

# ÉXITO Y DECADENCIA DEL SISTEMA FERROVIARIO QUE IMPULSÓ, POBLÓ E INTEGRÓ EL NOROESTE ARGENTINO

Luis Borelli. 2016. El Tribuno, Salta, 30 de enero de 2016.

[www.produccion-animal.com.ar](http://www.produccion-animal.com.ar)

Volver a: [Temas desprendidos de la Historia](#)

## EN LOS ÚLTIMOS 25 AÑOS LA ARGENTINA PERDIÓ TRES CONEXIONES FÉRREAS INTERNACIONALES

El pasado 5 de diciembre se cayó el viejo puente de hierro que el Ferrocarril Central Norte había tendido a fines del siglo XIX sobre el río Arias, por entonces fuera de la ciudad.

Ese puente, que pertenece al ramal C-13 (Gral. Güemes-Alemanía), permaneció en pie durante 117 años, pues fue inaugurado en octubre de 1898.

Al final, cayó abatido, no por el ímpetu de las aguas de una creciente de verano, sino por el abandono que por décadas sufrió el ferrocarril General Belgrano. Y si alguien duda, pruebas al canto: hasta hace 30 años, el NOA conservaba por vía férrea tres conexiones internacionales: La Quiaca (Jujuy), Salvador Mazza (Salta) y Socompa (Salta).

Estos tres ramales que favorecieron la integración territorial, política y económica de Argentina, Bolivia y Chile hoy están absolutamente abandonados, pese a que en los últimos años aparecieron varias veces por aquí mandatarios y funcionarios anunciando reactivaciones e inauguraciones que nunca ocurrieron. Cada tanto, como el cura hacía con el opa sacristán -según contaba Arturo Dávalos-, nos tomaban las medidas, pero el traje nunca se hacía.



Puente del ramal C-13 que se cayó en diciembre de 2015, en la ciudad de Salta.

## LA QUIACA – VILLAZÓN

El ramal La Quiaca - Villazón está interrumpido desde 1994, cuando una creciente del río Grande arrasó con un tramo de los rieles en la quebrada de Humahuaca.

Cuando el entonces presidente Carlos Menem se enteró del desastre, de inmediato prometió rehabilitar el ramal, pero la verdad es que desde hace 22 años nunca más volvió a correr por allí un tren.

Al respecto, Luis Beltrán, un periodista jujeño, escribió: "Aquel día de octubre, cientos de familias puneñas quedaron desmembradas porque perdieron su fuente de trabajo. Innumerables pueblos quedaron aislados a la vera de la ruta nacional 9, muchos de ellos perdieron su identidad acrecentándose la incomunicación y la desigualdad social. Actualmente, el abandono y deterioro de terrenos ferroviarios, vías y estaciones -nuestro patrimonio-, son "recuperados" por organizaciones sociales. Sin duda, la desventaja de no contar con una opción de transporte económico, seguro y ecológico es alguno de los males que dejó el cierre del ramal ferroviario entre La Quiaca-Jujuy. Las consecuencias que sufrimos los habitantes norteños es un transporte automotor deficiente y con tarifas abusivas, como única opción para el traslado de pasajeros hacia la capital u otros destinos. Un elevado costo del flete en el transporte de carga por camión que influye directamente en los productos de primera necesidad y en la producción local".

## **SALVADOR MAZZA-YACUIBA**

La suerte del ramal a Bolivia, vía Salvador Mazza-Yacuiba, no tuvo mejor suerte. En enero de 2006, una crecida arrasó con los pilares del puente ferroviario tendido sobre el cauce del río Caraparí, a escasos kilómetros de la frontera con Bolivia. El corte perjudicó enormemente el comercio argentino-boliviano, ya que varias ciudades del país hermano dejaron de recibir los comestibles que les llegaban por vía férrea.

Ante esto, el vecino país reclamó a la Argentina a través de su cancillería, pero el gobierno de Néstor Kirchner hizo oídos sordos. Lo mismo que cuando la Provincia de Salta reclamó una solución.

En síntesis, en 20 años la Argentina perdió en su extremo norte tres vías internacionales de comunicación ferroviaria. Cabe preguntarse entonces ¿por qué tanta indiferencia por parte de gobernantes, empresarios y de la gente en general?

Nadie puede ignorar la importancia que tuvo y sigue teniendo el Tren a las Nubes para el turismo de Salta. Habría que recordar que hubo años no muy lejanos en los que los únicos 500 turistas que semanalmente llegaban a Salta eran los que venían por la excursión del Tren a las Nubes.

Sin embargo, hoy los reclamos por su interrupción suenan a poco, o casi nada, pese a que falta menos de 60 días para que supuestamente comience la temporada ferroturística de Salta.

La verdad es que pocos países del mundo se dan semejantes "lujos".

## **LA PRIMERA CONCESIÓN DEL FERROCARRIL A HUAYTIQUINA**

El primer intento de construir el ramal que va a Chile fue en 1907, pero fracasó en 1914. Son pocos los argentinos que saben lo mucho que costó la construcción del ramal ferroviario Salta-Antofagasta, hoy C-14.

Como sabemos, el tren arribó a Salta en 1890. En 1898, llegó a las estaciones General Alvarado, Cerrillos, La Merced y Facundo de Zuviría del ramal C-13, que pretendía unir Salta con San Juan.

En 1905, durante la presidencia de Manuel Quintana se dictaron las dos primeras leyes referidas al ferrocarril Huaytiquina. La primera (ley 4.683) ordenaba realizar los estudios para construir un ferrocarril que "partiendo de un punto conveniente del Valle de Lerma, por la quebrada del Toro, terminara en el paso de Huaytiquina".

La segunda (ley 4.813), promulgada nueve días después, ordenaba al Ferrocarril Central Norte (FCN) construir el tramo Cerrillos-Rosario de Lerma, en pos de la quebrada del Toro.

Al año siguiente (1906), los ingenieros del FCN José Rauch y Emilio Candini comenzaron los estudios desde el río Rosario hasta Puerta de Tastil.

## **PRIMERA CONCESIÓN**

En 1907 se hizo un nuevo relevamiento y en 1908, presidencia de José Figueroa Alcorta, se concedió por ley la construcción del ferrocarril desde "un punto conveniente del FCN en el Valle de Lerma, que ingrese por la quebrada del Toro y termine en el punto Huaytiquina, u otro próximo de la frontera argentino chilena".

La concesión fue otorgada al ingeniero chileno Emilio Carrasco, quien a poco contrató en Francia a la firma Regie Generale des Chemis de Ferre Traveaux Publics, especialista en trenes de montaña, para nuevos estudios del ramal. Estos se realizaron bajo la dirección del ingeniero Williams Curtis y concluyeron en 1913. El mismo aconsejó dividir la obra en tres tramos: Cerrillos- Puerta de Tastil, Puerta de Tastil-Toconao (4.300 msnm); y Toconao-Huaytiquina.

Pero, además, los franceses aconsejaron respetar en todo el recorrido una gradiente del 25 p/mil, desechar la cremallera, y trazar curvas con radios de giro no mayores a los 120 metros.

Paro estos estudios insumieron dinero y tiempo, lo que hizo que en 1914 la situación de Carrasco sea insostenible pues desde 1911 la obra estaba paralizada en Campo Quijano.

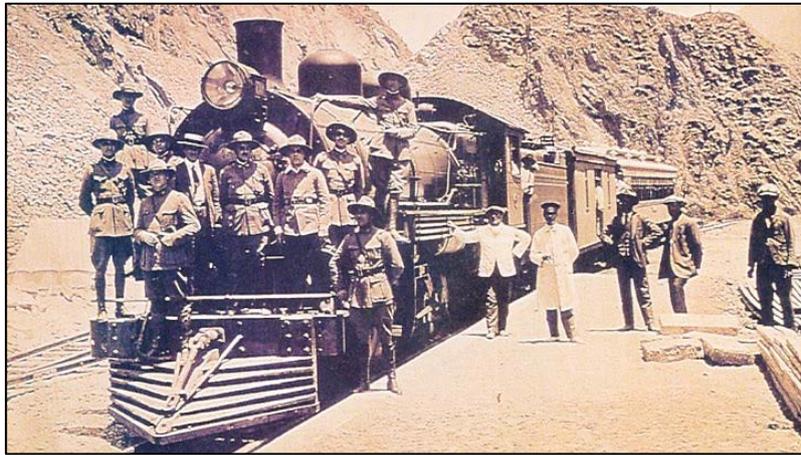
Así fue que a Víctorino de la Plaza, que había asumido la Presidencia de la Nación por la muerte de Roque Sáenz Peña, le tocó cancelar la concesión otorgada al Ing. Carrasco.

De manera que el Trasandino del Norte o tren a Huaytiquina, quedó paralizado hasta 1921.

## **EL FRACASO DE LA "CONCESIÓN CARRASCO"**

No obstante la serie de beneficios otorgados a Carrasco por los gobiernos nacional y provincial, éste comenzó a retrasarse en los plazos y a caer en incumplimientos impuestos por ley. En 1914, la situación para el ingeniero Carrasco, se hizo insostenible, tanto aquí como en Chile, donde construía el tramo Antofagasta- Huaytiquina.

Así fue que, el 28 de abril de 1914, el presidente Victorino de la Plaza decretó la caducidad del contrato de concesión.



En Chorrillos, obreros y soldados posan sobre la máquina en 1924.

## HIPÓLITO YRIGOYEN Y UNA NUEVA CONCEPCIÓN

El 21 de junio de 1921 Yrigoyen ordenó por decreto iniciar las obras del Huaytiquina. Al resultar electo don Hipólito Yrigoyen en los comicios presidenciales de 1916, éste impone una nueva concepción respecto al ferrocarril. Consideraba que debía contribuir a la integración territorial del país y lograr el bienestar de sus habitantes, dejando de lado el criterio exclusivamente utilitario que hasta entonces había tenido el tendido de los rieles.

Con esta idea, Yrigoyen otorga gran importancia a los proyectos de los ferrocarriles trasandinos del sur y del norte.

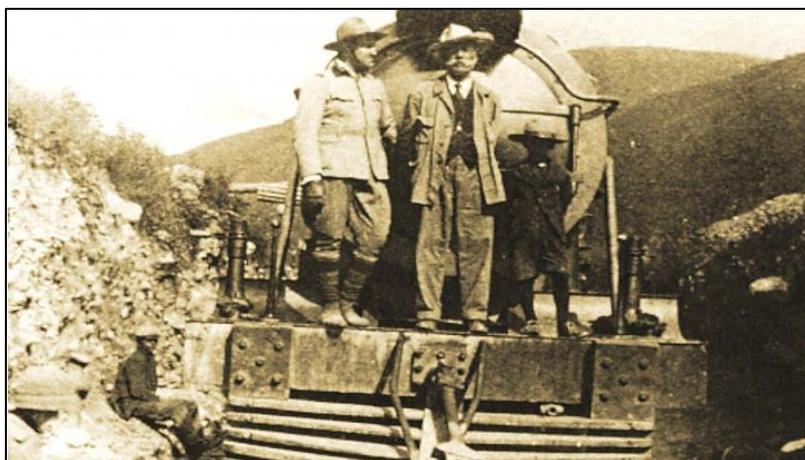
Quería abrir las puertas al Pacífico para dar salida a la producción y evitar los enormes costos en fletes e impuestos que insumían al darle salida por el puerto de Buenos Aires.

Para Yrigoyen, el Trasandino del Norte (Huaytiquina) debía "romper la forma primitiva del solar colonial: una puerta al frente y un larguísimo fondo ciego detrás".

Y bajo esta nueva manera de ver las cosas, en Salta renace la esperanza de que el Huaytiquina se reactive. En Buenos Aires la lucha se da en el Congreso nacional dominado por los demócratas nacionales que a toda costa querían que su construcción sea nuevamente concesionada. En tanto, el radicalismo sostenía que la obra debía realizarla Ferrocarriles del Estado.

Y mientras en el parlamento nacional crecía el debate, aquí en Salta un grupo de vecinos, encabezados por don Juan Carlos Dávalos, organizó un raid automovilístico de Salta a Antofagasta, ida y vuelta, para demostrar la viabilidad del proyecto. Fue un éxito.

En 1920, con nuevos estudios realizados por Ferrocarriles del Estado, Domingo Fernández Beschtadt, administrador del ente, convocó a un grupo de profesionales para integrar el equipo que iniciaría los trabajos. Allí estaban Ricardo Maury, Juan Burgoyne, K. H. Johns, Alberto Pasquini, Nicanor Alurralde, Héctor Pastorini, Hermann Pfister, Salvador Rossi, Marcelo Paujol, Julio Velarde y Luis Villar. Y como en el Congreso de la Nación se continuaban paralizando las obras, Yrigoyen dio por concluida la batalla parlamentaria y por decreto ordenó el 21 de junio iniciar los trabajos. Tres años después, el 16 de septiembre de 1924, se libraban al tránsito los primeros 100 kilómetros del Huaytiquina; el tramo Cerrillos -Puerta de Tastil.



Al medio del miriñaque, el Ing. Rossi.

## **INAUGURACIÓN Y PARALIZACIÓN FERROVIARIA**

El Plan Belgrano debería contemplar la reactivación del C-14. El 7 de julio de 1928 el tren llegó a San Antonio de los Cobres y en mayo del 29, un tren de carga con Maury a bordo cruza por primera vez el viaducto El Muñal, por entonces el más alto. Ese mismo año se habilita el viaducto La Polvorilla y el 6 de septiembre un golpe militar derroca a Yrigoyen. El Ing. Maury es separado de Ferrocarriles y la obra se paraliza hasta 1936, cuando se reactiva hasta llegar a Tolar Grande en 1945.

En 1946, el gobierno de Perón le da un nuevo y último impulso al Trasandino del Norte que es inaugurado el 20 de febrero de 1948.

Hasta los años 90, por el C-14 corrieron trenes mixtos pero ahora está paralizado mientras que Chile puso en marcha el Complejo Portuario Mejillones. Un megaproyecto orientado a mercados de oriente y abastecido por mineras, empresas e industrias de los países vecinos. Sin duda, el Plan Belgrano debería contemplar la reactivación y modernización del C-14.

Volver a: [Temas desprendidos de la Historia](#)