

CAPITULO SEGUNDO

II LAS CONEXIONES FERROVIARIAS DEL NOA CON BOLIVIA Y CHILE

Muy sucintamente nos referiremos a las conexiones ferroviarias (denominadas "Empalmes Internacionales") de trocha angosta que el N.O.A. mantiene con los ferrocarriles de la misma trocha de Bolivia y de Chile.

II. 1. Las Conexiones con Bolivia

El sistema ferroviario de Bolivia, en su totalidad de trocha angosta, comprende 2 redes (Occidental y Oriental) no vinculadas entre sí dentro del territorio boliviano, sino que lo hacen merced a las vías de nuestro Ferrocarril Belgrano utilizando para ello el "triángulo" que forman los empalmes La Quiaca/Villazón, Pocitos/Yacuiba, y el "vértice" Perico.

La única empresa ferroviaria es estatal y se denomina "ENFE", Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado.

II: 1.1. La conexión de Perico con el Empalme La Quiaca/Villazón y la Red Occidental.

Este tramo, que pertenece a la Línea "C" del F.C. Belgrano, se construye entre los años 1891 y 1907. En su recorrido discurre por el "ex-sector de cremallera" entre León y Volcán (15,5 kms., con rampas del 6%, una rampa no superada en ningún sector del F.C. Belgrano), por la histórica Quebrada de Humahuaca y, a través del Abra de Tres Cruces (3.725 msnm.), por el Altiplano o Puna (Tres Cruces-La Quiaca).

Es un tramo con un trazado y una construcción singularmente conflictivos, con un reducido valor en la "Habitualidad de circulación de trenes" (semanas/año de explotación) y con severas exigencias en el mantenimiento y en la reparación de la infraestructura. Estos aspectos necesariamente repercuten en el costo de la explotación.

La infraestructura se construyó por la planicie aluvial del río Grande, por el abanico del cono de deyección del "volcán", y por prácticamente la margen derecha del río Grande en toda la Quebrada de Humahuaca. Si bien con ello se daba satisfacción a decisiones y urgencias políticas (la vía debía hacerse por la Quebrada de Humahuaca, y en un tiempo tal que anule cualquier intento de acceder ferroviariamente al Altiplano y a Bolivia por la Quebrada del Toro), resulta claro comprender que quedaron diferidos una buena cantidad de problemas.

En el ex-sector de cremallera, para remolcar un tren de 500 toneladas brutas son necesarias tres (3) locomotoras de 2475 HP cada una. A los efectos comparativos, digamos que en todo el Ramal C. 14 una (1) sola de estas locomotoras remolca un tren de 500 y más toneladas brutas.

El 5 de mayo de 1908 se habilita el servicio ferroviario entre Jujuy y La Quiaca. Se trabajó rápido si se recuerda que la construcción comenzó en Jujuy en Enero de 1903.

La fronteriza ciudad de La Quiaca se fundó en 1907, precisamente a raíz de la llegada del ferrocarril (aunque algunos memoriosos dicen que ya en 1883 y en la zona llamada La Quiaca Vieja se había instalado una estafeta postal). El nombre de esta ciudad deriva de una especie de verdura que crece a orillas del río Toro Ara.

Allí, en La Quiaca, hubo que esperar la llegada del ferrocarril boliviano, que se encontraba en plena construcción. El entonces "Ferrocarril de Atocha a La Quiaca", estimaba concluir la construcción para el año 1925: a mediados de 1924, de los 198 kms. que separan Atocha de La Quiaca, estaban con terraplenes terminados 113 kms., y de estos 42 kms.

estaban enriellados y con todas las obras de arte concluidas. Por esta causa, el sector Villazón-Tupiza (101 kms.) podía quedar concluido en el año 1924, mientras se trabajaba en la construcción del Puente Internacional.

El 6 de Agosto de 1925, y como parte de los festejos patrios de Bolivia, se inaugura el Puente Internacional, el Empalme La Quiaca-Villazón y la vía que en Atocha empalma con el resto de la Red Occidental.

Con estas habilitaciones, por fin Bolivia podía tener acceso al Atlántico, ya que hasta ese momento su único acceso ferroviario era hacia el Pacífico.

II. 1.2. La Conexión de Perico con el Empalme Pocitos/Yacuiba y la Red Oriental.

Como parte del tramo Güemes-Jujuy, el servicio ferroviario en Perico se habilita el 31 de Enero de 1891: este tramo es el último que se construye por imperio de la Ley 280.

Posteriormente se sanciona la Ley 4064 por la cual se dispone construir el tramo Perico-Ledesma tramo que se habilita al servicio el 24 de agosto de 1904.

En la Estación Ledesma una placa recordatoria dice textualmente: "Ferrocarril Central Norte - Prolongación de Ledesma a Embarcación - Ley 4845 del 11 de Octubre de 1905 - Inauguración de las obras: 23 de Octubre de 1905". Entre Ledesma y Embarcación, tramo que se habilita al servicio el 28 de Noviembre de 1911, se construyen numerosos puentes, siendo los principales los de ríos San Lorenzo, Zora, Yuto, Seco, y principalmente el del Bermejo (8 tramos metálicos de 50 m. cada tramo). Este puente del Bermejo permitió también durante años el paso de automotores, mediante el entablado sobre la cama de durmientes.

El tramo Embarcación-Manuela Pedraza (hoy, Tartagal) se habilita el 6 de Septiembre de 1924, hasta Tobantirenda el 26 de Octubre de 1931, para finalmente acceder a Pocitos.

En esta Estación fronteriza podemos leer lo siguiente en una placa recordatoria: "El día 30 de mayo de 1944 se inicia la construcción del Ferrocarril Internacional Argentino-Boliviano.

El día 9 de Julio del mismo año los rieles llegaron a la frontera como nuevo y efectivo vínculo que reafirma la tradicional confraternidad entre los gobiernos y los pueblos de ambas naciones y acrecentará su intercambio cultural y comercial - M.O.P. - Administración General de los Ferrocarriles del Estado - Julio 1944".

Estas acciones reconocían como antecedente al 10 de Febrero de 1941 al refrendarse el Convenio por el cual Argentina seguiría tendiendo rieles en el oriente boliviano, y también al 23 de Noviembre de 1942 en que se constituye la "Comisión Mixta Argentino-Boliviana" para la construcción del ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra-Sucre.

Un prestigioso ferroviario argentino, el Ing. Francisco Mora es designado Jefe de esta Comisión Mixta (usualmente llamada "Comixta"), y por ella desfilaron hombres de la talla de Ramallo, Serra, Pereyra Hernández, Morelli, Petisco, Cengarle, Raska, Gutiérrez, etc. Inclusive trabajó un tiempo el Ing. Maury.

En el andén de la Estación Yacuiba, cabecera de lo que es hoy la Red Oriental de ENFE, una placa testimonia: "Aquí reunidos los Excmos. Presidentes de Bolivia y Argentina, Gral. Enrique Peñaranda y Dr. Ramón S. Castillo, inauguran las obras del Ferrocarril de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra, nuevo vínculo de la amistad indisoluble que une a las dos Repúblicas - 17 de Septiembre de 1942". Encima de esta placa hay otra más pequeña del Centro Argentino de Ingenieros.

Así se construyó este ferrocarril, el que se entrega oficialmente a Bolivia el 01 de Noviembre de 1967. En conmemoración a este acto, la entonces Secretaría de Comunicaciones hizo confeccionar una bandeleta alusiva con la leyenda "Ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra, un lazo más de unión entre Argentina y Bolivia", bandeleta que por 28 días se insertó en toda correspondencia.

La conexión con esta Red Oriental nos permite la vinculación con el Brasil; al haber construido este último país (y casi simultáneamente con la construcción argentina) la ferrovía Santa Cruz de la Sierra-Corumbá, enlazando con el ferrocarril brasilero que conduce a San Pablo y al Puerto de Santos. Este es el único corredor bioceánico de exclusivamente trocha angosta: Antofagasta-Socompa-Salta-Pocitos-Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra-Puerto Suárez-Corumbá-Campo Grande-Tres Lagoas-Baurú-San Pablo-Santos.

El primer tren con petróleo crudo boliviano llegó a San Pablo en Agosto de 1955.

II. 2. Las Conexiones con Chile

El sistema ferroviario del Norte de Chile es casi totalmente de trocha métrica, siendo en parte estatal y en parte privado.

En las conexiones de nuestro país con Chile debemos mencionar: Un proyecto no concretado, (Ferrocarril Bioceánico del Sur) de trocha ancha, y dos (2) realizaciones concretas en la trocha métrica. De las dos últimas solamente subsiste una de ellas, y es el Ramal C. 14 y su continuidad en Chile.

II. 2.1. El Ferrocarril Bioceánico del Sur (Lonquimay-Zapala)

El 25 de abril de 1922 se firmó un Convenio en Santiago de Chile dejándose establecido que Argentina y Chile resolvían recíprocamente construir dos (2) vías férreas que unirían sin trasbordo Antofagasta con Salta - en el límite norte - y Bahía Blanca por la prolongación del hoy F.C. Roca desde Zapata hasta su empalme con la red sur chilena dando acceso a la zona de Concepción y al puerto de Talcahuano, en el límite Sur.

El primero se concretó, inaugurándose el 20 de Febrero de 1948.

La sección argentina entre Bahía Blanca y Neuquén fue habilitada por Julio A. Roca el 01 de Junio de 1899. En 1914 se prolonga hasta Zapata: desde allí faltan 130 kms. hasta el límite chileno para que la vía continuara hasta Lonquimay (un Paso de baja altura).

Los primeros estudios de carácter topográfico para este F.C. Trasandino tuvieron lugar en 1919. Después del Convenio de 1922, el 24 de agosto de 1943 se firmaba otro estableciéndose que ambos gobiernos iniciarían en 1944 los estudios del caso.

En el sector chileno se construyeron 64 kms. hasta llegar a la localidad de Lonquimay, habiéndose ejecutado la obra más importante de todo el trazado que es el túnel Las Raíces de unos 4.500 m. de longitud.

La construcción de este ferrocarril permitiría unir por trocha ancha al Atlántico con el Pacífico a través de sólo 1.300 kms. No obstante estas obras y los acuerdos renovados entre ambos países (1922-1943-1956-1974) el llamado Trasandino por Lonquimay no se concretó.

II. 2.2. El Ferrocarril Trasandino por las Cuevas

Es el cruce ferroviario del macizo andino que por trocha angosta vincula nuestra Mendoza con la chilena ciudad de Las Cuevas: desde allí, la ferrovía chilena cambia de trocha.

La ley 583 del 5 de Noviembre de 1872 concedía la construcción del F.C. Trasandino a Juan Clark, que en 1886 presentó los estudios utilizando la variante del Paso de Uspallata. Iniciadas las obras, esta Construcción sufrió varias paralizaciones - por diversas causas- motivando esta situación para que recién en 1893 los rieles llegaran a Punta de Vacas.

El 30 de Abril de 1910 se llega al límite argentino-chileno en el interior del Túnel Las Cuevas. La inauguración se produce el 25 de Mayo de ese mismo año.

El 11 de Enero de 1934 un alud destruye buena parte de la infraestructura del Trasandino, el que, en esas condiciones es adquirido por el Gobierno Argentino (Ley 12573) que de inmediato inicia los estudios y encara las variantes en el trazado y procede a los trabajos de rehabilitación. Ellos concluyen el 8 de Mayo de 1944.

En estas tareas tiene especial relevancia el Ing. Richard Fontaine Maury, recientemente reincorporado a la empresa ferroviaria, después de su forzoso alejamiento como Jefe de la Construcción del Ramal C. 14, donde plasmara tan brillantes logros.

Posteriormente, en Junio de 1984, un nuevo alud sacude al Trasandino provocando la casi total destrucción del tramo argentino Polvaredas-Las Cuevas, así como del tramo chileno Caracoles-Río Blanco. Lo costoso de la rehabilitación de este último tramo motivó que las autoridades chilenas decidieran la supresión del tramo y por ende la condición de Ferrocarril Internacional.

Perdida esta especial condición, en lo interno de cada país se utilizan los tramos rehabilitados.

En los 187,3 kms. de extensión entre Mendoza y el Límite Internacional, la cota del riel trepa desde los 698 msnm. hasta los 3.189 msnm.: hay allí 58 Puentes, 17 Túneles, 13 Cobertizos, y 7 ex-tramos de Cremallera, con rampas que van del 4 al 6%.

El tramo chileno, de 76 kms. entre Los Andes y el Límite Internacional, se caracterizaba por tener 6 ex-tramos de Cremallera, con rampas que llegaban al 8,2%.

II. 2.3. El Ferrocarril de Salta a Chile

Es la única conexión ferroviaria en actual explotación, que vincula al N.O.A. con el Norte de Chile y con el Pacífico, por el Paso de Socompa.

De esta ferrovía, y de sus características, tratan los Capítulos venideros.

II. 3. El Sistema Ferroviario de Trocha Métrica

En el Croquis que se adjunta como "Gráfico N°2" e intitulado "Croquis del Sistema Ferroviario de Trocha Métrica" se indican los Ramales y los empalmes internacionales de los Ferrocarriles de Argentina, Bolivia, Brasil y Chile. Tanto Uruguay como Paraguay tienen su red en trocha media.

EL RAMAL C-14

SALTA - SOCOMPA

Ing. Moisés Norberto Costello

Hecho el deposito que marca la ley 11.723

ISBN: 950-43-7750-5

Octubre de 1996, Salta - Argentina