

El paradigma de los ferrocarriles económicos. El caso del Ferrocarril Industrial de Mendoza¹

Jorge Eduardo Waddell - Universidad Nacional de Buenos Aires, Facultad de Derecho Jorgewaddell@yahoo.com.ar

Resumen: A comienzos del siglo XX, en gran parte del mundo se impuso el paradigma del “ferrocarril económico”. Es decir ferrocarriles de trocha angosta con rieles y material rodante liviano de costo bajo y de fácil construcción. El ferrocarril económico se planteó como solución para servir zonas de baja demanda de transporte y que los ferrocarriles tradicionales no servían. En la Argentina por falta de caminos esta idea estuvo vigente hasta bastante entrado el siglo XX. La ponencia analiza el caso del Ferrocarril Industrial de Mendoza, una pequeña línea construida por el gobierno de la provincia para solucionar la carencia de transporte en la villa de Tupungato. Esta localidad contaba con una importante producción de quintas que abastecían a la ciudad capital, pero que al quedar marginada del trazado del ramal del Ferrocarril Pacífico, estas quintas quedaron en inferioridad de condiciones respecto de las que tenían acceso al mencionado ferrocarril para el transporte de la producción. La ponencia analiza este ferrocarril, su funcionamiento inicial y su pronta decadencia fruto de la imposible competencia con el modo automotor. Con sólo una década de vida útil el Ferrocarril Industrial de Mendoza perdió el sentido de su existencia y a diferencia de muchos otros casos similares, el gobierno actuó rápido eliminando la línea y reemplazándola por un camino sin que nadie protestara por ello.

En la historia ferroviaria argentina el Ferrocarril Industrial de Mendoza es un ejemplo absolutamente mínimo, insignificante, al que no se le ha prestado atención alguna en la historiografía sobre el tema. Su insignificancia radica no solo en lo pequeño de su recorrido, 18 kilómetros, sino también por su breve existencia temporal, 12 años y además por el casi nulo servicio que prestó a la zona en que servía. Sin embargo se construyó en función de dos ideas predominantes en su época: el concepto de ferrocarril económico y el de ferrocarril secundario. Analizaremos su devenir en función de estos dos conceptos.

Ferrocarril económico

La segunda mitad del siglo XIX fue la época de la gran construcción de líneas ferroviarias en casi todo el mundo. Este medio de transporte era parte de la revolución industrial y se entendía como el mayor factor de progreso de las naciones. Su rápido desarrollo se debió a dos factores importantes: la acumulación de capital fruto del desarrollo industrial que permitió obtener los recursos para la formación de empresas ferroviarias por un lado y porque el ferrocarril era lo que en economía se conoce como un *monopolio natural* que le permitía cobrar las tarifas adecuadas para hacer rendir el capital empleado. Pero en muchos lugares la instalación del ferrocarril implicó una enorme decepción. El costo de instalación era tan elevado que se debía cobrar tarifas

¹ Ponencia presentada en las XXVIII Jornadas Nacionales de Historia Económica organizadas por la Asociación Argentina de Historia Económica y la Universidad Nacional de Río Cuarto, Mesa General Nº 15, Servicios .

altas para generar dividendos a sus accionistas y esto era un obstáculo para el desarrollo económico de las zonas servidas por las empresas.

Esta decepción y el problema real de las tarifas elevadas llevó a desarrollar distintas soluciones, y una de ellas fue el desarrollo de la idea de “ferrocarril económico”. Este concepto consistía en pensar en líneas ferroviarias baratas de construir para que el capital invertido fuera el mínimo, que permita tarifas bajas en su explotación. Este abaratamiento de la construcción ferroviaria se podía obtener por distintos caminos. Uno era usar material liviano, vías de poco peso y material rodante sencillo y barato. El otro era usando trochas menores a las establecidas, con lo cual al tener ancho de vía reducido, no solo los rieles eran más livianos sino que al permitir curvas cerradas los movimientos de tierra en la construcción eran menores. Así se obtenía reducir el costo kilométrico del ferrocarril en forma importante. Otra forma que se ensayó de lograr ferrocarriles económicos fue a partir de la regulación. Se establecían exigencias legales mínimas para estos ferrocarriles en su explotación y esto también abarataba el sistema.

El concepto de ferrocarril económico cobró fuerza en las dos últimas décadas del siglo XIX y se convirtió en un verdadero paradigma ferroviario en la primera década del siglo XX. En todo el mundo, se concibieron líneas económicas ya sea para competir con las existentes o para complementarlas sirviendo de afluentes que aportaban carga a las ya establecidas. Estos tipos de líneas fueron por antonomasia las usadas en explotaciones mineras, forestales e industriales en casi todos lados. En Argentina el mayor momento de establecimiento de líneas secundarias y cuando más se discutió el tema fue entre 1900 y la Primera Guerra Mundial coincidiendo con lo que sucedía en todo el mundo. Sin embargo en nuestro país el tema siguió con gran vigencia en la década de 1920. El Ferrocarril Industrial de Mendoza es un caso de referencia.

Ferrocarril secundario

El otro concepto a analizar para entender el pequeño ferrocarril mendocino es el de ferrocarril secundario. A diferencia del ferrocarril económico, que se definía precisamente por el costo de la construcción y explotación, o sea recurriendo a conceptos de la economía, el ferrocarril secundario se define desde lo legal y funcional más que desde lo económico, como lo hemos propuesto en otro trabajo nuestro.² Los criterios para definir un ferrocarril secundario son tres: la cuestión jurisdiccional, el servicio público y la autonomía empresarial.

El primer criterio es la jurisdicción. Este término si bien se basa en las normas, es un concepto más extenso que la propia norma. En 1891 se sancionó la ley 2873 llamada “Ley de Ferrocarriles Nacionales” Esta norma que es el resultado de la experiencia de las épocas anteriores dejó claras algunas cuestiones, especialmente la cuestión jurisdiccional: es decir, cuáles ferrocarriles estaban sometidos a esta ley, por lo tanto a la jurisdicción nacional, y cuáles no. Esta problemática tenía que ver con las disputas que hubo entre el gobierno nacional y las provincias a la hora de conceder y regular ferrocarriles. La ley es muy restrictiva respecto a la jurisdicción provincial, establece que son ferrocarriles nacionales aquellos que unen la Capital Federal con alguna provincia o dos provincias entre sí. Con esa definición categórica solo puede haber ferrocarriles provinciales en el caso de líneas concedidas por las provincias, que se

² Waddell Jorge Eduardo, “Marco teórico para el estudio de los ferrocarriles secundarios,” Revista Travesía. Vol. 23 julio diciembre 2021. Pág. 133 a 149

desarrollaren íntegramente en el territorio provincial. La ley y la jurisprudencia establecieron también que cualquier ramal concedido por una provincia que empalmase con una empresa de jurisdicción nacional, automáticamente pasaba a ser de jurisdicción nacional.

Habiendo definido qué es la red nacional, podemos afirmar por el contrario que todas aquellas líneas que no formen parte de esa red nacional unificada son pasibles de ser consideradas ferrocarriles secundarios. En cuanto a la cuestión jurisdiccional, los ferrocarriles secundarios suelen originarse por concesiones provinciales o municipales. La regulación y el control estarían a cargo de las provincias o de las intendencias. Así podemos definir el primer criterio de clasificación de los ferrocarriles de acuerdo a si forman parte o no de la red ferroviaria nacional unificada operativamente. Tenemos ferrocarriles que sí forman parte y ferrocarriles que quedan fuera de ésta.

El segundo criterio sería el servicio público. Este concepto que fue una creación jurisprudencial de los tribunales franceses en el siglo XIX establece que toda prestación de un servicio que satisfaga intereses generales constituye un servicio público. El servicio público es lo contrario del servicio privado, es decir la prestación de un servicio que no tenga la característica de satisfacer intereses públicos, sino algunos intereses particulares solamente. En el servicio público es la administración como representante de los intereses generales quien lo establece y lo regula y en definitiva es la responsable de su prestación. Los servicios públicos pueden prestarse directamente por la administración o por terceros en función de una licencia o concesión de servicio. De todas maneras aunque se preste por una empresa privada, no quita la responsabilidad de la administración.

Un servicio público debe respetar algunos principios, que son básicamente los de generalidad, uniformidad, regularidad y continuidad. La generalidad sería entender que el servicio debe prestarse para todos los interesados en usarlo sin rechazar a nadie. Precisamente este criterio es lo que define el servicio público, nadie puede ser privado de ello. El principio de uniformidad está en que ese servicio debe prestarse de la misma manera y en las mismas condiciones para todos los usuarios, sin hacer diferencias. El criterio de regularidad implica que las condiciones del servicio siempre están establecidas en un instrumento legal, generalmente el contrato de concesión y la prestataria no puede salirse ni variar esas condiciones. Por último el criterio de continuidad establece que el servicio debe prestarse con permanencia en el tiempo y sin interrupciones. O sea que no puede prestarse o dejarse de prestar al arbitrio del empresario.

Con este concepto de servicio público podemos establecer que los ferrocarriles pueden ser de servicio público o de servicio privado según los intereses que satisfacen. Obviamente que los ferrocarriles de la red unificada nacional son todos de servicio público. Los ferrocarriles que quedan fuera de esta red pueden ser de servicio público o de servicio privado. A los efectos de este trabajo consideramos ferrocarriles secundarios a aquellos ferrocarriles que no forman parte de la red nacional pero que sí prestan un servicio público.

El tercer criterio de esta clasificación es el concepto de autonomía. Definimos como autónoma a una empresa cuando su actividad es la principal fuente de ingresos y no está subordinada a otros intereses de terceros. Es decir estamos frente a una empresa

autónoma cuando esa empresa tiene como único objetivo maximizar los beneficios de la actividad que desarrolla y no forma parte de otra empresa u *holding* ni está destinada a ser subsidiaria de otra actividad principal.

En la literatura se ha discutido mucho este concepto en función de las empresas ferroviarias. Digamos que en general las empresas ferroviarias que formaron parte de la red nacional argentina eran todas empresas autónomas. Es decir el negocio de la empresa era el transporte y con eso satisfacer a sus accionistas. Respecto de los ferrocarriles que no forman parte de esa red nacional, la cuestión no está tan clara. Muchos ferrocarriles secundarios están supeditados al desarrollo de actividades distintas al transporte ferroviario, esto no los haría empresas autónomas. Por ejemplo un ferrocarril industrial tiene como objetivo el transporte de los productos e insumos de determinada industria, no siendo el objeto obtener beneficios por el transporte sino por la fabricación de productos industriales, con lo cual el ferrocarril pasaría a ser un negocio subordinado a otro principal. Dejaría de ser autónomo. A los efectos de este trabajo los ferrocarriles que consideramos secundarios son aquellos que son desde el punto de vista empresario autónomos, es decir que su función principal y su negocio es el transporte en sí. Esto no quita que cada ferrocarril secundario esté pensado para hacer un negocio determinado, pero si como empresa su beneficio está en el transporte no deja por eso de ser autónomo.

El Ferrocarril Industrial de Mendoza

El Ferrocarril Industrial de Mendoza fue una línea férrea de 18 kilómetros que unió por un corto tiempo la estación Zapata del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico con el pueblo de Tupungato, ambos en la provincia de Mendoza. El mencionado ferrocarril, de trocha angosta de 75 cm, funcionó entre 1924 y 1936 y fue propiedad del gobierno de la provincia. Fue concebido en función de las dos ideas centrales mencionadas en los párrafos anteriores: el de ferrocarril económico y el de ferrocarril secundario.

Para entender la historia de esta línea tenemos que retroceder a la primera década del siglo XX. Para 1900, la ciudad de Mendoza crecía y en torno a ella se estaba desarrollando un importante mercado de frutas, verduras y productos de granja que abastecía la ciudad. Varios pequeños pueblos del sur de la ciudad comenzaban a vender estos productos en Mendoza. Uno de ellos, quizás el más importante era la villa de Tupungato. La falta de transporte eficiente, era un engorro para esta producción que debía movilizarse en carros. A partir de 1907 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se había fusionado con el Gran Oeste Argentino e implementó una política de expansión de la red, especialmente en la zona de Mendoza. El Pacífico proyectó un ramal de Mendoza hacia el Sud y es aquí donde comenzaron los problemas para la villa de Tupungato. El 26 de septiembre de 1909 fue habilitado al servicio público la primera parte de este ramal que partiendo de Mendoza llegó a la estación Zapata. Algo más de un año más tarde el 1 de mayo de 1911, la línea se habilitó hasta la villa de Tunuyán, que era una de los tantos pueblos que proveían de productos a Mendoza y de alguna manera era competidora de Tupungato.

Hasta ese momento, Tunuyán, Tupungato y otros parajes estaban en igualdad de condiciones respecto a los productos con que abastecían a Mendoza, pero con lo construcción del ramal del Ferrocarril Pacífico, este equilibrio se rompió. La empresa ferroviaria eligió como ruta para su ramal, quizás por razones topográficas, una que

llegaba a Tunuyán, y continuaba hasta Eugenio Bustos (Figura 1), pero evitaba tocar Tupungato que se encontraba un poco al oeste de esta ruta quedando así fuera de la línea férrea. Así las estaciones de la línea del Pacífico tuvieron un servicio de transporte eficiente y regular para el traslado de sus productos y Tupungato quedó marginado dependiendo de los carros y posteriormente del transporte automotor. Como consecuencia de esto se les hizo más difícil a los productores de Tupungato competir con los que podían acceder por vía ferroviaria a la gran ciudad. Estas son las razones materiales que impulsaron el Ferrocarril Industrial de Mendoza.

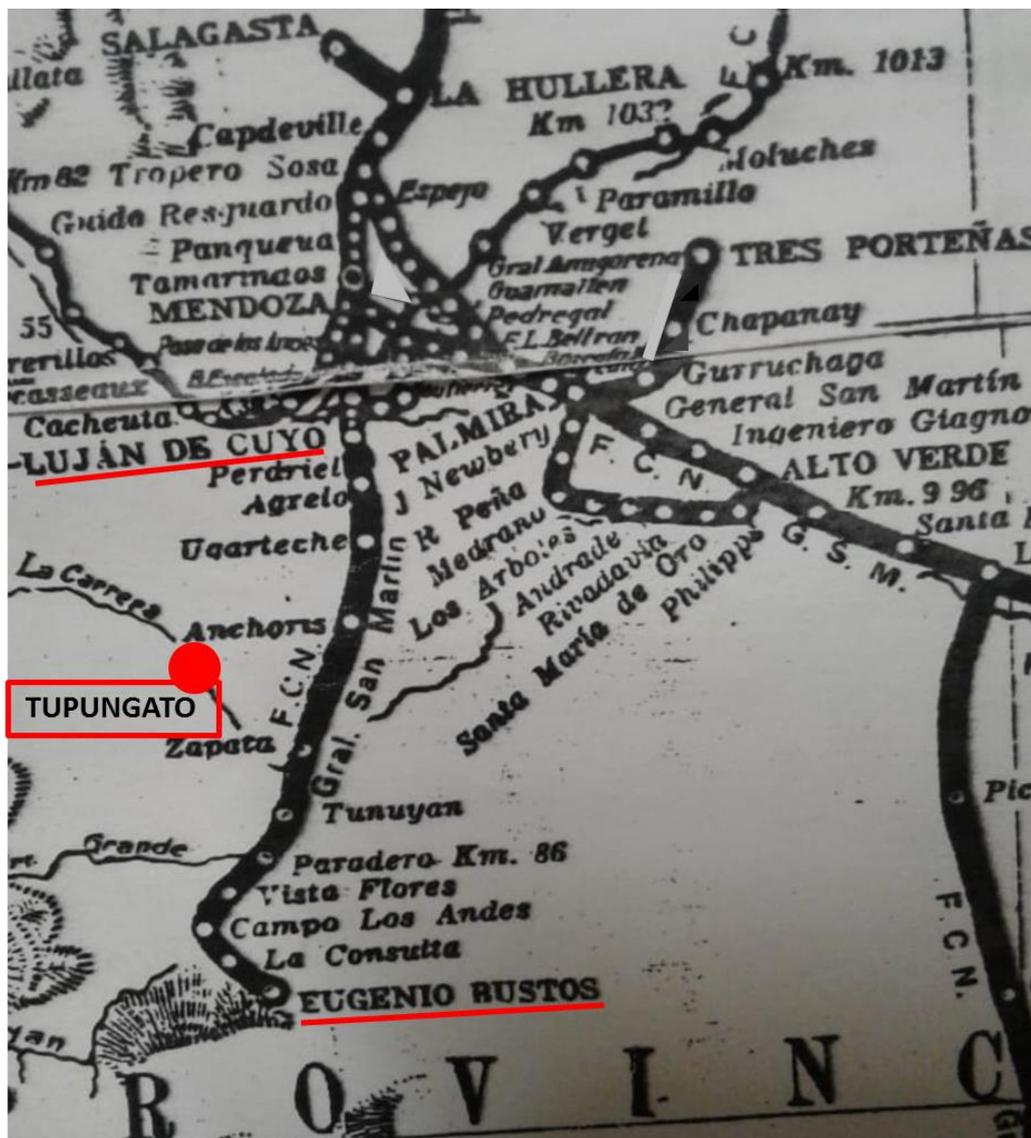


Figura 1 – ramal Luján de Cuyo-Eugenio Bustos del FCBAP

Establecida la problemática que sufrían los productores de Tupungato vamos directo al origen de la línea y para eso tenemos que situarnos en el año 1922. Frente a la situación descrita anteriormente el jefe político del departamento Martín R Laborde, convocó a una reunión de vecinos con el fin de cambiar ideas para hacer gestiones y obtener que una línea de ferrocarril llegase a Tupungato quizás pensando en acudir al Ferrocarril

Pacífico, candidato natural a construir el ramal.³ La referida asamblea se llevó a cabo el día 16 de junio de 1922. El diario La Prensa publicó la siguiente crónica de la misma:

*"Los vecinos de Tupungato convocados por el jefe político señor Martín Laborde se reunieron ayer con objeto de aunar ideas respecto al ramal ferroviario que se construirá hasta ese departamento. A este efecto se planteó la cuestión de que el terreno necesario para la construcción de esa línea será costado por el vecindario de las localidades por donde pasa, el cual se compromete a pagar al gobierno el monto de las expropiaciones a un determinado número de años. Con ese fin los vecinos solicitarán que se aumenten los impuestos a las propiedades al comercio y a las industrias e igualmente al ganado que salga fuera del departamento. De todo esto se dejó constancia en un acta especialmente levantada en esa reunión y que fue suscripta por todos los presentes. Para llevar adelante las gestiones sobre las bases enunciadas la asamblea designó una comisión compuesta por los señores Carlos Alurralde, Secundino Gómez, Samuel Correas, Ricardo Fernández Héctor Meli y Martín Laborde."*⁴

De la discusión en la asamblea no se vislumbra cual era la idea exacta, si solicitar la línea al Pacífico o proponer una línea independiente. Sí se percibe la necesidad de Tupungato de contar con un ferrocarril, y prueba de ello es que los vecinos de esta villa estaban dispuestos a pagar más impuestos con el fin de costear las tierras para la vía y así colaborar económicamente con el proyecto. Dos días después de la referida asamblea la Comisión Pro Ferrocarril a Tupungato se entrevistó con el gobernador Carlos Washington Lencinas quien le prometió el más amplio apoyo en las gestiones de la comisión.⁵

Una vez llevado el tema de la necesidad del ferrocarril a Tupungato al gobernador la idea se hizo más concreta. A principio no estaba claro cómo se iba a implementar, si a través del Ferrocarril Pacífico o de alguna otra manera. Lencinas decidió que el ramal a Tupungato sea una línea de trocha angosta, y se pensaba en 60 centímetros y que iba a ser construida y pagada por la provincia. El 24 de julio, un mes después de la reunión de los vecinos con el gobernador, este dictó un decreto "...autorizando al Ministro de Industrias y Obras Públicas para adquirir 32 kilómetros de vías y el material rodante necesario, ofrecido por la casa Müller de La Haya, para construir por intermedio de la sección Puentes y Caminos una línea *Decauville* que una la Villa de Tupungato con el pueblo Zapata de acuerdo con los estudios efectuados por la Dirección general de Obras Públicas. Dicho material será adquirido por la suma de 186.270 pesos y la Dirección de Obras Públicas deberá formular el contrato respectivo especificando la clase y peso del material, forma de entrega, condiciones de pago, etc."⁶

El contrato ad referendum para la compra de materiales se firmó el mismo día 24 de julio y fue suscripto por el Director de Obras Públicas, ingeniero Juan Manuel Taboada, y Lucas Jacobo Glastra, representante en Buenos Aires de la firma W N Müller de La Haya, Holanda.⁷ Con el contrato firmado se puso en marcha el proyecto del ferrocarril

³ La Nación 14 de junio de 1922

⁴ La Prensa 18 de junio de 1922

⁵ La Nación 19 de junio de 1922

⁶ La Prensa 25 de julio de 1922

⁷ La Prensa 21 de agosto de 1922

a Tupungato. Los medios periodísticos de la Capital Federal extrañamente a pesar de ser una noticia de interés puramente local se hicieron eco de este proyecto.⁸ Al mismo tiempo en que se discutía el contrato, llegó a Mendoza el presidente del directorio del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, Vizconde Saint Davids que, como lo hacía regularmente cada vez que venía a la Argentina, se reunió con el gobernador. En esta ocasión Lencinas le manifestó la idea del ferrocarril económico a Tupungato a lo que Saint Davids manifestó que apoyaría el ramal económico.⁹ No sabemos si este apoyo fue genérico y de cortesía o si acordaron algo al respecto. ¿Cuál fue entonces el alcance de la promesa hecha por la empresa ferroviaria inglesa? Probablemente alguna rebaja especial en el transporte de los materiales y alguna colaboración de los ingenieros de la empresa en la construcción, pero no más que esto. Al Ferrocarril al Pacífico el ramal a Tupungato no le generaba ningún problema, ya que si funcionaba le generaría algún tráfico de carga extra aunque probablemente de una cifra insignificante para las estadísticas del ferrocarril inglés.

Las obras las llevaba adelante el Ministerio de Industrias y Obras Públicas y para octubre de 1922 los movimientos de tierra llegaban hasta el kilómetro 12, o sea dos tercios del total.¹⁰ El 7 de noviembre el gobernador Lencinas, el ministro Suárez y el ingeniero Taboada hicieron la primera visita de inspección al avance de las obras constatando que el terraplén estaba terminado y que en poco tiempo se comenzaría a colocar la vía y para ello ya tenían rieles acopiados en la estación Zapata. El gobernador prometió que el ferrocarril estaría funcionando para la cosecha siguiente.¹¹

Pero en noviembre de 1922 el proyecto ferroviario a Tupungato sufrió un cambio de suma importancia. Originalmente la línea había sido concebida como una línea Decauville de trocha 60 cm, así estaba estipulado en el contrato celebrado en julio. Esto se cambió y se adoptó la trocha de 75 centímetros en lugar de 60. Probablemente esta decisión se hizo en función de la mayor capacidad de carga de la nueva trocha elegida. Por eso se renegoció el contrato con Glastra y se aprobó uno nuevo. El cambio de trocha implicó también un aumento del costo de los materiales que pasaron de 186.270 \$ según el contrato primitivo a 255.720 \$.¹²

Las obras, cuyos trabajos preliminares se habían comenzado en octubre de 1922 y para comienzos de 1923 ya estaban los terraplenes terminados y se comenzaban a colocar los rieles. En mayo de ese año fue el momento de mayor actividad en las obras que eran hechas por administración.¹³ Al frente de los trabajos se encontraba un ingeniero de apellido Brown quien prometía que antes de fines de 1923 los trabajos estarían concluidos.¹⁴ En agosto del mismo año tuvo lugar la primera prueba con una locomotora que fue totalmente satisfactoria.¹⁵ Para fin de año la línea estaba casi terminada. Así lo comentaba el diario La Prensa:

"Muy en breve se pondrá término a los trabajos relativos del ferrocarril tipo Decauville que se construye en la estación Zapata, ramal a San Carlos"

⁸ The Review of the River Plate 25 de agosto de 1922

⁹ La Nación 18 de agosto de 1922

¹⁰ La Nación 20 de octubre de 1922

¹¹ La Nación 8 de noviembre de 1922

¹² La Prensa 8 de noviembre de 1922

¹³ La Prensa 13 de mayo de 1923

¹⁴ Caras y Caretas 4 de agosto de 1923

¹⁵ Atlántida 16 de agosto de 1923

al departamento Tupungato. La línea está concluida ya en su mayor extensión y faltan únicamente dos kilómetros para que llegue a la parte final. En este último trozo quedan por construir un puente de regular tamaño sobre el río seco que se considera que es lo que demorará más tiempo. Anteayer llegó por primera vez una locomotora hasta el paraje denominado La Alborada que es el punto donde se terminan actualmente los rieles. Las obras se realizan con intensidad y se confía en que para mediados de enero próximo quedarán terminadas en todo el trayecto."¹⁶

En realidad la línea terminó siendo de una extensión de 18 kilómetros. No terminó de llegar a Tupungato, pero quedó cerca. Se decidió cortarla un poco antes de su destino para evitar la construcción de un puente costoso sobre el cañadón de un río. Para su explotación se había adquirido el siguiente parque rodante: 2 locomotoras 0 8 0T construidas por Henschel & Sohn, 3 coches con capacidad para 28 pasajeros cada uno y 12 vagones de carga.¹⁷ Como se verá un material rodante muy reducido. Las dos locomotoras fueron bautizadas "La Cuyanita" y "La Tupungatina"¹⁸ El material remolcado probablemente haya sido fabricado por Ferrostaal, pues la firma W N Müller era un agente conocido de esta empresa. El material de vía y rodante fue comprado nuevo pero algunos elementos que se usaron en el Ferrocarril Industrial de Mendoza provenían del Parque San Martín de Mendoza, que para su construcción había utilizado un Decauville de 60 cm. Ejemplo de esto es el tanque de agua que se instaló a mitad de camino, que provenía del Parque. Siempre se pensó que la línea sería administrada directamente por la provincia, pero en junio de 1923 corrió el rumor que el gobierno lo cedería al Ferrocarril Pacífico para su explotación y esto si bien era solo un rumor cayó muy mal en el vecindario de Tupungato.¹⁹

Como dijimos antes el Ferrocarril Industrial de Mendoza nunca llegó realmente a Tupungato aunque se acercó bastante. Para marzo de 1924 los trabajos se habían paralizado pero se anunciaba su pronta inauguración.²⁰ El gobierno decidió no terminar la línea e inaugurarla hasta donde se había construido, o sea 18 kilómetros. La razón de esto fue como dijimos evitar cruzar un río seco que requería un puente. La Dirección de Obras Públicas dictó un decreto el 29 de mayo de 1924 estableciendo las tarifas y fijando la fecha de inauguración para el día 8 de junio siguiente.²¹ No hemos podido confirmar que la inauguración fue el día fijado puesto que si bien muchos medios periodísticos anunciaron esa fecha y además fue fijada en un decreto, ningún medio confirma con posterioridad que se haya habilitado ese día. Esto puede deberse a dos razones, la primera que la inauguración fue solo una habilitación al servicio sin acto oficial y por lo tanto no fue noticia; la segunda que no se haya realizado en esa fecha. Recién el 29 de julio de 1924 La Prensa publica un telegrama de Tupungato confirmando que la línea se había habilitado.²² Con lo cual la habilitación al servicio debe haber ocurrido en algún momento entre el 8 de junio y el 28 de julio de 1924.

¹⁶ La Prensa 25 de diciembre de 1923

¹⁷ La Nación 8 de junio de 1924

¹⁸ Los nombres de las dos locomotoras surgen de un anota sobre la línea en publicada en Mundo Argentino el 4 de septiembre de 1935 pero no se puede identificar cual era cada una.

¹⁹ La Prensa 19 de junio de 1923

²⁰ La Prensa 16 de marzo de 1924

²¹ La Nación 30 de mayo de 1924

²² La Prensa 29 de julio de 1924

Dijimos que la línea se libró al servicio entre junio y julio de 1924, pero no había habido un acto de inauguración. Recordemos que el Ferrocarril Industrial de Mendoza era una obra de Carlos Washington Lencinas quien no se iba a privar de hacer un gran acto inaugural. El Poder Ejecutivo fijó el día 28 de septiembre a las 11 de la mañana para el gran evento.²³ Al acto fueron el gobernador, sus ministros y una gran comitiva. Tuvo una gran repercusión mediática en todo el país.²⁴ La ceremonia fue totalmente desproporcionada, digna de la inauguración de un ferrocarril transcontinental y no de una línea secundaria de 18 kilómetros en un paraje poco importante del sur de Mendoza.²⁵

La Operación

Generalmente cuando una comunidad solicita la construcción de una línea ferroviaria festeja su habilitación y disfruta de sus servicios, que había sido su gran anhelo. En el caso de Tupungato en realidad no fue así. El servicio implementado de un tren diario de subida y uno de bajada era considerado insuficiente pero peor aún las tarifas establecidas. Las consideraban muy altas.²⁶ Suele ocurrir con este tipo de líneas que generan una expectativa desmedida. Los ferrocarriles tienen un gran costo fijo y cuando las líneas son de baja densidad de tráfico aun siendo conceptuadas líneas económicas deben tener un nivel tarifario que cubra los costos operativos, cuanto menos densidad de tráfico tengan más alta deberán ser las tarifas, pero sabemos que esto tiene un límite, con lo cual muchas veces termina no siendo la solución buscada este tipo de líneas. En el caso del Ferrocarril Industrial de Mendoza la línea estaba en servicio en julio de 1924 y en septiembre de ese mismo año, o sea dos meses después, en Tupungato se gestionó y se logró la construcción de un camino paralelo al ferrocarril entre esa villa y Zapata.²⁷ Casi al mismo tiempo que se inauguraba el ferrocarril se construía el camino que en algún momento lo reemplazaría.

El idilio de los tupungatinos con el Ferrocarril Industrial de Mendoza si existió fue breve. En noviembre de 1924 ya arreciaban todo tipo de críticas contra el servicio; que la línea estaba sin terminar, que faltaban alambrados, que las tarifas eran elevadas y que los horarios eran inconvenientes.²⁸ En general todas las críticas que se le hacían a la línea estaban justificadas, pero un hecho político las potenció. La provincia había sido intervenida y el gobernador Lencinas había sido depuesto. El Ferrocarril Industrial de Mendoza había quedado como un símbolo de la política *lencinista* y ahora el viento político había cambiado de dirección. El interventor Federal, Enrique Mosca para justificar su razón de ser debía buscar hechos que denostasen al gobernante depuesto y en general en la Argentina esto no era muy difícil. El diario La Nación explicaba en enero de 1925 que la línea había sido construida solamente con fines políticos.²⁹

La nueva intervención federal se encontró con el problema de que la línea presentaba un balance deficitario. La pérdida era de 800 \$ al mes con lo cual se ordenó la reducción de los servicios prácticamente a la mitad, a tres trenes semanales. Además empezó a

²³ La Prensa 12 de septiembre de 1924

²⁴ Atlántida 16 de octubre de 1924

²⁵ Los Andes 29 de septiembre de 1924.

²⁶ La Prensa 29 de julio de 1924

²⁷ La Prensa 2 de septiembre de 1924

²⁸ La Nación 19 de noviembre de 1924

²⁹ La Nación 22 de enero de 1925

investigar todo lo relacionado con las obras de la construcción y como resultado de esa investigación, liderada por el diputado nacional Pascual Herraiz, se determinó denunciar a tres funcionarios de Lencinas por malversación de fondos y cohecho derivados de las contrataciones del Ferrocarril Industrial de Mendoza.³⁰ La intervención denunció que se habían hecho desaparecer los documentos relacionados con la construcción precisamente para que no se pudieran probar las irregularidades. El proceso siguió adelante pero como suele ocurrir en estos casos no llegó a nada.³¹

La administración de la línea designada por Mosca fue exitosa en cuanto a revertir la situación económica del Ferrocarril Industrial de Mendoza. La reducción de servicios y las economías realizadas permitieron pasar de un déficit mensual de 800 \$ a un superávit de 2498 \$ en noviembre de 1925. Si bien aquí puede haber cuestiones estacionales pues comparar meses distintos no es lo correcto, igual muestra un cambio de tendencia.³² En el ejercicio de 1926 también reporto un balance superavitario. Lo presentó el administrador Tomás A Lima.³³ Pero más allá de los balances, por supuesto que es mejor que no pierda plata a que tenga déficit, debemos tener en cuenta el volumen del transporte. En el año 1926 transportó 4.723 toneladas, básicamente productos de granja. Esto hace un promedio de unas 12 toneladas diarias, de acuerdo a la capacidad de los vagones que tenía el FCIM esto nos da un vagón por día.³⁴

Una de las razones de que la línea tuvo un resultado económico positivo fue el curioso método de explotación que implementó. Originalmente había establecido un tren diario de ida y vuelta y en enero de 1925 lo había reducido a tres por semana. Sin embargo pudieron establecer un servicio diario de vuelta. La línea tenía una pendiente constante que descendía de Tupungato hacia Zapata. Entonces los días en que no corría el tren con locomotora se largaba desde Tupungato el vagón con la carga y quizás con un coche de pasajeros, que llegaban a Zapata por gravedad. Un guarda freno iba en el convoy y era el responsable de parar la formación al llegar a destino.³⁵ Una queja contra la línea publicada en La Nación decía: “El tren de subida es muy lento y no es diario” Si la nota hace hincapié en que el tren de subida no es diario era porque si lo era el de bajada, con lo cual confirma la operatoria de trenes por gravedad.³⁶ Esta forma de correr trenes de un nivel de peligrosidad muy grande, sin embargo se llevaba a cabo y curiosamente debemos decir que en la historia de la línea no se ha reportado accidente alguno por los trenes a gravedad, con la excepción de uno ocurrido el 13 de marzo de 1930 en que bajaba en una zorra el administrador de la línea con otro empleado y un poco antes del destino por exceso de velocidad la zorra descarriló causando la muerte del administrador Rubén Zapata.³⁷

En diciembre de 1928 una nueva intervención federal depuso al gobernador lencinista Alejandro Orfila, el interventor enviado por Yrigoyen, Carlos A Borzali se encontró con el ferrocarril a Tupungato en problemas. Después de ordenar un minucioso estudio de la línea se comprobó sus deficiencias y estableció un plan de acción que constaba de tres

³⁰ La Prensa 14 de agosto de 1925

³¹ La Prensa 18 de septiembre de 1925

³² La Nación 24 de noviembre de 1925

³³ La Nación 1 de marzo de 1927

³⁴ The Review of the River Plate 4 de marzo de 1927

³⁵ Esta forma de operar está descrita en la nota sobre el Ferrocarril Industrial de Mendoza publicada en Mundo Argentino el 4 de septiembre de 1935

³⁶ La Nación 30 de julio de 1929

³⁷ La Prensa 14 de marzo de 1930

objetivos: reparar las vías y el material rodante; mejorar el trasbordo con el Ferrocarril Pacífico y actualizar las tarifas.³⁸ Las reparaciones eran necesarias pues el servicio estaba con problemas debido a que desde la inauguración en 1924 no se había hecho reparación alguna ni en las vías ni en el material rodante. Respecto de las mejoras de trasbordo con el Pacífico, cuando se proyectó el ferrocarril la línea arrancó de un terreno adyacente a la estación Zapata, y si bien una vía de trocha ancha entraba en el terreno del FC Industrial, el trasbordo no era muy cómodo. Por lo tanto se proyectó una nueva vía de trocha 75 cm que penetrase en la estación del Pacífico y accediese al muelle de carga para así hacer el trasbordo de carga directo y sin problemas. Las obras tardaron en comenzarse, se iniciaron en 1932 y se terminaron en 1933.³⁹ Las tarifas fueron actualizadas por decreto el 22 de mayo de 1929.⁴⁰ Finalmente en junio de 1929 el interventor firmó el decreto estableciendo las partidas presupuestarias para las obras de reparación del ramal y otros gastos de la línea.⁴¹

Estaba claro que el propio interventor se había propuesto poner en condiciones la línea a Tupungato. Con el dinero asignado las obras que se harían mejorarían la prestación del servicio. En septiembre de 1929 el propio interventor realizó un viaje de inspección hasta Tupungato para ver por sí mismo la situación del ferrocarril provincial. Como resultado de este viaje, tomó conciencia de que más allá del estado del servicio y las obras de mejoras que se hacían y las proyectadas, la línea tenía un problema estructural: en realidad no llegaba a Tupungato. El interventor tomó conciencia de que debía solucionar este problema. Así lo comentaba el diario La Prensa:

"Al regresar de una excursión recientemente efectuada hasta el departamento de Tupungato, el interventor federal impartió órdenes a fin de que se estudie la forma de ampliar el recorrido del Ferrocarril Económico que corre desde la estación Zapata hasta Tupungato. De acuerdo con ese deseo del comisionado la dirección de Obras Públicas de la provincia se encuentra empeñada actualmente en la preparación del proyecto y cálculo de gastos que demandaría la prolongación de las vías en el tramo a construirse que constarán de una longitud mayor de 6 kilómetro necesitándose que los propietarios cuyos inmuebles cruzaría la nueva vía donen la cantidad de terreno indispensable para la construcción de la obra."⁴²

El proyecto de la prolongación estuvo a cargo del director de Obras Públicas de la provincia ingeniero Luis T. Caffarini. Se consiguió la donación de los terrenos para la vía y en menos de un mes aproximadamente el proyecto estaba concluido. La Prensa decía:

"Según informaciones del Director General de Obras Públicas de la Provincia Ingeniero Luis T Caffarini hace algunos días fueron terminadas las obras llamadas de campaña que eran necesarias como elementos varios para los estudios relacionados con la prolongación del Ferrocarril Industrial de Tupungato, relevamientos, planos topográficos, etc. En la

³⁸ La Prensa 5 de abril de 1929

³⁹ Expediente 020416 P 1932 Archivo Dirección General de Ferrocarriles, Museo Nacional Ferroviario

⁴⁰ La Prensa 24 de mayo de 1929

⁴¹ La Nación 26 de junio de 1929.

⁴² La Prensa 5 de septiembre de 1929

sección técnica de la dependencia citada se continúan ahora los trabajos de gabinete sobre el terreno o sea en lo que se refiere a la terminación de planos, presupuestos y mensura descriptiva todo lo cual se cree quedará terminado dentro de 8 a 10 días para luego ser enviado a consideración del Ministro de Industrias y Obras Públicas. Con el objeto de normalizar el servicio de ese ferrocarril se han proseguido las reparaciones en el material rodante a cuyo efecto fueron enviados los elementos de trabajo necesarios.”⁴³

Si analizamos el proyecto de prolongación de la vía del Ferrocarril Industrial del Mendoza podemos decir que en función de la lógica de la empresa ferroviaria, cuanto mayor es el área de influencia de una línea más posibilidades de obtener carga tiene. Por eso las empresas luchaban por tener una zona exclusiva de influencia. Pero este no es el caso de la línea a Tupungato, de 18 kilómetros. Cuando en 1929 se hablaba de prolongación no se hacía referencia a constituir una red que le diera sentido sino simplemente hacer un puente, cruzar la cañada y llegar a Tupungato adonde nunca había llegado y en todo caso colocar unos kilómetros más de rieles. Esto no iba a cambiar la pequeñez de la línea. De todas maneras el proyecto de prolongación no siguió adelante. En 1930 luego del golpe de estado el presidente Uriburu designó interventor de la provincia a José María Rosa que tomó posesión del cargo el 25 de septiembre de 1930. A su vez Rosa designó administrador del Ferrocarril Industrial de Mendoza a Justo Germán Saligari para subsanar las deficiencias de la línea. El Departamento de Industrias y Obras Públicas había realizado un informe sobre los problemas que la línea tenía, todos imputables a la gestión anterior, y estableció que debía realizarse una minuciosa investigación administrativa para establecer las irregularidades y responsabilidades por las mismas.⁴⁴ Tampoco esta vez se llegó a algo concreto en la investigación.

En 1932, luego de la normalización institucional asumió la gobernación Ricardo Videla del Partido Demócrata. Para ese entonces el Ferrocarril Industrial de Mendoza había mejorado sustancialmente en cuanto al tráfico de cargas. Entre mayo y julio de 1932 se transportaron 3.530 toneladas contra 2.257 del mismo periodo de 1932.⁴⁵ Esta cifra nos da un promedio de 38 toneladas diarias, o sea que comparado con las 12 toneladas de 1926 se había triplicado el transporte, pero aun así 38 toneladas no justificaban la línea puesto que podían ser llevadas perfectamente con dos o tres camiones. De todas maneras el servicio no era bueno. Al menos no era lo bueno que los vecinos de Tupungato reclamaban y esto quizás no se debía a que había empeorado la calidad en sí sino que habían aumentado las expectativas de los usuarios. Transcribía La Nación un telegrama de Tupungato:

“El correo no pudo llegar porque el tren industrial que lo conduce no pudo salir de Zapata. El servicio que presta dicho ferrocarril es deficiente y sin ninguna seguridad.”⁴⁶

El gobernador Videla también entendía que el Ferrocarril Industrial de Mendoza debía prolongarse. Se retomó el proyecto anterior, pero este fue mucho más audaz, en lugar de

⁴³ La Prensa 5 de octubre de 1929

⁴⁴ La Prensa 5 de octubre de 1930

⁴⁵ La Nación 9 de agosto de 1932

⁴⁶ La Nación 14 d agosto de 1932

hacerlo llegar a la villa cruzando con un puente, se proyectó prolongarlo 8 kilómetros. Decía La Prensa:

"El Poder Ejecutivo dictó un decreto por el que se toma en consideración el proyecto e informe de la dirección de Obras Públicas sobre prolongación del Ferrocarril Industrial a Tupungato, en una extensión de 8 kilómetros con lo cual se beneficiarían las poblaciones de Villa Tupungato, distrito Arboleda, Tres Esquinas, Villa Bastias y San José cuyo presupuesto asciende a 61.435 pesos. Agrega que la realización de la mencionada obra, para la cual la ley 936 destina los fondos suficientes, importa un notable adelanto y progreso para el citado departamento (...) Por ello contándose con todo el material para la construcción considera conveniente realizar esos trabajos por administración por la Dirección General de Obras Públicas..."⁴⁷

De más está decir que esta obra que hubiera llevado a la línea a tener la friolera de 26 kilómetros tampoco se llevó a cabo.

De todo lo proyectado lo único que se concretó fue la reforma prevista en la estación Zapata del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para mejorar el trasbordo de carga. La Dirección General de Ferrocarriles aprobó el proyecto y la obra se realizó terminándose en 1933.⁴⁸ Pero más allá de las mejoras y del devenir de la línea, se estaba comenzando a sentir que el tiempo del ferrocarril estaba pasando. En 1934 se habilitó un camino pavimentado hasta Tupungato.⁴⁹ Recordemos que el propósito original de la línea fue darle un sistema de transporte eficiente para la producción de Tupungato para que no se perjudicara respecto de otras villas que disponían de ferrocarril, y ahora tenían un camino pavimentado que resultaba ser mucho más eficiente que el ferrocarril. Si pensamos en el transporte de productos de granja, el mismo debía ser llevado en camión o en carro a la estación Km 18 del ferrocarril, allí se cargaba en vagones y se mandaba a Zapata, en donde había que trasbordar a los vagones del Pacífico. Después había que esperar el tren de carga ordinario que enganchara el vagón y lo llevara a Mendoza, en donde se desarmaría el tren y se llevaría a la vía de descarga. Allí la carga se trasbordaría a un camión que lo llevaría al mercado de destino. Con el camino pavimentado la producción se cargaba en un camión en la granja y se llevaba directamente al mercado de destino. La competencia se empezó a sentir, y en diciembre de 1934 se tuvo que hacer una sustancial rebaja en la tarifa para vino, que junto con los productos de granja constituía el principal producto que transportaba la línea.⁵⁰

El 18 de febrero de 1935 asumió la gobernación de Mendoza Julio Cano, también del Partido Demócrata y nombró administrador del Ferrocarril Industrial a Julio Villanueva, sobrino de Benito Villanueva. La situación con que se encontró el nuevo administrador fue una línea que si bien prestaba el servicio con bastante regularidad no cumplía con la función para la que habían sido construida, había perdido su razón de ser. El servicio se prestaba tres veces por semana y el tren tardaba 45 minutos para hacer los 18 kilómetros. Seguramente los trenes que bajaban por gravedad lo hacían más rápido. Tal era la peculiaridad de esta línea que la revista Mundo Argentino realizó una nota de

⁴⁷ La Prensa 15 de septiembre de 1932

⁴⁸ Boletín Oficial 22 de mayo de 1934

⁴⁹ La Prensa 22 de mayo de 1934

⁵⁰ La Prensa 30 de diciembre de 1934

color con el título “El ferrocarril más pequeño del mundo”.⁵¹ En 1936 el gobernador ordenó el cese del servicio sin que nadie reclamara por su reinstalación y sin siquiera la supresión fuera noticia importante en los periódicos de la capital.

La Figura 2 muestra el mapa actual de la zona donde se tendió el ferrocarril industrial.

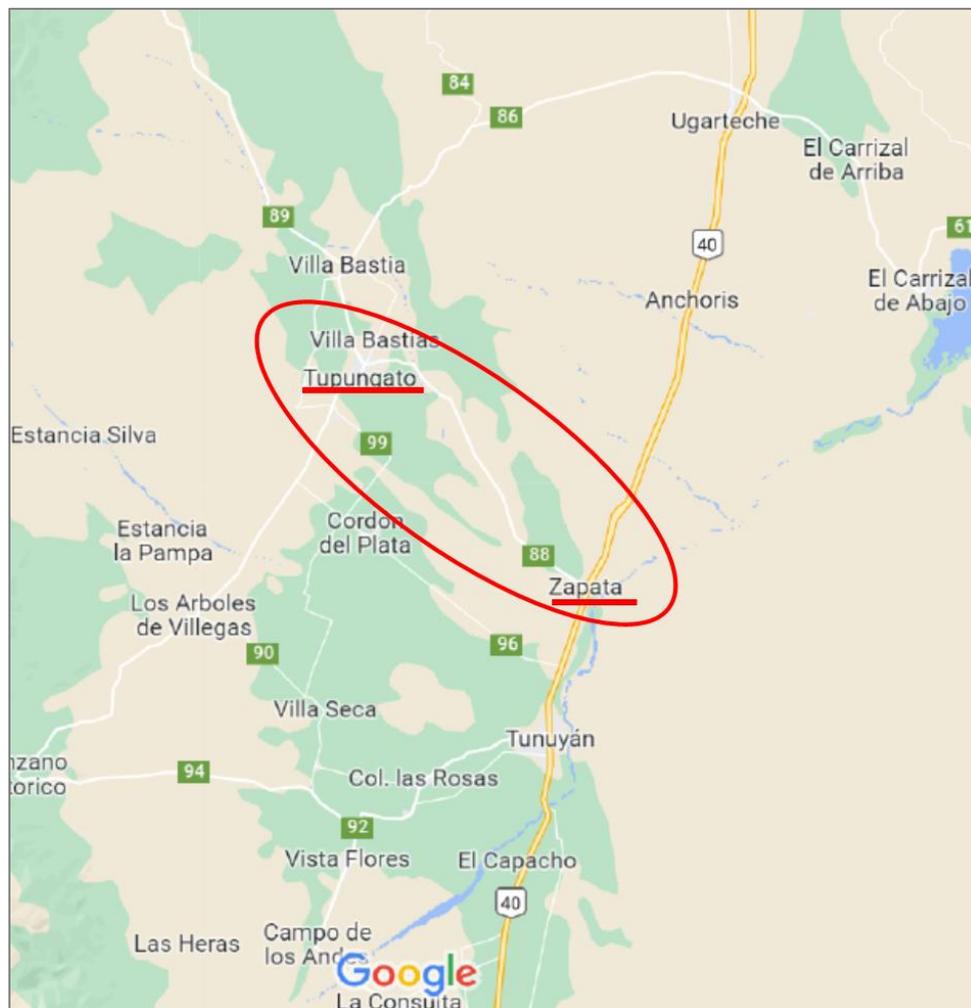


Figura 2

Se muestra la Ruta Nacional 40, paralela y muy cercana al ramal Luján de Cuyo - Eugenio Bustos del Ferrocarril Pacífico, del cual era tributario, y las localidades de Ugarteche, Anchoris, Zapata y Tunuyán que dicho ramal servía. El ferrocarril industrial que unía Zapata con Tupungato tenía un recorrido cercano al de la Ruta 88 mostrada en la misma figura, aunque una observación en Google-Earth no permite observar hoy vestigios de su trazado, probablemente porque al cerrarse el ferrocarril los propietarios que habían donado los terrenos para su paso los recuperaron.

Conclusiones

La corta línea del Ferrocarril Industrial de Mendoza surgió como una necesidad cuando la villa de Tupungato quedó marginada de la línea férrea construida por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico al sur de Mendoza. Esto ocurrió en 1909. Como dijimos, esta

⁵¹ Mundo Argentino 4 de septiembre de 1935

localidad que, como productora de productos de granjas y otros era abastecedora de la ciudad de Mendoza, quedó en peores condiciones de competitividad con otras localidades, como por ejemplo Tunuyán, que sí fue servida por el ferrocarril. Por esos años este tipo de líneas aún estaban en discusión y se implementaban en muchos casos. En 1911 ante un pedido del gobierno de la Provincia de Buenos Aires el propio Ferrocarril Pacífico había dado su opinión favorable a este tipo de líneas complementarias de los ferrocarriles existentes. Pero cuando se decide llevar a la práctica la línea en 1922 la situación había cambiado. Probablemente ya era una idea anticuada. El Ferrocarril Industrial de Mendoza nació viejo.

Este ferrocarril muestra una paradoja inicial. Los habitantes de Tupungato propusieron la línea en 1922 con el argumento de abaratar el transporte de la producción a Mendoza, para competir mejor con otras localidades, Sin embargo en su desesperación por tener la línea, en un primer momento los interesados propusieron un aumento general de impuestos municipales en Tupungato para financiarla. O sea que para abaratar la producción de Tupungato puesta en los mercados de Mendoza proponían un aumento de impuestos que entre otras cosas harían subir el precio de esos productos. Con lo cual para competir supuestamente se abarataría el flete pero se encarecerían los productos por los impuestos adicionales, con lo cual serían menos competitivos con los precios. ¿Habrán hecho cálculos al respecto de cuanto incidía el flete y cuanto los impuestos propuestos?

Un dato sorprendente de la construcción del Ferrocarril Industrial de Mendoza es la rapidez con que se decidió la construcción y se construyó. La primera reunión de vecinos de Tupungato fue en junio de 1922, le llevaron la idea al gobernador y un mes después estaba la decisión final tomada y contratados los materiales. Incluso sin problemas el gobierno aceptó pagar con fondos de la provincia el total de la obra. Ni siquiera analizó la idea de los vecinos de Tupungato de colaborar aumentando impuestos. Esta velocidad es inusitada, puesto que proyectos como este requerían estudios de factibilidad, de ingeniería, discusiones legislativas etc. y sin embargo todo se resolvió en un mes. La explicación de esto es política. Carlos W Lencinas el gobernador que llevó adelante la obra, podemos decir en términos actuales que era un gobernador “populista” o “protopopulista”. Esto significa que pretendía tener votos cautivos a cambio de cierto tipo de beneficios, como obras públicas, ventajas, dádivas, favores, etc. Entendía que la política era eso, mantener la adhesión de sus simpatizantes a cambio de una contraprestación que directa o indirectamente consistía en la utilización de recursos públicos para fines partidarios. Por eso es que Lencinas apoyó y llevó adelante con tanta celeridad el proyecto, porque vio en él un instrumento central para captar apoyo político en esa villa. Como señalamos en párrafos anteriores así lo sostenía abiertamente el diario La Nación en 1925.

Por último debemos analizar la eficacia y el rendimiento de Ferrocarril Industrial de Mendoza. Hay muy pocos datos disponibles de la explotación de la línea, pero de los pocos que hay surge que, salvo en el periodo inicial en que registró un déficit de explotación, luego con las reformas y economías que se hicieron se logró equilibrar las cuentas. Esto simplemente contando ingresos y egresos de la explotación y sin contar el capital inicial que lo puso íntegramente el gobierno provincial. Evidentemente como todo este tipo de líneas económicas tuvo el problema de la falta de mantenimiento, pero en realidad en el Ferrocarril Industrial de Mendoza no fue algo relevante por su corta

existencia de 12 años. Probablemente si su servicio hubiese continuado habría que haber hecho grandes inversiones en mantenimiento de vías y material rodante.

En cuanto a la eficacia del ferrocarril, es decir si logró los fines que perseguía su construcción, podemos decir que lo que transportaba era realmente poco. Si tenemos en cuenta que originalmente se había proyectado una línea de trocha 60 cm y que después para aumentar la capacidad de transporte se la llevó a 75 cm muestra que se preveía llevar más carga de la que llevaba. Los datos aislados que hay nos muestran que la carga transportada era de uno, dos, o unos muy pocos vagones por día. Si esta era toda la producción de Tupungato que se dirigía a Mendoza, podemos sostener que el ferrocarril fue un error de cálculo y no se justificaba de ninguna manera la línea. Ahora si la producción de Tupungato era mayor y solo una parte pequeña usaba el ferrocarril también muestra otro error de cálculo. Sea una u otra la cuestión del bajo nivel de transporte y dado que en el mismo momento en que se construye la línea se habilitó un camino consolidado paralelo haciendo el mismo recorrido, cuando ya había camiones en abundancia, podemos decir que el Ferrocarril Industrial de Mendoza es una línea que tranquilamente podría haberse evitado construir.

Dijimos que el Ferrocarril Industrial de Mendoza nació viejo, o al menos en función de ideas anticuadas como la de ferrocarril económico. La década del 20 se caracterizó por el comienzo de la motorización en la Argentina, muy lentamente por la falta de caminos. También comenzó la discusión acerca de la necesidad de construir caminos para los automotores. Si bien la materialización de la política de construcción de caminos tanto nacionales como provinciales se comienza a concretar en la década de 1930, ya en los veinte el tema estaba totalmente planteado. Por lo tanto esta línea ferroviaria no solo no tenía futuro sino que no tuvo presente, pues como vimos coexistió con los caminos desde un origen.

El caso de este emprendimiento ferroviario es un exponente de una vieja discusión técnica económica que se dio en el mundo del ferrocarril. ¿Cuándo un ferrocarril es realmente económico? ¿Cuándo es su construcción barata por usar trocha angosta y materiales livianos, o cuándo se lo hace con materiales pesados que permiten llevar más carga con material rodante grande y locomotoras de potencia que en una economía de escala permiten tarifas más baratas?. Está claro que esta discusión no es conducente en el caso del Ferrocarril Industrial de Mendoza que nunca tuvo un nivel de transporte razonable ni siquiera para su propia justificación.

Por último debemos señalar una característica de este ferrocarril que lo hace diferente a otros casos de ferrocarriles económicos en la Argentina. El Industrial de Mendoza se concibió para trasportar productos de granja y cuando se vio que esto no funcionaba inmediatamente se lo cerró y se vendieron todas sus instalaciones. Si bien podemos sostener que hubo un error de cálculo al concebir la línea, sus posibilidades y su utilidad, el gobierno provincial fue absolutamente pragmático y racional al decretar su cierre cuando se demostró que no tenía ningún sentido y nadie en la zona protestó por ello. Esto contrasta con otros casos en que este tipo de ferrocarriles tuvieron gran arraigo popular en la zona y por ello su vida útil se ha prolongado artificialmente mucho más allá de las necesidades y hasta aún hoy se discute su continuidad. Quizás esto se debe a que el Industrial de Mendoza nunca se concibió ni se usó en forma masiva para transporte de pasajeros y por ello los habitantes de Tupungato nunca tuvieron esa

relación estrecha del que usa permanentemente un servicio ferroviario y por ello no se lo añora ni generó polémica su cierre.
