel en el macizo Cacheuta, el que podrá ser materializado en una sola obra continua o en dos tramos de 260 m c/u.
12. Construcción de talleres de vía y obras y recuperación de estaciones, playas y depósitos preexistentes.
13. Construcción de la Terminal de Intercambio de Cargas (TIC) en la Zona Franca de Luján de Cuyo. El edificio se levantaría en el predio cedido por la provincia de Mendoza de 90 hectáreas, al oeste del Parque Petroquímico Luján de Cuyo. El TIC debería servir como estación de trasbordo e intercambio multimodal de cargas, y serviría para conectar el transporte automotor de la carretera internacional con ambos sistemas ferroviarios: el de trocha métrica del Trasandino y Belgrano Cargas, y el sistema nacional de trocha ancha.
14. Sistema de señalización y comunicaciones. Ello comprende PCC completo e integral para todo el corredor.

El 12 de setiembre 2006 los presidentes Kirchner y Bachelet anunciaron en forma conjunta, el llamado a licitación internacional. El cronograma estableció el 21 de agosto para la apertura de sobres con propuestas técnicas, y 10 de octubre de 2007 para las ofertas económicas. La idea era adjudicar los contratos antes del final del 2007, para la inmediata iniciación de las obras, con un plazo de 24 meses de ejecución. El nuevo Trasandino debía librarse al



servicio en la primavera 2009. Sin embargo, la propuesta fracasó. El llamado a licitación fue declarado desierto.

El proyecto de *Ecocargas* se encontró con dos obstáculos insuperables. Por un lado, la ingerencia de la burocracia central generó un incremento sensible de los costos. Como cada organismo nacional se sintió autorizado de pedir según sus propios intereses, y ante la falta de cultura ferroviaria por parte del poder central, se produjo un incremento de casi un 50% del valor original de la obra. Y buena parte de ese costo estaba orientado a financiar obras no ferroviarias. La abundancia de tejido adiposo, que nada aportaba al proyecto específico, incrementó la mayor debilidad que siempre había tenido el Trasandino: sus altos costos. A ello se sumó el problema financiero, generado por el default argentino y las medidas posteriores que generaron un ambiente poco apto para los negocios.

Como se ha señalado, en diciembre de 2001 el entonces presidente Rodríguez Saá declaró la cesación unilateral de pagos por parte del gobierno argentino. A partir de entonces, el país repudió la deuda externa y no se hizo cargo de los compromisos contraídos con el sistema financiero internacional. Como resultado, Argentina quedó excluida de los flujos normales de capital e imposibilitada de conseguir los fondos necesarios para financiar grandes obras de ingeniería. Posteriormente, el presidente Néstor Kirchner avanzó en el camino de levantar el default. Aceptó que la Argentina estaba en deuda con los tenedores de bonos. Sin embargo, estableció un sistema muy duro de negociación, por el cual solo reconocía el 25% del valor nominal del capital invertido por los acreedores. Fue una manera de salir del *default*, pero dejando una sensación de amargura y desconfianza. Esta situación se agravó con otras medidas: parte de los nuevos bonos emitidos por el gobierno argentino quedaron atados a pagar un interés ajustado por inflación. Para reducir esos pagos, a partir de 2006, el gobierno argentino procedió a intervenir el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), otrora prestigioso organismo institucional, encargado de medir la inflación. A partir de la intervención, en la cual tuvo un papel activo el subsecretario de Comercio, Moreno, el gobierno argentino comenzó a falsificar sistemáticamente las cifras de inflación. De esta manera se generaba un “ahorro” de miles de millones de dólares en concepto de pagos anuales a bonistas e inversores. Esta situación se completó con un recurrente discurso contra el sector empresario, utilizado durante las dos administraciones kirchneristas (2003-2007 y 2007-2011).

La realización de una obra de la envergadura del Ferrocarril Trasandino requería de grandes inversiones y de una importante financiación. Pero la primera década del siglo XX, con la hegemonía del populismo kirchnerista, no era un ambiente adecuado para los negocios en la Argentina. Varias empresas que se aventuraron en correr riesgos y realizar inversiones importantes, se

encontraron en serios problemas. Ya se ha mencionado, por ejemplo, el papel que cupo a las empresas IMPSA y JCCC en la construcción del dique embalse Potrerillos, en el cual invirtieron más de 120 millones de dólares. De acuerdo al contrato firmado en diciembre de 1997, una vez terminada la obra, esas firmas dispondrían de 20 años para recuperar la inversión mediante la producción y venta de energía. Sin embargo, esto no ocurrió. Tras el derrumbe del modelo basado en la convertibilidad (diciembre de 2001), el Estado argentino inició una serie de medidas de emergencia, que incluían devaluación de la moneda, congelamiento de tarifas y pesificación de deudas y contratos. En este contexto, muchas empresas no pudieron honrar los compromisos financieros contraídos en el exterior, pues estos se mantenían en dólares, mientras que los ingresos obtenidos en el mercado interno quedaban en pesos devaluados. Para agravar esta situación, el gobierno nacional tomó una medida especial que afectó al consorcio de IMPSA y JCCC, por el cual, en vez de pagarles por la energía, solo les entregaba bonos o acciones de una empresa nacional de energía, que se iba a construir.

Otro ejemplo fue el caso de la empresa norteamericana *Enron*. A través de su subsidiaria argentina, *Azuriz Corp*, en 1998 compró el 57,5% de las acciones de la empresa Obras Sanitarias de la provincia de Mendoza, por un valor de U\$53.000.000. No adquirió los activos sino el contrato de prestación del servicio de agua y saneamiento por 30 años. Su proyecto era recuperar la inversión por medio de la gestión de la empresa. Sin embargo, la sucesión de medidas del gobierno nacional argentino, complicaron la situación de la firma. Los ejecutivos realizaron diversas consultas para tratar de hacer frente al escenario generado por la suma de devaluación, pesificación y congelamiento de tarifas. Finalmente, el maltrato recibido por parte de los funcionarios del gobierno kirchnerista inclinaron a la empresa a retirarse de la Argentina, a cualquier costo: “en 2004 el accionista mayoritario de las acciones A, la *Enron*, a través de su subsidiaria argentina *Azuyrix Corp* vendió su participación (en Obras Sanitarias) que ascendía al 57,5% por 1.500.000 dólares al Grupo Sielechi (*South Water*) por las que había pagado en el 98 la friolera de 53.000.000 U\$S aproximadamente” (Lafalla, 2010: 276). La empresa prefería perder el 98% de su millonaria inversión antes de seguir negociando con el incoherente gobierno kirchnerista.

En este ambiente enrarecido, las empresas interesadas en el proyecto de reactivación del Trasandino, entre ellas la misma *Ecocargas*, tenían que encontrar el apoyo financiero de los bancos. En la discusión con los gerentes, los ejecutivos de estas firmas trataron de fundamentar las grandes proyecciones del proyecto. Pero las preguntas de los representantes de la banca eran muy complicadas: ¿cómo van a devolver el dinero del crédito? ¿Cómo sabemos que el valor de las tarifas no va a ser congelado y devaluado, de modo tal que sus ingresos reales, en moneda dura, caigan un 50% o más, en poco tiempo?

¿Qué seguridad podemos tener de un flujo de caja razonable para hacer frente al crédito y asegurar la devolución del capital? Los emprendedores del Trasadino buscaron muchos argumentos. Intentaron jugar el papel de las líneas aéreas internacionales, cuyos pasajes gozan de cierta autonomía con respecto a la capacidad de regulación del Estado. Pero esta línea argumental tampoco funcionó: los aviones se pueden ir cuando lo desean; un ferrocarril no.

El final del proyecto de reactivación del Trasadino, impulsado por *Ecocargas*, se produjo definitivamente en 2007, con el fracaso de la licitación. Y este resultado se produjo por dos causas principales: el incremento del costo impuesto por la burocracia central, y el mal ambiente de negocios generado por las políticas del gobierno argentino. Detrás de ambas estaban los efectos de la presión militar y el decreto 1491, es decir, el veto a la ley de transferencia del Trasadino de la Nación a la provincia. El resultado de este veto fue perder una década completa de tiempo.

## Eurnekian y el proyecto Corredor *Bioceánico Aconcagua*

El fracaso de la licitación marcó el final del proyecto de *Tecnicagua* y de la idea de realizar una obra protegida por el escudo de la administración institucional del Gobierno de Mendoza, con costos y riesgos acotados. El veto del 2001 obligaba a someterse al arbitrio de los Kirchner, lo cual era un desafío mayor a las fuerzas de los empresarios argentinos y chilenos interesados en el proyecto.

Estaba claro que no era necesario apurarse, pues era imposible encarar una obra de esa magnitud dentro de la Argentina kirchnerista. Pero la hegemonía del modelo populista no podría ser eterna: en algún momento el ciclo debería necesariamente cerrarse, para dar lugar a un gobierno más institucional, al estilo de Chile, Brasil, Uruguay, Perú y Colombia. Por lo tanto, se podía pensar en el proyecto, pero con plazos más largos, sin comprometer recursos hasta tanto no cambien las condiciones políticas del gobierno nacional. Mientras tanto, se podía avanzar con nuevos estudios y proyectos. Entro entonces en acción un nuevo actor: Eduardo Eurnekian, poderoso empresario con trayectoria en el ámbito del transporte internacional, titular de la empresa Aeropuertos Argentina 2000.

En agosto de 2007, Eurnekian adquirió a *Tecnicagua* los derechos y estudios sobre el proyecto de reactivación del Trasadino. A partir de entonces, la iniciativa quedó en manos de la *Corporación América*, liderada por Eduardo

Eurnekian, con la figura de Juan Manuel Collazo como responsable del proyecto. La contraparte chilena en este plan era el grupo Luksic (reconocido como propietario de grandes conglomerados como Banco de Chile), *Tecnicagua* y Petrolera del Sur; a ellas se sumaron JCCC (Argentina) y Camargo Correa (Brasil)

La *Corporación América* realizó grandes modificaciones al proyecto original de *Tecnicagua*. Se produjo un notable cambio de escala: se abandonó la idea de un pequeño ferrocarril para 5.000.000 de toneladas, a bajos costos y sobre la antigua infraestructura de trocha angosta. El nuevo proyecto planteó un horizonte totalmente nuevo: se pensó en un ferrocarril con cinco veces mayor capacidad de carga, con trocha ancha y grandes obras de infraestructura. Entre otras novedades, se pensó en construir un túnel largo de baja altura, que permitiera unir Puente del Inca con Juncal, y bajar de este modo la cota máxima del trazado, de 3.200 a 2.500 metros de altitud. De esta forma se lograría garantizar mayor transitabilidad durante el año, pues se suprimiría el tramo de mayor vulnerabilidad por derrumbes y nevadas. Y el costo operativo del nuevo trasandino sería ínfimo respecto al del proyecto *Ecocargas*.

El nuevo proyecto representaba también costos mayores. El 15 de enero de 2008 se elevó una propuesta a los gobiernos de Argentina y Chile, para impulsar la reconstrucción del Trasandino, con un costo de U\$ 2.810 millones. La propuesta fue considerada por el ministro de Planificación del gobierno argentino, Julio De Vido, y el ministro de Obras Públicas y Transporte de Chile, Sergio Bittar. En esta reunión se resolvió dar de baja el anterior proyecto de *Ecocargas*, y comenzar a considerar el proyecto de *Corporación América*. Esta entidad anunció la decisión de invertir U\$50.000.000 en los estudios de prefactibilidad. Mientras tanto, dio a conocer una cotización estimada de la obra: a) Túnel ferroviario: U\$ 1.195.000.000; b) Traza de trocha ancha: U\$ 897.500.000; c) Electrificación del ramal: U\$ 210.000.000; d) Autoabastecimiento de energía: U\$ 510.000.000. Entre otras características, el proyecto consideraba los siguientes elementos: a) el túnel internacional serviría para enlazar las localidades de Puente del Inca (Mendoza) con Juncal (Chile), con 24 km de longitud y un diámetro de 9,5 metros. La capacidad de transporte anual de carga se estimaba en 30.000.000 de toneladas y la fecha estimada para librarlo al servicio en 2015.

El proyecto de *Corporación América* siguió avanzando. Después de una serie de reuniones con autoridades, se logró la aprobación oficial de ambos países. El gobierno de Chile lo hizo por decreto del 14 de agosto de 2008, mientras que la presidenta argentina hizo lo propio un mes después. A partir de entonces se activaron los estudios, con un plazo estimado de dos años aproximadamente para trazar las bases del llamado a licitación de obra privada. Una vez concretada

esta convocatoria, se consideraba que la obra tendría un plazo de ejecución de aproximadamente entre 5 y 6 años.<sup>343</sup>

Hacia fines de 2010 se dio a conocer un nuevo grado de avance del proyecto, que pasó a llamarse *Corredor Bioceánico Aconcagua*. En efecto, el 2 de noviembre se entregó el estudio geológico, el anteproyecto de ingeniería y demás informes correspondientes al primer estado de avance de la Fase 2. El nuevo informe aportaba definiciones más claras de la propuesta: el nuevo Ferrocarril Trasandino permitiría atravesar la cordillera de los Andes a lo largo de un trayecto de 204 kilómetros, desde la central multimodal Luján de Cuyo (junto al Parque Petroquímico homónimo, 20 km al sur de la ciudad de Mendoza), hasta la estación multimodal de Los Andes (80 km al nordeste de Santiago).

El nuevo Trasandino garantizaría el servicio los 365 días del año, es decir, evitaría los 45 días anuales de ruta cerrada que actualmente sufre el corredor bioceánico por el paso Cristo Redentor, debido a nevadas y derrumbes. Para lograr este avance, el proyecto contempla una sensible baja de la cota máxima, que desciende de 3.200 a 2.400 metros s/n/m, lo cual implica eludir el tramo más vulnerable del corredor. Esta mejora es posible por la construcción del túnel de baja altura de 52 kilómetros, el cual sería el tercero más largo del mundo, para unir Puente del Inca (2.435 m s/n/m) con Saladillo (1.545 m s/n/m). A ello se añaden 29 túneles complementarios (10 km de longitud) y 33 puentes. El costo se mantenía cerca de lo estimado anteriormente (3.000 millones de dólares).

El plazo de ejecución se ampliaba a siete años. La idea era construirlo en tres etapas, a lo largo de las cuales, se ampliaría gradualmente la capacidad de carga transportada: esta partiría con 15 millones de toneladas por año (etapa 1), para subir a 20 (etapa 2) y culminar con 70 millones de toneladas (etapa 3). Los estudios de ingeniería se terminaron de realizar en la primera mitad del 2011, para ser sometidos a la última revisión técnica el 29 de julio. El plazo de ejecución consideraba un tiempo inferior a una década. Y se esperaba que el nuevo Trasandino quedaría librado al servicio en 2020.<sup>344</sup>

---

343 *La Nación* (Buenos Aires, 4 de setiembre de 2008). [http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota\\_id=1046375](http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1046375) Consultada: 30 de setiembre 2010.

344 *La Tercera* (Santiago de Chile, 26 de diciembre de 2010): p. 24. *Los Andes* (Mendoza, 7 de julio de 2011).



El proyecto de factibilidad y el anteproyecto de ingeniería se presentaron a la presidenta Cristina Fernández, el 26 de julio de 2011. El consorcio quedó integrado por Empresas Navieras SA, Corporación América SA, Mitsubishi Corporation, Contreras Hermanos SA y Geodata SPA. Con respecto a los anuncios anteriores, se mantenía la idea de construir una línea de 205 km de longitud total, incluyendo el túnel de baja altura de 52 kilómetros de longitud y una inversión de U\$S 3.000 millones. Los túneles secundarios subían de 29 a 33, y su longitud total trepaba de 10 a km. De los 33 puentes estimados anteriormente, el nuevo proyecto pasaba a 75 puentes y 33 viaductos. El servicio lo prestaría un ferrocarril eléctrico, cuya capacidad de carga subía a 77 millones de toneladas anuales. La primera etapa se calculaba completar en 2022 con una capacidad de 13 millones de toneladas anuales, para trepar a 24 millones un año después. Luego se construirá una segunda vía, en los tramos a cielo abierto, lo cual permitirá incrementar la capacidad de carga y llegar a 34 millones de toneladas. Luego, en la tercera etapa, se contempla construir un segundo túnel, con lo cual se podrá completar la doble vía de 205 km, y la capacidad de transporte subirá a 40 millones de toneladas anuales. De allí en más, se incrementará el material rodante, hasta alcanzar la capacidad de 77 millones de toneladas.<sup>345</sup>

<sup>345</sup> <http://www.mdzol.com/mdz/nota/313829-cristina-kirchner-recibio-el-proyecto-final-del-corredor-bioceanico-aconcagua/> Fecha de consulta: 26 de julio de 2011.

## Recuerdos de un ferroviario

“Al cesar el viento, algodonosos copos de nieve comenzaron a caer, tapizando las piedras con blanca alfombra. Dificultosamente, tras lanzar su potente grito, prosiguió la jadeante locomotora. Destellos de petróleo ardiendo en sus hornallas y la alta columna de humo denotaban el esfuerzo a que se veía sometida. La nieve caída sobre los rieles en las partes sin cremalleras hacía girar en falso sus ruedas motrices con sus contrapesos. Se calmó este movimiento al engranar en la cremallera y lentamente siguió la vía que ascendía al macizo que cerraba el valle”.

### 1-Pasajeros a Chile

Sobre la cordillera se cernían negros nubarrones, mensajeros de vientos huracanados y nevadas. El tren había llegado remolcado por una (locomotora) diesel eléctrica hasta Polvaredas. Allí la desacoplaron y quedó solitario en la vía primera, mientras el viento comenzaba a hacerlo vibrar. Empezó a caer una cortina de minúsculos trocitos de hielo que golpeaban los vidrios dobles de las ventanillas. Entre las ráfagas se escuchaba el rumor de las aguas del río que corría encajonado entre la montaña y la meseta que estrechaba el valle. Por el andén, enfundados en gruesos abrigos, pasaban algunos pasajeros mientras en los coches se difundía el calor de las estufas a leña. Desde atrás de los vagones de carga estacionados, llegó el sonido de escape de vapor. Un grave y fuerte silbato aulló, y fue repetido varias veces por los cerros. De inmediato se puso en movimiento. Entre el chasquido de sus compresores y su marcha con el rumor de la naturaleza, llenaron el valle.

Dos fuerzas iban a luchar, la humana con sus maquinarias y el tiempo con sus elementos. Entre la tenue neblina que envolvía la zona, la negra masa de hierro avanzó hasta la punta de la playa de maniobras y luego retrocedió tomando los cambios que la dirigían al tren, envuelta en un blanco manto de vapor que se mezclaba con el negro humo que se desprendía de su recta chimenea doblando horizontalmente por el viento. Lentamente su humeante trompa fue acercándose a los coches y un seco golpe anunció a los pasajeros que había sido acoplada. Abrió sus expurgadores y dos chorros de vapor se desplegaron a los costados de la máquina. El maquinista estaba aceitando el complicado juego de bielas mientras el foguista controlaba los cilindros y limpiaba con estopa los vidrios delanteros de la cabina. El asiento externo estaba plegado sobre el costado. Hacía mucho frío y el tiempo empeoraba. Sonó el silbato del guardia y los paseantes ascendieron mientras el repique de la campana de la estación ordenó la partida. Nuevamente retumbó en las laderas el pito de la máquina que arrancó sacudiendo todo el tren emprendiendo la marcha por la vía en ascenso con fuertes chasquidos repetidos por el eco. Trepidando pasó el primer puente sobre el arroyo que descendía a saltos de las alturas, los cristales de hielo seguían golpeando en los vidrios y el viento estremecía los tiznados coches, mientras los pasajeros se acercaban todo lo posible a las estufas con sus leños ardientes.

En la máquina, el personal atento a las pronunciadas curvas que trepaban por el costado de las montañas y a la izquierda el profundo abismo a cuyo fondo corría el río con sus aguas marrones por el mineral arrastrado. En uno de los coches de primera, en los asientos delanteros, los aduaneros ordenaban los papeles y se aprestaban a efectuar el control de los pasajes. Disminuyó la marcha del tren hasta casi detenerse al tomar la primera cremallera y a partir de allí se hizo más lenta. La rueda dentada situada en el medio de los ejes de las correspondientes al tender de la locomotora, aseguraba su adhesión a los rieles. El tiempo seguía malo pero de pronto salió el sol por un claro de nubes que fue ensanchándose hasta verse el intenso cielo azul. Refulgía la nieve en las montañas, destacándolas sobre el paisaje mientras el tren seguía serpenteando en las laderas.

Al pasar el primer sector de cremallera se hizo más suelto el avance y cruzando el fondo del valle sobre el tumultuoso río prosiguió su ascenso hacia Punta de Vacas, redujo su marcha en la pendiente que llevaba a la estación aumentando el resuello del vapor, hasta que llegó por fin a la plataforma. Por largos minutos llenó sus tanques de agua. Nuevamente, fuertes ráfagas sacudieron los coches y se encapotó el cielo con gris plomizo. Al cesar el viento, algodonosos copos de nieve comenzaron a caer, tapizando las piedras con blanca alfombra. Dificultosamente, tras lanzar su potente grito, prosiguió la jadeante locomotora. Destellos de petróleo ardiendo en sus hornallas y la alta columna de humo denotaban el esfuerzo a que se veía sometida. La nieve



caída sobre los rieles en las partes sin cremalleras, hacía girar en falso sus ruedas motrices con sus contrapesos. Se calmó este movimiento al engranar en la cremallera y lentamente siguió la vía que ascendía al macizo que cerraba el valle.

Volvió a tomar agua en una parada mientras arreciaba la nevada, acompañada de ráfagas de viento. Tras diez minutos arrancó. Pronto se internó en los cobertizos que estaban cubiertos de nieve, nieve que penetraba a través de las grietas de las chapas formando estalactitas que brillaban al ser iluminadas por el foco de la locomotora. Al salir de los cobertizos se producía un remolino de humo que agregaba tizne a los coches. El cielo continuaba obscurecido, formando contraste con el paisaje nevado. El negro tren seguía reptando por él, y el humo de la máquina acariciaba ambos lados de los coches; sobre el miriñaque se acumulaban trozos de nieve pues este obraba como una pala que limpiaba el recorrido. El aparato indicador del andar en cremallera, seguía los movimientos de la rueda correspondiente, subiendo y bajando su disco al costado de la cabina. Entrando en los cobertizos, se elevaba la temperatura. Al salir, descendía bruscamente. Y a medida que el terreno subía, se hacía más difícil respirar.

En el furgón, los guardas y el inspector tomaban mate alrededor de la estufa. Además de la chimenea de la *Kitson*, de cada coche salía humo por los caños de las estufas, de tal manera la negra serpiente que reptaba sobre el manto blanco despedía varias columnas, siendo la delantera la más voluminosa y a borbotones.

Como surgiendo del fondo de la tierra, se empezó a ver el campanario de la capilla de Puente del Inca, al pie de una alta montaña. Paulatinamente, se fue elevando seguido por el macizo edificio de piedra y luego el hotel situado al final del puente. Resonó en todo el valle el sonoro silbato de la *Kitson* anunciando la llegada del tren. Al costado derecho apareció el cementerio de los andinistas, con sus tumbas cubiertas de blanco sudario, que también formaba carámbanos de hielo en las cruces desprovistas de flores y de diversos formatos, de acuerdo al credo de los durmientes del sueño helado.

Después de detenerse un instante, tomó los cambios que llevaron el tren hasta la estación con plataforma cerrada por una mampara de vidrio. Bajaron tres andinistas con pesado bagaje y subieron a un automóvil del hotel que los estaba esperando, con sus ruedas equipadas con cadenas. Se prolongó más del tiempo permitido la detención. La máquina estaba escasa de vapor debido al esfuerzo de empujar la nieve acumulada entre los rieles y tardó más de veinticinco minutos en levantar la presión suficiente. No bajaban los paseantes a la plataforma, pues el frío era ahora muy intenso y el aliento se escarchaba en el vidrio de las ventanillas, a pesar de ser esta doble. Una capa de nieve de

100 milímetros cubría parte del suelo, empujada por el viento y se amontonaba contra las piedras y los huecos. Había lugares en que apenas se veían los rieles y las cremalleras. Un nuevo silbato y el tren se puso en movimiento. Se espació por todo el valle su ruidoso andar, ahora mucho más lento, pues este se empinaba hacia la aún lejana frontera, y la vía describía amplias curvas de un costado hacia el otro para tomar altura con menos gradiente, sacrificando kilómetros de recorrido por esa causa.

La nieve se deshacía al ser empujada por el miriñaque y se trepaba en él y en los estribos y hasta en los enganches de los coches. Cada vez se hacía más difícil el avance obligando a elevar al máximo la presión del vapor. Esto motivó que al entrar en un cobertizo desminuyera la velocidad hasta detenerse totalmente. Soplaban en ese momento viento en sentido de la marcha del tren, originando que el humo invadiera la cabina. Pasó un largo rato y los maquinistas se habían cubierto la cara con toallas mojadas para soportar mejor el humo mientras la *Kitson* levantaba vapor, pero después debieron acostarse boca abajo en el piso, donde era menor la densidad del humo.

Aumentó el rugido del vapor más tarde elevando la presión al máximo y tras un breve silbato respondido por la luz verde desde la cola del tren, arrancó continuando hacia la salida del cobertizo. Al acercarse a otro, señales con bandera roja lo obligaron a detenerse y fueron informados que tenían que avanzar con mucha precaución hasta una parte del cobertizo en la que la cuadrilla estaba sacando grandes trozos de hielo, caídos por un hueco que el golpe abrió en las chapas. Muy lentamente avanzaron hasta donde con luz roja lo volvieron a parar. A la luz del reflector se podían ver a los hombres de la cuadrilla que, habiendo suspendido momentáneamente el trabajo atendiendo la llegada del tren, lo reanudaron. Después de media hora, un farol mostró luz verde indicando que la vía estaba libre.

Al salir del cobertizo continuando su marcha se podía ver todo el valle y la vía recorrida, hacia adelante el agreste macizo que lo cerraba, a cuyo costado, totalmente tapada con la protección de chapas seguía la ruta. Lentamente avanzaban aferrados a la cremallera. Un ave de presa planeó sobre ellos, pero más veloz, se elevó, desapareciendo por sobre la cadena de montañas. Sobre la derecha estas se abrieron mostrando al fondo el Aconcagua con sus laderas nevadas y la eterna corona de nubes. Después penetraron en los primeros cobertizos que rodeaban la montaña, retumbando el ruido de la locomotora dentro del túnel de chapas y su trepidar hacía caer pedazos de hielo formados por la licuación de la nieve y el viento helado.

Sobre el techo del cobertizo se produjeron deslizamientos y por las aberturas escapaban las volutas de humo. Ocasionalmente aparecía una abertura por la que se veía un agreste paisaje de grandes piedras caídas desde las alturas de un

estrecho desfiladero por el que bajaba un arroyo congelado. El andar del tren habría permitido seguirlo a pie y parecía no terminar ese trayecto en tinieblas sólo interrumpido por el foco de la locomotora que se reflejaba en las paredes de chapas al realizar las curvas.

En los coches con sus luces encendidas, unos pocos pasajeros aprontaban sus bagajes, entre ellos los aduaneros que habían completado el trabajo. La *Kitson* cumplía su recorrido sin problemas, marcha sin detenciones y la aún buena provisión de agua le permitía mantener la presión de sus cilindros. Venció la última pendiente saliendo al aire libre por la vía encajonada en las montañas, luego quedaron atrás los terraplenes que la costeaban y se vio adelante, en un bajo, la estación Las Cuevas. Un enorme galpón con grandes portones cubre el edificio de la estación. Esos portones se cierran cuando hay temporales y protegen de las avalanchas que caen del (cerro) Tolosa y tras cruzar el río llegan algunas veces piedras de rebote. Unas casas de ese material semi derruidas están próximas a la estación. Al emprender la bajada aumentó su velocidad la *Kitson*, los contrapesos giraban vertiginosamente y parecían salir despedidos, pero luego aplicó los frenos y zumbando las ruedas de los coches, entró a la estación lentamente.

En la vía segunda, otro negro tren de pasajeros estaba detenido. Atrás de él ronroneaba una gran locomotora eléctrica de dos cuerpos, con bielas y cremalleras, pintada de rojo oscuro, que lo había traído hasta allí. Ahora regresaría a Chile con el tren recién llegado (que hasta allí había traccionado la locomotora argentina). La *Kitson* dejó el tren y fue a tomar agua en el hidrante que estaba a la entrada de la estación lado Chile. Luego pasó por vía tercera al otro lado y enganchó el tren (proveniente de Santa Rosa de Los Andes, Chile, y que tras desengancharse de la locomotora chilena, debía seguir viaje rumbo) a Mendoza. Mientras, la máquina eléctrica (chilena) enganchó el otro tren y tras subir los aduaneros, con un grave toque de bocina que hizo eco en las montañas, partió hacia Chile. Velozmente recorrió el trayecto hasta la frontera y se sumergió en el cobertizo que inicia el comienzo del túnel internacional. Sonoros golpes y el zumbido de los motores eléctricos repercutían en el túnel que también es utilizado por automotores cuando no corren los trenes, mediante tabloncillos paralelos a los rieles. Colgaban desde el techo estalactitas de hielo y por algunas grietas había montones de nieve en el cobertizo. En las piedras se veían hilos de agua congelada.

Al salir al otro lado de la montaña entró en la estación Caracoles, antiguo edificio de piedra y material, de dos o tres pisos. Una breve parada y siguió su marcha casi sin funcionar los motores, pues todo era un continuo descenso entre cumbres totalmente nevadas y cobertizos. Como por un tortuoso callejón bajaba el tren hasta desembocar en un ancho valle que se cortaba más abajo como un inmenso balcón. En ese espacio e internándose entre los

picos nevados, un lago totalmente congelado y a su orilla un soberbio hotel pintado de amarillo. La vía descendía hasta cerca de su entrada y una estación (Portillo) con dos portones, en la que el tren paró unos segundos continuando hacia el final del balcón. Pasó frente a varios galpones que servían de cuarteles para la gendarmería (Carabineros), con sus techos nevados. Aparecieron dos valles flanqueados por altas montañas. Uno era el de Juncal, el otro continuaba hacia el océano Pacífico. El tren tomó por el valle del Juncal por una pendiente muy pronunciada con cobertizos que estaban completados con la ladera de las montañas. El fondo del valle ascendía y al final del recorrido de la pendiente, viró el tren en sentido contrario pasando por un puente amarillo sobre el arroyo que descendía desde lo alto, siguió bajando por el otro lado del valle, pasando por el costado de un gran salto de agua que caía desde las cumbres. Entró en la estación Hermanos Clark, otra breve parada, luego llegó a la desembocadura del otro valle tomando por su costado. Pasó frente a la entrada de unos cuarteles en la que flameaba una bandera y llegó a Río Blanco, Allí se encontraban en un desvío dos arados para nieve. Treinta metros más abajo, saltando entre las piedras, bajaba el río arrastrando pedazos de hielo blanco. Del otro lado, cruzando un puentecito colgante, se veía un camino recién pavimentado y a su vera una humilde casita de madera y chapas se engalanaba con un jardincito de flores de invierno.

De las montañas caían regueros de agua semi congelada. Siguió el tren dejando atrás la estación y otro tren que había sido desviado para dejarlo pasar. Estaba formado con vagones con minerales. Casi anocheciendo terminó el descenso entrando en la estación Los Andes, final de la línea de trocha métrica. Los pasajeros trasbordaron, luego de ser controlados sus equipajes, a dos coches de trocha ancha que fueron llevados hasta el empalme con los trenes entre Santiago y Viña del Mar.

El tren a Mendoza salió de Las Cuevas con 60 minutos de atraso. La *Kitson* iba ahora en marcha descendente y describía las curvas a bastante velocidad sacudiendo los coches. Pasó un hidrante sin tomar agua y al caer la noche, entró en Polvaredas con ruido de hierros, escape de vapor y roce de frenos. La (locomotora) diesel ya estaba en vía segunda esperando su llegada y en pocos minutos salía con el tren mientras la *Kitson* iba a galpón. Cerró la noche y en la silenciosa estación se oía el escape de vapor de esa locomotora, nuevamente en alistamiento para salir al día siguiente con su carga hasta Las Cuevas. El tren de Chile llegó a horario a Mendoza.

## 2-Despeje de vías bloqueadas

El ancho comedor de Polvaredas, con su larga mesa en el centro, la cocina económica con una gran pava llena de agua hirviendo, está iluminada con débiles lamparitas cuya luz temblorosa pone más sombras que claridad en el recinto.

Se escucha el motor del grupo electrógeno que provee insuficiente electricidad al pueblo y la estación. Es aún noche pero hay reunidos varios hombres que conversan con voces cargadas de sueño. El mate pasa de mano en mano, aunque algunos lo toman cocido y otros beben café. Muy cerca, también el agua de la (locomotora) *Kitson* está en ebullición, dentro del galpón que aún tiene los portones cerrados. Aumenta el silbido de sus válvulas y no tardan en funcionar sus compresores, primero despacio, luego más rápido al aumentar la presión del vapor.

Hace pocos días, dentro del galpón, en una vía que tiene un foso y que se puede desplazar dejando sin apoyo a los ejes, le colocaron uno recién rectificado de relucientes llantas de acero. Sobre uno de los mojinetes hay una plataforma con un gran farol de locomotora muy antiguo. En la playa de maniobras también está levantando vapor con su caldera con chimenea ladeada para un lado y su caparazón de madera. Despide vapor por sus válvulas con un sordo rugido. A su lado hormigean sombras atareadas cargando elementos para sacar nieve, mientras los maquinistas de ésta locomotora sin avance revisaban las bielas que en este aparato impulsan el gran molino que formaba su frente; una biela lo gira a la derecha, otra a la izquierda.

En la parte delantera, otro hombre controlaba el juego de luces -verde: avanzar; blanco: precaución; rojo: detención; y varios rojos: retroceder. Se fue atenuando la oscuridad de la noche con los reflejos del alba y el frío aumentó al empezar a correr ráfagas de viento que hacían oscilar la mesa giratoria. Las lámparas empalidecían cuando los maquinistas, abandonando el cálido refugio de la cocina de la estación Polvaredas, treparon a la *Kitson* que los recibió con el ardor de su horno. Se abrieron los portones y llenándolo de vapor, salió del galpón con un cambista tomado de un pasamano. Avanzó hasta colocarse detrás del cuerpo que formaban una diesel que estaba a prueba y el rotario. Algunos rezagados subieron a último momento, dilatando un poco la ruda tarea a emprender.

Hacía tres días que el tráfico estaba interrumpido. El primero había nevado sin parar todo el día y parte de la noche. En el segundo, sopló un violento temporal acompañado de un granizo helado. Y el tercero volvió a nevar copiosamente. Las Cuevas y Puente del Inca se encontraban aislados y en la playa de maniobras

se amontonaban filas de vagones con carga, algunas con material perecedero que por el frío reinante se conservaba en buenas condiciones. En el refugio de la plataforma de la estación Polvaredas, unos arrieros se guarecían. Habían dejado la hacienda en un brete después de alimentarla con forraje retirado de un vagón. El inspector de tráfico, que había pernoctado allí, tomó su valija y se trasladó a la máquina diesel. Debía preparar su informe sobre el despeje de las vías y el tiempo de trabajo del personal.

Tras cortos silbatos, llamaron a los últimos. Lentamente, con el piloto haciendo señas desde el rotario, la máquina empujó con la diesel y se unieron los silbatos de ambas locomotoras, el estertóreo de la *Kitson* y el sonoro de la diesel. Con este saludo ferroviario, se despidieron de la estación que desapareció tras las curvas. Pasaron el puente sobre el arroyo de aguas congeladas tomando la subida con marcha lenta y en perfecta coordinación ambas máquinas. El día era claro y muy ventoso, volaba un polvo de nieve que golpeaba las antiparras de los maquinistas asomados para vigilar las vías cubiertas de hielo.

Pararon en medio de la pendiente, pues habían caído rodados envueltos en nieve. Bajó parte de la gente con palas, picos y barretas. Una piedra de gran tamaño fue la que más se resistió, pero al fin fue despeñada y tras rodar cuesta abajo, cayó al río, levantando una corona de agua y hielo. Lentamente, máquinas y hombres del equipo de despeje de vías del Ferrocarril Trasandino se acercaban al lugar de la obstrucción. Retumbaban en las montañas los motores de vapor y diesel. Alternativamente se escuchaba el silbato de la *Kitson* o la bocina de la diésel previniendo al personal que trabajaba en las vías. Finalmente llegaron al objetivo.

Las dos locomotoras se detuvieron cuarenta metros antes de un blanco manto de nieve que cubría los rieles. Se pusieron de acuerdo con el capataz de *Vía y Obras* sobre la forma de trabajo, ya iniciado por la cuadrilla con picos y palas. Las dos locomotoras comenzaron a empujar al rotario. Este vibraba tremendamente mientras su molino giraba. Hasta que empezó a enterrarse en el blanco muro que cerraba la ruta. El viento amainó, la temperatura bajó aún más. Algodonosos nubarrones corrieron por el cielo y su sombra los seguía por las laderas de la cordillera de los Andes.

A medida que penetraba en el manto blanco, el rotario arrojaba un potente chorro hacia los costados. Se fueron formando montones de nieve fuera de las vías. Las locomotoras seguían empujando con sus fuerzas reunidas. Gran cantidad de humo despedían sus chimeneas y la luz verde indicaba la continuidad del trabajo. Habían recorrido más de diez metros formando un zanjón estrecho, cuando se encendió la luz roja y se escucharon fuertes golpes. Salieron volando varios pedazos de paletas, que se clavaron en la nieve con fuerza. Instantáneamente, las máquinas aplicaron sus frenos. Pero ya era tarde.

El rotario quedó inutilizado por haberse torcido el soporte que aseguraba las paletas por el choque contra un rodado de gran tamaño enterrado en la nieve.

Era media tarde. Hacía cada vez más frío, y no había forma de reparar el rotario para continuar la tarea. Decidieron volver. Emprendieron el descenso hacia Polvaredas y cuando el sol se ocultaba tras las montañas, entraron en la estación. Una hora después llegaban las zorras de la cuadrilla con uno de los peones con principio de congelación. Estimaron que la enfermería de la estación no estaba en condiciones de prestarle los servicios necesarios, y por ello lo trasladaron hasta Mendoza en la autovía ambulancia. Rendidos de cansancio, los obreros se sentaron alrededor de la mesa de la cocina de Polvaredas para cenar. Los comentarios se referían a la piedra que había causado la avería del rotario y la preocupación por el compañero evacuado. El termómetro marcaba una temperatura de 14 grados bajo cero.

A la mañana siguiente habían alistado dos locomotoras *Kitson* y tres vagones: un vagón arado, otro con víveres y un tercero de materiales y leña para Las Cuevas. La locomotora 41 empujaba el arado y la 43 remolcaba los dos vagones con la preciosa carga. Salió la primera y después de una hora siguió la otra. Ya en el lugar, la máquina con el arado inició la operación de despeje. Tomó impulso; abiertos los areneros, y sacando chispas de sus llantas por la velocidad, se dirigió hacia la masa de nieve, hasta incrustarse en ella. El arado penetró casi tres metros en el manto blanco e hizo saltar grandes trozos de hielo por el aire. Luego retrocedió para permitir que los peones retiraran los pedazos. La maniobra se repitió tres veces hasta que quedó libre la vía. La locomotora a vapor siguió adelante con el arado hasta Punta de Vacas. Allí fue desviada a la segunda vía para dejar pasar a la 43 con los dos vagones de carga. Luego volvió a Polvaredas, mientras la otra *Kitson* seguía a Las Cuevas. El invierno estaba derrotado.

Angel Lamas<sup>346</sup>

---

<sup>346</sup> Don Ángel Lamas (1930-1991) trabajó varios años como empleado ferroviario, en al *F.C. Central Argentino*, luego denominado *F.C. Gral. Mitre*. En 1958, en el marco del Plan Larkin, dejó de trabajar en los ferrocarriles y se dedicó a otras actividades. Pero durante años viajó por todas las líneas que pudo, y procuró recoger información, a partir de testimonios de numerosos ferroviarios. De todos los ferrocarriles, el que más atraía su interés era el Trasandino y le prestó singular atención. Uno de sus principales informantes fue el maquinista Julio Monsalvo, quien al parecer prestó un respaldo decisivo para los relatos que a continuación se presentan. Se recogen allí detalles del funcionamiento del servicio ferroviario en la década de 1960. En esos momentos, el Trasandino era traccionado por tres locomotoras distintas: la diesel, de Mendoza (700 metros s/n/m) a Polvaredas; las locomotoras *Kitson* a vapor, en servicio aproximadamente desde 1910, remolcaba el tren a lo largo de todo el tramo de cremallera, de Polvaredas a Las Cuevas; finalmente, las locomotoras eléctricas chilenas traccionaban el Trasandino desde allí hasta Los Andes, a lo largo de toda la sección chilena. Cada cambio de locomotora suponía tiempo y esfuerzo. A ello debía sumarse el problema del frío, la nieve y las pendientes. Cada viaje del Trasandino a través de la cordillera suponía un desafío para los maquinistas, operadores y cuadrillas de limpieza. El autor falleció en 1991 y buena parte de sus manuscritos quedaron inéditos. Algunos de ellos

---

llegaron a manos de Garcés Delgado, quien los facilitó para la presente edición. Tienen por tanto, el valor del testimonio personal en una región inhóspita, y modestas pretensiones literarias. También supone una notable síntesis de los problemas que debió encarar el Trasandino para enlazar Argentina y Chile.



## Los cadetes chilenos y la tragedia de Alpatocal

“Salven primero a mis cadetes. Yo después”.

José María Barceló Lira  
Director de la Escuela Militar de Chile

En horas de la madrugada, aproximadamente a las 5 del día 6 de julio de 1927, la Escuela Militar del Libertador Bernardo O Higgins de Chile, dejaba atrás Santiago rumbo a Mendoza para proseguir el viaje a Buenos Aires, en donde con los institutos similares de la Argentina, Paraguay, Bolivia y Uruguay, el 9 de julio, participarían en los actos de inauguración del monumento al general Bartolomé Mitre. La escuela iba al mando de su director, José María Barceló Lira, un mayor, cinco capitanes, ocho tenientes, 204 cadetes y 50 hombres del cuadro permanente (músicos, enfermeros, ordenanzas, etc.). En total, 279 hombres acompañados por el agregado militar argentino ante la embajada en Santiago, mayor Pedro Escobar. La travesía desde Los Andes hasta Mendoza a bordo del convoy del Trasandino cruzando el imponente macizo cordillerano, mostraba rostros sonrientes, alborozados, deseosos de llegar a la capital de Cuyo y trasbordar al tren especial del *F.C.Pacífico* que, ya formado, los aguardaba. Al respecto, el coronel (R) Olegario Pérez Aguiar, “legionario de Alpatocal”, manifestaba al diario *Los Andes*, medio siglo después:

“Arribamos a Mendoza más tarde de lo previsto, cerca de las 23. Allí nos trasladamos al convoy dispuesto por las autoridades argentinas y una vez terminada esta faena, nos dirigimos al bufet de la estación, donde se nos ofreció una recepción. Todo lo que llevábamos en el viaje era de primera categoría. Los cadetes habíamos tenido que salvar duras pruebas de aptitud y prácticas diarias y se nos exigió adquirir toda la ropa interior y equipo nuevo. Nuestros uniformes de parada y campaña, también estaban recién salidos de fábrica. Los músicos fueron seleccionados entre los más selectos de las bandas militares de los diversos regimientos de la guarnición Santiago y su instrumental en su totalidad fue encargado a Alemania. La caballada de los oficiales era de una estampa excelente y su diversidad de pelaje le daba un mayor colorido y presentación al conjunto. Este era el estado y condiciones de la embajada de la Escuela Militar de Chile que se dirigía a Buenos Aires en misión de paz y confraternidad. Todos los cadetes, una vez en el convoy que emprendió la marcha, nos acomodamos en nuestros respectivos camarotes y tras un fugaz recuerdo a los seres queridos, dejados en el terreno, nos dormimos plácidamente, rendidos por la jornada anterior y felices de haber pisado tierra hermana, sin pensar jamás en el devenir trágico que el destino nos tenía preparado.”<sup>347</sup>

El tren especial número 3092 partió de Mendoza con algún atraso debido a que los festejos se prolongaron en demasía, a la hora 0.50 del 7 de julio de 1927. La formación de 16 coches, en su mayoría dormitorios, era conducida en doble tracción por las locomotoras 1071 y 1407 a cargo de los maquinistas Avelino Bavio y José Guzzo, respectivamente. Al llegar a La Paz (140 km al Este de la ciudad de Mendoza), el convoy se detuvo para reabastecer las locomotoras de agua, oportunidad en que el auxiliar de turno les dio a los maquinistas un mensaje escrito en el que se les recomendaba observar con atención el comportamiento de los semáforos de las estaciones Pirguita y Alpatacal, ubicadas sobre la vía Beazley y la última a 30 km, porque debido al intenso frío reinante que contraía los cables, no bajaban correctamente, de acuerdo a lo que habían informado los auxiliares de las mismas a la oficina de movimiento de Mendoza. Por otra parte, desde aquí se ordenaba que en Alpatacal, el convoy militar debía cruzar con el tren de pasajeros número 3 que, conducido por la locomotora 1516 a cargo del maquinista Arturo Levéc, se dirigía de Retiro a Mendoza compuesto por siete coches.

El auxiliar de servicio de la estación Alpatacal, Aurelio Ibáñez, ni bien el tren especial arrancó de La Paz, le otorgó la correspondiente “vía libre”. Minutos después, hizo lo propio cuando desde la opuesta estación Sopante, le hicieron el mismo requerimiento para el tren procedente de Retiro, en la creencia de que llegaría a tiempo a Alpatacal para poder desviarlo y permitir el cruce. Esta decisión comportaba violar el reglamento vigente que no permitía otorgar “vía libre” a un tren si el que corría en sentido contrario no había sido recibido por la estación concedente. Y esta trasgresión de la norma reglamentaria, resultaría fatal.

---

<sup>347</sup> *Los Andes* (Mendoza, 7 de julio de 1977).

Entre las 3.45 y las 4.00 de aquel 7 de julio, los minutos transcurrían en medio de un denso suspenso, pues el convoy que había salido de Sopanta, demoraba en llegar a Alpatocal en tanto el atribulado auxiliar Ibáñez, percibía desde el extremo opuesto, cada vez más cerca el jadeante escape de las locomotoras lanzadas a 70 km/h. Por fin, el tren de Retiro arribaba y se detenía a la espera de ser desviado, en la señal de entrada a la estación, tal como lo ordenaban los reglamentos. Igual operación debió ejercitar el convoy militar, para lo cual tenía su correspondiente señal del lado oeste de la estación, “a peligro”, pues la “vía libre” que tenía era hasta ese preciso lugar, y no lo autorizaba al maquinista a trasponerlo. El auxiliar Ibáñez, intuyó lo que estaba por suceder. En un último y desesperado intento, agitaba su farol de mano con luz roja, pero todo fue en vano. El tren de los cadetes no se detuvo. Pasó por la estación como una exhalación y en el extremo este, sin que ninguno de los cinco tripulantes de ambas locomotoras advirtiera absolutamente nada, se produjo el terrible impacto que hizo que las mismas quedaran montadas sobre la que conducía el tren de Retiro, que era un poco más moderna y de mayor porte. Las dos locomotoras quedaron absolutamente destruidas y sus ocupantes muertos.

Como suele suceder después de este tipo de impacto, se desató un voraz incendio. En medio de la oscuridad de la gélida noche del desierto paceño, las llamas iluminaron una escena dantesca. Se quemó el vagón jaula y los equinos de la escuela militar que transportaba, como así también los nueve coches que lo seguían en la formación. Los seis restantes pudieron ser salvados del fuego al alejarlos del lugar, empujándolos uno por uno, a partir del último. Por su parte, el tren que venía de Buenos Aires sólo sufrió el incendio de sus dos furgones, y la única víctima que se registró fue la del maquinista Levec, que prefirió rendir su vida en el cumplimiento del deber, antes que arrojarse de la locomotora como le ordenó su foguista Godoy, quien así logró salvarse. El coronel (R) Olegario Perez Aguiar, en 1977, relataba así su testimonio sobre la tragedia:

“Los cadetes que viajábamos en los últimos carros, despertamos por un gran remezón. Levantamos la ventanilla del camarote y vimos a media cuadra que las llamas envolvían al convoy. Nos vestimos rápidamente y fuimos al sitio del siniestro, en medio de la escarcha e intenso frío. Allí sólo se advertía una hoguera inmensa, el rechinar de los hierros que se doblaban, crujidos de maderas y los quejidos de dolor de los heridos aprisionados. Los tenientes Carlos Stringer y Humberto Garrido, organizaron la tarea de emergencia. Bajo sus órdenes, nuestra misión era rescatar a los heridos o cadáveres que era posible hacerlo, pues a medida que el tiempo transcurría, el fuego iba extendiendo sus llamas y la tarea se hacía cada vez más difícil”.

Las crónicas periodísticas de la época destacaban el martirio del cadete Perry, que, atrapado, envuelto en llamas, imploraba a su superior que lo ultimara de un disparo. El saldo de la catástrofe fue de 30 muertos, de los cuales 18 eran ferroviarios y 12 militares, y el número de heridos de consideración, 12 y 48 respectivamente.

Los primeros auxilios, muy precarios, llegaron desde La Paz mientras desde Mendoza partía otro tren de socorro a las 10 de la mañana en el que viajaba un equipo de médicos encabezado por el director de Salubridad del Gobierno de Mendoza, doctor Juan Antonio Orfila, integrado por Carlos Berra, Carlos Padín, L. Doderó, E. Marzari, P. Sahshir, y Gerardo Britos. Al llegar a Alto Verde, el tren esperó al que desde Alpatocal venía con todos los heridos. El encuentro se produjo a las 11.40 y los facultativos cambiaron de tren para asistir a aquellos en su viaje hasta Mendoza. Por otra parte, de los 269 efectivos que integraban la delegación chilena en total, sólo estuvieron en condiciones de proseguir el viaje 116. Lo hicieron al mando del mayor Néstor García, ya que el titular de la Escuela Militar, coronel Barceló Lira, resultó herido en la catástrofe. Al llegar el convoy a la estación Retiro, el pueblo de Buenos Aires, en una conmovedora muestra de confraternidad, les brindó un apoteótico recibimiento. Este se reiteraría en el desfile del 9 de julio.

Investigadas exhaustivamente las causas del accidente, la dirección general de ferrocarriles, declaró responsable a la empresa del *F.C.Pacífico*. Esta a su vez, inculpó al auxiliar Ibáñez y lo dejó cesante. Además, sancionó a otros empleados de las estaciones vecinas por “negligencia en el ejercicio de sus funciones”. En el juicio criminal que se le sustanció al ex auxiliar Aurelio Ibáñez para establecer responsabilidades, su defensor, Edmundo Correas, logró que se lo sobreseyera de culpa y cargo. En ocasión del cincuentenario de la tragedia (1977), el doctor Correas declaró que Ibáñez vivió atormentado por el resto de sus días.

Como homenaje a los caídos y para perpetuar su memoria, la empresa del *F.C.Pacífico*, en el lugar del accidente, a un costado de la vía, erigió un monumento de 4,50 metros de altura. La obra fue realizada por el escultor argentino Alberto Lagos. El motivo esencial es la figura de una mujer erguida que sostiene en su mano derecha, una palma, la palma de los mártires, y simboliza el dolor ante la fatalidad. En la parte central lleva motivos decorativos y todo el conjunto descansa sobre un bloque de granitos argentino y chileno. El 17 de octubre de 1927 el Congreso sancionó las leyes 11.396 y 11.397, según las cuales se cambiaba el nombre a las estaciones Alpatocal y Sopanta. Estas pasaban a llamarse “Cadetes de Chile” y “Maquinista Levec” respectivamente.

Alpatocal, si bien es cierto, es un episodio triste, sin embargo sirvió para estrechar aún más la amistad chileno-argentina, como heroica continuación de aquellas gestas gloriosas que en los albores de la emancipación americana, protagonizaron unidos estos dos pueblos hermanos. Es la acertada conclusión del coronel (R) Olegario Pérez Aguilar.

Garcés Delgado

## Bibliografía

- Alberdi, Juan Bautista. *Memoria sobre la conveniencia y objetos de un congreso general americano*. Leída ante la Facultad de Leyes de la Universidad de Chile para obtener el grado de licenciado (1840). Primera edición: *Anales de la Universidad*, Santiago, Universidad de Chile, 1. Reeditado con estudio preliminar de Enrique Hernández, Buenos Aires, Editorial Granica, 1974.
- Alliende, María Piedad. *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago, Goethe-Institut/Pehuen Editores, 1993.
- Amaral, Samuel. “Feminismo y peronismo en Chile: ascenso y caída de María de la Cruz”. *Todo es Historia* 321 (Buenos Aires, abr 1994): 78-91.
- Amorós Castañer, Manuel *Producción de Agrios*. Madrid, Mundi-Prensa, 2003.
- Armijo Valenzuela, M. y San Martín Bacaicoa, J. *La salud por las aguas termales. Los usos y efectos terapéuticos de una práctica milenaria, confirmada por la ciencia moderna*. Madrid, Plus Vitae, 1984.
- Arpini, Adriana. “El ferrocarril como símbolo de progreso y unidad continental en Eugenio María Hostos”. *Estudios Trasandinos* 1 (Mendoza, 1997): 191-196.
- Augé, Marc. *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*. Barcelona, Gedisa, 1997.
- Bajuk, Andrés y Zeballos, Alberto. *Análisis del intercambio comercial argentino por el paso de Uspallata*. Investigadores del Instituto de Economía, Mendoza, 1968.
- Barrio, José Luis e Irusta, Carlos (textos). *El Gráfico 80 años. Los deportistas del mundo en los archivos de El Gráfico*. Buenos Aires, Manrique Zago y León Goldstein editores, 1999.
- Barrios, Guillermo. *Transportes por ferrocarriles*. Curso de Estado Mayor. Santiago, Academia de Guerra, 1934.
- Barros Van Buren, Mario. *Historia diplomática de Chile 1541-1938*. Segunda edición (actualizada a 1958) (1970). Santiago, Andrés Bello, 1990.

- Beezley, William. "La senda del Malbec: la cepa emblemática de Argentina". *Universum* 20, 2 (Talca, 2005): 288-297.
- Binns, Donald. "The Transandine Route". En: Fawcett, Brian. *Railways of the Andes*. George Allen Editor, London, 1963: 20-26.
- Braun Menéndez, Armando (1943). *Fuerte Bulnes*. Santiago, Editorial Francisco de Aguirre, 3 ed., 1997.
- Braun Menéndez, Armando (1937). *Pequeña historia magallánica*. Santiago, Editorial Francisco de Aguirre, 4 ed., 1969.
- Braun Menéndez, Armando. *Pequeña Historia Austral*. Santiago, Editorial Francisco de Aguirre, 1971.
- Bravo, Oscar. *Transporte marítimo y marina mercante en América Latina: su desarrollo histórico*. Stockholm Institute of Latin American Studies, Research papers 20, (december 1979).
- Briones, Félix. "Los inmigrantes franceses y la viticultura en Chile: el caso de René F. Le Feuvre". *Universum* 21, 2 (Talca, 2006): 126-137.
- Bunge, Alejandro. *Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*. Buenos Aires, 1918.
- Bunge, Alejandro. *Una Nueva Argentina*. Buenos Aires, Kraft, 1940.
- Bussche, Gastón von dem. "Prólogo de la antología". En: Mistral, Gabriela. *Antología Mayor*. Santiago, Cochrane, 1992, tomo I: I-XLI.
- Bustelo, Gastón. "Departamento Eva Perón". En: Lacoste, Pablo (compilador). *Lavalle, La Paz y Santa Rosa, Historia y Perspectiva*. Prólogo de Luis Triviño. Mendoza, Diario UNO, 1999: 106-112.
- Bustelo, Gastón y Rossignoli, Alejandra. "Los medios de comunicación: de la primera imprenta a los multimedios". En: Roig, A; Lacoste, P. y Satlari, C. (compiladores). *Mendoza, cultura y economía*. Mendoza, Caviar Bleu, 2004: 435-472.
- Calgari, Guido e Agliati, Mario. *Storia della Svizzera*. Bellinzona, Fondazione Ticino Nostro, 1970, 2 v.
- Calvelo, Antonio. "Los primeros 50 años del INTA en la agricultura argentina". *Anales de la Academia Nacional de Agronomía* 60 (Buenos Aires, 2006): 393-398.
- Canihuante Maureira, Gabriel. *Turismo en Chile. Paisajes y culturas del pasado, presente y futuro*. La Serena, Ilustra Municipal de La Serena, 2006.
- Capece, Gustavo. *Turismo sostenido y sustentable. Una visión holística*. El Bolsón, 1997.
- Carabaza Bravo, Julia María, García Sánchez, Expiración, Hernández Bermejo, Esteban, Jiménez Ramírez, Alfonso. *Árboles y arbustos en Al-Andaluz*. Madrid, CSIC, 2004.
- Cardone, Miriam, Martínez, María Nélica y Fernández, Sonia. "El Ferrocarril Trasandino del Sur y la Integración con Chile". En: *Estudios Trasandinos* 1 (Mendoza, 1997): 91-106.
- Caruso, John Anthony "The Pan American Railway". *Hispanic American Historical Review* 1 (1951): 608-639.

- Cepparo, María Eugenia y Vargas, Rosario. “Las relaciones Argentino-Chilenas y el Corredor Andino. Los diferentes efectos de la globalización”. *Estudios Trasandinos* 1 (Mendoza, 1997): 77-90.
- Ceverino, Viviana Carmen. “La Escuela Nacional de Agronomía”. En: Cueto, Adolfo (director). *Historia de la vitivinicultura a través de sus protagonistas*. Mendoza, FFyL, 2009: 165-190.
- Cicerchia, Ricardo. *Historia de la vida privada en la Argentina. Desde la Constitución de 1853 hasta la crisis de 1930*. Buenos Aires, Troquel, 1991.
- Cisneros, Andrés y Escudé, Carlos. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina. Tomo XIII: Las Relaciones políticas 1943-1966*. Buenos Aires, CARI/Grupo Editor Latinoamericano, 1999.
- CONICET - CEIFAR. *Facilidades del tránsito terrestre entre Argentina y Chile*. Mendoza, 1974.
- Corbin, Alain. *El territorio del vacío: la invención de la playa (1750-1830)*. (1988). Madrid, Grijalbo, 1993.
- Covarrubias, Jorge Ignacio. “Siguiendo las huellas de Gabriela Mistral en Nueva York”. *Mapocho* 68 (Santiago de Chile, segundo semestre 2010): 241-280.
- Cuccorese, Horacio Juan. *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires, Macchi.
- Cueto, Adolfo (director). *Minería e impacto en Mendoza*. Mendoza, Facultad de Filosofía y Letras, 2003.
- Cunietti, Emma. “La biblioteca popular de Potrerillos”. En: *Luján y su gente*. Mendoza, Diario UNO (marzo 1996): 108-109.
- Defourneaux, Marcelin. *La vie quotidienne en Espagne au siècle d'or*. Paris, Hachette, 1964.
- Del Mazo, Gabriel. *El radicalismo. Ensayo sobre su historia y doctrina*. Córdoba, Ediciones Suquía, 1983, 3 tomos.
- Del Pozo, José. *Historia del vino chileno*. Santiago, Editorial Universitaria, 1999.
- Delgado, Garcés. “El Ferrocarril Trasandino”. En: *Luján y su gente*. Mendoza, Diario UNO (marzo 1996): 69-82.
- Delgado, Garcés. “Ferrocarril y desarrollo (1886-1996)”. En: *San Rafael, Historia y Perspectivas*. Mendoza, Diario UNO (octubre 1996): 168-175.
- Delgado, Garcés. “El ferrocarril en Malargüe”. En: *Malargüe, Historia y Perspectivas*. Mendoza, Diario UNO (enero 1997): 97-103.
- Delgado, Garcés. “El ferrocarril en la ciudad de Mendoza”. *Mendoza, Historia y Perspectivas*. Mendoza, Diario UNO (agosto 1997): 224-236.
- Devés, Eduardo. *Los que van a morir te saludan*. Santiago, Editorial Documentas, 1989.
- Devés, Eduardo. *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Tomo II: Desde la CEPAL al neoliberalismo (1950-1990)*. Buenos Aires, Biblos, 2003.
- Díaz Araujo, Enrique. “The Great Western Argentine Railway” frente a Mendoza en 1890. Mendoza, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 1967.

- Díaz Araujo, Enrique. "El Trasandino y su frustrada historia". *Revista de Historia Americana y Argentina* 5, 2 (Mendoza, 1965-1966): 121-154.
- Díaz Araujo, Enrique. "La explotación del petróleo en Mendoza". *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza* 6 (Mendoza, 1968): 121-154.
- Draghi Lucero, Juan (1936). *Miguel Amado Pouget*. Edición consultada: Mendoza, Ediciones Culturales, 1991.
- Duby, Georges. *Atlas histórico mundial*. Madrid, Editorial Debate, 1987.
- Espinoza, Héctor (editor). *Frutas en Chile. Pasado, Presente y Futuro*. Santiago, Heco SA, 1999.
- Ferns, H. *Gran Bretaña y la Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires, Hachette, 1966.
- Fleming, William. *Regional development and transportation in Argentina: Mendoza and the Gran Oeste Argentino Railroad, 1885-1914*. Indiana University, Ph.D, 1976.
- García Sánchez, Expiración. "La gastronomía andalusí". En: *VVAA El zoco. Vida económica y artes tradicionales en Al Andaluz y Marruecos*. Barcelona, Lunweg Editores, 1995, pp. 49-57.
- Gazarian Gautier, Marie-Lise. "Gabriela Mistral, la maestra de Elqui". En: *Mistral, Gabriela. Antología Mayor* (1992). IV, 1-115.
- Giamportone, Teresa Alicia. *Viajeros franceses en Mendoza*. Mendoza, Gobierno de Mendoza, 2010.
- Girini, Liliana. *La enoteca, patrimonio de la tierra del vino*. Mendoza, Fondo Vitivinícola, 2006.
- González Abuter, Tulio. *El Ferrocarril Trasandino por Antuco (1883-1941)*. Concepción, Universidad del Bio Bio, 2012 (120 pp.).
- Goodwin, Paul B. *Los ferrocarriles británicos y la UCR (1916-1930)*. Buenos Aires, La Bastilla, 1974.
- Greve, Ernesto. *Historia de la Ingeniería en Chile*. Santiago, 1944.
- Grez Toso, Sergio. *De la regeneración del pueblo a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1997.
- Grez Toso, Sergio. "Una mirada al movimiento popular desde dos asonadas callejeras (Santiago, 1888-1905)". *Cuadernos de Historia* 19 (Santiago, diciembre 1999): 157-194.
- Grez Toso, Sergio. "1890-1907: de una huelga general a otra. Continuidades y rupturas del movimiento popular en Chile". En: *Varios Autores, A 90 años de los sucesos de la Escuela Santa María de Iquique*. Santiago, DIBAM/ Universidad Arturo Prat, 1997: 131-137.
- Grilli, Daniel. "El ferrocarril, protagonista de la transformación de la vitivinicultura mendocina (1885-1940)". En: *Cueto, Adolfo (director). Historia de la vitivinicultura a través de sus protagonistas*. Mendoza, FFyL, 2010: 191-215.
- Grossutti, Javier. *Egidio Feruglio. L'attivitá scientifica e gli altri doveri verso la Patria (1897-1954)*. Atti della giornata di studio nel centenario della



- nascita. Udine, Comune di Tavagnacco, 1997.
- Hobsbawm, Eric. *Industria e Imperio. Historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Buenos Aires, Planeta, 1998.
- Hosne, Roberto. *En los Andes. Historias de héroes, pioneros y transgresores*. Buenos Aires, Planeta, 2000.
- Hunt, John. *La ascensión al Everest (1953)*. Octava edición: Barcelona, Juventud, 1992.
- Imaz, José Luis. “Perón e Ibáñez: el tratado económico argentino-chileno”. En: Varios Autores. *Nueva mirada a la historia*. Buenos Aires, VIO, 1996: 167-187.
- Irvin, R.L.G. *La conquête de la montagne*. Paris, Payot, 1948.
- Izquierdo, Gonzalo. “Octubre de 1905. Un episodio en la historia social chilena”. *Historia* 13 (Santiago, 1976): 55-96.
- Kirbus, Federico. *El fascinante Tren a las Nubes y otros ferrocarriles de montaña*. Buenos Aires, El Ateneo, 1996.
- Lacoste, P.; Yuri, J.A.; Aranda, M.; Castro, A.; Quinteros, K.; Solar, M.; Soto, Natalia; Chávez, C.; Gaete, J.; y Rivas, J “Geografía de la fruta en Chile y Cuyo (1700-1850)” *Estudios Iberoamericanos* (Río Grande do Sul, 2011): aceptado para publicación.
- Lacoste, P.; Yuri, J. A.; Aranda, M.; Castro, A.; Quinteros, K.; Solar, M.; Soto, N.; Gaete, J.; Rivas, J. “Variedades de uva en Chile y Argentina (1550-1850): genealogía del torrontés” *Mundo Agrario* 20: 1 (La Plata, 2010). ISSN 1515-5994.
- Lacoste, Pablo y Zamora, Jorge. “Turismo del vino en Chile: aspectos sociales”. En: Duhart, Frédéric y Corona Páez, Sergio. *Los vinos de Europa y América. Catorce miradas desde las ciencias del hombre*. Colección IBERVITIS Viticultura y Ciencias Sociales. París, Manuscrit, 2010: 181-203.
- Lacoste, P. “El arriero trasandino y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)”. *Revista de Indias* 68: 244 (Madrid, 2008): 35-68. ISSN 0034-8341.
- Lacoste, P. “El tropero y los orígenes de la burguesía en el Cono Sur de América colonial (Mendoza, siglo XVIII)”. *Estudios Iberoamericanos* 31: 2 (Porto Alegre, 2005): 177-206. ISSN 0101-4064.
- Lacoste, P. “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII”. *Estudios Iberoamericanos* 31: 1 (Porto Alegre, 2005): 7-34. ISSN 0101-4064.
- Lacoste, Pablo. “Dictadura y Relaciones Internacionales: Argentina y Chile 1829-1852”, *Estudios Iberoamericanos* 27, 1 (Río Grande, junho 2001): 7-42.
- Lacoste, Pablo. *El socialismo en Mendoza y en la Argentina*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1993 (2 vols.).
- Lacoste, Pablo. “Americanismo y guerra a través de El Mercurio de Valparaíso (1866-1868)”, *Anuario de Estudios Americanos*, 54 (Sevilla, julio-diciembre de 1997): 567-591.

- Lacoste, Pablo. *El Sistema Pehuenche. Frontera, sociedad y caminos en los Andes Centrales argentino-chilenos*. Mendoza, Coedición Facultad de Ciencias Políticas (UNC) y Ediciones Culturales, 1998.
- Lacoste, Pablo. *La imagen del otro en las relaciones de la Argentina y Chile (1534-2000)*. Buenos Aires, FCE, 2003.
- Lacoste, Pablo. *Grandes Obras de Mendoza*. Aportes para el estudio de la Historia de la Ingeniería y el Turismo, con especial referencia al corredor andino. Mendoza, Diario UNO, 1998 (192 pp.).
- Lamas, Angel. "Las Kitson Meyer". *Gaceta Ferromodelista* (agosto de 1974): 5-7.
- Lanús, Juan Archivaldo. *Aquel apogeo. Política internacional argentina 1910-1939*. Buenos Aires, Emecé, 2001.
- León Gallardo, René. *Nieve y avalanchas. Una blanca historia de riesgos en montaña*. Los Andes, Ediciones de Santa Rosa de Los Andes, 2003.
- León Gallardo, René. *Fruto de la Paz. Breve Historia del Cristo de los Andes*. Los Andes, Ediciones Santa Rosa de los Andes, 2004.
- Lloveras, Rubén. *Historias y relatos del deporte en Mendoza*. Mendoza, SS&CC ediciones, 2012.
- López, Mario Justo. *Historia de los ferrocarriles nacionales. Incluyendo los de Santa Fe, Entre Ríos y Córdoba (1866-1886)*. Buenos Aires, Lumiere, 1994.
- López, Mario Justo. *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires (1857-1886)*. Buenos Aires, Lumiere, 1991.
- López, Mario Justo. "La quiebra de los hermanos Clark". *Boletín de Historia Ferroviaria* 3, *Todo es Historia*, 344 (Buenos Aires, marzo de 1996): 45-48.
- Lossada y Sada, Fernando (coronel de caballería). *Ferrocarriles. Manual Militar*. Madrid, Librería de Perlado, Páez y Cia, 1908. Edición moderna citada: Valladolid, Maxtor, 2010.
- Luna, Félix. *Perón y su tiempo. III. El régimen exhausto (1953-1955)*. Buenos Aires, Sudamericana, 1986.
- Magnani, Alfredo. *Argentinos al Himalaya*. Buenos Aires, Fluixá Editor, 1954.
- Magnani, Alfredo. *Montañas Argentinas*. Provincia de Mendoza. Tomo I, Mendoza, 1999.
- Mardones Zúñiga, Rodrigo. "Chile y su comercio con la Argentina (1930-1960)". *Historia* 29, (Santiago, 1995-1996): 235-293.
- Marín Vicuña, Santiago. "Estudios de los ferrocarriles chilenos". En: *Anales de la Universidad*. Santiago de Chile, CVII, 1900; CVIII, 1901.
- Martínez, Juan María (director editorial). *El mundo de los trenes*. Madrid, Ediciones del Prado, 5 vols, 1998.
- Martinic Beros, Mateo. *Crónica de las Tierras del Sur del Canal Beagle*. Santiago, Editorial Francisco de Aguirre, 1973.
- Maurín Navarro, Emilio. *Contribución al estudio de la historia de la vitivinicultura argentina. Producción, Industria y Comercio de San Juan desde su fundación hasta principios del siglo XX*. Mendoza, Instituto Nacional de Vitivinicultura, 1967.

- Mennell, Stephen. *Français et anglais a table du moyen age a nos jours*. Paris, Flammarion, 1987.
- Monteverde, Agustín. “Preservación del Puente del Inca”. *Caminos* 295 (setiembre de 1967): 28-36.
- Mosquera, Alejandro Telésforo. “Perón e Ibáñez: la semilla de la integración”. En: Barros, Carolina. *Argentina-Chile. 100 años de encuentros presidenciales*. Santiago, Editorial Centro de Estudios Unión para la Nueva Mayoría, 1999: 70-85.
- Moyano, Rodolfo. “Ingeniería y deporte”. En: Lacoste, Pablo (director). *Grandes obras de Mendoza. Aportes para el estudio de la historia de la ingeniería y el turismo*. Mendoza, Diario UNO, 1998: 137-149.
- Novo Valencia, Gerardo. *Diccionario General de Turismo*. México, Diana, 1994.
- Olascoaga, Laurentino. *Datos biográficos del coronel Manuel Olascoaga según sus propias anotaciones*. Buenos Aires, Imprensa Ravina, 1911.
- Olascoaga, Manuel José. *Topografía Andina, estudio geográfico y ferrocarril estratégico*. Mendoza, 1901.
- Oyarzún Peña, Luis *Taken for a ride. Escritura de paso*. Compilación y prólogo Thomas Harris E., Daniela Schütte G. y Pedro Pablo Zegers B. Santiago de Chile, Ril editores, 2005.
- Páez de la Cadena, Francisco. *Historia de los estilos en jardinería*. Madrid, Akarl, 1982.
- Palou, Gabriel (coordinador editorial) *Navíos y Veleros*. Barcelona, Planeta/Dagostini, 1993-1998, VI tomos.
- Pastoriza, Elisa. “La construcción de una ciudad junto al mar: el desarrollo de la hotelería privada y sindical. Mar del Plata 1940-1976”. En: *XVI Jornadas de Historia Económica*, Universidad de Quilmes, 1998.
- Pereira, Enrique. *Diccionario biográfico nacional de la Unión Cívica Radical*. <http://diccionarioradical.blogspot.com/>
- Pereira Millán Da Costa, Adelaide; Goncalves, Iria. “O espaço urbano e o espaço rural”. Matosso, José (direcção). *História da Vida Privada em Portugal. A Idade Média*. Círculo de Leitores / Temas e Debates, 2010.
- Pérez Browne, Jorge. *En cordillera*. Los Andes, Imprenta Lillo, 1940.
- Pinochet, Augusto (1968). *Geopolítica*. Santiago, Andrés Bello, 1974.
- Pinto, Sonia. “El Ferrocarril del Sur. Aspectos administrativos, técnicos y económicos, 1855-1874”. *Cuadernos de Historia* 4 (Santiago, 1984): 153-166.
- Pinto, Sonia. “Historia de los Ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados 1901-1929”. *Cuadernos de Historia* 6 (Santiago, 1986): 49-66.
- Pinto, Sonia. *Vías y medios de comunicación en Chile. El camino entre Santiago y Valparaíso y su tráfico*. Santiago, Universidad de Chile, 1976.
- Ports Guide 1996. Port Plans, World Atlas & Distance Tables*. Edited by Carles Watson. London, 1996.

- Prieto, María del Rosario. "The glacier dam on the rio Plomo: a cyclic phenomenon?" *Zeitschrift für Gletscherkunde und Glazialgeologie* 22, 1 (1986): 73-78.
- Prieto, María del Rosario y Abraham, Elena. "Proceso de ocupación del espacio y uso de los recursos en la vertiente nororiental de los Andes centrales argentino-chilenos". *Cuadernos Geográficos* 22-23 (Granada, 1993-1994): 219-238.
- Prieto, María del Rosario, Herrera, Roberto y Dussel, Patricia. "Variaciones climáticas recientes y disponibilidad hídrica en los andes centrales argentino-chilenos (1885-1996). El uso de datos periodísticos para reconstrucción del clima". Actas del coloquio "El recurso agua en Los Andes". Número especial del *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, 1998.
- Puebla, Norma Beatriz. "El desarrollo de la vitivinicultura en Mendoza a través de las páginas de El Constitucional". En: Cueto, Adolfo (director). *Historia de la vitivinicultura a través de sus protagonistas*. Mendoza, FFyL, 2009: 37-92.
- Punzi, Orlando Mario; Ugarte, Valentin y De Piasey, Mario. *Historia del Aconcagua. Cronología heroica del andinismo*. Buenos Aires, 1953.
- Randis, Alejandro. *Aconcagua. El centinela de piedra*. Mendoza, Zeta, 1992.
- Rapoport, Mario. "Imágenes de la política exterior argentina: tres enfoques tradicionales (1930-1945)". En: Jalabe, Silvia Ruth (compiladora). *La política exterior argentina y sus protagonistas 1880-1995*. Buenos Aires, CARI-GEL, 19996: 39-54-
- Ratzel, Friedrich (1960). *El mar, origen de la grandeza de los pueblos. Estudio político-geográfico*. Santiago, Instituto Geopolítico de Chile, 1986.
- Reyno, Manuel. *Freire Libertador de Chiloé*. Santiago, Zigzag, 1952.
- Rovira, Alberto. *Lo grande y lo trágico en la montaña de Mendoza*. Mendoza, Inca, 1980.
- Roccatagliata, Juan. *Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*. Buenos Aires, EUDEBA, 1987.
- Rodríguez Guarachi, Eduardo. *Chile, país puente*. Santiago, Ril Editores, 1996.
- Roig, Arturo Andrés (compilador). *Proceso civilizatorio y ejercicio utópico en nuestra América*. San Juan, Fundación de la Universidad de San Juan,
- Romero, Horacio. "Aplicación de fotogrametría al estudio de líneas férreas". En: *IV Congreso Sudamericano de ferrocarriles*, Bogotá, 1939: 447-471.
- Ruiz Moreno, Isidoro. "Alvear y Alessandri: afirmación de la amistad". En: Barros, Carolina. *Argentina-Chile. 100 años de encuentros presidenciales*. Santiago, Editorial Centro de Estudios Unión para la Nueva Mayoría, 1999: 46-57.
- Rybczynski, Witold. *La casa. Historia de una idea* (1986). Buenos Aires, EMECE, 1993.
- Saavedra, Marisol. "Peronismo y antiperonismo en Chile y Brasil". *Todo es Historia* 369 (Buenos Aires, abril 1998): 8-35.

- Saint-Loup. *Montañas del Pacífico. Del Aconcagua al Cabo de Hornos*. Barcelona, Juventud, 1952.
- Sant'Anna, José Félix. *Transporte terrestre*. Buenos Aires, BID-INTAL, 1997.
- Sarmiento, Domingo Faustino. *Obras completas*. Buenos Aires, Universidad Nacional de La Matanza, 2001 (53 tomos).
- Scalabrini Ortiz, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos (1940)*. Buenos Aires, Devenir, 1957.
- Scarzanella, Eugenia. "El ocio peronista: vacaciones y turismo popular en la Argentina (1943-1955)". En: *Entrepasados*, revista de Historia. Buenos Aires, año VII, número 14, comienzos de 1998 pp.67-84.
- Schickendantz, Emilio y Rebuelto, Emilio. *Los ferrocarriles en la Argentina, 1857-1910*. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1994.
- Schultz, Harnold. *History of England*. New York, Barnes & Noble, 1980, 3 ed.
- Secor, R.J. *Aconcagua. A climbing guide*. Seattle, The Mountaineers, 2 ed, 1999.
- Sgut, Martín. *Puertos y vías navegables*. Buenos Aires, BID-INTAL, 1997.
- Schultz, Harnold. *History of England*. New York, Barnes & Noble, 1980.
- Slukich, Daniele. *La ruta Mendoza-Valparaíso y la probable situación del Ferrocarril Trasandino*. Mendoza, UNC, 1968.
- Soneira, Abelardo Jorge. *Las estrategias institucionales de la Iglesia Católica (1880-1976)*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1989, 2 vols.
- Soto Saavedra, Pedro Roberto. *Construcción de túneles*. Valdivia, Universidad Austral de Chile, Tesis inédita, 2004.
- Tapia Canelo, Carlos. *Los Andes, históricas relaciones*. Los Andes, Ediciones Alto Aconcagua, 1989.
- Thomson, David. *Historia mundial 1914-1968*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2 edición, 8 reimpresión, 1990.
- Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1997.
- Thomson, Ian. *Los ferrocarriles y su contribución al comercio internacional*. Buenos Aires, BID-INTAL, 1997.
- Thomson, Ian. "La historia oculta del Ferrocarril Trasandino". *En tren. Revista oficial de la Asociación chilena de conservación del patrimonio ferroviario* 6 (Santiago, junio 1995): 3-8.
- Thomson, Ian. "La locomotora 3511 y sus hermanas. La historia del tren mikado de tipo "W" de la Red Norte". *En tren. Revista oficial de la Asociación chilena de conservación del patrimonio ferroviario* 2 (Santiago): 3-17.
- Thomson, Ian. "The locomotives of the Transandine Route: the end of the story". *Locomotives International* 5: 19-27.
- Unwin, Tim. *El vino y la viña. Geografía histórica de la viticultura y el comercio del vino*. Barcelona, Tusquets, 1996.
- Van Loon, Hendrik Willem (1940). *Historia del Pacífico*. Santiago, Ercilla, 1948.
- Vargas, Rosario. "Potrerillos y sus bellezas naturales". *Luján y su gente*. Mendoza, Diario UNO, 1996: 52-58.

- Véliz, Claudio. *Historia de la marina mercante de Chile*. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961.
- Vergara, Mario. “Política hotelera de la Corporación de Fomento”. *En Viaje* 168 (Santiago, oct 1947): 36-37.
- Vergara Quiróz, Sergio. “Economía y Sociedad en Magallanes, 1843-1877”. *Cuadernos de Historia* 3 (Santiago, 1973): 9-84.
- Vergara Quiróz, Sergio. “La fiebre del oro en Magallanes, 1885-1895. Imán demográfico y factor de capitalización”. *Revista Chilena de Historia y Geografía* 162 (Santiago, 1996): 101-126.
- Vial, Gonzalo. “Chile y Argentina: Ibáñez y Perón (1952-1954)”. En: Varios Autores. *Nueva mirada a la historia*. Buenos Aires, VIO, 1996: 189-220.
- Vial Correa, Gonzalo, Arancibia Clavel, Patricia y Góngora Escobedo, Alvaro. *La Sudamericana de vapores en la Historia de Chile*. Santiago, Zigzag, 1997.
- Vicuña Mackenna, Benjamín. *A través de los Andes. Estudio sobre la mejor ubicación del futuro ferrocarril interoceánico entre el Atlántico y el Pacífico en la América del Sur. La República Argentina y Chile (1885)*. Santiago, Universidad Católica, 2011.
- Villalobos, Sergio (director). *Historia de la Ingeniería en Chile*. Santiago, Hachette, 1990.
- Watson, Charles. *Ports Guide 1996. Port Plans, World Atlas & Distance Tables*. London, 1996.
- Wright, Winthrop R. *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico (1854-1948)*. Buenos Aires, Emecé, 1980.

## Fuentes Editas

### Discursos y Documentos oficiales

- Poder Ejecutivo Nacional. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. Leyes, contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina recopiladas por la sección estadística. Buenos Aires, 1911.
- Cámara de Diputados (Buenos Aires, 23 y 24 de agosto de 1938). *Diario de Sesiones*: IV, 81-115 y 151-192.
- Cámara de Diputados (Buenos Aires, 17 de setiembre de 1941). *Diario de Sesiones*: 607-608.
- Cámara de Diputados (Buenos Aires, 29/30 de setiembre de 1952). *Diario de Sesiones*: 1670-1676.
- Senado de la Nación (Buenos Aires, 11 de enero de 1939): *Diario de Sesiones*: 464-484.

- Senado de la Nación (Buenos Aires, 7 de setiembre de 1939): *Diario de Sesiones*: 235-235.
- Senado de la Nación (Buenos Aires, 21 de setiembre de 1939): *Diario de Sesiones*: 470-474.
- Senado de la Nación (Buenos Aires, 26 de abril al 30 de setiembre de 1941). *Diario de Sesiones*: 780, 804, 842 y 980-981.
- Senado de la Nación (Buenos Aires, 26 de abril al 30 de setiembre de 1941). *Diario de Sesiones*: 780, 804, 842 y 980-981.
- Senado de la Nación (Buenos Aires, 30 de setiembre de 1952). *Diario de Sesiones*: 706-708.
- República de Colombia. *Cuarto congreso sudamericano de ferrocarriles*. Bogotá, Imprenta Nacional, febrero de 1941.
- Rumbo, Eduardo. *Informe de la Intervención en la Dirección General de FFCC*. Buenos Aires, 1945.
- Sagredo Baeza, Rafael y Devés Valdés, Eduardo (recopiladores). *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, III volúmenes, 1992.

## Informes y estudios de empresas públicas y privadas

- Agencia de cooperación Internacional del Japón. *Estudio sobre el desarrollo económico de la República Argentina "Informe Okita I", 1987*.
- Anuario enciclopédico de la vida nacional argentina. Comercio argentino. Policía y comuna. Geografía, Historia, Ciencias, Letras, Educación e Instrucción Pública, Sociabilidad y Cultura. Comercio, Industria, Agricultura, Ganadería, Fomento de ciudades y pueblos*. Buenos Aires, 1933, 1.014 pp.
- Arca, Enrique del. *Aguas minerales, especialmente de la República Argentina*. Buenos Aires, Etchepareborda, 1910.
- Corti, Hércules. *Contribución al estudio de las aguas termominerales de Puente del Inca*. República Argentina, Ministerio de Agricultura de la Nación, Buenos Aires, 1924.
- Morales, Emilio. *Informe sobre el Hotel de Puente del Inca*. Mendoza, inédito, 1916 (Archivo de la Subsecretaría de Turismo de Mendoza).
- The Argentina Transandine Railway company limited. *Annual Report*. London, 1911.
- Workshop Transporte y Comunicaciones*. Acuerdo Massachusetts Institute of Technology (MIT) Centro de Innovación Tecnológica (CIT). Mendoza, 22, 23 y 24 de junio de 1995.

## Testimonios

- Bustillo, Exequiel (1968). *El despertar de Bariloche*. Buenos Aires, Sudamericana, 4 ed., 1997.
- Clark, Mateo. *El Ferrocarril Trasandino*. Santiago de Chile, imprenta universitaria, 1924.
- Crawford, Robert. *A través de la Pampa y de los Andes*. Londres, 1884. Reeditado en Buenos Aires, EUDEBA, 1974.
- Greenspan, Alan. *La era de las turbulencias. Aventuras en un nuevo mundo*. Buenos Aires, Ediciones B, 2008.
- Herrera, Gladys Carlota. "Mi pueblo, mi gente, mi vida". En: Varios Autores, *Vidas que hacen historia*. Mendoza, Ediciones Culturales, 1994: 183-250.
- Lafalla, Arturo. *Utopía y realidad. Testimonio de un gobernador (1995-1999)*. Mendoza, EDIUNC, 2010.
- Marín Vicuña, Santiago. *Los hermanos Clark*. Santiago, 1929.
- Marín Vicuña, Santiago. *Viajando. Impresiones y reflexiones*. Santiago, Nascimento, 1928.
- Ostrowski, Victor. *Más alto que los cóndores*. Buenos Aires, Albatros, 1954.
- Pávez, Mabel Asunción. "Evocación... por altas cumbres". En: Varios Autores. *Vidas que hacen historia*. Mendoza, Ediciones Culturales, 1994: 327-347.
- Sekelj, Tibor. *Tempestad en el Aconcagua*. Buenos Aires, Peuser, 1944.
- Uriburu, D.E. *Guerra del Pacífico. Episodios 1879 á 1881*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1899.

## Publicaciones turísticas

- Bry, Erich. *Chile. Guía del Turista*. Santiago, 1958, 132 pp.
- Guía turística*. Santiago, Ferrocarriles del Estado, 1966, 146 pp.
- Guía del veraneante*. Santiago, Ferrocarriles del Estado, 1949, 323 pp.
- Guía Peuser 1916*. Imprenta Argentina "Casa Jacobo Peuser", 1916.
- Theune, Susanne (ed) *Gran Bretaña: Inglaterra, Escocia y Gales. The rouge guide*. Barcelona, Sin Fronteras, 1999.

## Fuentes literarias, testimonios y viajeros

- Bufano, Alfredo. *Aconcagua*. Buenos Aires, Cooperativa Editorial, 1927.
- Martos, Miguel. *Cuentos Andinos*. Buenos Aires, 1928.
- Mistral, Gabriela. *Antología Mayor*. Santiago, Cochrane, 1992, 4 tomos.
- Mistral, Gabriela "Sarmiento en Aconcagua". *La Nación*. Buenos Aires, 19 de octubre de 1930 y *Repertorio Americano*. San José, Costa Rica, 3 de enero



de 1931. Tomo XXII. (Citados en: Mistral, Gabriela. *Escritos políticos*. Selección, prólogo y notas de Jaime Quezada. 2ª ed. Santiago de Chile, FCE, 1995: 203-210.

Pávez, Mabel Asunción. "Evocación... por altas cumbres". En: Varios Autores. *Vidas que hacen historia*. Mendoza, Ediciones Culturales, 1994: 327-347.

Ponce, Carlos. *Termalia*. Buenos Aires, 1927.

Ramponi, Jorge Enrique. *Piedra Infinita* (1942). Reedición facsimilar, Mendoza, Ediciones Culturales, 1991.

Schidtmeyer, Peter. *Viaje a Chile a través de los Andes*. Buenos Aires, Claridad, 1947. Primera edición: Londres, 1824.

Theroux, Paul. *Pasajeros en los trenes de América. Testimonios y Reportajes*. Buenos Aires, EMECE, 1981.

## Fuentes hemerográficas

Diario *Los Andes*, Mendoza (1930-1998).

Diario *UNO*, Mendoza (1993-1998).

Diario *La Libertad*, Mendoza (varios)

Diario *El Tiempo de Cuyo* (varios).

Diario *Mendoza* (varios).

Diario *La Nación*, Buenos Aires (varios).

Diario *Los Andes*. *La memoria del siglo (1900-2000)*. Mendoza, colección fascicular, 1997-1998.

Revista *En Viaje*. Revista mensual editada por los ferrocarriles de Chile. Santiago, 1933-1973.

Revista *Mensual BAP*, editada por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, Buenos Aires. (1921-1947)

## Fuentes Inéditas

Bernades, Alberto. *Apuntes, datos y notas sobre el Ferrocarril Trasandino*. Buenos Aires, inédito.

Civelli, Dante. *¿Túnel de Baja Altura?* Mendoza, 1994, 101 pp. inédito.

Delgado, Garcés. *Notas sobre el Ferrocarril Trasandino*. Mendoza, inédito.

Lascano, Sandra. *Aguas Termales de Puente del Inca*. Mendoza, UNC, FFyL, seminario de Historia Regional, 1987.

López, Mario Justo. *La venta de los ferrocarriles nacionales. I Parte: la venta del Ferrocarril Andino*. Buenos Aires, 1998, 21 pp.

Provincia de Mendoza. Archivo de la Subsecretaría de Turismo de Mendoza.

Provincia de Mendoza. Ministerio de Ambiente y Obras Públicas, Mendoza. Resumen del informe del MIT Corredor bioceánico – FFCC – Túnel de Baja Altura. Mendoza, 1997.

- República Argentina. Archivo del Museo Nacional Ferroviario, Buenos Aires.
- República Argentina. Ministerio de Defensa, Expediente 1383/2001.
- República Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Secretaría de Transportes. Comisión especial Res ST 745/60 para el estudio de la proposición de las autoridades ferroviarias de Chile para electrificar el tramo de Las Cuevas-Polvaredas del sector Trasandino del F.C.Belgrano. *Informe de la Comisión*, Buenos Aires, Agosto de 1961,
- República Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Ministerio de Obras Públicas. *Información solicitada por el diputado provincial D. Fernando Boulin*. Buenos Aires, inédito, 1989.
- Rogé, Marcelo. *Proyecto de reactivación del Ferrocarril Trasandino Central. Informe de avance de trabajos*. Mendoza, Ministerio de Ambiente y Obras Públicas, agosto de 2006.
- Rogé, Marcelo. *De cómo por un dique se reconstruye el más importante eslabón de conexión del transporte de cargas del MERCOSUR. La Rehabilitación del Ferrocarril Trasandino Central*. Mendoza, inédito.

## Sobre los autores

**Pablo Lacoste:** Licenciado en Historia (Universidad Nacional de Cuyo), Doctor en Historia (Universidad de Buenos Aires), Doctor en Estudios Americanos (Universidad de Santiago de Chile). Académico de la Universidad de Santiago de Chile. [pablo.lacoste@usach.cl](mailto:pablo.lacoste@usach.cl)

**Marcela Aranda:** Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Cuyo, UNCU – Mendoza, Argentina). Doctora en Historia (UNCU). Profesora Asociada del Departamento de Historia (UNCU). [marcela.arandao6@gmail.com](mailto:marcela.arandao6@gmail.com). Coautora de capítulo 9.

**Amalia Castro:** Licenciada en Historia (Universidad Finis Terrae – Chile). Máster en Estudios Amerindios (Universidad Complutense de Madrid - España). Profesora de la Universidad Católica Silva Henríquez. [acastros@ucsh.cl](mailto:acastros@ucsh.cl). Coautora capítulo 5.

**José Antonio Yuri:** Ingeniero Agrónomo (Universidad de Chile). Magister en Producción Agrícola (Universidad de Chile). Doctor en Ciencias Agrarias (Technische Universität München - Deutschland). Profesor Titular y Director del Centro de Pomáceas de la Universidad de Talca. [ayuri@utalca.cl](mailto:ayuri@utalca.cl). Coautor de capítulo 12.

**Loreto Correa:** Licenciada en Historia y Magíster en Historia (Universidad de Chile). Magíster en Historia Latinoamericana (Universidad Internacional de Andalucía). Doctora en Humanidades con mención en Relaciones Internacionales (Universidad de San Pablo CEU de Madrid). Profesora e Investigadora, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE). Instituto de Estudios Humanísticos de la Universidad de Chile. [lcorra@anepe.cl](mailto:lcorra@anepe.cl) Coautora capítulos 6 y 25.

**Daniel G. Grilli:** licenciado en Historia (Universidad Nacional de Cuyo). Profesor Adjunto Cátedra Historia de Mendoza (UNC). Director del Archivo de Fotografía Histórica (UNC). He dictado conferencias y cursos en nuestro país y en el extranjero. Publicaciones en Brasil, Chile, España y Alemania. [danielgrilli@gmail.com](mailto:danielgrilli@gmail.com). Coordinador general de las fotografías de este libro.

**Garcés Delgado:** Historiador autodidacta. Hijo de ferroviario, dedicó su vida a la investigación de la historia de los ferrocarriles. Falleció en el año 2004. Coautor del capítulo 12. Autor del Apéndice II. Autor de numerosas notas. Consejero permanente en la elaboración de todo el libro.

