

# EL FERROCARRIL TRASANDINO 1872-1984

Un siglo de ideas, política y transporte  
en el sur de América

Pablo Lacoste

Con notas de Ian Thomson, Garcés Delgado,  
Alberto Bernades y Mario Justo López



EDITORIAL  
UNIVERSITARIA



CENTRO  
DE INVESTIGACIONES  
DIEGO BARRÓS ARANA

## ÍNDICE

Siglas	19
Presentación	21

INTRODUCCIÓN	25
--------------	----

<i>Los Trasandinos del norte, centro y sur</i>	32
<i>El Trasandino y sus etapas históricas</i>	33
<i>El problema y las fuentes</i>	34
<i>Desde el Trasandino, una nueva mirada a la historia de las relaciones argentino-chilenas</i>	37

PRIMERA PARTE	
EL FERROCARRIL BRITÁNICO	
1872-1934	39

EL SIGLO DEL FERROCARRIL	41
--------------------------	----

<i>El Ferrocarril en el mundo</i>	41
<i>Progreso y ferrocarriles en Argentina</i>	43
<i>La expansión del ferrocarril en Chile</i>	51

EL <i>TRASANDINO</i> Y LAS RUTAS COMERCIALES	
ENTRE ATLÁNTICO Y PACÍFICO	
(1520-1914)	55

<i>De Europa al Pacífico: tierras, mercados y rutas</i>	56
Hegemonía y descubrimientos luso-castellanos	57
La ruta por el estrecho de Magallanes y sus cuatro etapas	58
El ascenso de los holandeses	60
De la decadencia holandesa al imperio británico	62
Holandeses, ingleses y las rutas del cono sur	63
El intermedio de los franceses	64
Del primer al segundo imperio británico: el despertar de Australia y Nueva Zelanda	64

La navegación a vapor y su impacto en las rutas mundiales	67
La era de los transatlánticos	69
<i>El segundo imperio británico y el cono sur: Malvinas, Punta Arenas</i>	70
<i>La navegación a vapor y su impacto en el cono sur</i>	73
<i>El cono sur y las rutas mundiales antes de los canales artificiales</i>	77
<i>El viaje entre Argentina y Chile</i>	79
<i>Obras de ingeniería para achicar distancias: los ferrocarriles interoceánicos</i>	82
<i>Los canales interoceánicos y el nuevo mapa del comercio mundial</i>	84
Los canales Elder y Kiel	85
El canal de Suez (1854-1869)	85
El canal de Panamá (1881-1914)	87
<i>Canales y ferrocarriles bioceánicos: su influencia en las rutas del cono sur</i>	91
<i>El canal de Panamá y el Ferrocarril Trasandino</i>	93
EL F.C. DE BUENOS AIRES AL PACÍFICO: DEL PROYECTO A LA CONSTRUCCIÓN (1872-1910)	95
<i>Proyectos y debates: entre San Francisco, el Planchón/Vergara y Las Cuevas</i>	96
<i>El Trasandino y el problema de la trocha angosta</i>	103
<i>El Trasandino y los hermanos Clark</i>	105
<i>Crisis y paralización de las obras</i>	113
<i>Un sueño cumplido</i>	113
El túnel de la Cumbre: una epopeya de ingenieros y obreros	114
Antecedentes europeos: el túnel del San Gotardo	115
Del San Gotardo al túnel de la Cumbre	115
PASAJEROS DE BUENOS AIRES A SANTIAGO: SERVICIOS Y HORARIOS	119
<i>Los viajes de Buenos Aires a Mendoza: antes y después del ferrocarril (1885-1937)</i>	119
<i>Intermedio: el ferrocarril y el servicio postal</i>	126
<i>El viaje cordillerano y sus progresivos cambios</i>	128
<i>El insólito taxi de las altas cumbres y el primer cruce de la cordillera en auto</i>	131
<i>El transporte ferroviario directo y el inicio de una nueva era</i>	132
<i>De Santiago a Buenos Aires: los contrastes del viaje</i>	135
<i>El Trasandino y su liderazgo en el contexto regional</i>	137

El <i>Trasandino</i> y las conexiones ferroviarias internacionales del sur de América	137
El <i>Trasandino</i> por Juncal y sus pares del sur de América	139
ESTACIONES Y SEDES FERROVIARIAS: SU IMPACTO REGIONAL	143
<i>Puente Pacífico, un pintoresco rincón de Palermo</i>	143
<i>El F.C. Pacífico en Retiro</i>	144
<i>Las Galerías Pacífico, patrimonio histórico nacional</i>	145
<i>El F.C. Pacífico y sus publicaciones periódicas</i>	148
<i>Estaciones en Mendoza</i>	149
El impacto del ferrocarril en la ciudad	149
Chacras de Coria y sus servicios locales	153
Cacheuta, Uspallata, Puente del Inca, Portillo y el turismo de montaña	155
Zanjón Amarillo, entre el frío y la nieve	157
EL FERROCARRIL Y EL ORIGEN DE LA ACTIVIDAD PETROLERA EN EL CONO SUR	159
LOCOMOTORAS Y EQUIPOS PARA UN FERROCARRIL DE MONTAÑA	167
<i>El Trasandino y su equipamiento para la nieve</i>	167
<i>La sección chilena del Trasandino y su material de tracción</i>	173
<i>La sección argentina y sus locomotoras</i>	175
<i>La sección argentina y sus coches de pasajeros</i>	180
<i>El Trasandino y sus vagones de carga</i>	183
<i>Locomotoras y material rodante: una mirada de conjunto</i>	184
LA OPERACIÓN DEL FERROCARRIL, SUS PROBLEMAS DE ADMINISTRACIÓN Y SUS SOLUCIONES	187
<i>Los problemas de administrar una línea binacional</i>	188
<i>Las administraciones del Trasandino: un panorama global</i>	189
<i>Claroscuros de la administración unificada del Trasandino (1923-1932)</i>	191

EL <i>TRASANDINO</i> Y EL TRÁFICO DE CARGA Y PASAJEROS (1903-1934)	195
<i>El tráfico ferroviario de cargas y pasajeros: un panorama general (1891-1934)</i>	197
<i>El Trasandino y los problemas ambientales</i>	203
<i>El Trasandino los servicios internos de pasajeros</i>	204
<i>El Trasandino y el tráfico internacional</i>	206
<i>El transporte internacional y sus aspectos cualitativos</i>	210
<i>El Trasandino el tráfico de cargas y pasajeros: un balance</i>	212
EL <i>TRASANDINO</i> Y SUS PROBLEMAS DE RENTABILIDAD	215
<i>Ingresos y gastos del Trasandino: un panorama global (1891-1934)</i>	216
<i>De la empresa privada a la sociedad mixta de hecho</i>	224
<i>Inauguración y después</i>	229
<i>Mateo Clark y sus polémicas</i>	231
<i>La unificación de las administraciones y sus resultados financieros</i>	237
<i>La Gran Depresión y su impacto en la finanzas del Trasandino: la suspensión del servicio en 1932</i>	239
<i>La empresa y su impotencia financiera tras el aluvión de 1934</i>	241
EL ALUVIÓN DE 1934 Y SU IMPACTO EN EL <i>TRASANDINO</i>	245
<i>El glaciar del río Plomo y la vulnerabilidad del cajón del río Mendoza</i>	245
<i>El aluvión de 1934: destrucción y caos</i>	247
<i>El aluvión de 1934 y su impacto social</i>	248
<i>El aluvión de 1934 y la cooperación transfronteriza</i>	249
SEGUNDA PARTE NACIONALIZACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DEL <i>TRASANDINO</i> (1934-1945)	255
EL <i>TRASANDINO</i> Y EL DESPERTAR DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA	257
<i>Portales, Alberdi y la unión aduanera de América del Sur (1835-1840)</i>	258

<i>Argentina, a remolque de Gran Bretaña</i>	260
<i>Alejandro Bunge y la Unión del Sud (1909-1940)</i>	262
<i>Marín Vicuña, precursor de la integración física argentino-chilena</i>	266
<i>La Gran Depresión y su impacto en el proceso de integración</i>	267
<i>El despertar antinacionalista</i>	269
<i>Los mercados de las carnes y la nueva política argentina</i>	279
<i>La década de 1930, el Estado de Bienestar y su nuevo concepto de rentabilidad</i>	281

FERROCARRILES Y DEBATES PARLAMENTARIOS:  
LA NACIONALIZACIÓN DEL *TRASANDINO*  
(1939)

<i>A la sombra del pacto Roca-Runciman</i>	283
<i>La decisión política de nacionalizar el Trasandino</i>	287
<i>Nacionalización del Trasandino y debates parlamentarios</i>	287
El proyecto oficial y sus puntos fuertes	288
Las críticas de la oposición	292
El oficialismo y sus fundamentos	296
<i>Alfredo Palacios y el Trasandino</i>	300
<i>Scalabrini Ortiz y sus críticas</i>	302
<i>Balance de una negociación</i>	304

LA RECONSTRUCCIÓN DEL *TRASANDINO*  
(1937-1945)

<i>Dificultades políticas y financieras</i>	309
<i>La reconstrucción del Trasandino</i>	310
<i>El humo de las locomotoras nuevamente en la cordillera</i>	314

TERCERA PARTE  
EL *TRASANDINO* CRIOLLO  
(1942-1993)

NUEVA ADMINISTRACIÓN, ESTACIONES Y TECNOLOGÍA	319
<i>Las administraciones del Trasandino: un panorama global</i>	319
<i>Las estaciones y sus cambios</i>	324
<i>El Trasandino y sus diferentes servicios: internos e internacionales</i>	328

<i>El Trasandino estatal, su equipamiento y material rodante</i>	331
Coches de pasajeros	333
Vagones de carga	334
<i>Locomotoras y material rodante: una mirada de conjunto hacia 1960</i>	335
 DE TÚNELES, ELECTRIFICACIONES Y FRACASOS	343
 <i>Nieve, aludes y nuevos aluviones</i>	345
<i>El Trasandino y el frustrado túnel a baja altura</i>	348
<i>La electrificación del Trasandino: proyectos, realizaciones y evaluación</i>	356
Olascoaga y el ferrocarril eléctrico paralelo a la cordillera (1901)	357
Los ferrocarriles eléctricos en Argentina	358
Primeras propuestas para electrificar el <i>Trasandino</i>	359
La electrificación de los ferrocarriles en Chile	361
Nuevos proyectos de electrificación de la sección argentina del <i>Ferrocarril Trasandino</i>	364
Juan Perón y la electrificación del <i>Trasandino</i>	364
Golpe de Estado, gobierno de facto y frustración del proyecto	365
Nueva propuesta chilena y respaldo del presidente constitucional Frondizi (1960-1962)	367
Una decisión histórica	368
Golpe de Estado y otro año perdido (1962-1963)	369
Arturo Illia y un nuevo impulso a la electrificación del <i>Trasandino</i>	371
De dictadores, frontera y seguridad	373
La electrificación del <i>Trasandino</i> : una mirada crítica	374
<i>El aspecto financiero del Trasandino</i>	376
<i>La década perdida</i>	377
 DEL VAPOR AL DIESEL: CAMBIO TECNOLÓGICO Y NUEVOS SERVICIOS	381
 <i>La carrera contra el tiempo y sus limitaciones</i>	382
<i>El Cuyano y el paso del vapor al diesel (1937-1969)</i>	384
<i>Los coches motor diesel Ganz, made in Hungría</i>	385
<i>Proyectos y frustraciones: del coche motor a El Libertador</i>	386
<i>Del vapor al diesel en la cordillera</i>	389
<i>De Buenos Aires a Santiago (1948-1965)</i>	391
<i>El coche motor y el "automotor" en el Trasandino (1965)</i>	391
<i>El viaje Buenos Aires-Santiago y sus desequilibrios</i>	397
<i>El Trasandino y el F.C. Guayaquil-Quito     en perspectiva comparada</i>	398

TRÁFICO Y SERVICIOS DEL FERROCARRIL CRIOLLO	401
 <i>Los primeros años de servicio después de la rehabilitación</i>	401
<i>El desarrollo del automotor y su competencia</i>	402
<i>El Trasandino y sus servicios</i>	406
<i>El Trasandino por Uspallata y su similar por Socompa</i>	410
 AGONÍA Y FINAL DEL TRASANDINO (1978-1993)	413
 <i>El déficit de los ferrocarriles argentinos en general y     del Trasandino en particular</i>	413
<i>Del conflicto por el canal Beagle a la supresión     del servicio de pasajeros</i>	417
<i>El "último Trasandino"</i>	420
<i>El Trasandino y el cierre del servicio internacional de carga</i>	422
<i>El Trasandino en un contexto de privatizaciones</i>	426
 CONCLUSIÓN	429
 <i>Volver a debatir sobre el Trasandino</i>	430
<i>El Trasandino y sus perspectivas en el nuevo contexto mundial     de resurgimiento del ferrocarril</i>	434
<i>El Trasandino y los problemas físicos</i>	435
<i>El Trasandino y su aporte al proceso de ocupación del espacio     cordillerano y el desarrollo económico de la zona de frontera</i>	436
<i>Los obstáculos políticos y culturales</i>	438
<i>El Trasandino como escuela piloto de integración binacional</i>	441
<i>El Trasandino y el contexto internacional</i>	441
<i>El Trasandino y su futuro</i>	443
 ANEXO	447
 RECUERDOS DE UN FERROVIARIO: MANIOBRAS EN LA DÉCADA DE 1960, A TRES MIL METROS DE ALTITUD Y A -14° C, POR ÁNGEL LAMAS	449
 <i>Pasajeros a Chile</i>	449
<i>Despeje de vías bloqueadas</i>	454
 <i>Fuentes y Bibliografía</i>	459

## SIGLAS

AB	Alberto Bernades (notas de)
ACCPF	Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles
ACHAEHIC	Asociación Chileno Argentina de Estudios Históricos e Integración Cultural
ALALC	Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
<i>BAP</i>	Ver <i>FCBAP</i>
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CARI	Consejo Argentino de Relaciones Internacionales
CEPAL	Comisión Económica para América Latina
CIUNC	Centro de Investigaciones de la UNC
CM	Coche Motor
CONICET	Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas
CSV	Compañía Sudamericana de Vapores
DS	<i>Diario de Sesiones</i>
<i>FCBAP</i>	<i>Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico</i>
<i>FCC</i>	<i>Ferrocarril Central</i>
<i>FCO</i>	<i>Ferrocarril Oeste</i>
<i>FCT</i>	<i>Ferrocarril Trasandino</i>
FFYL	Facultad de Filosofía y Letras
<i>FTN</i>	<i>Ferrocarril Trasandino del Norte</i>
GD	Garcés Delgado (notas de)
GEL	Grupo Editor Latinoamericano
HCD	Cámara de Diputados
HCS	Senado
INTAL	Instituto para la Integración de América Latina
IT	Ian Thomson (notas de)
MIT	Instituto Tecnológico de Massachusets
MSNM	Metros sobre el nivel del mar
PLN	Poder Legislativo Nacional
PSNC	Pacific Steam Navigation Company
PUC	Pontificia Universidad Católica de Chile
<i>RET</i>	<i>Revista de Estudios Trasandinos</i>

RITO	Reglamento Interno Técnico Operativo
RJEHM	Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza
TEH	Revista Todo es Historia
UBA	Universidad de Buenos Aires
UCR	Unión Cívica Radical
UNC	Universidad Nacional de Cuyo
YPF	Yacimientos Petrolíferos Fiscales

## PRESENTACIÓN

Corresponde que este magnífico libro sobre el *Ferrocarril Trasandino* haya sido elaborado por un historiador argentino, de la Provincia de Mendoza, y publicado por el Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM de Chile. Quizá corresponda también que estas palabras las escriba un británico, de la misma nacionalidad que el padre de los legendarios hermanos Clark, padrinos del *Ferrocarril Transandino*, el que durante muchos años fue dirigido por empresas domiciliadas en Londres.

Obra maestra fue el *Ferrocarril Transandino*, a lo menos para los ingenieros y los soñadores. A los economistas no les entusiasmó tanto, y para los empresarios y sus contadores constituyó una especie de pesadilla. En este sentido, el *Trasandino* se archiva en el mismo casillero que la caminata del hombre sobre la luna y la introducción del supersónico Concorde, eventos ambos ocurridos hace precisamente 30 años, en una época especialmente favorable a que los sueños de los ingenieros se convirtiesen en realidades.

El sueño del *Ferrocarril Transandino* llegó a los Clark en momentos en que tendían la línea telegráfica entre Argentina y Chile. Es mucho más fácil implantar un cable teleográfico que un ferrocarril, especialmente sobre la segunda cordillera más alta del mundo. Los telegramas no se quejan si tienen que subir por pendientes de hasta un 8%.

La cremallera fue la solución presentada por los Clark al problema del arrastre de trenes sobre esas temibles gradientes, demasiados inclinadas para la simple adherencia de ruedas de acero sobre rieles de la misma materia. Henry Meiggs habría elegido la opción de los zig-zag.

¿Quién sabe cuál, entre las escuelas de pensamiento de los Clark y de Meiggs, tuvo más razón? Personalmente, me asocio con la tecnología preferida por el estadounidense. Su *Ferrocarril Central del Perú* sube hasta más de 4.700 m.s.n.m., sigue operando y no tiene problemas en transportar un millón de toneladas al año. El *Ferrocarril Trasandino* no llega a 3.200 m, ya es recuerdo, y nunca llevó más de doscientas mil toneladas en un año.

Se critica hasta la variante de cremallera adoptada para el *Ferrocarril Trasandino*, el sistema Abt de tres carreras. Para los ferrocarriles serios de montaña, la alternativa de dos carreras, usada entre Arica y La Paz, habría sido más indicada.

Por distintas razones, relacionadas con la tecnología, el clima, las políticas tarifarias de las empresas y las políticas macroeconómicas de los gobiernos, el *Ferrocarril Trasandino* nunca se convirtió en un éxito comercial. El último tren

de pasajeros corrió hacia fines de 1979, y el último convoy de carga no tardó mucho más, cruzando la frontera en junio de 1984.

En ese momento, el clima intervino otra vez, destruyendo importantes tramos de la vía, especialmente del lado chileno. Los chilenos dicen que los argentinos no tuvieron interés en reponer el servicio, y los argentinos echan la culpa a los chilenos. Parece que más razón tuvieron los hermanos allende la cordillera. Chile ya se encontraba en plena época de economía social del mercado, en que mandan los economistas y los contadores. Argentina tuvo que esperar seis años más para llegar a la misma condición, y siguió manteniendo la vía hasta alrededor de 1990 para trenes que nunca volvieron.

Me encuentro entre los pocos ciudadanos que tuvieron la suerte de viajar en el *Ferrocarril Trasandino*. Dos veces, en 1976 y 1979, en ambas ocasiones en el automotor argentino fabricado por la Ganz-Mavag en Hungría. La segunda vez estuve en las últimas etapas de un recorrido ferroviario, ahora irreplicable, desde Río de Janeiro a Santiago de Chile. Bajé del automotor en Los Andes, observando la ausencia del cómodo bus que debería haber llevado a los pasajeros a Santiago, y cuyo pasaje se incluía en el valor del ticket comprado en Buenos Aires. En lugar de él, los transcorderanos tuvimos que tomar un tren local hasta Llay-Llay y allí esperar la llegada de otro igual que nos llevaría hasta la Estación Mapocho en Santiago. No me di cuenta en esos momentos, pero fue evidente que, en el lado chileno a lo menos, no había mucho interés en fomentar el uso del trasandino de pasajeros. Quizá influyera en esa circunstancia las frías relaciones entre los gobiernos militares en ambos lados de la frontera.

Los trenes de carga también tuvieron sus días contados. Ni las máquinas eléctricas chilenas pudieron arrastrar más de 160 t brutas sobre los tramos a cremallera, equivalentes a unas cien toneladas netas. Sus altos costos y baja capacidad determinaron su destino. Una vez que llegara el momento de tener que invertir recursos para mantener o restaurar el servicio, inevitablemente los contadores iban a señalar que no valdría la pena. El tráfico se desvió a la carretera internacional que ocupa el mismo corredor, y por algunos años nadie echó de menos al *Ferrocarril Trasandino*.

Pero llegará el día en que sí se pedirá su restitución. Caen las barreras comerciales, se neoliberalizan las economías y crecen los volúmenes transportados sobre el eje Mendoza-Los Andes. La carretera, ya pavimentada, también tiene una capacidad finita, y también se bloquea durante algunos días todos los inviernos. Entre las opciones que corresponde evaluar, se incluye la reposición del *Trasandino*, sobre el mismo alineamiento, con trenes automotores para carga, que podrían subir por las más empinadas de las pendientes sin cremallera, y la construcción de un nuevo Ferrocarril Trasandino, sobre otra ruta, quizás a través del propuesto túnel de baja altura, o quizás a pocos cientos de kilómetros más al sur, donde las pendientes son más suaves.

El libro de Pablo se convertirá, seguramente, en una obra fundamental sobre el *Ferrocarril Trasandino*. Le felicito. No fue, de manera alguna, fácil de

elaborar, y la cantidad de fuentes ubicadas y revisadas es realmente impactante. Durante el estudio de los distintos documentos nombrados en la bibliografía, Pablo Lacoste identificó varias incongruencias, la resolución de las cuales vale destacar.

Historiadores menores habrían extraído de sus obras detalles que no estaban de acuerdo con otros detalles. Historiadores mayores, como Pablo Lacoste, investigan hasta que tienen todo resuelto. Para mí, es un enorme orgullo poder hacer una pequeña contribución a esta Biblia sobre el *Ferrocarril Trasandino*.

IAN THOMSON  
ECONOMISTA DE TRANSPORTES  
CEPAL

## 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, puede afirmarse que es la síntesis de la historia de nuestros ferrocarriles.*

Enrique Dickmann  
Diputado socialista (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 Estados Unidos, 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 sesenta 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 cuarenta 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. Justamente la época en que en toda América se debatían estos problemas. Era por tanto, 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.

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 M.S.N.M., y el puerto de Guayaquil. Entre ambos se elevaba la cordillera con altos picachos y un paso accesible a 3.600 m en Urdina. Con grandes obras de ingeniería, y tras 37 años de trabajo, en 1908 quedó librado al servicio el ferrocarril 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 m), el ferrocarril peruano debía trepar hasta cerca de los cinco mil. Un experto de esa nacionalidad, Ernesto Malinowski, inspeccionó originalmente la ruta. Posteriormente, la conducción del proyecto pasó al estadounidense 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 M.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 M.S.N.M. lo cual significaba una altura considerablemente menor que los 3.600 m de Urdina en Ecuador y que los 4.750 m del túnel de Galera peruano. Pero la construcción del *Trasandino* tuvo, a su vez, una complicación extra. 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 m de altura. El *Trasandino* provocaría, por tanto, un fuerte impacto cultural y tendría que enfrentarse con toda una muralla de mentalidades y costumbres.

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 celos que durante años se habían profesado ambos países, al perforar las barreras que los protegían de las amenazas que podía significar el con-

tacto 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".

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*"<sup>1</sup>. En este texto, el escritor chileno denuncia los cuatro argumentos que en ese entonces se esgrimían para obstaculizar la construcción de la línea: Éstos 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"; y cuarto, la ruina económica de los propietarios de potreros de alfalfa de los valles cordilleranos, que ya no podrían abastecer con 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 al 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, mediante los túneles como el San Gotardo, a través de los Alpes, que nunca generaron guerras en-

<sup>1</sup> Publicado en su obra *A través de los Andes*, 1885.

tre esos pueblos. Con relación al cuarto argumento, Vicuña Mackenna sostiene que, lejos de provocar la ruina económica, el *Trasandino* permitirá 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". Los chilenos 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 meduloso 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*. Los militares argentinos, que tomaron el poder tras los golpes de Estado de 1955 y 1966, tomaron 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*<sup>2</sup>. 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, detectó que este ferrocarril era un

<sup>2</sup> Augusto Pinochet, *Geopolítica*, 1968.

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 toque de la historia de las relaciones entre Argentina y Chile.

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 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 Argentina han centrado su atención en los lazos con Europa y Estados Unidos; 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 nuestra historia. Hubo 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 ALALC; sin embargo, 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 ALADI. No obstante, 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, generado en los noventa, 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 contacto. 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 la incorporación de Chile al 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 en los inicios del 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 período de tiempo.

El tema requiere, por tanto, 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*. Cómo repercuten constan-

temente en el servicio los virajes políticos de cada Estado, las luchas e intereses de política interna, los conflictos económicos y bélicos a escala internacional. Y desde el punto de vista socioeconómico, se requiere un detallado examen del impacto regional del ferrocarril en la zona de frontera, la generación de nuevos espacios, las oportunidades que se crean a partir de la interconexión de territorios que hasta entonces estaban aislados.

Los trabajos de Santiago Marín Vicuña, Raúl Scalabrini Ortiz, Enrique Díaz Araujo, Sergio Villalobos e Ian Thomson y Dietrich Angerstein<sup>3</sup>, significan un relevante 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 Argentina. Continuó el debate Díaz Araujo, 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, 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, aun en invierno, lo cual significaba eludir un formidable obstáculo que tantos problemas causó a la explotación del *Trasandino*. Además, Thomson y Angerstein 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"<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Santiago Marín Vicuña, *Los hermanos Clark*; Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los ferrocarriles argentinos*; Enrique Díaz Araujo, "El *Trasandino* y su frustrada historia"; Sergio Villalobos, *Historia de la ingeniería en Chile*; Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*.

<sup>4</sup> Thomson y Angerstein, *op. cit.*, p. 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, debido a la evidente solvencia de estos autores. Lo mismo vale para los problemas físicos de la montaña, las pendientes y demás dificultades de este orden. De todos modos, queda todavía un costado 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 el papel de este medio de transporte en el proceso de integración de los pueblos y 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 61%. En el lado chileno existe un segmento de cremalleras de 76 km con electrificación de 3 kv de corriente continua. Con frecuencia, las nevadas provocaban la suspensión de los servicios; aproximadamente, el *Trasandino* corría 230 días por año de promedio<sup>5</sup>. 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>6</sup>. Sufrió una larga demora para ejecutarse, pues

<sup>5</sup> Agencia de Cooperación Internacional del Japón, *Estudio sobre el desarrollo económico de la República Argentina. Informe Okita* 1, IV-173.

<sup>6</sup> 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.

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 zig-zag y dos tramos sinuosos para alcanzar un declive máximo de 25%. 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 m), y su altitud máxima es de 4.476 m<sup>7</sup>. Un amplio estudio sobre el tema puede verse en Kirbus<sup>8</sup>.

También se puede considerar el *Ferrocarril Trasandino del Sur*. No se ha completado aún su construcción, pero supone una alternativa interesante. Tiene como objetivo enlazar los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano, mediante una ferrovía de 1.300 km, pasando por Zapala y Mallín. Requiere la construcción de una nueva línea que cubra 190 km entre Zapala y Lonquimay (incluyendo alrededor de 50 km para una nueva extensión en Chile). Se encuentra en marcha un estudio para ofrecer servicio de trocha ancha. Los recientes estudios de Cardone, Martínez y Fernández<sup>9</sup> brindan una amplia información al respecto.

Excede los objetivos del presente trabajo un análisis profundo de todos los ferrocarriles trasandinos. Los estudios de Kirbus<sup>10</sup> han brindado un significativo aporte al respecto. Remitimos a ese trabajo, y nos concentramos en el *Trasandino del Centro*<sup>11</sup>.

#### 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 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 Argentina, la Guerra Civil (1891) en Chile y la conflictiva situación entre argentinos y chilenos por cues-

<sup>7</sup> Agencia de Cooperación Internacional del Japón, *Estudio sobre...*, op. cit., 174/5.

<sup>8</sup> Federico Kirbus, *El fascinante tren a las nubes y otros ferrocarriles de montaña*.

<sup>9</sup> Miriam Cardone, Nélida María Martínez y Sonia Fernández, "El ferrocarril trasandino del sur y la integración con Chile".

<sup>10</sup> Kirbus, op. cit.

<sup>11</sup> Para Ian Thomson, los escritos de Kirbus son de muy relativo valor científico. Fundamentalmente porque el método utilizado por ese autor, no tiene la rigurosidad del método científico. En muchos casos formula afirmaciones sin respaldo documental necesario. Cita muy pocas fuentes. Al parecer, se basa en muchos comentarios o en deducciones no siempre exactas. Además, Thomson ha detectado muchos datos inexactos en el texto de Kirbus. De todos modos, hasta el momento, es uno de los pocos libros dedicados al *Ferrocarril Transandino del Norte*. Por ello, mientras no contemos con un estudio más acabado, habrá que tenerlo en cuenta. Al menos para discutirlo.

tiones 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<sup>12</sup>. Finalmente, en 1910 se libró al servicio la línea completa, incluyendo el túnel Caracoles (3.200 m 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 se inicia en 1944, con la reinauguración del tráfico internacional, y termina en 1979, con la clausura del servicio de pasajeros. 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 carga. 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 sobre la problemática. Para ello ha sido preciso examinar los aspectos 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 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 también los cambios que van sufriendo las relaciones bilaterales a lo largo de la historia. A ello hay que añadir el impacto que generan en el *Trasandino* los grandes acontecimientos internacionales, como las rutas comerciales por los canales de Suez (1887) y Panamá (1914), la Gran Depresión (1929), las guerras mundiales entre otros<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Mario Justo López, "La quiebra de los hermanos Clark", pp. 45-48.

<sup>13</sup> El canal de Suez fue inaugurado en 1869. Sin embargo, 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 sumamente 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, lo cual 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, por las privatizaciones...

Cabe 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 disponer 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 redundan 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, se radicó en Chile hace veinte años y desde entonces ha dedicado su vida a estos temas como experto del BID y de la CEPAL.

Con respecto a Ian Thomson, Garcés Delgado, Alberto Bernades, es preciso destacar el intenso debate que llevaron adelante sobre la base de los borradores para llegar a la redacción definitiva del texto. Las notas que fueron recogiendo a lo largo de muchos años de trabajo como autodidactas especializados se convirtieron en una fuente de inagotable riqueza para este estudio. Puede decirse que ellos tenían, en forma latente, un bagaje de información de grandes proporciones. Fue preciso confrontar, jerarquizar y contextualizar sus datos con fuentes bibliográficas, hemerográficas y, sobre todo, con los ricos debates parlamentarios que se suscitaban a partir de la cuestión del *Trasandino*. Como resultado, se ha logrado un texto donde se integran grandes debates teóricos sobre la geografía económica y la geopolítica, con datos precisos de la rentabilidad y el tipo de servicios que prestó el *Trasandino* a lo largo de su historia. En este sentido,

el presente trabajo aspira a ser una muestra de la fecundidad de la tarea coordinada entre el investigador científico y el historiador autodidacta. También pretende mostrar el enriquecimiento que pueden experimentar los trabajos en el seno del CONICET y la universidad, cuando se flexibilizan criterios que durante años excluyeron a buena parte de la masa crítica argentina de los ámbitos universitarios y científicos.

En cuanto a la presentación de este trabajo, se ha procurado mantener textualmente los apuntes de López, Delgado y Bernades al manuscrito original citando la fuente. Pero el mismo ha sido reescrito varias veces, pues como resultado de las observaciones de los tres especialistas fue preciso reformular hipótesis e interpretaciones. De todos modos, al autor asume la responsabilidad por la redacción final del texto.

En el fondo, el presente libro es el resultado de un intenso debate entre la bibliografía sobre el tema, las fuentes y, en especial, los tres especialistas citados. La primera versión fue terminada en septiembre de 1997, y tenía apenas sesenta páginas. Se remitieron copias a los tres expertos, que las devolvieron al autor con sus respectivas notas. A partir de la incorporación de las mismas, se elaboró la segunda versión, que planteó nuevos problemas.

A partir de entonces, los especialistas comenzaron a debatir entre sí. Sin conocerse personalmente, descubrieron almas gemelas al otro lado de la montaña o de las pampas. Ante el cuestionamiento de sus notas por sus nuevos contrapartes, se vieron impulsados a chequear sus propias fuentes, surgiendo nuevos datos, que vienen a actualizar obras publicadas, incluso, por ellos mismos. Demostraron notable interés por dilucidar las interrogantes, esclarecer los aspectos oscuros, confirmar los datos. Mientras tanto, los aportes de María del Rosario Prieto en lo ambiental y de Arturo Roig y Armando de Ramón en lo cultural y político, alimentaban el manuscrito, de versión en versión. Lo mismo sucedía con los nuevos aportes obtenidos de fuente y bibliografía, sobre todo, a partir de la Biblioteca Nacional de Santiago y de la biblioteca de la CEPAL, consultadas por sugerencia de Rafael Sagredo y Ian Thomson en aspectos muy específicos. Además, fue preciso reescribir la obra para plantearla en el marco de las relaciones internacionales, con un profundo cambio de enfoque y de paradigma, a partir de los aportes de Eduardo Ortiz y Edmundo Heredia. Como resultado, la obra siguió creciendo. En julio de 1998 se terminó la quinta versión, ya con trescientas cincuenta páginas. Ya había dejado de ser un estudio acotado al *Ferrocarril Trasandino*, para derramarse sobre el comercio y las relaciones entre Argentina y Chile durante un siglo. Un año después se completó la sexta y última, con más de cuatrocientas cincuenta páginas.

Es preciso destacar, también, los aportes de distintas instituciones al desarrollo de la presente investigación. En el seno de la Asociación Argentino-Chilena de Estudios Históricos, en estrecha relación con el Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago de Chile, fue muy importante el diálogo con Eduardo Devés, quien sugirió el tema y las principales problemáticas

que convenía examinar. Por su parte, el Centro de Estudios Trasandinos de la Universidad Nacional de Cuyo, a través de su archivo y demás recursos, también facilitó la realización de la tarea.

Es preciso agradecer, además, los aportes de Enrique Zuleta Álvarez, director del proyecto "Transporte terrestre y aéreo entre Argentina y Chile", evaluado y financiado por el CIUNC. El citado historiador es director de las tareas de investigación que el autor desarrolla en el ámbito del CONICET. A su vez, el presente estudio se ha completado en el marco de los proyectos: "Caminos e integración en los Andes Centrales argentino-chilenos" y "Actores no estatales en la frontera argentino-chilena", dirigidos por el autor. Para coordinar las actividades de los proyectos citados, se ha llevado a cabo un programa de investigación dedicado al proceso de integración entre Argentina y Chile.

DESDE EL *TRASANDINO*, UNA NUEVA MIRADA A LA HISTORIA  
DE 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 integracionista y 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*.

el presente trabajo aspira a ser una muestra de la fecundidad de la tarea coordinada entre el investigador científico y el historiador autodidacta. También pretende mostrar el enriquecimiento que pueden experimentar los trabajos en el seno del CONICET y la universidad, cuando se flexibilizan criterios que durante años excluyeron a buena parte de la masa crítica argentina de los ámbitos universitarios y científicos.

En cuanto a la presentación de este trabajo, se ha procurado mantener textualmente los apuntes de López, Delgado y Bernades al manuscrito original citando la fuente. Pero el mismo ha sido reescrito varias veces, pues como resultado de las observaciones de los tres especialistas fue preciso reformular hipótesis e interpretaciones. De todos modos, al autor asume la responsabilidad por la redacción final del texto.

En el fondo, el presente libro es el resultado de un intenso debate entre la bibliografía sobre el tema, las fuentes y, en especial, los tres especialistas citados. La primera versión fue terminada en septiembre de 1997, y tenía apenas sesenta páginas. Se remitieron copias a los tres expertos, que las devolvieron al autor con sus respectivas notas. A partir de la incorporación de las mismas, se elaboró la segunda versión, que planteó nuevos problemas.

A partir de entonces, los especialistas comenzaron a debatir entre sí. Sin conocerse personalmente, descubrieron almas gemelas al otro lado de la montaña o de las pampas. Ante el cuestionamiento de sus notas por sus nuevos contrapartes, se vieron impulsados a chequear sus propias fuentes, surgiendo nuevos datos, que vienen a actualizar obras publicadas, incluso, por ellos mismos. Demostraron notable interés por dilucidar las interrogantes, esclarecer los aspectos oscuros, confirmar los datos. Mientras tanto, los aportes de María del Rosario Prieto en lo ambiental y de Arturo Roig y Armando de Ramón en lo cultural y político, alimentaban el manuscrito, de versión en versión. Lo mismo sucedía con los nuevos aportes obtenidos de fuente y bibliografía, sobre todo, a partir de la Biblioteca Nacional de Santiago y de la biblioteca de la CEPAL, consultadas por sugerencia de Rafael Sagredo y Ian Thomson en aspectos muy específicos. Además, fue preciso reescribir la obra para plantearla en el marco de las relaciones internacionales, con un profundo cambio de enfoque y de paradigma, a partir de los aportes de Eduardo Ortiz y Edmundo Heredia. Como resultado, la obra siguió creciendo. En julio de 1998 se terminó la quinta versión, ya con trescientas cincuenta páginas. Ya había dejado de ser un estudio acotado al *Ferrocarril Trasandino*, para derramarse sobre el comercio y las relaciones entre Argentina y Chile durante un siglo. Un año después se completó la sexta y última, con más de cuatrocientas cincuenta páginas.

Es preciso destacar, también, los aportes de distintas instituciones al desarrollo de la presente investigación. En el seno de la Asociación Argentino-Chilena de Estudios Históricos, en estrecha relación con el Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago de Chile, fue muy importante el diálogo con Eduardo Devés, quien sugirió el tema y las principales problemáticas

que convenía examinar. Por su parte, el Centro de Estudios Trasandinos de la Universidad Nacional de Cuyo, a través de su archivo y demás recursos, también facilitó la realización de la tarea.

Es preciso agradecer, además, los aportes de Enrique Zuleta Álvarez, director del proyecto "Transporte terrestre y aéreo entre Argentina y Chile", evaluado y financiado por el CIUNC. El citado historiador es director de las tareas de investigación que el autor desarrolla en el ámbito del CONICET. A su vez, el presente estudio se ha completado en el marco de los proyectos: "Caminos e integración en los Andes Centrales argentino-chilenos" y "Actores no estatales en la frontera argentino-chilena", dirigidos por el autor. Para coordinar las actividades de los proyectos citados, se ha llevado a cabo un programa de investigación dedicado al proceso de integración entre Argentina y Chile.

DESDE EL *TRASANDINO*, UNA NUEVA MIRADA A LA HISTORIA  
DE 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 integracionista y 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*.