

# LA HISTORIA DEL FERROCARRIL

## XIX.-Argentina (I)

**T**IENE la red ferroviaria más extensa de América del Sur, aunque su estructura ofrece graves deficiencias. Sus ferrocarriles se resentían todavía de su vicio de origen por haber sido trazados sin ninguna coordinación nacional. Las compañías extranjeras, en su mayor parte inglesas, impusieron sus intereses particulares a los del país e, incluso, absorbieron, prácticamente sin compensación, las líneas que había construido el propio Estado.

La primera línea argentina se inauguró en 1857. Trece años después, en 1870, sólo había 500 kilómetros de vías férreas y en 1900 se contaba únicamente con 10.350 kilómetros. A partir de 1946 se inició la nacionalización de los ferrocarriles que en la actualidad son administrados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado Argentino (EFA), controlada por el ministerio del Transporte. Comprende cerca de 44.000 kilómetros distribuidos en la siguiente proporción:

24.000 kilómetros con ancho de vía de 1,676 metros; 3.350, con ancho de vía de 1,435; 15.600, con ancho de vía de 1,000; 875, con ancho de vía de 0,750, y 209, con ancho de vía de 0,600 metros.

La diversidad de anchos de vía, la duplicidad de líneas en numerosos recorridos y la deficiente infraestructura impiden una coordinación eficaz. Los tendidos están construidos con carril de poco peso, la mayoría de las líneas presentan curvas de pequeño radio y pendientes máximas muy fuertes. Los constructores para ahorrar gastos de primer establecimiento evitaron en lo posible las obras de fábrica. Hay 5.770 puentes y sólo 36 túneles, cuya longitud total es de 13,6 kilómetros. Ello determina que, cuando la naturaleza presenta el obstáculo de las cordilleras o de grandes cursos de agua, los enlaces ferroviarios sean escasos y poco prácticos. Este es el caso del primer transandino entre Buenos Aires, Mendoza y Valparaíso (Chile), de 1.420 kilómetros que alcanza los 3.150 metros de altitud. Construido con un ancho de 1,676 metros, en el tramo montañoso de Mendoza a Los Andes es de ancho de un metro y sistema de cremallera, lo que impone engorrosos transbordos.

Otra particularidad de los ferrocarriles argentinos es su gran densidad en torno a Buenos Aires, cuya provincia engloba por sí sola más de 15.000 kilómetros de líneas que forman apretados haces de vías paralelas, mientras extensas regiones carecen de ellas.

Los ferrocarriles argentinos se comunican con Chile y Bolivia. Además del transandino central, antes citado, hay otro en el Norte, que une la ciudad de Salta con el puerto chileno de Antofagasta. Construida en 1947, esta línea de ancho de un metro alcanza en Socompa los 3.908 metros de altitud. En la parte sur se encuentra en construcción otro transandino, que unirá Bahía Blanca con Lebu (Chile), a través de Neuquén y Zapata.

El ferrocarril de Buenos Aires a La Paz (Bolivia) tiene 2.751 kilómetros y ancho de un metro. Sigue la ruta de las antiguas caravanas que durante la época colonial iban del Río de la Plata al Perú. Pasa por las ciudades de Rosario, Tucumán, La Quiaca, Oyuni y Oruro. Por último, en el extremo norte hay una segunda comunicación con Bolivia entre Yacuiba (Argentina) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia). Esta línea, de 435 kilómetros, se inició en 1944 y fue concluida en 1957, tras superar grandes dificultades por el clima malsano y las difíciles condiciones locales.

GUSTAVO REDER y FERNANDO F. SANZ

(Fotos: Cortesía de los Ferrocarriles argentinos y "La Vie du Rail".)



### Inauguración del primer ferrocarril argentino el

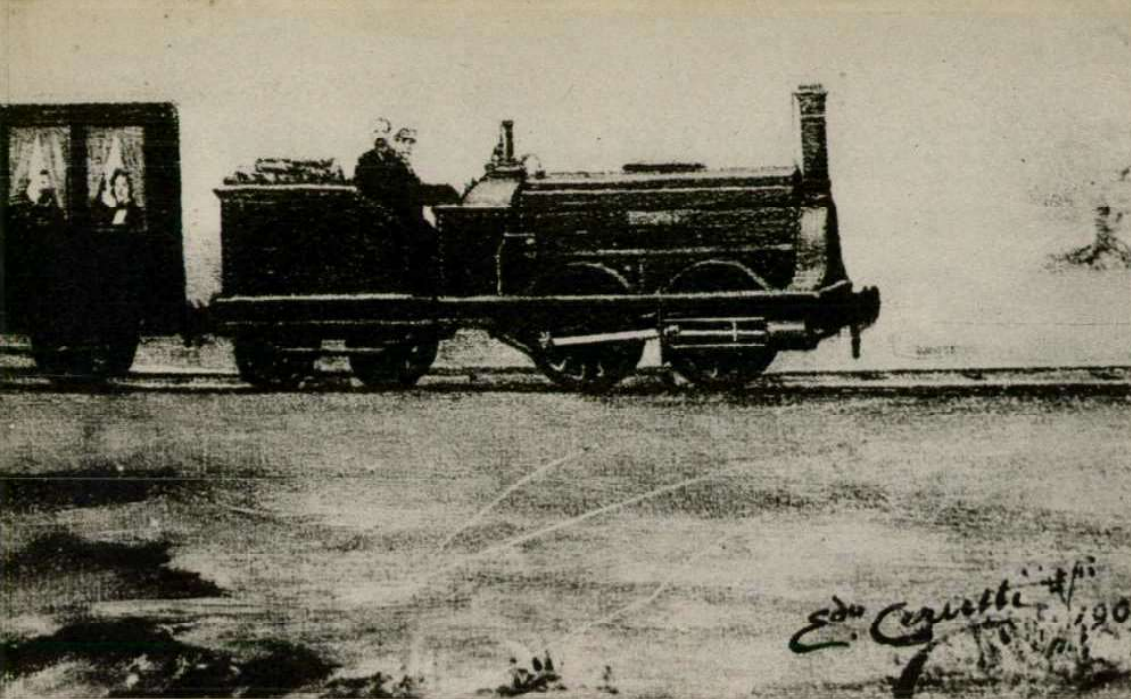
**F**UE lógicamente en Buenos Aires donde se inició el primer proyecto ferroviario con una ley provincial del 9 de enero de 1854 que autorizaba la concesión de un ferrocarril hasta la vecina población de San José de Flores. La estación de partida se fijó en un lugar de Buenos Aires conocido entonces por El Parque, donde hoy se levanta el teatro Colón. Para no realizar expropiaciones dentro del casco urbano, la vía tomaba diversas calles a modo de travía hasta la actual plaza del Once. Como el capital escaseaba, la compañía solicitó del gobierno provincial se la eximiera de la obligación de arrastrar los trenes con máquinas de vapor. Argumentaba que otro medio de tracción era más conveniente porque "emplea el caballo, tan barato en el país, en lugar del carbón fósil, tan caro en él. Produce, en verdad, menos velocidad, pero produce lo bastante". Se accede a esta pretensión "siempre que alguna otra empresa no propusiese establecer un ferrocarril

para locomotoras a vapor en la misma dirección".

En 1855 la compañía contrata en Europa al ingeniero Guillermo Bragge y a 100 obreros expertos en trabajos de ferrocarril. Se compra en Inglaterra un lote de material fijo y móvil de segunda mano. Hemos de señalar a este respecto un error que se repite en todas las publicaciones que hacen mención al primer ferrocarril argentino. Se dice en ellas que dicho material había sido empleado en el sitio de Sebastopol durante la guerra de Crimea (1853-1856), lo cual no se ajusta a la realidad. Aparte de que el ancho de vía en dicho ferrocarril militar era el inglés de 1,435 metros, se conocen hoy datos exactos sobre las locomotoras empleadas que eran muy distintas de las que vinieron a la Argentina. El que en este país se adoptara la tracha (denominación del ancho de vía en América del Sur) de 1,676 metros se debió probablemente a que con dicho ancho se habían construido



Transporte de viajeros por un ferrocarril de ancho de vía Decauville, en la República Argentina.



## 29 de agosto de 1857

do los primeros ferrocarriles chilenos con los que se pensaba enlazar algún día. La previsión resultó, por otra parte, inútil, pues cuando se llevó a cabo la unión entre ambas redes se intercaló la vía métrica para cruzar los Andes.

Este primer ferrocarril, de sólo 10 kilómetros de longitud, se inauguró el 29 de agosto de 1857 entre El Parque y su término provisional de la Floresta. Las dos locomotoras llevaban los nombres de "La Portaña" y "Argentina". La primera aún se conserva.

El objetivo final de la línea era las feraces tierras del Oeste. El gobierno provincial decidió ayudar a la empresa para que continuaran los trabajos y, finalmente, adquiriera la propiedad del Ferrocarril del Oeste, como ya empezaba a llamarse. La vía penetra en la Pampa y en 1865 llega a Mercedes. Comenzaron entonces veinticinco años de intensa actividad que permitirían alcanzar los confines provinciales en 1890. Los nombres de las locomotoras revelan las aspiraciones de este ferrocarril. Se llamaban "Libertad", "Progreso", "Luz del Desierto", "Indio Amigo" y una de ellas dejaba traslucir la meta final: la bautizaron "Voy a Chile".

Diversos factores impidieron sus propósitos. Uno de ellos era la rivalidad acentuada que existía entre la rica provincia de Buenos Aires con afanes de independencia y el Gobierno federal. Pero, sobre todo, sería decisiva la política ferroviaria emprendida por el Gobierno que nublaba la penetración del capital inglés. La primera empresa ferroviaria extranjera fue la constructora de la línea de Rosario a Córdoba. En 1854, el ingeniero norteamericano Allan Campbell, que se había distinguido en los tendidos férreos de Chile, propuso la construcción de un ferrocarril entre ambas poblaciones. El Gobierno, deseoso de fomentar el desarrollo de los territorios al oeste del Paraná, aceptó rápidamente el proyecto, cuya construcción fue contratada con don José Buschental, el mismo que había introducido al mar-



Estación Central, situada en el paseo de julio, hacia 1889.

qués de Salamanca en el mundo de las finanzas. Como la Confederación Argentina no gozaba de una situación financiera desahogada, ofreció a los constructores en lugar de dinero la concesión de tierras a ambos lados de la vía, imitando el procedimiento que tan buenos resultados dio en Estados Unidos. Pese a ello, Buschental que — como tantos hombres de su época — era un aventurero a la "pesca de negocios", fracasó en su intento. Un americano, llamado Wheelwright, que también había desempeñado un papel importante en el establecimiento de los ferrocarriles chilenos, obtuvo la concesión, y tras laboriosas gestiones, logra apoyo en Londres. El 16 de marzo de 1863 se firma un contrato para construir el llamado Ferrocarril Central Argentino. Su primera sección entre Rosario y Cañada de Gómez se abre al público en 1866 y en 1870 llegan los carriles a Córdoba.

Las zonas fértiles del sur de Buenos Aires también atrajeron pronto la atención de los capitalistas ingleses. La Buenos Aires Great Southern Railway empieza a construir sus líneas en 1862, y tres años después pone en servicio el tramo entre Buenos Aires y Chascomús. Los pocos poblados que el ferrocarril unía

eran casi fortines de defensa contra los indios que, todavía en 1882, daban quehacer con las correrías del famoso cacique Namaucurá.

Apenas iniciada la construcción del ferrocarril de Rosario a Córdoba,

el Gobierno federal impulsó otras vías férreas por cuenta del Estado. Se realizan así las obras del Ferrocarril Andino (de Villa María a Mendoza) y del Central Norte (de Córdoba a Tucumán), aunque ambas nacen con el grave defecto de arrancar de dos estaciones del Central Argentino que les cierra el paso a los puertos del litoral.

Lo lógico para seguir hasta la cordillera de los Andes hubiera sido prolongar el Ferrocarril del Oeste, como proyectaban sus promotores. Pero el Gobierno niega su ayuda a la provincia de Buenos Aires y la presión de los intereses británicos consigue, además, cerrar el paso hacia su zona de influencia a dicho ferrocarril mediante la creación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico para unir directamente a Buenos Aires con los Andes a través de Rojas o Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza. El nuevo ferrocarril corría paralelo a menos de 20 kilómetros de la línea del Oeste; circunstancia que, desgraciadamente, se prodigaría en otras concesiones.

Las obras del Ferrocarril Andino se contrataron en 1868. En 1875 se inauguró con gran solemnidad el tramo hasta Villa Mercedes, aunque hasta 1883 la vía no llegó a Mendoza. Por su parte, el contrato de concesión del Ferrocarril del Pacífico se firma en 1874 con don Juan Clark, que estaba interesado en realizar un tendido ferroviario a través de los Andes. Las obras no se iniciaron hasta 1882. En abril de 1885 la vía llega a Mendoza y en mayo a San Juan. El mismo año, los Clark ceden sus derechos a la Argentina Great Western Railway, que a partir de 1907 sería explotada por la sociedad Buenos Aires and Pacific Railway, fundada en 1882.

La prolongación hasta Chile — que formaría el primer transandino — era también una concesión de los hermanos Clark. Se habían comprometido a comenzar las obras cuando la citada línea a Mendoza y San Juan estuviera terminada. Sin embargo, no las iniciaron hasta 1887 y tras grandes vicisitudes se concluirían en 1910.



Puente ferroviario en la cordillera de los Andes, provincia de Mendoza.

# LA HISTORIA DEL FERROCARRIL

## XX.-Argentina (y II)

**E**NTRE 1870 y 1888 el Gobierno argentino construyó 1.600 kilómetros de nuevas líneas. En 1886 el ferrocarril llega a Mar del Plata, y en 1887 a Bahía Blanca. En el Norte de la nación, con sus terrenos áridos, se ofrecían pocos atractivos para que el capital privado construyera vías férreas, por lo que el Gobierno federal acometió dicha tarea. En 1872, a partir de Córdoba, se inician las obras del Central Norte hasta Tucumán, donde llega en 1876. Era el primero que se construía con ancho de un metro, único empleado posteriormente en aquella zona. En 1891, por el antiguo camino del inca, alcanza Salta, y en 1908 a La Quiaca, en la frontera boliviana, en cuyo país se internaría con ayuda financiera argentina. Este extenso complejo de líneas de ancho de un metro, que en 1920 sumaban más de 4.000 kilómetros, serían absorbidas más adelante por la compañía inglesa del Central de Córdoba.

También tuvo el Estado que asumir la construcción de los ferrocarriles de los territorios meridionales. El que parte de Bahía Blanca a Zapata formará parte del tercer transandino. Otra línea, con el mismo punto de origen, llega al pie de la cordillera, en San Carlos Bariloche. Las líneas de la Patagonia son simples ramales de penetración desde ciudades costeras. El Central de Chubut, que nace en Rawson; el de Comodoro Rivadavia, y el de Puerto Deseado se construyeron en la primera decena de este siglo. Finalmente, en 1951, se inauguró una línea para dar salida a la importante cuenca carbonífera de Río Turbio.

El grupo de líneas de ancho de 1,435 metros, con 3.350 kilómetros de extensión, se encuentran casi en su totalidad en la llamada Mesopotamia argentina, región delimitada por los grandes ríos Paraná y Uruguay. Forman una red aislada no sólo por los diferentes anchos de vía, sino por la ausencia de puentes sobre dichos ríos. La primera línea de estos ferrocarriles, de 155 kilómetros de recorrido, quedó terminada en 1875. Tenía por objeto salvar los saltos que impiden la navegación por el río Uruguay, entre Concordia y Monte Casero. En esta región actuaron las compañías inglesas del nordeste argentino y del Ferrocarril de Entre ríos.

Por su parte, el capital francés construyó las redes de la Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, de la Compañía Francesa del Ferrocarril de la provincia de Santa Fe, ambos de vía métrica, y el ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano, de vía ancha.

La influencia de las compañías extranjeras se convirtió en un verdadero poder que presionaba sobre el propio Gobierno, y supo crear un ambiente hostil a la gerencia de empresas ferroviarias por organismos oficiales. En 1886 se inicia la venta de los ferrocarriles estatales a los ingleses. Primero el Ferrocarril Andino, después el Central del Norte y más adelante el propio Ferrocarril del Oeste, que, en 1890, pasó a ser propiedad del Buenos Aires Western Railway. Las condiciones de venta fueron tan generosas que se perdió la propiedad de casi 5.000 kilómetros de vías férreas estatales y provinciales sin beneficio para el país.

A finales de 1943, la mayor parte de las líneas pertenecían a empresas privadas inglesas o francesas. Pero los abusos cometidos había creado una opinión favorable a la nacionalización. Al mismo tiempo, la competencia creciente de la carretera y el avión disminuía cada vez más los beneficios de las compañías. Al fin, tras laboriosas negociaciones, el Estado inició en 1946 la nacionalización de los ferrocarriles. Primero los de capital francés, el 17 de diciembre de 1946; la gran mayoría de los ingleses, el 13 de diciembre de 1947. En 1949, se compró el Ferrocarril Central de Buenos Aires, en 1951 el Ferrocarril Correntino y ese mismo año el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, propiedad de dicha provincia.

Con todas las líneas rescatadas, y las que ya eran explotadas por el Estado, se formaron en 1948 varias redes independientes, que, a partir de 1954, quedaron establecidas con las denominaciones siguientes:

Ferrocarril Nacional General Belgrano: abarcaba las líneas de vía métrica en el Norte del país.

Ferrocarril Nacional General Urquiza: comprendía las líneas de la Mesopotamia argentina.

Ferrocarril Nacional General Mitre: formado por las líneas de trocha ancha que se dirigen al Noroeste, hacia Rosario, Córdoba y Tucumán.

Ferrocarril Nacional General San Martín: principalmente la red del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

Ferrocarril Nacional General Domingo F. Sarmiento: las líneas del Ferrocarril del Oeste y otras agregadas.

Ferrocarril Nacional General Roca: englobaba el abanico de líneas hacia el sur de Buenos Aires y las dos que parten de Bahía Blanca.

Ferrocarril Nacional Patagónico: los de aquella región, excepto el carbonero de Río Turbio.

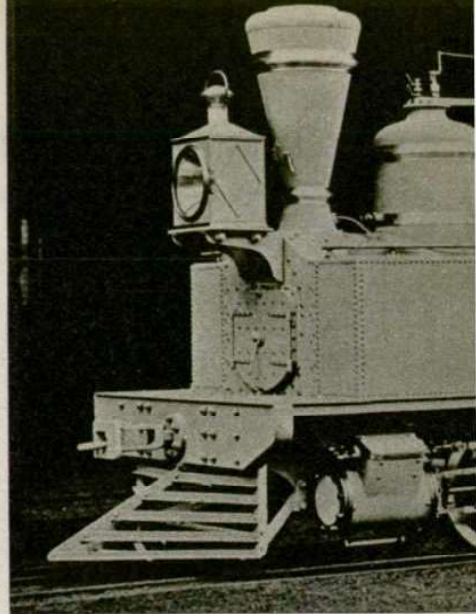
Con las líneas de vía métrica de la provincia de Buenos Aires se creó posteriormente un nuevo grupo con el nombre de Ferrocarril Nacional Provincial de Buenos Aires.

Las últimas disposiciones del Gobierno argentino han reducido los grupos ferroviarios a los cuatro siguientes: General Belgrano, Roca-Sarmiento, Mitre-San Martín y General Urquiza.

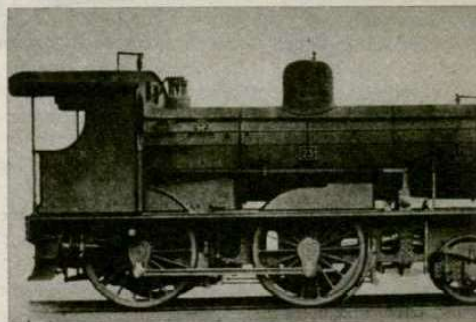
Por otra parte, la Argentina se enfrenta con la urgente necesidad de reducir el fabuloso déficit de sus ferrocarriles, que gravita pesadamente sobre la economía del país. Para ello tiene en estudio importantes proyectos para modernizar sus vías férreas.

Gustavo REDER y Fernando F. SANZ

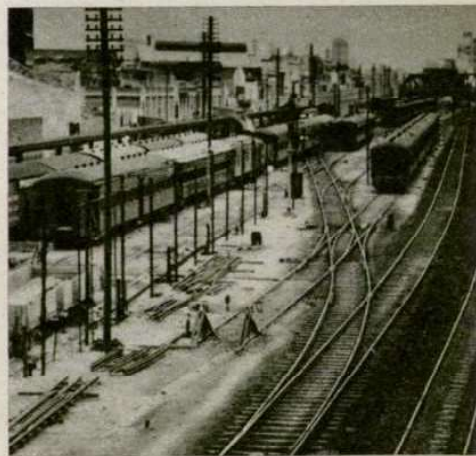
Fotos: Cortesía del Departamento de Relaciones Públicas de la Empresa Ferrocarriles Argentinos (E. F. A.) y «La Vie du Rail». Gráfico: Gómez.



Locomotora-tender de tres ejes acoplados, ancho San Cristóbal

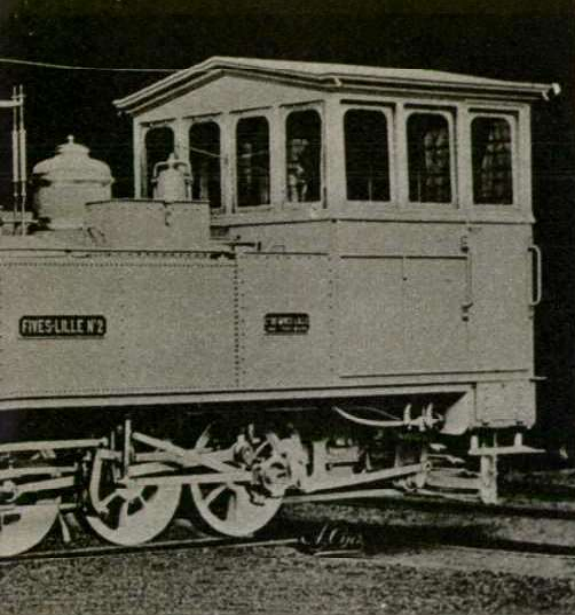


Locomotora tipo 2-2-0, construida en 1910 para Rosario a Puerto Belgrano.

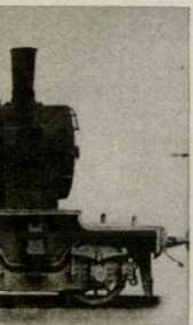


Entrada a la estación Plaza Constitución (Buenos Aires) del Ferrocarril General Roca.

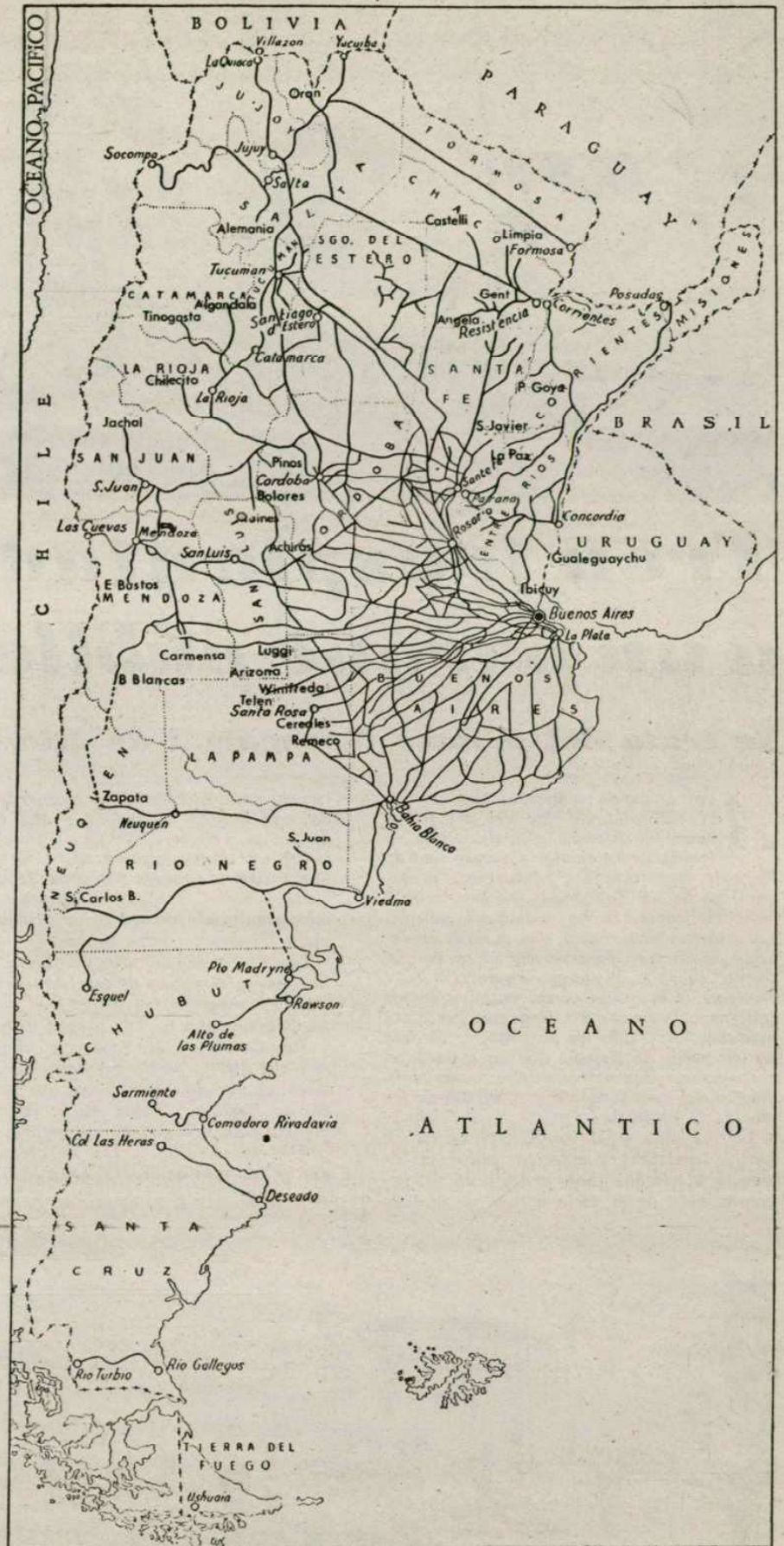
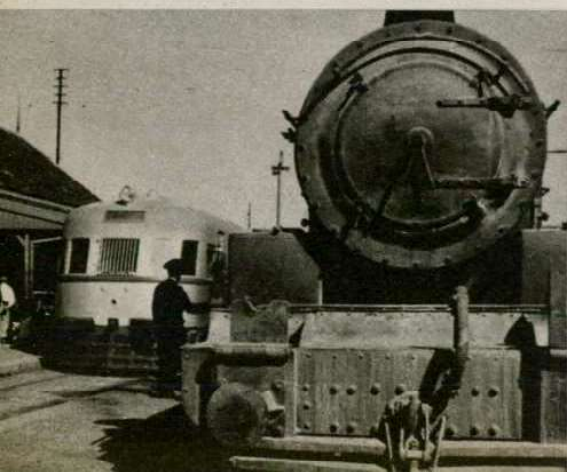
Cruce y empalme en la importante localidad de Concordia, provincia de Entre ríos, Ferrocarril General Urquiza.



Un metro, fabricada por Fives-Lille para el ferrocarril de Tucumán, año 1889.



ferrocarril de Estación Paraná del Ferrocarril General Urquiza, en la provincia de Entre ríos.



Mapa esquemático de los ferrocarriles argentinos, donde puede apreciarse la concentración de líneas en torno a Buenos Aires.