

El ferrocarril y la integración territorial con Chile

La Cordillera de los Andes, accidente geográfico que separa a dos naciones hermanas, nunca ha sido un límite infranqueable para el intercambio y las relaciones recíprocas.

Desde el tiempo prehispánico esta mole de tierra fue traspuesta infinidad de veces por los Incas y sus dominados, trazando a través de ella la red vial que comunicaba todos los puntos de su gran imperio.

Posteriormente, en el siglo XVI, las huestes españolas dejaron marcadas sus herraduras por todos los valles cordilleranos. Y en el siglo XIX, el Libertador de América llevó su plan libertario remontado sus empinadas paredes y soportando sus arideces, venciendo al español y poniendo fin a la cordillera de los Andes, como límite entre la dominación española y el espíritu independiente de dos naciones soberanas.

La revolución industrial y los avances que ella trajo no fueron ajenos a estos países. La industrialización llegó y la Cordillera no fue un límite para los rieles portadores de "civilización".

Un grupo de hombres, convencidos del triunfo de la razón y de la industria intentaron acercar todas las regiones a través de los medios que la ciencia y técnica de ese momento les permitían.

Es así como un par de precursores conciben la idea de unir Valparaíso y Buenos Aires por medio de una línea férrea, la posteriormente será conocida como "Buenos Aires al Pacífico"; el sector comprendido entre Mendoza y el límite internacional se denominó "El Trasandino".

Mucho tiempo llevó la concreción del plan; muchas fueron las marchas y contramarchas dadas; mucho fue también el capital humano y económico invertido en esos sueños paralelos.

Finalmente, en la primera década del siglo XX, los brazos argentinos y chilenos se estrecharon en un abrazo de hierro y el túnel que horadaba las entrañas de la Cordillera fue un testigo silencioso de aquel encuentro.

Pero la alegría el encuentro duró poco tiempo. Una serie de problemas técnicos, materiales y financieros provocaron que el tráfico entre las naciones hermanas fuera cada vez menor, hasta que finalmente, al promediar el fin del siglo XX, el servicio se interrumpió definitivamente.

Fue un buen intento de integración de dos naciones hermanadas por una cultura, pero fue sólo un intento. Posiblemente primaron más los intereses de los extranjeros que administraban las líneas, que de los argentinos y chilenos que necesitaban intercambiar sus productos. Fue otro de los tantos negociados que no permitieron crecer a nuestra América Latina.

El paso de la Cordillera

En la actualidad el paso más utilizado en Argentina y Chile es el de Uspallata en la provincia de Mendoza, que a lo largo de su recorrido ofrece una serie de dificultades en su trazado, sus pendientes y su conservación, entre otros.

Repasando la historia encontramos datos sobre el cruce de los Andes por otros senderos. Tal es el caso sucedido hacia 1700 cuando varias expediciones españolas cruzaron el macizo andino por un camino al sur del Aconcagua.

En 1784 desde Buenos Aires, Manuel Basavilvaso, funcionario de correos del Río de la Plata, "toma la iniciativa de unir por un camino directo la Guardia de Luján con el Reino de Chile, solicitando al Gobierno Español la reapertura de una antigua ruta".³¹

³¹ Díaz Araujo, Enrique. "El Trasandino y su frustrada historia". En: Revista de Historia Americana y Argentina. Mendoza, Año V, Nº 9 y 10, 1964-65, p. 99-142.

Se suceden otros intentos hasta que finalmente en 1803, Santiago de Cerro y Zamudio, por encargo del consulado porteño, cruza la cordillera por el paso del Planchón llegando a Talca en diciembre de ese año y regresando nuevamente a Buenos Aires sin dificultades.

"Ante el éxito obtenido por este último en 1805 el consulado de Buenos Aires lo contrata para que en compañía del agrimensor Sourryre de Sovillac y con una escolta examine técnicamente la ruta conocida. De enero a abril de ese año se desarrolla esta expedición de la que informan el Diario de Viaje, el Itinerario y la Razón del camino directo entre Talca y Buenos Aires. De esta manera queda perfectamente reconocido el cruce por el Planchón...que con una distancia de 388 leguas entre los puntos terminales, resultaba muy apropiado para el tráfico, por los pastos y aguadas, y la facilidad que ofrecía para hacerlo carretero." ³²

Otro antecedente digno de mencionarse, referido al Paso del Planchón, es cuando el General San Martín en su gesta libertadora, lo utiliza para dividir las fuerzas realistas. Para lograr este objetivo, San Martín se reúne con los pehuenches y les solicita permiso para atravesar su territorio y efectuar el cruce de la cordillera por este sector, que era el único camino que permitía el paso de artillerías y bagajes militares. De esta manera las tropas realistas al mando de Marcó del Pont dividen sus fuerzas aguardando por el Planchón el grueso del ejército. Y es el coronel chileno Ramón Freire, quien dirige esta columna, con lo que permite que el ejército libertador obtenga el valioso triunfo de Chacabuco.

Pasan muchos años y el paso cae en el olvido hasta que las líneas del ferrocarril lo vislumbran como una ruta entre las naciones hermanas.

³² Ibídem, p. 100.

La Construcción de la línea

Construida la línea férrea desde Buenos Aires llega el primer tren a Mendoza el 7 de Abril de 1885 y posteriormente el 12, a San Juan quedando ligadas las provincias cuyanas con el resto del país.

En 1886 comienzan las tareas de construcción de la línea del Trasandino, entre Mendoza y la frontera. Sus concesionarios hicieron practicar varios estudios de los pasos de la cordillera, prefiriendo finalmente el de Uspallata, "siendo este, quizás el primer error que debía cargar el Trasandino y sobrellevar a través de su azarosa vida. El trazado elegido fue el de las altas cumbres, a más de 3000 metros sobre el nivel del mar. Las nieves cierran anualmente este paso significando no sólo un mayor costo de las obras, sino una cuota de gastos periódicos por reparación y conservación de la línea. A estos inconvenientes se unen otros de orden climático y técnico, dados a conocer por la costosa experiencia de unos pocos años de funcionamiento." ³³

En el mes de abril de 1887 se concretaba el empalme provisorio con la línea del gran Oeste Argentino, frente a al Quinta Agronómica, en lo que sería más tarde la estación central del Trasandino.

En mayo de 1888, en los talleres ya levantados y que aún se conservan sobre la mano oeste de la calle Belgrano, antes de llegar a Pueyrredón, se armaron las primeras seis locomotoras de línea del tipo 2-6-2T, cuyas piezas principales llegaron desde la fábrica Dubs & Co. de Glasgow, Escocia. Fueron bautizadas con los nombres de "Uspallata", "San Martín", "O'Higgins", "Aconcagua" y "Las Heras.

³³ Palero Herrera, Elena. El Ferrocarril Trasandino y nuestro comercio con Chile. En: Trabajos de Investigación, T 1, Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, UNC, Instituto de Estudios Económicos, Mendoza, Best Hnos., 1943



Figura 15 "La Estación General San Martín, Mendoza" ³⁴

En la imagen precedente se observa la estación del entonces Ferrocarril Andino en plena actividad en las primeras décadas del siglo XX, con todas sus vías ocupadas. En el costado derecho, un tren del Trasandino partiendo rumbo a la cordillera en su típica trocha angosta. A su izquierda, en la vía de trocha ancha, pronto a partir el tren local del Ferrocarril al Pacífico con destino a los departamentos de Luján y Maipú. En la vía central un tren hacia la provincia de San Juan. Y en el costado izquierdo, una pilota de maniobras, la 2560 empleada en la estación para el movimiento de trenes y vagones. A su lado, personal del ferrocarril, un canillita y otro niño observan atentamente al fotógrafo.

³⁴ Colección Augusto Streich, Sección Ferroviaria. Archivo de Fotografía Histórica, Ceider, Fac. de Filosofía y Letras, en adelante AFH.

La construcción de la línea férrea Uspallata estuvo a cargo de los ingenieros Víctor Pretot Freire, Emilio Mantegazza y Alfredo Schatzmann, con un elevado número de obreros. En junio de 1890 se iniciaron las tareas para perforación mecánica de la roca. En estas tareas llegan a trabajar 1675 obreros, de los cuales 800 eran chilenos, 530 italianos, 120 austríacos, 110 franceses, 100 españoles, 10 ingleses y 5 noruegos. " ³⁵



Figura 16 Túnel El Caletón. ³⁶

Esta imagen es elocuente del inmenso trabajo realizado para horadar la roca y permitir el paso de la línea. Se puede observar el lecho del río y lo escarpado del terreno donde se ha instalado la línea. Quizás se podría inferir una crítica al trazado al observar la imagen, ya que los contratistas prefirieron hacerlo a través del paso por Uspallata que ofrecía inconvenientes de altura y por lo tanto gran cantidad de nieve que impediría el paso una buena parte del año. Sobre este aspecto se debe mencionar que

³⁵ Delgado, Garcés. Centenario del F.C.Trasandino. En: Los Andes, Mendoza, a.CIX, n. 32.540, 19 feb 1991, 1º sección, p.10.

³⁶ AFH

ya cuando la vía estaba en etapa de construcción acusaba problemas en su tendido, obsérvese el detalle en el primer plano, donde aparece el riel suelto en el sector inferior izquierdo, que ha obtenido movimiento con el paso del tren.

En un segundo plano de la imagen se observa un tren con sus vagones de carga de material playos, para la extensión de las vías y unos vagones cerrados. Detrás de la máquina se observa el tender con el carbón para la caldera.

El 22 de Febrero de 1891 se inauguró la primera sección entre Mendoza y Uspallata, partiendo el tren desde la ciudad a las 8 de la mañana, regresando en el día a las 18,20 hs. permaneciendo en la zona cordillerana durante una hora aproximadamente, tiempo que duraron las ceremonias.



Figura 17 "La estación vieja de Uspallata" ³⁷

³⁷ AFH.

Este documento fotográfico posee un bagaje muy importante de información. Es la vieja estación de Uspallata datada aproximadamente en 1893, durante la construcción de la línea.

Analicemos sus detalles: en un primer plano se encuentra el acopio de materiales para la continuación del tendido férreo; el convoy está compuesto por una serie de vagones jaula, para el transporte de ganado y vagones de pasajeros que ya han descendido en el andén. Además puede observarse que las instalaciones aún están inconclusas, como lo demuestra el sector de chapas a lado de la estación.

Posteriormente en 1892 las vías llegaron a Río Blanco, en 1893 a Punta de Vacas y allí se paralizó la obra por largo tiempo. "Los inconvenientes de orden técnico y climático determinaron que los trabajos se desarrollaran con lentitud. A fines de 1900, la empresa tenía trabajando veinticuatro cuadrillas con doscientos cincuenta peones, dirigidos por contratistas franceses. Además las tareas sólo podían realizarse durante época de verano." ³⁸

En 1903 las vías llegan a Las Cuevas librándose al servicio público. En 1904 esta línea recibe la denominación de "Ferrocarril Trasandino Argentino" y en 1905 se reanudan los trabajos entre Las Cuevas y el túnel. Este último sector, fue el de mayores pendientes, por lo que debió utilizarse el sistema de vía de cremallera.

"Desde Zanjón Amarillo comenzaba la vía cremallera, que era una tercer vía colocada en medio con tres hileras de dientes alternados, montados sobre durmientes de acero y asegurados por medio de la silletas. Las locomotoras tenían en su parte inferior entre las ruedas motrices un gran engranaje que enganchaba en los dientes de la cremallera. Así de esa manera el tren podía avanzar lentamente en las zonas de mayor pendiente.

³⁸ Bondielli, Nelly. El ferrocarril en Mendoza a comienzos del siglo XX. Seminario de Licenciatura. Facultad de Filosofía y Letras, UNC, 1984, p. 60.

Asimismo la cremallera servía de freno durante el recorrido de bajada de las locomotoras." ³⁹



Figura 18 "La cremallera" ⁴⁰

La imagen nos muestra un sector de la línea, conocido en ese momento, como "punta de rieles", en las cercanías a Punta de Vacas. Allí se aprecia el detalle de la vía cremallera. Hacia un costado derecho de la imagen se encuentran los animales que servían para el transporte de las cargas y pasajeros hasta el límite, ya que el servicio férreo concluía allí. Si se observa hacia el ángulo superior derecho se pueden apreciar algunos pasajeros ya montados que van en busca del paso. Hacia el otro costado

³⁹ Entrevista a Luis Alfredo Keena. Jefe de tráfico Ferrocarril Trasandino, 02/04/97.

⁴⁰ AFH.

izquierdo se encuentran apilados los durmientes que servirán para la extensión de la línea.

El 28 de noviembre de 1909 fue concluido el túnel entre las dos naciones en presencia de los miembros del personal superior de los dos ferrocarriles y algunas personalidades de Chile.

El 5 de Abril de 1910 se produce la inauguración oficial. Ambas comitivas se encontraron en el centro del túnel y después se dirigieron a hasta los Caracoles, primera estación del lado chileno, donde fueron recibidos por autoridades chilenas. Un matutino de la época relata el encuentro:

"El regimiento de Infantería Yungay se hallaba formado en línea desplegada delante de la estación y al detenerse el tren su banda de música ejecutó los himnos argentino, chileno y británico. El edificio de la estación y varias locomotoras que habían en ella se hallaban adornadas con las banderas de los tres países." ⁴¹

La ceremonia oficial contó con la presencia de los presidentes José Figueroa Alcorta y Pedro Montt y sus respectivos gabinetes. Hablaron en la ocasión el ministro chileno Eduardo Délano y el argentino Exequiel Ramos Mejía. Este último dijo: "Es preciso peinar canas para poder recordar, con la propia memoria, las vicisitudes desesperantes que han detenido años de años la realización de esta obra y los jóvenes de hoy difícilmente podrían darse cuenta clara de las causas que han logrado detenerla." ⁴² El servicio se libró al público en mayo de 1910.

⁴¹ Los Andes, año XVII, nº 7410, 6 de abril de 1910

⁴² Marín Vicuña, Santiago. Op. Cit.

Datos técnicos de las obras

Vías:

Los tramos de vías construidos con sus distancias fueron los siguientes:

Mendoza - Uspallata:	91.537 km.
Uspallata - Río Blanco	29.800 km.
Río Blanco - Punta de Vacas	22.320 km.
Punta de Vacas - Puente del Inca	16.200 km.
Puente del Inca - Las Cuevas	14.450 km.
Las Cuevas - Frontera	<u>4.640 km.</u>
Total	178.917 km. ⁴³

Las vías en toda su extensión eran de trocha angosta, (1 metro) y se desglozaban de la siguiente manera:

* 164,740 km. de vías simples con rieles de 25 y 27 kg/m.

* 16,160 km. de vías cremallera con rieles de 27kg/m, con 3 rieles centrales dentados y con pendientes de 43/00 y 60/00, divididos en 6 secciones, a saber:

"km. 137,345 (2269,15 m/sm) a 138,745 (2341 m/nm);
km. 142,550 (2349,29 m/sm) a 143,549 (2396 m/nm);
km. 145,720 (2397,49 m/nm) a 149,330 (2533 m/nm);
km. 159,372 (2687,25 m/nm) a 162,984 (2837 m/nm);
km. 169,060 (2879,98 m/nm) a 172,942 (3098 m/nm);
km. 173,698 (3109,53 m/nm) a 174,591 (3151 m/nm)" ⁴⁴

* "4,400 km. en cobertizos varios construidos con maderas duras y revestidos con chapas canaletas en forma dos aguas para evitar la

⁴³ Díaz Araujo, Op. cit. p. 129

⁴⁴ Ferro-Carril Trasandino. Perfil longitudinal de la traza, desde Mendoza hasta la frontera. Mendoza, 1927

acumulación nívea, y otros directamente con tabloneros duros en sectores de derrumbes y acarreo.

* 900 m. de muros de sustentación de piedra en seco entre los km. 143 y 175.

* 60 puentes metálicos (armados mediante pernos bulones) con una longitud total de 1,250 km. a saber: 28 de 5 metros, 1 de 8 metros, 17 de 10 metros, 1 de 15 metros, 8 de 20 metros, 1 de 60 metros y 4 de 75 metros.

* 16.290 metros de túneles.

Estaciones de pasajeros y abastecimientos de agua:

Mendoza, Sargento Cabral II

Paso de los Andes

Blanco Encalada

Cacheuta

Apiadero Concha Suver Cazaus

Potrerosillos

Kilómetro 55

Guido

Kilómetro 82

Uspallata

Kilómetro 119

Río Blanco

Zanjón Amarillo (Sistema a Cremallera)

Punta de Vacas

Kilómetro 151

Apiadero Bomba de Agua

Puente de Inca

Desvío Las Leñas

Las Cuevas

Túnel Internacional." ⁴⁵

Como ya se puntualizó, la línea fue proyectada por un sector cordillerano que buena parte del año permanece nevado, por lo tanto fue necesario la adquisición de máquinas que permitieran el despeje de la vía en forma rápida y expedita. Tal es el caso del Rotario que el Trasandino adquirió en 1901.



Figura 19 El Rotario ⁴⁶

El rotario era una máquina sin propulsión propia, que a veces era empujada por una o dos locomotoras Kitson Meyer, tenía una caldera que accionaba las paletas que giraban y con un soporte superior tiraban la nieve para un lado u otro. Tiraba la nieve a 30 ó 40 metros, siempre que la nieve fuese de la altura del rotario. Sí había mayor cantidad de nieve, tenían que mandar los obreros y a pala darle la altura para que entrara a trabajar el rotario.

⁴⁵ Entrevista realizada al Sr. Luis Keena, Jefe de Tráfico del Ferrocarril Trasandino. 02/04/97.

⁴⁶ AFH.

Esta máquina pesaba unos 45.000 kg. y tenía en la parte inferior unas cuchillas que se bajaban a la altura del riel, no rozando, dejando un par de centímetros arriba del riel para ir sacando toda la nieve acumulada. Cuando el rotario tenía toda la presión limpiaba unos 50 metros, luego había que esperar para seguir avanzando, que tomase presión de nuevo para seguir avanzando.

Problemas que debió enfrentar la línea

Uno de los problemas de esta línea fue su trazado realizado por las altas cumbres, utilizando el paso de Uspallata, a más de 3000 metros de altura. Buena parte del año las nevadas causaron estragos en la línea, por lo que el mantenimiento de la misma resultaba honeroso.

El otro problema fue de índole económica: "La política protectora seguida por Europa en su comercio, los intereses particulares que elevaban las tarifas del ferrocarril hasta provocar una alarmante disminución del tráfico de mercaderías," ⁴⁷ hicieron del ferrocarril Trasandino una línea totalmente antieconómica. A veces las tarifas de los fletes superaban ampliamente el valor de las mercaderías transportadas.

El tercer problema que se puede señalar tiene que ver con el trazado de la línea que para abaratar los costos la empresa constructora no emprendió grandes obras de movimiento de tierra, sino al contrario tendió la línea a la vera del río, sometiéndola a las eventuales crecidas estivales.

Interrupciones del servicio del Trasandino

Debido a conflictos surgidos entre la empresa del Trasandino y su personal, el 20 de Abril de 1932 se suspenden los servicios de este ferrocarril. Posteriormente un aluvión, en enero de 1934, destruyó la línea

⁴⁷ Paleto Herrera. Op. Cit. p. 627

entre Punta de Vacas y Mendoza, inutilizando la estación de Zanjón Amarillo. Los servicios se reanudan parcialmente entre la frontera y Punta de Vacas a través del Trasandino Chileno y desde allí mediante con trasbordo en automóvil a Mendoza. Este trasbordo era realizado por la empresa de automóviles de Julio Grzona que esperaba la combinación del tren que llegaba de Buenos Aires y conducía a los pasajeros por la Quebrada del Toro a Uspallata y de allí a Puente del Inca. De la misma manera, de regreso transportaba a los pasajeros provenientes de Chile.



Figura 20 "Zanjón Amarillo después de 1934" ⁴⁸

Como se ha afirmado anteriormente, el documento visual nos permite observar en toda su magnitud la destrucción que provocó el aluvión de 1934, en la Estación Zanjón Amarillo.

Se encuentran cortadas las tres líneas férreas, y una línea punteada señala el antiguo cauce del río. Este fenómeno dejó varadas en esta estación

⁴⁸ AFH.

varias locomotoras que deberán ser desarmadas y transportadas hasta Mendoza.

El Trasandino, empresa estatal

Después de lo sucedido, el gobierno de la Nación emplazó a la empresa a que reconstruyera la línea, pero como los concesionarios no se encontraba en condiciones de afrontar semejante tarea, el presidente Agustín P. Justo en 1937, firmó un decreto disponiendo la nacionalización y reconstrucción por cuenta de la Nación.

Al año siguiente el Congreso Nacional sancionó la ley 12573, ratificando los términos del citado decreto presidencial. De inmediato comenzó su reconstrucción, quedando nuevamente habilitado el servicio hasta Potrerillos el 15 de noviembre de 1942 y definitivamente hasta la frontera el 8 de marzo de 1944.

Las obras se vieron favorecidas porque el F.C. del Estado, también de trocha angosta como el Trasandino, y al que éste había pasado a depender, contemporáneamente construía el ramal desde Pie de Palo en San Juan, hasta la Estación San José, en Guaymallén. Esas instalaciones entraron en servicio hacia 1940, lo que posibilitó que Mendoza quedara unida a todo el norte argentino y Bolivia. Pero además mediante la línea de enlace de 22 km. que se tendió entre la estación San José con la estación del Trasandino Paso de los Andes, en Chacras de Coria, quedó vinculado todo este sistema, con los puertos del Pacífico. Además se vinculaba en las cercanías de General Gutierrez con la estación Canota de intercambio de cargas, con el F. del Pacífico de trocha ancha.

La antigua estación del F.C. Trasandino quedó fuera de servicio en 1944, cuando empezó a operar desde la del entonces denominado F.C. del Estado, en San José. Solamente continuaban entrando a la estación del F.C.

Pacífico, mediante un tercer riel, los trenes con destino a Chile que combinaban con el "Internacional".

Al nacionalizarse los ferrocarriles en 1947, esta línea del F.C. del Estado pasó a llamarse F.C. General Belgrano, quedando bajo su influencia el antiguo Trasandino. Finalmente el estado argentino termina adquiriendo la línea férrea por una suma considerable, teniendo en cuenta que el mismo gobierno había sido el subsidiario de toda la obra.

Al nacionalizarse los ferrocarriles en 1947, esta línea del F.C. del Estado pasó a llamarse F.C. General Belgrano, quedando bajo su influencia el antiguo Trasandino.

El ferrocarril que solicitaron los Clark después de demorar 38 años para su inauguración, funcionó tan sólo 22 años en forma precaria y antieconómica, para ser luego vendidos ambas líneas de Chile y Argentina, a los respectivos estados americanos, que eran los mismos que habían financiado las obras. La historia de esta línea férrea concluye en 1978, cuando se interrumpe el servicio definitivamente.

Al analizar el desarrollo de esta línea férrea queda demostrado que era un sistema antieconómico, tanto para las empresas que brindaban el servicio, por las innumerables reparaciones que debían hacerse continuamente en el trayecto de montaña, como para el desarrollo del comercio entre las dos naciones.

“El Ferrocarril Trasandino por la característica de su trazado, es uno de los más costosos en la proporción hombre-kilómetro. En un recorrido de 178 kilómetros, cuenta con 600 curvas de radio reducido y rampas de hasta el 60%. Debe agregarse además los grandes temporales de nieve y aludes que insumen gran cantidad de mano de obra, amén de los destrozos materiales que ocasiona. En el año 1948 los temporales y aludes destruyeron cobertizos y puentes. En 1953 los aludes arrasaron la estación de Las Leñas, causando 4 muertes y daños materiales. El 15 de agosto de

1965 un alud arranco el Hotel de Puente de Inca, causando 7 muertes y en Las Cuevas destruyó el tinglado, la cuadra y un edificios de 4 departamentos causando 31 muertos”⁴⁹

⁴⁹ Núñez, Baldomero. Cuaderno de vías y obras. 1963.

Conclusiones

Como se expuso en la introducción el ferrocarril fue un profundo modificador de la economía cuyana, conectó a la región con el resto del país y con el extranjero. Cientos de almas europeas se afincaron en Mendoza, la tierra prometida por aquellos inmigrantes que deseaba “hacerse la América”. Este flujo humano se incorporó lentamente a las estructuras existentes de la sociedad mendocina y la cabo de unos años, ocupó cargos dirigenciales en empresas de índole regional asociadas en algunos casos al comercio regional y la vitivinicultura.

Estos “gringos” trajeron transformaciones técnicas para la vitivinicultura incorporando al ciclo productivo nuevas especies y nuevas técnicas en el cultivo, lo que trajo un mejoramiento en la calidad de producción y un aumento considerable en los volúmenes de industrialización de la vid.

Además se produce una profunda modificación del paisaje cuyano, al instalarse el tendido ferroviario, surgen nuevos poblados a lo largo del trazado de la línea, y se instalan edificaciones destinadas a la producción vínica en las cercanías de las vías y en algunos casos, ese mismo trazado ingresa en los predios industriales permitiendo una articulación del espacio productor con el espacio consumidor y dentro del mismo espacio de elaboración.

En cuanto a la conexión del ferrocarril con país trasandino de Chile se debe afirmar que la concesión que solicitaron los Clark después de demorar 38 años para su inauguración, funcionó tan sólo 22 años en forma precaria y antieconómica, para ser luego vendidos ambas líneas de Chile y Argentina, a los respectivos estados americanos, que eran los mismos que habían financiado las obras. Además por la característica de su trazado, es uno de los más costosos en la proporción hombre-kilómetro. En un recorrido de 178 kilómetros, cuenta con 600 curvas de radio reducido y rampas de hasta el 60%. Debe agregarse además los grandes temporales de nieve y aludes que

insumen gran cantidad de mano de obra, amén de los destrozos materiales que ocasiona.

En definitiva, el ferrocarril permitió modificar la economía mendocina desde su etapa artesanal a la industrial alcanzando a cubrir la geografía de la región propia y colindante, con importantes beneficios para todos los que supieron confiar en las líneas del progreso.

Febrero de 2012