

Volvió el tren a Mendoza, pero tarda 10 horas más que en 1910: la odisea de su construcción en el siglo XIX

29/03/2023



Antes de que **Domingo Faustino Sarmiento** se convirtiese en presidente en 1868, se planeaba una red ferroviaria hacia Mendoza. Viajar a la provincia era toda una aventura: en carreta tirada por bueyes o mulas, o bien en diligencia se

demoraban dos días y había que llevar agua y provisiones si se planeaba llegar vivo a destino. No era para nada un viaje placentero y menos seguro: se debían atravesar desiertos, muchos dominados por los indígenas. Era una verdadera odisea enviar productos mendocinos al puerto de Buenos Aires. Por eso casi toda la producción iba a Chile, en un viaje más corto.

Con el sanjuanino en la Casa Rosada, insistió que los rieles debían llegar no solo a Mendoza, **sino a Chile**. Esa fue la génesis del ferrocarril trasandino.

Antes de que asumiera, en 1867, un decreto estableció la necesidad de contar con un ferrocarril que uniese el Litoral con Cuyo. En agosto del año siguiente se aprobó la ley de un tendido que salía de Bell Ville, pasaba por Río Cuarto, Villa Mercedes, San Luis y Mendoza.



Al presidente Julio A. Roca le tocó inaugurar la llegada del ferrocarril a Mendoza. Destacó que el país crecía en paz y en progreso

El ferrocarril a construir se llamaría Ferrocarril Andino, y se haría con capitales de Nación. Con los conocimientos de ingenieros argentinos y británicos, los

presidentes **Sarmiento, Avellaneda y Roca** fueron habilitando los tramos. Innumerables cuadrillas debieron sortear pendientes, construir terraplenes y puentes sobre los ríos.

En su mensaje al congreso de 1881, el presidente **Roca** anunció que **“será la vía mejor construida, la más barata y la primera que se realiza con ingenieros argentinos”**. En su mensaje de 1884 adelantó que estaban por finalizar las obras, a pesar de las dificultades que hubo que sortear.



Con un material rodante que rápidamente evidenció el desgaste, comenzó el ferrocarril hacia el oeste del país. Fotografía Archivo General de la Nación

En 1882 los rieles llegaron a San Luis, al año siguiente a Villa de La Paz y en 1884 a Estación Gutiérrez.

El martes 7 de abril de 1885 fue el acto inaugural de la llegada del tren a Mendoza y el hecho se lo pretendió

relacionar con otra epopeya, como fue la batalla de Maipú, librada el 5 de abril de 1818.

Mientras **Roca** miraba de reojo la interna que se había disparado en torno a quién sería su sucesor -el año siguiente debía entregar el gobierno- con parte de su gabinete y muchos funcionarios viajó a Mendoza para semejante ocasión.



Rufino Ortega, el gobernador de Mendoza, en los tiempos en que peleó en la guerra del Paraguay. Organizó los festejos por la llegada del ferrocarril (Revista Caras y Caretas)

Fue una comitiva de 300 personas que partió de la ciudad de Buenos Aires el 4 de abril. Acompañaron al presidente su ministro del Interior **Bernardo de Irigoyen**; **Luis y Roque Sáenz Peña**; **Norberto Quirno Costa**, futuro ministro de Relaciones Exteriores y el intendente porteño **Torcuato de Alvear**. Iba el concuñado de **Roca**, el senador **Miguel Juárez Celman**, quien había sido gobernador de Córdoba. Algunos leyeron que su presencia era un apoyo implícito del presidente a su candidatura, aunque **Luis Sáenz Peña** le daría pelea y **Bernardo de Irigoyen** también haría lo propio.

También fueron de la partida los generales **Emilio Mitre**, **Joaquín Viejobueno** y **Nicolás Levalle**.



Metro a metro. El avance sobre pendientes, terraplenes y la construcción de puentes para atravesar ríos, fueron algunos de los desafíos del tendido de vías (Archivo General de la Nación)

Se dirigieron en ferrocarril hasta Campana. De ahí viajaron a Rosario en los vapores Minerva y Apolo. En Rosario subieron a una formación del Ferrocarril Central Argentino que los llevó hasta Villa María. En ese punto el tren empalmó con las vías del Andino y así llegaron a Mendoza.

La formación ingresó tirada por **las locomotoras Maipú y Paraguay**, en medio de bombas de estruendo, salvas de artillería y bandas militares que no dejaban de sonar. Se hizo un arco del triunfo en el medio de la vía y globos con el nombre de **Roca** adornaban la escena.

Todo era una verdadera fiesta.

Cuando el primer mandatario descendió, se abrazó con el coronel **Rufino Ortega**, el gobernador, que había asumido el cargo el año anterior. Eran viejos conocidos. **Ortega** había comandado la cuarta división expedicionaria en la campaña al desierto y era veterano de la guerra del Paraguay.



Medalla

conmemorativa acuñada que recuerda la llegada del ferrocarril y la exposición realizada en Mendoza. Gentileza Museo Roca

El gobernador tiró la provincia por la ventana. Centenares de invitados se dieron cita en una fiesta espectacular y se abrió una exposición interprovincial “de artes e industrias” en pleno centro de la ciudad, en lo que hoy es San Martín y Colón. Era la oportunidad para mostrar al país y al mundo los productos que producía la zona de Cuyo y otras provincias. Dicha exposición contó con una subvención de 15 mil pesos moneda nacional votada por el Congreso.

Hacia 20 años que la antigua ciudad había sido borrada del mapa por un terremoto y la llegada del ferrocarril era una oportunidad de mostrar la nueva que se había construido a un kilómetro de distancia. La exposición se hizo en un lugar alejado de la estación para que los visitantes tuvieran que recorrerla y admirar sus pocas calles en relación con los amplios prolijos boulevares arbolados.

Además hacía poco que se había inaugurado un **servicio de tranvías**, con vagones traídos de Estados Unidos.

En Mendoza estuvieron todos los gobernadores, junto al

presidente. En el acto central, hablaron el ministro de gobierno **Manuel Bermejo**, luego **Bernardo de Irigoyen** y por último el presidente. Dijo que entregaría el país en paz y progreso y que cuando dejase la presidencia volvería a las filas del Ejército, donde se había formado en su juventud.

Después hubo premios y reconocimientos a los ingenieros y a los constructores de la línea férrea, cuya estación se levantó en un amplio predio. Todos celebraron al ferrocarril que daría impulso y desarrollo a los productos de la zona de Cuyo, y celebraban que junto al tendido de vías surgieran estaciones y pueblos.

En el inicio, el tren demoraba 48 horas en llegar a Buenos Aires. Para 1910, el tiempo se había acortado a **18 horas** y cuando en 1937 se lanzó el servicio "El Cuyano", llegaba a Buenos Aires en **15 horas**. Actualmente se anunció que el tren demoraría **28 horas**, un poco más de un día.

Sin embargo, en aquel momento no todo fueron flores. En 1887 se reclamaba un cambio en las vías, que no soportaban el peso de los trenes de carga y se notaba el faltante de repuestos para el material rodante, los que había que pedirlos a Buenos Aires o Europa.

Las locomotoras a vapor se descomponían porque cargaban sus calderas con aguas que provocaban incrustaciones, lo que hacía que muchos servicios se suspendiesen, y que los usuarios protestasen.

En largos debates en el Congreso, se coincidió en que había que arreglar las vías, reformar los terraplenes y construir más talleres a lo largo del trayecto.

También se quejaban de los **pocos vagones jaulas** que impedía transportar muchas cabezas de ganado.

Mucha agua correría bajo el puente. Cuando **Juárez Celman** fue presidente cortó por lo sano y concesionó a la empresa inglesa

Gran Oeste Argentino la explotación de este ferrocarril y a partir de 1907 estuvo en manos de la compañía británica "De Buenos Aires al Pacífico".

En 1910 se abrió el túnel en Las Cuevas y en abril se habilitó el servicio a Chile, que llegaba a la ciudad de Los Andes. Se cumplía así el sueño de **Sarmiento**. Un aluvión del lado argentino en 1934 motivó el cierre del servicio y como la empresa no invertía para reactivarlo, se lo estatizó, se hicieron las inversiones y se lo habilitó en 1944. El tránsito de pasajeros solo estuvo restringido durante el conflicto por el Canal de Beagle. Lamentablemente en 1984, cuando se produjo un derrumbe del lado chileno, el servicio volvió a interrumpirse.

Hasta 1930 llegaban a la ciudad de Mendoza unos sesenta trenes que circulaban por la provincia. La **aparición del transporte automotor** a mediados de la década del 30 -tanto los ómnibus como los camiones- fueron una competencia importante para el tren, que intentó responder con la implementación de servicios exprés, tanto de pasajeros como de carga.

La estación en Mendoza fue clausurada en 1993, durante el gobierno de **Carlos Menem**. El 10 de marzo de ese año partió el último tren a Buenos Aires, **a donde se llegaba en menos de un día**. Se echaba por tierra con los proyectos de los que habían soñado un país en serio.

Fuentes: Museo Roca – Instituto de Investigaciones Históricas; Boletín de Historia Ferroviaria, sept 1995 Fundación Museo Ferroviario; La Provincia de Mendoza en su Exposición Interprovincial, año 1885; Archivo General de la Nación (Nota realizada en su totalidad por el medio Infobae)