

## **Programa 9 – “El Ferrocarril en Mendoza”**

- El ferrocarril en Mendoza y la nueva orientación económica hacia el Atlántico.
- La mejora del servicio y la ampliación de los caminos de hierro.
- El ferrocarril como elemento de integración y desarrollo económico.
- El Estado empresario y la nacionalización de los ferrocarriles.
- El neoliberalismo y la privatización de los ferrocarriles.

### **Indices de Tema**

[Sinopsis.](#)

[La llegada del ferrocarril a Mendoza](#)

[El FFCC y el desarrollo socioeconómico de Mendoza](#)

[La nacionalización de los FFCC británicos](#)

### **Sinopsis**

- Mendoza, desde sus orígenes estuvo orientada económicamente hacia el Océano Pacífico. La llegada del ferrocarril a Mendoza en 1885 integró la provincia en el nuevo modelo político y económico gestado por la “Generación de 1880” y la orientación económica se desplazó hacia el Atlántico.
- Esta nueva orientación no sólo permitió integrar a Mendoza en un nuevo modelo económico, denominado “Agro-exportador”, sino que también favoreció la fundación y el desarrollo de algunas zonas.
- En la Argentina gobernada por Perón, los ferrocarriles dejan de ser británicos y pasan a depender del Estado argentino.

### **La llegada del ferrocarril a Mendoza**

Desde los tiempos coloniales era más propicio que Cuyo comercializara sus productos hacia el Pacífico, que asumir los riesgos que demandaban las largas travesías hasta nuestro litoral metropolitano, por el constante ataque de los malones indígenas y los 1.100 km a través de las Pampas, travesía que exigía llevar incluso, hasta el agua que se iba a consumir en el viaje.

Esta situación cambió bruscamente con la llegada del ferrocarril que conectó Mendoza con el Litoral rioplatense en la década de 1880. Anteriormente, la economía local se orientaba hacia el Pacífico, dada las ventajas estratégicas superiores al Atlántico, pero con la llegada del ferrocarril a nuestras tierras, se modificó la orientación económica de la región.



El 7 de abril de 1885 el presidente Roca arribaba a Mendoza en un tren especial, que continuó hasta San Juan. Cuyo quedaba, a partir de entonces, enlazado con la capital nacional.. El tiempo de viaje que, durante 300 años había demandado entre uno y dos meses en carreta, disminuyó a 48 horas en ferrocarril.

Poco tiempo bastó para que las quejas populares resonaran con fuerza en el ámbito cuyano. La empresa no realizaba las inversiones comprometidas, por lo que prestaba un servicio deficiente y oneroso por el alto costo de sus tarifas. Recién hacia fines de siglo se incorporaron a los servicios ferroviarios locales, tales como nuevas locomotoras y material rodante.

Pero todo esto no alcanzaba a satisfacer las reiteradas protestas que tuvieron su eclosión en junio de 1906 cuando las fuerzas vivas de Mendoza, reclamaron un cambio sustancial en la prestación del servicio.

El F.C. Buenos Aires al Pacífico –popularmente denominado como “El Pacífico”- mejoró los servicios favorecidos por las nueva vías que aseguraban la circulación de los trenes de carga que podían portar un mayor tonelaje. En torno a esta circunstancia, se estableció en Palmira el centro distribuidor de cargas de San Juan y Mendoza. Por el decreto del 20 de enero de 1887, el gobierno de la Nación también aceptó que la obligación que tenía el Sr. Juan Clark de construir el F.C. Trasadino, la transfiriera a la Compañía F.C. Trasadino de Buenos Aires a Valparaíso, debiendo construir 175 km. de vía desde Mendoza hasta la cumbre de la cordillera de los 240 que totalizaban el trazado hasta Los Andes, el que en 1877 había sido bosquejado por el Ing. Allan Campbell, mientras se tendía la línea telegráfica desde Chile a la Argentina.

Por otra parte, en el sur provincial, la vía de Las Catitas a San Rafael, se extendió hasta Monte Comán en 1908, en tanto que en 1911 desde esta estación, se habilitó la línea hasta San Luis, empalmando con la que desde 1907 comunicaba con el extremo sur de Córdoba, que a su vez conectaba con el puerto de Bahía Blanca hacia el sur.

Todo este notable desarrollo ferroviario del “Pacífico” que promovía la fundación de pueblos y la colonización de tierras vírgenes como las del Atuel, se completaba con la apertura del túnel internacional de Las Cuevas en 1910, cuando administraba al F.C. Trasadino.

Hasta 1930 en la estación de pasajeros de Mendoza, había un movimiento diario de 60 trenes locales que recorrían los circuitos de Luján de Cuyo, Guaymallén y Rivadavia. Esta intensa actividad cesó en 1938 debido a la competencia de los ómnibus que se desplazaban por las rutas provinciales, las que habían incrementado su pavimentación. Para defenderse de la competencia, el F.C. Pacífico estableció una empresa automotor subsidiaria denominada Compañía Internacional de Transportes Automóviles, más conocida por la sigla C.I.T.A que fue el origen de la actual TAC. Con los ómnibus de la C.I.T.A y la incorporación de los primeros coches motor marca Leyland, sustituyó a los trenes locales.

## **El FFCC y el desarrollo socioeconómico de Mendoza**



El ferrocarril transformó completamente la fisonomía de la provincia. Generó nuevos pueblos y ciudades, mientras que otros quedaron olvidados y casi desaparecieron. Hubo cambios profundos que afectaron lo económico, lo social y lo cultural.

El F.C. Pacífico no sólo se limitó a ser una empresa de transportes, sino que además hizo una importante contribución al desarrollo agropecuario desde que fundó en diciembre de 1917 su *Revista Mensual B.A.P*, primer órgano periodístico en su género editado en el país, mediante el cual los productores rurales tenían una guía certera para cultivar y hacer producir mejor sus tierras. Esta acción tenía como objetivo aumentar el tráfico de cargas.

Siempre en la misma tesitura, para promover el desarrollo de la fruti-horticultura en Cuyo, en 1925 instaló en la estación Rama Caída, un vivero para producir variedades certificadas de plantas frutales importadas de Francia, previamente aclimatadas en su campo experimental de José C. Paz, cerca de Buenos Aires, en donde en 1927 se utilizó el riego por aspersión, por primera vez. Los resultados de estos centros experimentales se difundían masivamente a través de la Revista Mensual BAP, primer publicación agrícola de Argentina. La colección de esta revista, preservada en la Facultad de Ciencias Agrarias de la UNC y en la Biblioteca Pública General San Martín, es un verdadero tesoro para los investigadores.

La empresa ferroviaria también favoreció el desenvolvimiento de la industria vínica con la instalación de desvíos a las bodegas, la incorporación de vagones toneles para el transporte de vino a granel, y la construcción de grandes depósitos para almacenarlo, en sus estaciones de Palermo y la Paternal.

En lo referente al transporte del petróleo, tanto al Pacífico como después al F.C. Gral. San Martín, les cupo un trascendente papel al trasladar desde Anchoris a partir de 1941, dos trenes diarios de 22 vagones-tanque cada uno con un total de alrededor de 2000 toneladas, hasta la destilería de San Lorenzo.

En el rubro referido al turismo, el F.C. Pacífico fue pionero en su promoción en Mendoza, desde que construyó el primitivo hotel de Puente del Inca (1903), notable establecimiento de cinco estrellas a 2.700 metros de altura sobre el nivel del mar. Fue administrado por la Compañía de Hoteles Sudamericanos, empresa subsidiaria del F.C. Pacífico, que construyó y gestionó también los hoteles de Uspallata (1935) y el Sosneado (1938). Además, esta empresa atendía el servicio de los coches-comedor de los trenes y buffet de las estaciones.

### **La nacionalización de los FFCC británicos**

La acción del F.C. Pacífico duró cuarenta años hasta 1947, fecha en la que vencía la concesión otorgada a las empresas ferroviarias en 1907, no obstante ese vencimiento, el Estado decidió nacionalizarlos. Al ser nacionalizado, adoptó la denominación F.C. Nacional General San Martín a partir del 1 de enero de 1949. Paulatinamente se fueron haciendo inversiones en la adquisición de material de tracción y rodante. Todo el parque móvil de la empresa como así

también la vía permanente y demás instalaciones, se encontraba en buen estado de conservación, por haber sido objeto de un constante y cuidadoso mantenimiento.

En 1952 el F.C.G.S.M. incorporó trenes motores diesel de la fábrica Ganz de Budapest, Hungría, para establecer servicios a Retiro, Rosario, Córdoba, Bahía Blanca, San Juan, San Rafael. En 1953 el F.C.G.S.M adquirió 20 nuevos coches de pasajeros, por primera vez con carrocería metálica, a una fábrica holandesa. En 1958 se pusieron en servicio las primeras 25 locomotoras diesel eléctricas de línea marca General Electric, que en Cuyo fueron reemplazando a la tracción a vapor.

En 1964 se adquirieron nuevos coches de pasajeros, y en 1971 se efectuó la última inversión, al incorporar dormitorios de gran confort y vagones bandeja para el transporte de automóviles de los pasajeros que viajaban en el mismo tren.

La administración estatal de los ferrocarriles, paulatinamente fue entrando en déficit, que fue aumentando con los años, en detrimento de la calidad y cantidad de servicios que había prestado durante años.

La cancelación definitiva de los trenes de pasajeros que se fue sucediendo, para “El Sanjuanino” al finalizar la temporada 1991/ 92 y por decreto 1168/92 del PEN, “El Cóndor” el 25 de julio de 1992, “El Libertador” el día 29 y “El Aconcagua” el día 31. Por unos meses más se dispuso la permanencia de un denominado “tren social” al que lamentablemente se le dio el nombre de “El Cuyano”, sin ningún confort, hasta el 10 de marzo de 1993, fecha en que partió el último convoy de pasajeros de Mendoza.

En lo que respecta a los servicios de carga, la nueva etapa del ferrocarril nacionalizado exigía la incorporación al tren rodante de vagones de distinto tipo para las diferentes cargas a transportar, suministrados por las fábricas de material ferroviario que se iban instalando en el país, las que tuvieron pronto desarrollo.

La nueva etapa que se abría para trasladar las cargas por vías férrea, exigía que se cumpliera la legislación, referente a la complementación de los distintos medios de transporte y no a su competencia, como lamentablemente sucedió, terminando con la destrucción del ferrocarril y el deterioro constante de los caminos. Recordemos que, desde la década de 1930 y a partir de la sanción de la ley Nacional de vialidad de 1932, se posibilitó un rápido desarrollo caminero, pero el mismo provocó un erróneo trazado de nuestras principales carreteras, al lado de las líneas férreas siguiendo su recorrido; lo cual perjudicó a los ferrocarriles y motivó la ineficacia comparativa de los mismos.

Sucedió que, por su ineficiencia el ferrocarril fue perdiendo el transporte de las mercaderías perecederas, que son las de menor volumen y mayor tarifa. Así bien pronto el F.C. San Martín dejó de transportar las cosechas frutihortícolas en el caso de Mendoza y San Juan, un tráfico que fue a manos del camión. Lo mismo acaeció con los convoyes de vagones frigoríficos que cargaban la uva de mesa que con tanto esfuerzo durante más de una década, había conquistado mercados mundiales.

Todo eso se perdió al dejar de ser eficiente el transporte ferroviario. Algo parecido aconteció con la hacienda que viajaba en pie, remitida a Cuyo y a Chile desde la pampa húmeda. Las demoras que sufrían los trenes provocaba la muerte de los animales, por lo que los ganaderos optaron por enviar sus reses en camión.

Al ferrocarril solo le fue quedando la carga que, por su peso y volumen, no le interesaba llevar al transporte carretero. Fue el caso del petróleo, la principal al evacuar desde Malargüe hasta la destilería de Luján de Cuyo, la enorme riqueza petrolífera del departamento sureño hasta 1990, cuando se habilitó el oleoducto desde Puesto Hernández, razón por la cual el ferrocarril perdió ese tráfico.

Pero además y concomitante con todo esto, la inestabilidad política en el país, se reflejó en la empresa Ferrocarriles Argentinos que en el término de 42 años entre 1948 y 1990, tuvo 45 administraciones distintas, con lo que de ese modo fue imposible ejercer políticas coherentes para la buena marcha de la empresa. En los últimos 30 años desde 1964 se hicieron pocas inversiones de importancia, acorde con la política de achicamiento que se practicó desde 1958 con la supresión de ramales y cancelación de servicios, que a través de los años terminó con casi todo el sistema.

Si a todo este panorama agregamos los constantes robos a la empresa en sus distintos departamentos, el abuso de los pasajes de privilegio, se puede concluir que a la hora de partir el último tren, buena parte del público usuario hacía tiempo que había dejado el ferrocarril, y lo más grave es que ha calado hondo en la conciencia social la errónea apreciación de que es un medio de transporte que pertenece al pasado.

La decadencia ferroviaria argentina fue de tal magnitud, que cuando comenzaron a privatizarse los servicios de carga en 1991, el tren solo transportaba el 7% del total de las que se movilizaban en el país.

El F.C General San Martín cesó en su denominación, el 26 de agosto de 1993, cuando se hizo cargo por 30 años para explotar los servicios de trenes de carga, la empresa multimodal Buenos Aires al Pacífico-San Martín S.A.

Los presentes textos son un extracto de:

**"Mendoza a través de su historia"**, Roig, Arturo; Lacoste, Pablo y Satlari, María Cristina, compiladores. Mendoza, 2004, Caviar Blue.

**"Mendoza: Economía y Cultura"**, Roig, Arturo; Lacoste, Pablo y Satlari, María Cristina, Compiladores. Mendoza, 2004, Caviar Blue.

*Copyright Editorial Caviar Blue*