



UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN

Trabajo Final de Práctica Profesional

Licenciatura en Turismo

- Autoras:

Angelani, María Victoria

Juliano, Fiamma de Lourdes

Cruz, Cecilia

- Tutora: Bloise, Verónica
- Tema: “Desarrollo turístico para la revalorización del ferrocarril Trasandino”
- Fecha de Entrega: 14/02/2022

Índice

● Puesta en valor del tren Trasandino.....	3
● Problema de la Investigación.....	4
● Objetivos.....	8
● Tipo de Investigación.....	8
Capítulo 1	
● República Argentina.....	9
● Provincia de Mendoza.....	9
● Ocupación y desarrollo de la Cordillera de los Andes.....	12
● Desarrollo del Transporte Ferroviario.....	14
● Desarrollo del Transporte Ferroviario en la provincia de Mendoza.....	15
Capítulo 2	
● Historia del Tren Trasandino.....	17
● Marco económico, político y económico del Trasandino.....	19
● Fin de la primera etapa de servicios del Trasandino e impactos sociales.....	24
● Reconstrucción del Trasandino.....	27
● Cambios en las estaciones del Tren.....	28
● Cambios en el sistema ferroviario.....	30
● Condicionantes externos que ponen fin al Trasandino.....	31
Capítulo 3	
● Valor cultural tangible e intangible.....	33
● Estado actual de la línea.....	48
● Estado actual de las estaciones.....	57
Capítulo 4	
● Uspallata.....	70
● Centro de Interpretación.....	71
● Centro de Interpretación del Trasandino- estación Uspallata.....	75
● Salas.....	77
● Casos similares.....	78
● Conclusión.....	80
● Anexos.....	84
● Bibliografía.....	107

Puesta en valor del Tren Trasandino

El Tren Trasandino, fue uno de los trenes más importantes del continente, ya que permitió el primer cruce terrestre entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Esto implicaba la expansión de mercados a nivel mundial y el desafío de crear una obra de infraestructura única que pudiera atravesar la Cordillera de los Andes.

Pero eso no era todo, el cordón montañoso antes mencionado es el límite fronterizo entre Argentina y Chile. Por lo tanto, el tren debía atravesar no sólo los límites geográficos sino también, culturales, políticos y económicos para que el proyecto sea un éxito.

La idea fue llevada a cabo por los hermanos Juan y Mateo Clark, hijos de un inmigrante escocés y una mujer argentina. Nacieron en Valparaíso y desde temprano comenzaron a trabajar en el puerto, esto les dio la experiencia y contactos de comerciantes de la zona que traían las ideas modernas del telégrafo y el ferrocarril. En 1874 se promulgó la ley que concede a los Clark y Cía. la concesión para construir un ferrocarril en Argentina.

El tren comenzó a funcionar con el tramo completo el 5 de abril de 1910 y el recorrido era el siguiente: Mendoza tenía conexión por línea férrea a Bs. As, el Trasandino unía la ciudad de Mendoza de nuestro país, con la ciudad de Los Andes en Chile y Los Andes con Valparaíso, y así concluía el paso del Atlántico al Pacífico.

El Tren partía de la estación Mendoza y pasaba por las estaciones de Pasos de Los Andes, Blanco Encalada, Cacheuta, Potrerillos, Guido, Uspallata, Río Blanco, Polvaredas, Zanjón Amarillo, Puente del Inca y Las Cuevas. Ese era el trayecto que el tren recorría del lado argentino. Luego pasaba por el Túnel Caracoles el cual es muy conocido por ser una obra de ingeniería muy importante, el mismo se encuentra en el límite fronterizo a 3200 msnm y una vez que el tren cruzaba el túnel, ya estaba del lado chileno. Desde ahí el recorrido continuaba pasando por las estaciones de Caracoles, Portillo, Juncal, Guarda Vieja, Río Blanco, Vilcuya y finalizaba en la estación Los Andes.

El ferrocarril permitía acortar los tiempos, las distancias, crear y unir poblados.

En el caso de la provincia de Mendoza veremos el impacto que generó este medio de transporte a nivel cultural, ya que estos poblados que se encontraban alejados en la zona de alta montaña empezaron a cobrar cada vez mayor importancia.

Junto con esto también empieza a generarse el turismo en la provincia, por lo tanto, también mejora la infraestructura en todo el recorrido del tren.

Pero debido a cuestiones políticas, económicas, como también a los problemas climáticos y geológicos producidos en la cordillera de Los Andes este tren dejó de funcionar en 1984. Sumado a todo lo anterior se dio un desarrollo tecnológico en los medios de transportes que dejó a los ferrocarriles en un segundo lugar. Quedando abandonado.

El trayecto del Trasandino fue el origen de la actual Ruta Nacional 7, ya que su recorrido es en paralelo a las vías del tren, es decir, fue muy importante para el desarrollo de esta zona de alta montaña. Incluso en la actualidad, cada vez son más los interesados en idear proyectos para volver a revivir este recorrido.

Por ese motivo, el objetivo de este trabajo de investigación será ofrecer una nueva alternativa turístico-recreativa relacionada con la cultura ferroviaria local, a través de la puesta en valor de este patrimonio industrial, el cual forma parte de uno de los aspectos más importantes para nuestro país, tanto en la parte histórica, cultural, turística y económica.

Palabras Clave

Tren Trasandino - Puesta en valor - Patrimonio Industrial - Patrimonio Cultural - Atractivo Turístico.

Problema de la investigación:

¿Cuál es la influencia cultural del tren trasandino en la actualidad? ¿Por qué fue tan importante para el desarrollo de la provincia? ¿Por qué es importante considerar la revalorización del tren?

Ante la falta de protección y difusión del Ferrocarril Transandino y sus instalaciones, creemos necesaria la creación de un centro de interpretación que invite al turista a viajar en el tiempo. El mismo se encontrará ubicado estratégicamente en la localidad de Uspallata, en donde se encuentra la vieja estación ferrocarril que es frecuentemente visitada por turistas que buscan descubrir la historia del antiguo tren que cruzaba la Cordillera de los Andes. De esta manera lograremos la puesta en valor del ferrocarril, reforzar la identidad local, generar nuevos puestos de trabajo y ampliar la oferta turística de Uspallata.

Estado de arte:

Breve descripción del Marco Teórico

Turismo

La Organización Mundial del Turismo entiende al mismo como un fenómeno social, cultural y económico que se relaciona con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su residencia habitual, ya sea por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico.

Según la ONU (Organización de las Naciones Unidas) *“El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y por otros motivos turísticos, siempre y cuando no sea desarrollar una actividad remunerada en el lugar visitado”.*

Aclaremos también que el turismo no solo abarca el momento del viaje sino sus actividades y comportamientos al prepararlo y durante el mismo.

Patrimonio Industrial

Según el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH):

“Son los restos de la cultura industrial que poseen valor histórico, cultural, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energías, medio de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relaciones con la industria, tales como la vivienda, el culto o la educación”.

Según Ma. Alvares Areces (2008)

“Comprende todos los restos materiales, bienes muebles e inmuebles, con independencia de su estado de conservación, formas o elementos de la cultura material de la sociedad industrial capitalista, generados en el desarrollo histórico por las actividades productivas y extractivas del hombre, así como aquellos testimonios relativos a su influencia en la sociedad.”

Este patrimonio no abarca sólo bienes muebles e inmuebles ligados a las actividades productivas, sino también los modos de vida de los trabajadores y los procesos sociales vinculados a las mismas. Es testimonio de lo cotidiano y forma parte de la memoria colectiva del lugar donde se encuentra. También es reflejo de actividades económicas relevantes en un determinado territorio, que han dejado cierta impronta en el espacio geográfico, se trata de los territorios industriales que la reciente evolución tecnológica y económica ha dejado sin uso.

Como categoría o tipología del Patrimonio Industrial se destaca el Patrimonio Ferroviario. El mismo se conforma de bienes muebles e inmuebles derivados del desarrollo del transporte ferroviario, tales como las estaciones de pasajeros, los galpones de acopio, las vías y durmientes, la señalética, los cambios de vía, los tanques y molinos, entre otros.

En torno al ferrocarril también se suceden una serie de manifestaciones, relatos y vivencias, las cuales constituyen el patrimonio intangible. Es decir, el desarrollo del transporte ferroviario abarca recursos materiales e inmateriales, los cuales le otorgan identidad al espacio y la comunidad que lo habitan.

Tren Trasandino

El Trasandino nace en el siglo XIX, en un contexto en el cual los ferrocarriles a nivel mundial tenían mucha importancia e implican un desarrollo tecnológico y de transporte que se fue generalizando hasta llegar a América Latina. El Trasandino surge con la idea de ser el primer cruce terrestre entre los océanos Atlántico y Pacífico; y como su nombre lo indica cruzaría la Cordillera de los Andes.

De esta manera el tren permite acortar los tiempos, distancias y abre el comercio exterior de manera exponencial. Es un proyecto Binacional, por lo tanto, dos países deben acordar en más de un aspecto para que el tren sea un éxito y rentable para ambos. Pero los rieles se encuentran sobre la Cordillera de los Andes y esto implica imprevistos que costear debido a los procesos geológicos, entre otros acontecimientos que sobrellevar en un mundo político, económico y tecnológico que va cambiando con el correr de los años.

El tren generó muchos cambios culturales, sobre todo en la provincia de Mendoza. Donde además de unir pueblos que se encontraban aislados por las distancias y la geografía, empieza a generarse el turismo en esta zona, con esto la creación de

infraestructura adecuada para la actividad y el desarrollo de los pueblos que se encontraban a su paso.

Puesta en valor

La puesta en valor de este Patrimonio se realiza con el fin de radicar el verdadero valor y la verdadera señal de identidad que el Tren produjo, no solo de forma cultural sino en la historia de sus pueblos. Una identidad que lo diferencia del resto del mundo y que lo hace parte de un Patrimonio Industrial único en nuestro país. El fin de este trabajo es resaltar la originalidad del mismo, establecer medidas de protección y difusión para fomentar su puesta en valor.

La revalorización y puesta en valor del patrimonio ferroviario y de los bienes patrimoniales de las localidades, es una tendencia que crece día a día. En muchas ciudades donde este tipo de patrimonio ha quedado obsoleto por diversas razones, tales como la mala administración y la falta de políticas eficientes, ha sido sometido a una reconversión, adquiriendo nuevos usos y funciones, y fomentando su preservación. Esta tendencia permite el fortalecimiento de la identidad y la integración social.

Binacional:

Según la RAE (Real Academia Española) el adjetivo binacional tiene como definición "de dos naciones". Conformado por Bi- y Nacional-.

Siendo importante destacar debido a que El Trásandino abarca territorio tanto de la República Argentina como de la República de Chile.

Fue el primer paso terrestre, ubicándolo en el más importante del territorio al momento de su construcción. Cruzando la Cordillera de los Andes y uniendo continentes, su trazado comienza en el Océano Atlántico y finaliza en el Océano Pacífico.

Si no fuera un proyecto Binacional, nunca se podría haber llevado a cabo. Por lo tanto, fue un hecho muy importante en muchos aspectos, pero sobre todo en lo cultural.

Objetivos:

Objetivo general:

- Dar valor a las huellas y marcas históricas, culturales y económicas, que existen en el territorio de la localidad de Uspallata, provincia de Mendoza, como consecuencia de la influencia del sistema ferroviario instalado a fines del siglo XIX. Se abordará el caso del Tren Trasandino y partiendo de un análisis diagnóstico, se buscará su puesta en valor y su resignificación como Patrimonio Cultural Industrial.

Objetivos particulares:

- Analizar cómo se construye un elemento patrimonial desde la herencia del modelo socioeconómico vigente a fines del siglo XIX.
- Investigar el Tren Trasandino como patrimonio cultural industrial a través de sus marcas territoriales y del relato de su historia.
- Definir el valor cultural tangible e intangible que tiene el Tren Transandino en la provincia de Mendoza.
- Diseñar un producto turístico: Centro de Interpretación del Tren Trasandino que muestre la importancia del tren para la región cordillerana a través de su valor testimonial, cultural e histórico, donde la historia, la naturaleza y cultura se combinen de manera efectiva y sustentable.

Tipo de investigación

El diseño de la investigación será descriptivo con información de tipo cualitativa.

Instrumentos de recolección de datos

Las fuentes de recolección de datos, tanto primarias como secundarias, corresponden a artículos de revistas y diarios electrónicos, informes técnicos, de investigación y estadísticos, medios audiovisuales, enciclopedias y libros electrónicos.

1. REPÚBLICA ARGENTINA

La República Argentina, se encuentra en el extremo Sur del continente americano.

Limita al norte con las Repúblicas de Bolivia y del Paraguay; al sur limita con la República de Chile y el Océano Atlántico; al este limita con la República Federativa del Brasil, República Oriental del Uruguay y el Océano Atlántico; y al oeste con la República de Chile.

La Argentina está dividida en 23 provincias y la ciudad autónoma de Buenos Aires. La provincia de Buenos Aires es la capital de la nación y sede del gobierno Capital Federal. El país presenta una gran variedad de regiones, entre ellas Noroeste, Patagonia, Litoral, Centro, Buenos Aires y por último Cuyo dónde se encuentra Mendoza, provincia donde se ubica el recorrido del Trásandino.

Siendo uno de los países más grandes de Sudamérica, el territorio argentino posee paisajes y climas muy variados, en el que conviven campos de hielos y zonas áridas, se alternan relieves montañosos con mesetas o llanuras, cursos fluviales o áreas lacustres con la amplitud oceánica, junto con una vegetación esteparia, de bosques y selvas.

La economía argentina posee una gran riqueza y variedad de recursos naturales, está basada en la producción de alimentos, con una importante base industrial de gran escala en los sectores de agricultura y ganadería vacuna; y subsectores de manufacturas y servicios innovadores de alta tecnología.

PROVINCIA DE MENDOZA

Mendoza es una de las 23 provincias de la República Argentina, ubicada en la región de Cuyo, en el centro oeste del país y situada al pie de la cordillera de los Andes.

Su capital es la ciudad de Mendoza, donde se concentran las actividades económicas y culturales de la provincia. Tiene una superficie de 148.827 km² y una población que alcanza 1.741.610 de habitantes. Mendoza limita al norte con la provincia de San Juan; al este con la de San Luis; al sur con las de Neuquén y La Pampa y al oeste con la República de Chile.

Políticamente se divide en 18 departamentos, incluida la Capital y cada uno de ellos se subdivide en distritos. Una de las regionalizaciones por departamentos más empleadas es la siguiente: Área Metropolitana Mendoza (Capital, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Maipú, Luján de Cuyo), Este (Junín, Rivadavia, y San Martín),

Noreste (Lavalle, Santa Rosa, y La Paz), Centro - Oeste (San Carlos, Tunuyán, Tupungato), Sur (San Rafael, Gral. Alvear, Malargüe).

Fue fundada en el siglo XVI por Pedro del Castillo, como estación de paso para cruzar la cordillera en el camino comercial desde el Río de La Plata hasta Santiago de Chile. Poblada primeramente por puelches y etnias de diversos linajes, vio la llegada de los conquistadores españoles provenientes del Perú a mediados del siglo XVI, integrándose al Virreinato del Río de la Plata desde su creación en 1776. El aporte de Mendoza a las luchas por la independencia nacional fue decisivo, donde destaca como figura principal, el General José de San Martín, donde conformó el punto de partida histórico del Ejército Andino de Liberación.

Su territorio está compuesto principalmente por montañas y valles. En ella se encuentra el cerro Aconcagua, de reconocimiento internacional por ser el pico más alto de la Cordillera, de América y del mundo fuera del «sistema de los Himalayas» con sus 6.962 m. sobre el nivel del mar. Cuenta con un clima templado continental semiárido, con temperaturas muy elevadas en el verano y muy bajas en el invierno. Las precipitaciones apenas superan los 250 mm anuales.

Muchas de las características del clima de Mendoza tienen que ver con la presencia de la Cordillera de los Andes: la pobreza de las lluvias, la dirección de los vientos y las notables variaciones de la temperatura entre la montaña y la llanura. Es por eso que su clima estacional varía según la altitud del terreno: el oeste, dominado por la cordillera; el norte, por el desierto; el este, por la llanura, y el sur por La Payunia.

Mendoza, sinónimo de contrastes en cuanto a sus paisajes y una gran variedad de actividades turísticas, entre ellas de aventura, naturaleza, cultural, rural y termal. Es una región montañosa árida, pero surcada por caudalosos ríos con agua proveniente de los Andes; por esta diversidad de paisajes el turismo en Mendoza tiene sus brazos abiertos todo el año, aunque cada estación lo tiñe de particulares atractivos.

Comprende uno de los principales destinos turísticos del país, destacando en el invierno por sus importantes cerros nevados, con ofertas de ski, snowboard, trineo y por sus senderos de montañismo de primer nivel, siendo su principal atractivo, el cerro Aconcagua. En verano, los ríos de montaña ofrecen actividades como Rafting, canopy y de aventura. En otoño y primavera, se destaca por sus extensos viñedos, aguardando la cosecha y la vendimia. Posee, además, una de las mejores rutas de

vino del mundo, junto con sus restaurantes gourmet internacionales y su variedad paisajística.

Su principal actividad económica es la vitivinicultura, siendo la provincia más importante en la producción de Vinos Argentinos. La mitad de las explotaciones agrícolas mendocinas corresponden a dicha rama. Mendoza desarrolla esta actividad desde 1598, y se vio muy favorecida con la llegada del ferrocarril en 1885. Hoy, con el 70 por ciento de los viñedos del país e igual porcentaje de producción de vinos, Mendoza es el principal centro vitivinícola de América y Argentina.

En sus más de 1.200 bodegas, algunas artesanales y otras con tecnología avanzada, se elaboran vinos y champañas. Año tras año, la calidad de estos productos queda ratificada en concursos internacionales y sus exportaciones hacia Brasil, Estados Unidos, Chile, Japón y la Unión Europea, entre otros mercados, van en progresivo aumento.

Además, se da la producción olivícola, hortícola y fruticultura. El principal producto hortícola de Mendoza es el tomate, seguido por la papa y la cebolla. En el orden de la fruticultura Mendoza es la primera productora nacional de cerezas, guindas, damascos, ciruelas, membrillos y nueces, y la segunda de duraznos, manzanas y peras.

A la base tradicional de la economía mendocina se ha ido sumando, en las últimas décadas, la producción de bienes intermedios; el desarrollo de la industria metalmecánica.

También se ha convertido en polo importante para la actividad comercial, ganadera y de explotación forestal. Y, por supuesto, el turismo, que ha aumentado enormemente su gravitación (Otro tanto puede decirse respecto a la importancia creciente de Mendoza como plaza para la realización de congresos y convenciones).

Cuenta con un amplio mercado artesanal de piezas únicas realizadas con técnicas tradicionales (trenzado en cuero, tejido en telar de piezas de alpaca, llama, vicuña y oveja y trenzado en cestería) y de productos regionales, como dulces, conservas, bebidas espirituosas y encurtidos.

Es por todo este conjunto de características, que se considera a la provincia de Mendoza, como una de las más amplias, importantes y completas del país. Conocida no solo por ser “La Tierra del Sol y del Vino” y sino también por considerarse como “la puerta obligada al Océano Pacífico”.

- **Ocupación y desarrollo de la Cordillera de los Andes**

El transporte ferroviario generó en Sudamérica una red que vinculó el interior del continente con los océanos Pacífico y Atlántico y sus puertos. Sorteando la cordillera, una sección de este sistema es la conexión entre Chile y Argentina por el ferrocarril transandino: una empresa de grandes dimensiones que forma parte del paisaje de los Andes.

El antecedente más remoto de ocupación planificada del territorio de los Andes centrales fue la expansión del imperio Inca hacia el sur. (XIV-XV), el denominado Tawantinsuyo, la consiguiente construcción del Camino del Inca. Este primer proceso de habilitación para recorrido peatonal, producto de la necesidad de trasladar mercancías y noticias, implicó la definición de una senda y la localización de algunos puntos de intercambio y detención.

Dentro del recorrido un punto fundamental se localizó en el valle de Uspallata, lugar donde se producía la intersección entre el camino longitudinal que conectaba hacia el norte y el sur con el camino transversal que atravesaba la cordillera a la altura del actual paso internacional del mismo nombre.

Posteriormente, durante la colonia, existen algunas referencias sobre el paso de los Andes asociadas a expediciones de conquista y campañas de guerra. Sólo hacia fines del s. XVIII podemos hablar de un segundo proceso de equipamiento cordillerano y mejoramiento de la infraestructura caminera. Impulsado por el entonces marqués de Osorno, Ambrosio O'Higgins, se mejoró y ensanchó el camino hacia Mendoza en sus zonas más peligrosas, fundándose en el valle del río Aconcagua la ciudad de Santa Rosa de Los Andes (1791) y en el del río Maipo la de San José (1792) como núcleos de prestación de servicios a los viajeros cordilleranos.

Poco después, el paradigma cambió definitivamente cuando la montaña se hizo parte ya no sólo del imaginario sino también de la experiencia del hombre que comenzó a transitarla con cierta sistematicidad. El efervescente desarrollo de la industria y la fábrica como ícono de la nueva forma de trabajo, junto al sistema de jornadas y turnos, trajo como una de sus repercusiones profundas una nueva noción de descanso. Más tarde, su institucionalización dio paso a la necesidad de establecer lugares para el ocio y, con el perfeccionamiento de los medios de transporte, medios comunicacionales y publicitarios, al viaje como fenómeno masivo y democrático por vez primera desvinculado de la elite ilustrada que lo había hegemonizado hasta

entonces. A partir de esto el crecimiento económico, junto al surgimiento de modernidad industrial y sobre todo de la intención de modernidad de los países y las personas.

El fin del s. XVIII se caracterizó, entre otras cosas, por el desarrollo de grandes obras de infraestructura, principalmente obras de ingeniería que han sido capaces de generar desarrollos territoriales, sociales, económicos, culturales y, al mismo tiempo, construir la existencia de un paisaje cargado de diversos sentidos por el hombre.

Desde la invención de la máquina a vapor, hecho fundamental e inicial de la industrialización, la mecanización y automatización de los procesos productivos dio pie a una serie de rápidos cambios no sólo en el ámbito económico, sino también respecto a la forma de vida y al desplazamiento de los individuos. Los límites de la fuerza animal, en potencia y constancia, se hicieron insuficientes para la creciente necesidad de desplazar y desplazarse. Así, junto al descubrimiento del acero, fue posible el perfeccionamiento de los locomotivos¹ y la asociación con el motor a vapor dio pie al gran fenómeno del ferrocarril. Más adelante la energía para generar el movimiento cambió, el vapor fue reemplazado por la electricidad y luego por el diésel. Sin embargo, la infraestructuración del territorio como soporte y como camino de hierro ya había sido en su mayoría realizada durante fines del s. XIX y mediados del s. XX.

Desde esta perspectiva el ferrocarril adquirió la doble condición de artefacto económico y cultural, permitiendo el intercambio de materias primas, productos e ideas y construyendo el paisaje. Las líneas ferroviarias comenzaron a trazarse y multiplicarse sobre el territorio.

¹ Perteneiente y relativo a la locomoción.

Desarrollo del Transporte Ferroviario

Para comenzar a hablar de la creación del Tren Trasandino, debemos hacer un análisis general de cómo era el mundo de aquel entonces, no solo refiriéndonos a nuestro país.

Los ferrocarriles cobraron mucha importancia a partir del siglo XIX a nivel mundial, este progreso tecnológico y de transporte se fue generalizando y llegó a América Latina.

Desde la construcción de la primera locomotora a vapor (Trevithick, 1803 o 1804), el ferrocarril experimentó una expansión fulminante en el siglo XIX, primero en Europa y sobre todo en Estados Unidos. América Latina no tardaría mucho tiempo en incorporarse al club del tren.

En los distintos países de todos los continentes, las clases dirigentes asociaban el ferrocarril con el progreso, y orientaban tiempo, esfuerzo y recursos a impulsar el transporte ferroviario.

En Europa, América, Asia y África, en Oriente y Occidente, el tren era todo un símbolo de prestigio y a la vez un paso fundamental para la unificación del mercado interno. Para los países centrales, era un prerequisite indispensable para el desarrollo industrial.

Para los países periféricos, el ferrocarril era el medio a través del cual se iban a facilitar la exportación de materias primas y la importación de manufacturas y este último era el caso tanto de Argentina, como de Chile. Millones de hectáreas entraban en producción gracias a las nuevas posibilidades que ofrecía el riel. Como resultado, la producción ganadera, agrícola, minera e industrial aumentó geométricamente.

En nuestro país la expansión ferroviaria se vio facilitada por las suaves planicies de este país a diferencia de lo que ocurre en el oeste de América del Sur, donde la cordillera de los Andes y los ríos de montaña generan serios obstáculos para la construcción de vías de transporte.

Desarrollo del Transporte Ferroviario en la provincia de Mendoza

Específicamente en la provincia, los rieles fueron clave para su desarrollo en general. Ya que, desde la época colonial el comercio de la región de Cuyo apuntaba hacia el Pacífico. La Cordillera de Los Andes, era una travesía menor que llegar hasta Buenos Aires ya que para llegar hacia el puerto del Río de La Plata, había que atravesar kilómetros de desierto y evitar el ataque de malones.

Todo este panorama queda atrás en la década de 1880 con la llegada del Ferrocarril del Pacífico, que unía Mendoza con Buenos Aires y así de esta manera el lejano Océano Atlántico parecía más próximo y esto implicaría un cambio rotundo en el comercio de la zona.

A pesar de muchos años de comercio y del crecimiento industrial que se fue desarrollando todavía no existía un paso seguro y eficaz para cruzar desde el Océano Atlántico al Océano Pacífico, es por este motivo pensar en el Trasandino no era hablar de un tren más de la época.

La idea de crear un transporte que uniera los dos océanos, el Atlántico y el Pacífico fue principalmente económico. Además, permitirá achicar los tiempos y las distancias, teniendo en cuenta que hasta 1910 la única forma de transportar cargas y pasajeros entre Argentina y Chile, fuera de la mula, era por mar. De ahí que sea necesario explicar las rutas marítimas para entender las ferroviarias.

En efecto, el viaje por vía marítima, se trataba de un viaje extremadamente largo. Para llegar de Buenos Aires al Cabo de Hornos, se necesitaban recorrer 1.535 78 millas náuticas. Una vez allí había que poner proa al norte y todavía faltaban otras 1.580 para llegar a Valparaíso. El viaje completo entre los dos principales puertos de Argentina y Chile tenía una extensión de 3.115 millas náuticas, equivalentes a 5.607 kilómetros. Para acortar el viaje se podía usar el Estrecho de Magallanes, lo cual reducía la distancia en 300 millas marinas. Pero, de todas maneras, el viaje era muy largo y difícilmente podía hacerse en menos de dos semanas.

Esta situación parecía bastante paradójica, por tratarse de dos países con más de 5.000 km de frontera. Pero durante siglos, esta ventaja no fue aprovechable. La cordillera de los Andes constituía una barrera formidable, inaccesible para el tránsito de vehículos con ruedas.

La búsqueda de un sistema de transporte rápido, seguro y de bajos costos entre los océanos, aparece como uno de los grandes desafíos tecnológicos, financieros y políticos en la historia de América. Sobre todo, a partir de mediados del siglo XIX,

cuando el incremento de la producción y las demandas del comercio, transformaron el transporte en una preocupación cada vez mayor de la clase dirigente de los principales países de la región. No sólo para vincular los mercados ubicados sobre ambas costas de América, sino también para atender los reclamos de intercambio de Europa y Australia. El Ferrocarril Trasandino significaba la incorporación al mercado mundial.

La problemática que existía con el trasandino es que en su recorrido tenía una frontera, la unión entre Argentina y Chile. Por este motivo era más complejo, ya que ambos países debían ponerse de acuerdo en el trazado, poner en marcha una obra de ingeniería que atravesaría la temible cordillera de los Andes, uniendo los pueblos y países que por muchos años habían estado separados por una cordillera con picos cercanos a los 7.000 metros de altura.

El Trasandino provocaría, por tanto, un fuerte impacto cultural y tendría que enfrentarse con toda una muralla de mentalidades y costumbres.

En este contexto se diseñó y ejecutó la obra del Ferrocarril Trasandino. Autorizado por la ley² sancionada en 1872, se terminó de construir en 1910, con una extensión de 240 km entre las ciudades de Mendoza (Argentina) y Los Andes (Chile), con una cota máxima de 3.200 metros s/n/m.

² Ley N. ° 531 sobre reglamentación de Ferrocarriles Nacionales, sancionada el 9 de septiembre de 1872 y promulgada el 18 de septiembre del mismo año. Derogada por el artículo 99 de la ley 2873.

HISTORIA DEL TREN TRASANDINO

Quienes impulsaron la creación de este tren fueron Los hermanos Juan y Mateo Clark ambos nacieron en Chile, en 1840 y 1843 respectivamente. Su padre era un inmigrante escocés y su madre argentina, de una familia sanjuanina. Fueron los Clark personajes peculiares, con espíritu emprendedor, iniciativa y capacidad para generar fuertes polémicas.

En 1869 iniciaron la implantación del telégrafo trasandino de Valparaíso a Buenos Aires, obra que culminó con éxito y les reportó el reconocimiento de los inspectores norteamericanos contratados por el gobierno argentino para relevar el estado de las líneas telegráficas años más tarde.

También participaron en la construcción de líneas férreas en Venezuela, Chile y Argentina. Pudieron involucrarse en estos proyectos a partir de la construcción de una red que les permitía realizar gestiones con los gobiernos nacionales en los países sudamericanos, y con las empresas financieras inglesas.

Los Clark construyeron la línea con sus estaciones. Así el riel fue llegando a localidades de montaña que hasta entonces eran poco menos que inaccesibles, como Cacheuta y Potrerillos. En 1891 la punta de rieles alcanzó a Uspallata y en 1893 a Punta de Vacas, totalizando 143 Km. Del lado argentino sólo quedaban 30 km para llegar al límite. En diez años, entre la empresa privada y el Estado habían construido 1.236 km de vías ferroviarias. Paralelamente, el 5 de abril de 1889 comenzaron las obras del lado chileno para construir el tramo Los Andes -Juncal.

Debido a las fuertes pendientes, los trabajos avanzaron lentamente y cuatro años después, la punta de rieles llegó hasta el Saldo del Soldado, a 28 kilómetros del punto inicial.

Desde que se legalizó el proyecto en 1872 hasta que se terminó de construir en 1910, el trasandino sufrió golpes económicos y detenimiento en su creación (por este motivo llevo 38 años terminar de concretarlo) debido a conflictos que se fueron generando en ambos países a nivel económico y político que lo fue condicionando.

Por ejemplo, luego de 1891, después de haberse producido la Revolución del Parque en 1890 en nuestro país y la guerra civil chilena en 1891, se produjo un fuerte impacto en los mercados.

Se había generado un clima de inestabilidad y esto desalentó a los inversionistas. Esto causó que todo se hiciera más difícil para los hermanos Clark en cuanto a la gestión de los capitales para continuar con el proyecto en marcha. Las reservas permitieron sostener las obras hasta 1893, fecha en que la punta de rieles llegó a Punta de Vacas del lado argentino y al Salto del Soldado del lado chileno. Allí se terminaron los recursos y los Clark no pudieron conseguir más capitales. Como resultado, las obras del Trasandino quedaron paralizadas durante varios años.

La tensa situación se superó recién hacia 1902, con la firma de los Pactos de Mayo. Estos consistían básicamente en un tratado de arbitraje, por el cual ambos países se comprometían ante la comunidad internacional a solucionar sus diferencias por medio de un arbitraje externo, que sería obligatorio e inapelable para las partes. Mucho cedieron ambos países en este Tratado, llegando incluso a limitar voluntariamente cada uno su propia soberanía para supeditarse a la decisión de un tercer país. Pero éste fue el precio que los pueblos de ambos países, a través de sus representantes, decidieron pagar para detener la escalada belicista que parecía incontrolable.

A partir de entonces los gobiernos reiniciaron las conversaciones para lograr la paz e integración. Lentamente se recuperó la confianza y recomenzaron las obras del Trasandino. Para conmemorar este acuerdo diplomático que evitó la guerra y preservó la paz entre Argentina y Chile, se emplazó en la frontera el monumento al Cristo Redentor en 1904.

El momento culmine de este proyecto fue cuando se logró realizar la construcción del Túnel de la Cumbre, a 3.200 metros de altura, ya que suponía una serie de dificultades para ingenieros, empresarios y obreros. A los problemas de la altura y el frío, había que agregar los bloqueos de la cordillera, la falta de acostumbramiento por parte de los trabajadores y demás trastornos. Cuando la nieve interrumpía la circulación de los trenes, los obreros quedaban bloqueados y se complicaba el abastecimiento de comida y combustible. En efecto, la construcción del Trasandino tuvo una arista social, que con frecuencia ha quedado relegada.

Los obreros debieron trabajar con grandes sacrificios por la rigurosidad del clima de montaña, por la altura y por la distancia a los centros poblados. En la construcción del túnel llegaron a trabajar 1.700 obreros para perforar la piedra. Los obreros realizaron la perforación del túnel partiendo desde ambos extremos, para reunirse en el centro. El encuentro de los trabajadores chilenos y los argentinos se concretó el 27 de

noviembre de 1909, en una jornada marcada como un suceso histórico en las relaciones bilaterales.

Y a partir de 1910, el recorrido del trasandino quedaba completo y ahora había que comenzar a pensar en grande.

El tren prestó un servicio relativamente estable a lo largo de su historia, en materia de tiempos y calidad de transporte. El viaje completo de Buenos Aires a Santiago tenía tres etapas, con dos transbordos. La primera era de Buenos Aires a Mendoza. Allí se efectuaba el transbordo, para continuar en el Trasandino hasta Los Andes. En ese lugar se realizaba un segundo transbordo, para seguir hacia Santiago o hacia Valparaíso. Como resultado, el viaje completo de Buenos Aires a Santiago demandaba un día y medio (36 horas). Ahora que el tren ya estaba en marcha, había que realizar pactos comerciales entre ambos países, los cuales traerán una consecuencia social y cultural tan importante para el momento, como lo es hoy en día a nivel internacional.

- **Marco económico, político y social alrededor del Transandino:**

El Tratado de Comercio entre Argentina y Chile, negociado intensamente entre 1905 y 1910, representa uno de los mayores momentos de convergencia política entre ambos países. Sobre todo, porque se reivindicaba el principio de “cordillera libre” tratado que se había realizado en 1885, el cual suponía la eliminación total de aranceles para todos los productos que se comercializan de un país al otro, el cual solo duró 10 años y no tuvo impacto ya que para ese entonces no había un medio de transporte que cruzara la cordillera de los Andes.

Las negociaciones diplomáticas entre Argentina y Chile con vistas a poner en vigencia el Tratado de Comercio eran, en realidad, parte de un proceso mayor, de mejoramiento de las relaciones bilaterales, que se reflejó en otros dos pilares importantes: la firma de los Pactos de Mayo³ (1902) y la inauguración del servicio internacional del F.C. Trasandino (1909).

Además del avance de la construcción del Trasandino, el Tratado de Comercio chileno-argentino se desarrolló en el marco de cuatro elementos que signaron su contexto:

³ Momento decisivo en las negociaciones diplomáticas del enfrentamiento limítrofe entre Argentina y Chile.

- El boom de la industria vitivinícola cuyana, debido a la conexión ferroviaria con Buenos Aires;
- El despertar de la política exportadora de los países del Nuevo Mundo Vitivinícola, proceso en el cual Chile procuró participar
- El auge de la producción ganadera argentina, que alcanzaba una notable capacidad exportadora.
- La cuestión social en Chile que llevó al gobierno a suprimir los aranceles a la importación de ganado argentino para favorecer la calidad de vida de los trabajadores.

El desarrollo y expansión de las exportaciones vitivinícolas de estos nuevos países productores de vino, inspiraron a los industriales chilenos a lanzarse en busca de mercados externos. Se abrió, por ejemplo, una casa comercial en Montevideo para vender allí mercancías chilenas, entre las cuales figuraba el vino como uno de los productos más importantes. De todos modos, este y otros intentos de exportar vinos chilenos, alcanzaron resultados muy modestos: entre 1900 y 1909 Chile exportó sólo 43.346 docenas de botellas de vino. Para incrementar estas cifras, el mercado más relevante, por su dimensión y proximidad geográfica, era la Argentina.

Si este país se abría para los vinos chilenos, se podían generar grandes expectativas de expansión para la industria del vino. En estas condiciones, la vitivinicultura no tardaría en convertirse en la segunda columna de la economía chilena después del salitre. La firma de los Pactos de Mayo modificó radicalmente esta situación.

Con este Tratado, Argentina y Chile cerraron el largo ciclo de tensiones militares, e iniciaron una nueva era signada por la paz y abierta a las posibilidades de cooperación bilateral.

La Argentina renunció a tomar parte del conflicto derivado de la Guerra del Pacífico⁴, lo cual significó dejar a Chile las manos libres para terminar las negociaciones diplomáticas con Bolivia (1904) y Perú (1929) sin presiones externas en la región.

Además, se aprobó el arbitraje obligatorio para resolver cuestiones pendientes de límites, y se puso fin a la carrera armamentista: ambos países dejaron de comprar acorazados (trenes blindados) y comenzaron a vender los que habían adquirido. En

⁴ Conflicto armado entre 1879 y 1883, que enfrentó a Chile contra los aliados Bolivia y Perú.

este contexto, el empresariado chileno percibió que se abrían promisorias expectativas para sus vinos en el mercado argentino.

El gobierno de Chile impulsó las exportaciones de vino nacional. Para avanzar en esta dirección, se tomaron tres decisiones: subsidios a las exportaciones, inversión fuerte en transporte internacional y tratados diplomáticos para obtener reducciones arancelarias para el vino chileno. Estos criterios se tradujeron en medidas concretas. Por un lado, se dispuso otorgar un subsidio de cinco centavos por cada litro de vino que se exportase.

Por otro lado, se puso en marcha el proceso de construcción del Túnel de la Cumbre, para librar al servicio el Ferrocarril Trasandino (1909). La tercera línea de esta estrategia fue la reducción arancelaria, centro del Acuerdo firmado entre el Canciller de Chile y el ministro argentino (1907).

La firma de los Pactos de Mayo generó las condiciones de estabilidad y seguridad para que fuera posible concluir la obra. El Trasandino podría generar un fuerte impacto en la industria vitivinícola regional, sobre todo si, a partir de la integración de los mercados de Argentina y Chile, se disparaban mecanismos de competencia que alentaran el mejoramiento de la calidad de los vinos.

El ferrocarril contribuyó a mejorar las disponibilidades del intercambio comercial, así como también a generar nuevos espacios para la integración a nivel político y diplomático. Los gobiernos de ambos países se aprestaron⁵ a aprovechar esta oportunidad con viajes de gran valor simbólico: la disponibilidad de un viaje rápido y seguro a través de la cordillera permitió organizar el primer viaje de un presidente chileno a Buenos Aires y el de un presidente argentino a Santiago.

Las reuniones presidenciales de 1910 causaron un fuerte impacto. En las fiestas del Centenario⁶ realizadas en Buenos Aires, el presidente de Chile, Pedro Montt fue el único jefe de estado extranjero presente, lo cual contribuyó a realzar los festejos. Lo mismo sucedió en septiembre, durante las celebraciones chilenas, cuando el presidente argentino, José Figueroa Alcorta estuvo en Santiago.

En este marco se fue creando un clima altamente auspicioso para la negociación del Tratado de Libre Comercio entre ambos países. Los problemas sociales internos de Chile también fueron funcionales, al menos desde la perspectiva chilena. En esos

⁵ Disponer o preparar lo necesario para hacer alguna cosa.

⁶Festejos del centenario de la Revolución de Mayo de 1810.

años, el movimiento popular chileno estaba fuertemente comprometido con la causa de la supresión del arancel al ingreso del ganado argentino. La acción popular permitió que, durante una década, el ganado ingresara a Chile sin impuestos de importación. Después de la firma de los Pactos de Mayo, se generaron las condiciones para remover esta norma. Poco a poco, el movimiento popular volvió a organizarse en torno a esta reivindicación, en el marco de un clima de agitación popular creciente, signado por una serie de huelgas que se realizaron a lo largo de todo el país.

La reducción de aranceles para la importación de ganado argentino hacia Chile significaba abrir grandes perspectivas para el aumento del comercio bilateral. Fundamentalmente porque la Argentina era una potencia ganadera mundial y esto provocaría una auténtica invasión de carne argentina al mercado chileno, lo cual alertaba a los ganaderos de la Sociedad Nacional de Agricultura, a la vez que entusiasmaba a los obreros urbanos.

La industria vitivinícola era una de las piezas maestras de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio. Los empresarios y diplomáticos chilenos esperaban que la apertura del mercado argentino pudiera imprimir un fuerte impulso al desarrollo de sus vinos y cada vez se escuchaba con más frecuencia que esta actividad generaría “el segundo pilar de la economía de Chile después del salitre”. Pero la industria vitivinícola era importante no sólo para Chile, sino también para Argentina.

A principios del siglo XX se produjo entonces, una situación de virtual empate en cuanto al volumen de vino elaborado entre Argentina y Chile. La industria de este país estaba claramente más consolidada. Además, aunque en términos absolutos ambas industrias eran equivalentes, la chilena era mucho mayor en proporción al número de habitantes.

Del lado argentino, el proyecto de cordillera libre causó un fuerte impacto negativo en las corporaciones vitivinícolas. Así se puso de manifiesto en la intensa campaña orquestada por el Centro Vitivinícola Nacional, entidad liderada por los inmigrantes europeos que controlaban el 80% de la industria vitivinícola argentina. Esta corporación fijó posiciones totalmente críticas hacia el Tratado.

Para los bodegueros argentinos, el Tratado significaba literalmente un gran golpe llevado a cabo por aquellos que debían considerar como primordial defender su industria.

El problema se planteaba como una cuestión de vida o muerte: o los bodegueros mataban al Tratado de Libre Comercio o éste mataría a la industria del vino en la Argentina. A partir de esta premisa, el centro de los bodegueros apeló a todos los medios posibles para presionar sobre el gobierno y la opinión pública para impedir que se firmara el Tratado.

En conclusión, el tratado fracasó y generó que se neutralizara buena parte del potencial que tenía el Ferrocarril Trasandino como medio de transporte para fomentar el comercio y la integración regional. Los altos aranceles vigentes, sumados a las altas tarifas impuestas por los administradores y la ausencia de un marco regulatorio que ofreciera garantías jurídicas al comercio recíproco, generaron un ámbito poco propicio para el flamante ferrocarril. Y ello se reflejó en el bajísimo volumen de carga transportado de un país a otro en los años subsiguientes.

Mateo Clark no tardó en manifestar su insatisfacción ya que todas sus expectativas, junto con los sueños por los cuales había luchado junto a su hermano durante 40 años, se vieron frustrados. Por este motivo, “para los ingenieros, el F.C. Trasandino fue una maravilla; para los contadores, un desastre”

Clark advirtió esta irregularidad en 1924, al afirmar que, con tarifas tan exorbitantes, se estaba desalentando el uso de este servicio; y el pionero señalaba que esa era la causa principal del escaso volumen de carga que transportó el Trasandino en sus tres primeros lustros de servicio internacional.

Los perdedores fueron los consumidores de ambos países, fundamentalmente trabajadores, porque no pudieron articular alianzas equivalentes. El respaldo que les dio la opinión pública nacional de ambos países no fue suficiente.

Los empresarios priorizaron su interés en el corto plazo. Desaprovecharon la oportunidad de integrar un mercado regional, que se viera impulsado a la competencia y a la búsqueda de nuevos métodos para alcanzar pautas de calidad certificada, valoración del producto y fortalecimiento de su identidad. Los viticultores no advirtieron que el ferrocarril Trasandino estaba generando las condiciones para un gran cambio cualitativo de la industria vitivinícola y que, en caso de conducirse con visión de largo plazo, se podrían obtener grandes beneficios futuros.

- **Fin de la primera etapa de servicios del Trasandino e impactos sociales**

Todo lo anteriormente expresado, fue sumando factores que complicaron la situación del ferrocarril, pero sobre todo se vio afectado con la crisis de la década del 30, seguido del aluvión del 10 de enero de 1934. Esto dejó fuera de servicio unos 100 km de vías, deterioró instalaciones y cobró la vida de varias personas a su paso. La reparación de estos daños demandaría una década completa.

Los daños causados por el aluvión de 1934 se hicieron sentir en un amplio radio, que cubrió parte de los departamentos de Las Heras, Luján, Maipú y San Martín.

En Cacheuta, el aluvión destrozó las instalaciones termales del elegante hotel Termas y la usina eléctrica. También sufrió serios daños la usina de Luján, motivo por el cual la ciudad de Mendoza quedó sin luz durante varios días.

Al estar en crisis no se pudo afrontar el gasto de mejorar sus vías y además porque ya venía en decadencia de demanda. La interrupción del Ferrocarril Trasandino se prolongaría por tiempo indefinido.

Los daños causados por el aluvión de 1934, y sobre todo el cierre del servicio del Trasandino por tiempo indefinido, causaron diversos efectos de índole económica, cultural y social.

En cuanto a lo cultural, se afectó seriamente durante una década el intercambio y la circulación de personas, libros, revistas e ideas a través de la cordillera.

Así mismo, hubo efectos profundos en lo social. El impacto mayor se sintió entre los trabajadores del Ferrocarril Trasandino, al quedar fuera de servicio la línea, y ante la debilidad de una red de contención social, debido a la ausencia de leyes de protección para los trabajadores. Lo que generó una situación complicada para el personal, ya que un elevado número de obreros quedó sin trabajo, en una época en la cual había fuertes índices de desocupación.

“Existen en Mendoza 350 obreros cesantes del Ferrocarril Trasandino, muchos de los cuales han debido perder hasta sus hogares, sus casas construidas con préstamos del Hogar Ferroviario, porque después de 4 o 5 años que llevan de cesantía no han podido cumplir con sus obligaciones” - Lacoste, P. (2013). *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos, 1872-2013*. Editorial IDEA.

La problemática social fue tenida en cuenta en las negociaciones y los nuevos proyectos que se diseñaron y debatieron en la segunda mitad de la década de 1930.

Hasta que finalmente en 1939, como veremos más adelante en la ley de nacionalización⁷ y reconstrucción del Trasandino, se incluyó una cláusula específica por la cual se preveía una solución a este problema. Concretamente, el artículo 4 de la citada norma legal disponía que “la Administración de Ferrocarriles del Estado reincorporará paulatinamente, por orden de antigüedad y mérito, al personal de empleados y obreros, argentinos nativos o naturalizados”.

Si bien el aluvión⁸ había dejado fuera de servicio al Trasandino, quedaban intactas las demandas de transporte de pasajeros y cargas entre ambos países. Los empresarios y comerciantes comenzaron a buscar un nuevo medio para sus operaciones, y también fue preciso satisfacer la demanda de pasajes para cruzar la cordillera. Del lado chileno, el ferrocarril estaba intacto, podía prestar sus servicios normalmente desde la frontera hasta Los Andes. Del lado argentino, las instalaciones estaban inoperables de Mendoza a Punta de Vacas, pero intactas y en perfecto estado de allí hasta el límite. Pero de poco servían los rieles, pues no había forma de llevar el material rodante desde Mendoza hasta allí.

Se buscó la forma de poner nuevamente en marcha el sistema de transporte internacional. Había algunos aspectos del nuevo servicio que no presentaban mayores posibilidades de discusión. El tramo de Mendoza a Punta de Vacas tendría que efectuarse necesariamente en automotor. Ese tema quedó claro y resuelto de entrada. Pero el problema radicaba en cómo viajar de Punta de Vacas hasta Las Cuevas. Los rieles estaban intactos, pero no había locomotoras ni material rodante argentino para correr por ellas. Desde el punto de vista físico, los trenes chilenos podían correr por esas vías, no existía ningún impedimento, pero sí había una barrera cultural. Básicamente, se trataba de distintos reglamentos internos técnicos operativos, llamados Ritos Ferroviarios. La sección chilena del Ferrocarril Trasandino tenía un rito diferente del argentino., se presentaba entonces una encrucijada de hierro o bien se tenía que aceptar la aplicación de un RITO chileno dentro del territorio argentino. Esto llevaba a que había que iniciar a los ferroviarios chilenos en el rito

⁷ Ley 12.573, Publicada en el Boletín Oficial del 26-ene-1939 autoriza la compra del ferrocarril Trasandino Argentino.

⁸ Los aluviones son ríos de rocas, tierra y otros elementos saturados de agua. Se desarrollan cuando el agua se acumula rápidamente en el suelo, a raíz de lluvia intensa o deshielos rápidos, convirtiendo el terreno en un río de barro.

argentino para correr en las vías de la falda este de la cordillera. Cualquiera de estas dos alternativas significaba una transgresión cultural sin precedentes.

El desafío cultural era excesivo y no fue posible lograr un acuerdo rápido y pragmático. Las autoridades de ambos países no estaban preparadas para un cambio tan brusco. Como resultado, a partir del 31 de enero de 1934 se puso en vigencia un sistema mixto de transporte de cargas y de personas. Del lado chileno, el viaje completo se efectuaba en tren y del lado argentino, se usaba el camino cordillerano. Durante siete meses el transporte de cargas internacionales a Chile del lado argentino, experimentó una suerte de viaje en el tiempo. En el tramo de Punta de Vacas a Las Cuevas, al lado del lustroso riel del Trasandino, los vehículos de carga se desplazaban con grandes esfuerzos y altos costos. De todos modos, las negociaciones siguieron avanzando, hasta llegar a un acuerdo entre los gobiernos de ambos países.

Había originalmente entre los negociadores una barrera cultural más densa que la cordillera de los Andes. Pero en cada conversación, la demanda real de transporte trasandino, los reclamos de los sectores económicos, sociales y culturales, actuaban con mucha fuerza. Apenas los negociadores aceptaron escuchar con flexibilidad esos reclamos, se descubrió que los intereses comunes eran más importantes que los prejuicios y se resolvió dar curso al reclamo del sentido común.

El sistema mixto de transporte cordillerano, puesto en marcha a partir del cierre parcial del servicio ferroviario, ofrecía una solución relativa al problema del transporte y las comunicaciones entre Argentina y Chile. Porque si bien ponía a disposición de pasajeros y cargas una posibilidad de circulación, también es cierto que el servicio se realizaba con serias dificultades.

Este servicio generó otros efectos positivos. Indirectamente, esta coyuntura de la interrupción del FCT permitió un fuerte impulso al desarrollo vial de montaña. Las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad efectuaron fuertes inversiones en este camino, que se fue haciendo cada vez más rápido y seguro.

Motivado por el aluvión de 1934, trajo otros efectos en la zona, como lo fue el traslado de la circulación del ferrocarril Trasandino a la carretera por Villavicencio. Lo que generó, el surgimiento de nuevos centros de abastecimiento a los viajeros en la agreste ruta de montaña. En este contexto, la empresa Termas de Villavicencio levantó el hotel, que se convirtió en una postal emblemática de Mendoza, inaugurado en 1940.

Además, a partir de 1939, los automotores lograron una ventaja adicional con los problemas del Trasandino; al reducirse el servicio ferroviario, se autorizó a autos, buses y camiones a circular por el Túnel de la Cumbre. De esta forma cruzaban la zona limítrofe a 3.200 metros s/n/m y evitaban el desgastante ascenso por el Cristo Redentor (4.000 metros). Esta facilidad contribuyó a estimular la circulación del automotor, lo cual fue un motivo más para que Vialidad Nacional efectuase inversiones en el corredor. Todo este conjunto de cosas, motivó a la clausura del servicio internacional del FCT durante una década.

Reconstrucción del Trasandino

El presidente Agustín P. Justo anunció la estatización del ferrocarril Trasandino (acción que el gobierno nacional realizó con todos los ferrocarriles de la época) e indicó que la reconstrucción quedaría a manos del estado. La toma de posesión del ferrocarril se llevó a cabo el 1 de septiembre de 1939 y se encontraron con un panorama bastante desalentador, ya que la firma inglesa no había realizado ninguna tarea de reparación. Las instalaciones estaban tal como las había dejado el aluvión de 1934.

La reconstrucción del Trasandino se transformaría en un caso testigo para el reconocimiento internacional, así lo dispuso el IV Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, celebrado en Bogotá en 1941. Mientras nuestro país y Chile estaban viendo cómo volver a poner en funcionamiento todo el trayecto del tren, el mundo se encontraba en guerra. Acontecía en aquella época, la guerra civil española⁹ y la segunda guerra mundial¹⁰. En ese contexto en el cual reinaba un clima nacionalista y agresivo, ambos países decidieron crear un puente de paz e integración.

Una vez ajustados los proyectos, comenzaron las obras. No fue un proceso fácil, ya que hubo que lidiar con innumerables dificultades. Cómo por ejemplo la escasez de materiales de construcción para grandes obras de ingeniería, especialmente de metales. Y esto se traducía en costos más elevados.

⁹ La Guerra Civil Española (1936 a 1939) fue el conflicto más sangriento que Europa occidental había experimentado desde el final de la Primera Guerra Mundial en 1918.

¹⁰ La Segunda Guerra Mundial fue un conflicto militar global que se desarrolló entre 1939 y 1945. En ella se vieron implicadas la mayor parte de las naciones del mundo. Se la considera la mayor contienda bélica de la historia de la humanidad, en cuanto a cantidad de naciones involucradas, dimensiones territoriales del conflicto, cantidad de armamento bélico empleado y consecuencias históricas.

El Trasandino fue rehabilitado parcialmente en 1942, para prestar servicios locales. Quedó bajo el control del F.C. Central Norte Argentino, que lo iba a administrar durante siete años. Este cambio significó un traslado de la sede de operaciones ferroviarias ya que dejó de utilizarse la antigua estación, instalada en plena ciudad. En su lugar se comenzaría a utilizar la estación ubicada en el distrito San José, departamento Guaymallén. Las autoridades tuvieron en cuenta este cambio en el momento para propiciar el empalme de Ferrocarriles del Estado con el Trasandino.

Para lograr que el recorrido internacional quede completo, las modificaciones fueron de enorme envergadura. Para darnos cuenta de la magnitud y costos de la obra, a continuación, se detallan los cambios realizados:

- Hubo que remover 1.200.000 metros cúbicos de tierra y roca.
- Se instalaron 7 nuevos puentes.
- Quedaron definitivamente perdidas las estaciones Río Blanco y Zanjón Amarillo y en su lugar a la altura del km 131 se construyó una nueva estación llamada Polvaredas ubicada en la margen izquierda del Río Mendoza.

Completada la reconstrucción en 1944 se abría la segunda etapa de sus servicios, que se iban a prolongar hasta 1984. Se ponía en marcha de esta manera una nueva etapa en la historia del transporte terrestre entre Argentina y Chile. En comparación con la primera etapa, esta tenía muchos cambios y también continuidades. La montaña con sus obstáculos de nieve y pendientes era la misma, pero el trazado era mejor y la red de colectores de tráfico era muy superior. Se abrían entonces promisorias expectativas para el desarrollo de este nuevo Trasandino y sobre todo se encendía una luz de modelo y esperanza para el mundo.

Cambios en las estaciones del Tren

En la historia del Trasandino hubo claramente un antes y un después de estos cambios. El Trasandino de los primeros años, dependiente de las combinaciones con el F.C. Pacífico¹¹, terminó definitivamente con el aluvión de 1934.

Después del aluvión, con la nacionalización y posterior reconstrucción, surgió un nuevo Trasandino, con más colectores, menos costos (por evitarse el trasbordo en buena parte de los servicios) y por tanto más posibilidades. Estos cambios se harían sentir en el volumen de carga y la cantidad de pasajeros transportados.

¹¹ Ferrocarril Pacífico era el tren que unía Buenos Aires con Mendoza.

Después de la reconstrucción de la línea, hubo cambios en varias estaciones. Algunas quedaron en desuso, mientras surgían otras nuevas. Los espacios se iban reestructurando por la interacción del ferrocarril y el entramado social. En cada lugar se experimentaron rápidamente los efectos de los cambios de diagramación de los servicios ferroviarios.

La más afectada fue la original estación Mendoza, después de ocho años fuera de servicio, volvió a la actividad el 15 de noviembre de 1942, con los trenes de pasajeros de Mendoza a Potrerillos, con cuatro frecuencias semanales. Un año después, en 1943 se reanudaron también los servicios de cargas cuando dos de los anteriores trenes de pasajeros se transformaron en mixtos. Pero en noviembre de 1944, la estación propia del Trasandino quedó definitivamente en desuso. Los trenes internacionales de pasajeros comenzaron a salir de la estación del F.C. Pacífico. y así, la vieja estación del Trasandino se fue desmantelando lentamente.

La actividad ferroviaria se desplazó hacia otros puntos y debió adaptarse a las nuevas condiciones. El transandino, se unía al diagrama de Ferrocarriles Argentinos, especialmente con la línea que llegaba desde Pie de Palo, provincia de San Juan.

Tanto ésta como el Trasandino tenían en común la trocha angosta. Resultaba por tanto funcional empalmarlas, para ofrecer un servicio directo y sin trasbordos desde Chile hacia el norte y centro de la Argentina. Para avanzar en esta dirección, se efectuó el traslado de las estaciones.

La terminal del ramal, de cargas y pasajeros se instaló en el distrito San José, departamento Guaymallén y se llamó estación Mendoza; convirtiéndose en estación cabecera del mismo, era el punto de llegada y partida de los trenes al Norte y a Chile. Las circunstancias habían cambiado en la ciudad de Mendoza y sus alrededores, con relación a la primera llegada del ferrocarril, medio siglo antes. Era notablemente más complicado construir empalmes y estaciones ferroviarias en una ciudad más poblada y desarrollada.

Para los servicios internacionales, el rol que tradicionalmente había desempeñado la estación Zanjón Amarillo pasó a Polvaredas. Zanjón Amarillo fue semi destruida por el aluvión de 1934 y nunca se reconstruyó; en su lugar se levantó la de Polvaredas, con funciones equivalentes. En estas estaciones se realizaban los cambios de locomotoras de adherencia por las de cremallera. Allí también se albergaban las cuadrillas de obreros, las maquinarias y equipos para mantenimiento de la línea ante dificultades generadas por la nieve y los derrumbes.

Cambios en el sistema Ferroviario

Hacia principios de la década de 1960 el trasandino tenía dos secciones muy asimétricas entre sí, tanto en instalaciones ferroviarias como en material rodante y de tracción. Del lado chileno se había electrificado toda la sección, y de esa manera podían correr las máquinas eléctricas, para ellos las de vapor ya estaban en desuso. Mientras tanto del lado argentino todavía no se había electrificado la línea, con lo cual tenían que correr las locomotoras a vapor por los complicados tramos de cremallera. En este marco, era necesario que Argentina también renovará el sistema usado hasta ese momento. Por ese motivo el gobierno chileno propuso, electrificar la sección argentina del Trasandino. Este fue un estímulo para evaluar la situación y buscar la forma de mejorar el sistema. Luego de varios años los gobiernos constitucionales aceptaron la idea de la electrificación, pero no con el sistema chileno (corriente continua de 3.000 volts) sino con uno diferente, de mayor potencia. De todos modos, los sucesivos golpes de Estado que sufrió nuestro país y los gobiernos de facto emanados de los mismos, frustraron estos planes.

En la década de 1960 del lado argentino, se combinaron las máquinas a vapor y Diesel eléctricas en la tarea de remolcar los trenes del Ferrocarril Trasandino. Aquellas corrieron hasta 1968, cuando las Kitson Meyer¹² fueron retiradas de servicio. A partir de entonces, y hasta el cese total de los servicios, en 1993, las máquinas diesels eléctricas se quedaron con el monopolio de los servicios de cargas del Trasandino.

Como resultado, después de casi medio siglo de un tiempo de viaje clavado en 36 horas (de 1910 hasta 1960), al fin se había logrado una reducción importante de los tiempos, al llegar a menos de 27 horas en el comienzo de la década de 1970. De un día y medio, el viaje pasó a completarse en poco más de un día. La reducción de los tiempos suponía una mejora en la calidad de los servicios favorecía fundamentalmente al transporte de pasajeros. Esto sin dudas, contribuyó al aumento de la demanda y así fue que 1971, el servicio internacional del Trasandino batió todos los récords históricos al transportar más de 45.000 pasajeros. También en esos años se registraron los más altos rendimientos del transporte de carga de la historia del Trasandino, con un promedio anual de 132.000 toneladas entre 1968 y 1971. Todo ello fue posible por la incorporación de las locomotoras diésel en relevo de las antiguas máquinas a vapor.

¹² Una locomotora Meyer es un tipo de locomotora de vapor articulada.

Los servicios internacionales de pasajeros se llevaron a cabo desde 1944 hasta 1979 y de cargas hasta 1984. El servicio de pasajeros tenía tres salidas semanales en verano y dos en invierno. Y el servicio internacional de cargas incluía ocho trenes diarios. También había recorridos internos con el objetivo de promover el turismo y unir toda la zona cordillerana. Después de 1979, se implementaron los servicios de recreo entre 1986 y 1990. En este marco, hubo algunos viajes especiales con motivo de "la fiesta de la nieve" para promover el turismo en la zona de penitentes. Más allá de la frustración de todos los intentos de electrificación, el Trasandino brindó un significativo aporte al intercambio y la integración entre Chile y Argentina. Tanto por sus servicios de transporte de pasajeros como de carga. Es preciso tener en cuenta lo que significó en su momento este medio de comunicación. Porque desde 1910 hasta 1979 fue el principal servicio de transporte binacional, tanto para pasajeros como para carga.

- **Condicionantes externos que ponen fin al Trasandino**

En 1972 se registraron nevadas extraordinarias, que llegaron a los 7 metros. Ello generó dificultades en toda la línea, con especial dramatismo en el Túnel Internacional. Como resultado, un centenar de personas se vieron bloqueadas durante varias horas en el seno de la montaña. También se registraron fuertes nevadas en los años siguientes, con cinco metros en 1974, 1982 y 1987.

El problema mayor tuvo lugar el 27 de junio de 1984. En esa oportunidad, las nevadas causaron la acumulación de más de ocho metros y medio de nieve. Se produjeron serios daños en las instalaciones, sobre todo en el sector chileno. Una vez evaluados los costos de reparación, el gobierno de Chile, presidido por el dictador Augusto Pinochet, resolvió no orientar los recursos correspondientes. Como resultado, el Ferrocarril Trasandino Internacional quedó definitivamente fuera de servicio.

Sólo se mantuvo vigente el servicio interno de cada país. El último problema ambiental en la ferrovía del Trasandino tuvo lugar dos años después. El 28 de mayo de 1986 se produjo un alud entre las estaciones de Polvaredas y Punta de Vacas. Como resultado, se verificaron severos daños en las vías y en un puente ferroviario. La evaluación de los daños indicó que la reparación exigiría fuertes inversiones, que las autoridades juzgaron desproporcionadas para el nivel de prestaciones del FCT de ese momento. En efecto, para ese entonces el Trasandino no prestaba servicios de transporte internacional. Corría sólo hasta Polvaredas y de allí se continuaba el

transporte con cargueros que hacían el recorrido en forma condicional. Como resultado, quedó prácticamente fuera de servicio el tramo afectado.

Por otro lado, los tipos de transportes también fueron modificándose y con ello la elección de los pasajeros que buscaban achicar los tiempos y distancias como en un principio lo había logrado el riel.

Desde 1950 las elites¹³ habían tenido la posibilidad de acceder al transporte aéreo entre Argentina y Chile. El avión era un medio de transporte innovador y que al principio era para algunos pocos. Pero su crecimiento permitió que poco a poco las tarifas se fueran reduciendo, con lo cual cada vez más sectores sociales podían acceder al viaje en avión. Sobre fines de la década de 1970, las compañías aéreas ofrecían pasajes de Mendoza a Santiago en 45 minutos, a un costo sólo dos veces superior al del Trasandino, que demandaba cerca de 10 horas de viaje. El segmento que no accedía al avión, poco a poco se fue orientando hacia el ómnibus que también resultaba confortable, accesible e incluso permitía llegar a otros puntos a los cuales el riel no había llegado.

La etapa siguiente estuvo signada por un hecho trascendental: la inauguración de la carretera internacional totalmente pavimentada, con el Túnel Cristo Redentor, librada oficialmente al servicio en mayo de 1982. A partir de entonces cambiaron radicalmente las condiciones de transitabilidad cordillerana para el transporte automotor. Surgió así una fuerte competencia para el transporte ferroviario. Los camiones atrajeron rápidamente la parte mayor del tráfico comercial. Poco después de la habilitación de esta carretera, el Trasandino ingresó en su etapa de crisis final.

La conjunción de todos estos elementos redujo notablemente la demanda de pasajes para el Trasandino. Como resultado, el servicio fue arrojando cada vez mayores pérdidas, sin dejar a cambio beneficios que pudieran justificarlas. Y de esta manera, el Trasandino cesaba sus servicios en 1984, para pasar al olvido.

¹³ Alude a un grupo minoritario que goza de privilegios o que ocupa el estrato superior de la sociedad. Por lo general se asocia la élite a la clase dominante.

Valor cultural tangible e intangible del Tren Trasandino en la provincia

La llegada del tren, la creación de poblados, el proceso de instalación de todo el recorrido, los años de servicio y la posterior detención de su marcha, fueron gestando un conjunto de situaciones que provocaron un gran cambio y enriquecimiento de la cultura de este territorio.

Fue un tiempo en el que en todos los países, las clases dirigentes asociaban al ferrocarril con el progreso por lo que invirtieron tiempo, esfuerzo y recursos. Pero para lograr su instalación en el territorio argentino hubo que enfrentarse con todo tipo de mentalidades y costumbres. Las cuales se vieron influenciadas debido a toda la actividad ferroviaria y los actores presentes en ella.

Valor cultural tangible

Como parte del Patrimonio mundial

La parte mendocina correspondiente al tramo final del Qhapaq Ñan entre las estaciones de Uspallata (Ciénaga de Yalguaraz) y Puente del Inca en el que se encuentran tambos, sitios ceremoniales, y comunidades, ha sido incluida al patrimonio mundial bajo la categoría de “**bien transnacional seriado**” y en calidad de **Itinerario Cultural** por UNESCO¹⁴. Dicho reconocimiento constituye un excelente triunfo para el país, pero aún más para Mendoza.

La importancia que ha tenido este proceso de más diez años hasta la declaración, se refleja en el trabajo conjunto de voluntades de siete de nuestras provincias andinas y nacionales, seis países andinos, compromisos gubernamentales y comunidades involucradas a lo largo del camino. Estas últimas han desarrollado actividades propias en el ámbito de este programa internacional que impulsa el desarrollo local. Ya que hasta el día de hoy constituyen los principales custodios de los elementos de esta extensa red de comunicación Inca¹⁵, siendo quiénes transitan estos caminos, transmiten de generación en generación las prácticas y tradiciones culturales, entre ellas el idioma, base de la cosmovisión andina.

¹⁴ Es la Organización de las Naciones Unidas, trata de establecer la paz mediante la cooperación internacional en materia de Educación, Ciencia y Cultura.

¹⁵El imperio incaico o imperio inca fue el imperio más extenso en la América precolombina.

Todo esto fue hecho desde el Conicet¹⁶ y la UNCuyo¹⁷, con mucho esfuerzo para las personas involucradas en la tarea. Y, a su vez debe destacarse el buen recibimiento de estas labores por parte de vecinos de Uspallata, particularmente de los propietarios de las estancias por donde pasa el Camino Inca: Yalguaraz (en aquellos tiempos propiedad de los Antolín) y Tambillos (de la familia Zapata, que permitió poner en valor el tambo, situado en terrenos que le son propios).

La puesta en valor de Tambillos y la de Ranchillos fue posible debido a los apoyos provinciales y municipales en reiteradas oportunidades para progresar en la investigación y acciones concretas. En el caso del cerro Tundqueral se sumó el apoyo nacional y luego el de la producción de la película “Siete años en el Tibet”, a la que se le controlaban las locaciones de filmación.

Sumado a todo ello, la larga e importante tradición de estudios de caminos y sitios incaicos, las buenas condiciones para desarrollarlo y el interés de las autoridades subsiguientes en respaldar la candidatura. Por ejemplo, los tambos, el camino incaico y los grabados rupestres ya se encontraban bajo protección como patrimonio histórico provincial a través de un decreto del ex gobernador José Octavio Bordón. Asimismo, la Municipalidad de Las Heras impulsó una ordenanza al respecto.

Con esta inserción, ha sido posible completar su valorización cultural de manera adecuada, y comenzar con el desafío de preservación y conservación efectiva. Para ello se debe proponer la concientización y el compromiso de la población sobre el patrimonio cultural en general y en particular sobre los bienes de origen inca, ampliando de este modo su conocimiento general.

Además, deben instaurarse adecuados planes de manejo, sobre base científica en los que sean contemplados los usos del patrimonio. También orientar el interés general sobre el particular en los emprendimientos económicos que se originen y establecer la legislación correspondiente y presupuesto para sostener el proyecto.

¹⁶ El Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (**CONICET**) fue creado por Decreto Ley N° 1291 en 1958, respondiendo a la percepción socialmente generalizada de la necesidad de estructurar un organismo académico que promoviera la investigación científica y tecnológica en el país.

¹⁷ Universidad Nacional de Cuyo, es el mayor centro de educación superior de la Provincia de Mendoza

Valor cultural intangible

“El Trasandino fue un tren de aventura, de inicio de largos viajes como los que se realizaban Europa y que implicaban alcanzar Buenos Aires para marcarse a destino o, al revés, cruzar la Cordillera después de tocar Puerto en la capital Argentina para llegar a Santiago en un viaje de Antología que incluya el periplo de las Pampas en tren y, a partir de Mendoza, después de haber atravesado el Atlántico, cruzar los Andes. El viaje era una aventura, una correría romántica de quiénes emigraron.”

Moraga Feliú, P. (2011). *El Ferrocarril Trasandino. La Conquista de la Cordillera de los Andes*. Ricaaventura.

Como conexión directa con la montaña

“La ocupación de la cordillera ha sido desde siempre objeto de evocación; símbolo potente de la divinidad o imponente presencia natural. La cordillera de los Andes se presenta como un símbolo de identidad capaz de constituir cual columna vertebral de América, no sólo una referencia geográfica desde Venezuela hasta a la Antártica sino también el soporte territorial de hechos históricos, épicos y mitológicos.”

Seisdedos, Sebastián. (2009). Ferrocarril transandino. *ARQ (Santiago)*, (71), 50-57. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962009000100009>

Como fomento de la actividad vitivinícola

La conexión ferroviaria con Buenos Aires provocó el boom de la industria vitivinícola¹⁸ cuyana. En la que inmigrantes europeos radicados en Argentina y dedicados a la vitivinicultura trasladaron de generación en generación sus saberes y su vínculo con la tierra, convirtiéndolos con el tiempo en ese valor tan profundo y arraigado en la sociedad y que hasta el día de hoy se manifiesta en la Fiesta Nacional de la Vendimia¹⁹.

Y tal es la importancia como la más relevante manifestación de la provincia y por lo tanto valoración de la misma, que en octubre del corriente año fue presentado un

¹⁸ La viticultura o vitivinicultura es la ciencia del cultivo de la vid, para usar sus uvas en la producción de vino o de otros productos.

¹⁹ Tiempo en el que se recoge la uva.

proyecto de ley con el objeto de incluir a la Fiesta en la lista de Patrimonio Inmaterial de la Humanidad²⁰.

Como patrimonio oral

Los viajes, la espera a las llegadas o salidas del tren, la espera por un ser querido, las charlas y todos los recuerdos y vivencias en torno al tren constituyen un rico patrimonio que hace a la cultura ferroviaria y por lo tanto motivos para arraigarse a la misma y mantenerla viva.

Es posible observar como todo el significado del Trasandino aún está vivo precisamente, en las historias y en la memoria de las personas que vivieron aquella época. Para quiénes la llegada del Trasandino cambiaría por completo sus vidas, como en el caso del abuelo de Juliana "...cumplía un horario estricto y nadie podía desobedecerlo, pero después de los primeros meses trabajando, tuve la mejor excusa para trabajar con todo empeño" ..." conocí al amor de mi vida."

ETCHEGARAY, M., & ANTUN, E. (2010, September 28). *Resultados de los Concursos de FOTOGRAFÍAS y de HISTORIAS DE VIDAS FERROVIARIAS*. FERROTUR TRASANDINO.

Retrieved February 14, 2022, from:

<https://ferroturtrasandino.wordpress.com/2010/09/28/resultados-de-los-concursos-de-fotografias-y-de-historias-de-vidas-ferroviarias/>

Así también lo es por ejemplo para Rodrigo "Fue un instante y sin embargo cada vez que paso por ese lugar abandonado, lo recuerdo hasta con los mínimos detalles..." Así terminó esa mañana mágica, ferroviaria desde los aromas, hasta los ruidos, desde las voces hasta las imágenes..."

ETCHEGARAY, M., & ANTUN, E. (2010, September 28). *Resultados de los Concursos de FOTOGRAFÍAS y de HISTORIAS DE VIDAS FERROVIARIAS*. FERROTUR TRASANDINO.

Retrieved February 14, 2022, from:

<https://ferroturtrasandino.wordpress.com/2010/09/28/resultados-de-los-concursos-de-fotografias-y-de-historias-de-vidas-ferroviarias/>

Y, para el abuelo de Juliana "...El ferrocarril le daba vida al país, a la provincia. Teníamos un chiste personal, entre los compañeros decíamos que "nuestro país va

²⁰ Se refiere a las prácticas, expresiones, saberes o técnicas transmitidos por las comunidades de generación en generación.

sobre rieles muchachos, y nosotros lo dirigimos”-(risas)- todos cumplíamos un papel importante, el maquinista, el que manejaba el carbón, el inspector.”

ETCHEGARAY, M., & ANTUN, E. (2010, September 28). *Resultados de los Concursos de FOTOGRAFÍAS y de HISTORIAS DE VIDAS FERROVIARIAS*. FERROTUR TRASANDINO. Retrieved, February,14,2022, from: <https://ferroturtrasandino.wordpress.com/2010/09/28/resultados-de-los-concursos-de-fotografias-y-de-historias-de-vidas-ferroviarias/>

En los relatos orales de obreros, empleados y pasajeros se manifiesta el sentimiento hacia el deseo de recuperar este patrimonio como así también lo que significa para ellos ver el estado actual en el que se encuentra. En palabras de Rodrigo, “Hoy, octubre de 2005 estoy absorto, frente a las cenizas todavía humeantes, del puesto del lustrador de ferroviarios, que la desidia dejó quemar por algunos desaprensivos. La nostalgia y la impotencia se han apoderado de mi alma esta noche, y el destino me ha jugado una mala pasada a cuarenta años. La noche literal y metafóricamente se han llevado la luz del día, la del trabajo, la del Patrimonio.”

ETCHEGARAY, M., & ANTUN, E. (2010, September 28). *Resultados de los Concursos de FOTOGRAFÍAS y de HISTORIAS DE VIDAS FERROVIARIAS*. FERROTUR TRASANDINO. Retrieved February 14,2022, from: <https://ferroturtrasandino.wordpress.com/2010/09/28/resultados-de-los-concursos-de-fotografias-y-de-historias-de-vidas-ferroviarias/>

Por su parte Juan Carlos Álvarez (ex ferroviario) relata con nostalgia que “...los ferroviarios éramos una gran familia, por que vivíamos juntos, trabajábamos juntos, entonces era una familia, grandotes”.

DOCUMENTAL MEMORIAS DEL TRASANDINO. (2019, September 30). YouTube. Retrieved February 14, 2022, from: DOCUMENTAL MEMORIAS DEL TRASANDINO.

Para hacer memoria, para recordarle, para decirle a mis nietos que tengo ocho nietos y decirles que es igual que con ustedes, esto era el ferrocarril trasandino, esto fue ferrocarriles y hay que darles una explicación, demostrarles que tienen fotos como me la demostraban a mi recién. Y eso me dio pena, lástima en el fondo de no tener en lo que yo empecé a trabajar”

(DOCUMENTAL MEMORIAS DEL TRASANDINO. (2019, September 30).

YouTube. Retrieved February 14, 2022, from:
<https://www.youtube.com/watch?v=Q6Q7YNpqFYs>

Otro relato es el de Julio Monsalvo (ex maquinista) "...viajar en el Trasandino era hermoso, era hermoso porque encontraba uno con gente nueva, gente de otro lado, había europeos que hablaban el castellano medio champurreado como decimos nosotros, pero se hacían entender". "¿Por qué se dejó destruir todo esto? No sé, es una lástima, y eso es lo que da pena, nosotros en ese andén poníamos los vagones cerrados aquí y una carpa encima de los vagones, cerrábamos las dos puntas y teníamos una pista de baile aquí en el andén de la estación, con toda la familia, por que este era un pueblo de estación que la señora de fulano de tal cocinaba, daba la pensión, la otra señora hacía el pan, y eso era la vida de acá de Polvaredas, de la cordillera. y todos eran ferroviarios..."

DOCUMENTAL MEMORIAS DEL TRASANDINO. (2019, September 30). YouTube. Retrieved February 14, 2022, from: DOCUMENTAL MEMORIAS DEL TRASANDINO

Este patrimonio se ve manifestado también en las leyendas, relatadas a través del tiempo que incluso al día de hoy son transmitidas por ejemplo en fogones y reuniones. Uno de esos casos es quizás una de las más conocidas en torno al tren, la leyenda de El Futre²¹ de la cual existen varias versiones. En esta oportunidad se ha optado por la adaptación de Enrique Guerrero, pero se ha elegido una que detalla a continuación:

"Puntualmente como lo hacía desde que comenzó la obra en 1889, Mr Foster, el agente pagador de la Compañía inglesa Trasandine Construction Company, llegaba al obrador a principio de mes, para iniciar el pago de jornales."

Su andar cansino pero seguro, la tez blanca y los gestos tranquilos, armonizaban con su figura alta y delgada, a la que se ceñía una vestimenta elegante y sobria.

Contrastaba ampliamente con la imagen cansada y desgarrada de los obreros ferroviarios, en su mayoría chilenos, que tendían las vías del Tren Trasandino Argentino (TTA) y esperaban con impaciencia el cobro.

²¹ Persona dueña de una hacienda que emplea a trabajadores para tareas agrícolas.

Miraba a la gente con gesto de autosuficiencia, mientras sacaba un paño amarillento del portafolio y repasaba pacientemente el escritorio de madera, sobre el que se había acumulado el hollín del fogón, que calefaccionó el galpón durante toda la noche.

Y luego de acomodar prolijamente su sombrero de copa sobre los guantes de cuero, daba inicio a la tan ansiada ceremonia del pago.

Por diversión, o porque no podían pronunciar bien su apellido, a Mr. Foster lo apodaron Futre.

Futre sonaba parecido y a la vez estaba bien puesto, ya que en Chile se empleaba para referirse a las personas elegantes y distinguidas.

En uno de los tantos viajes a la localidad de Las Cuevas, lo sorprendió una temporal de nieve, que lo obligó a refugiarse en unos cobertizos²², frente a la Curva de los Ingleses o Soberanía Nacional, como pasó a llamarse después de 1982.

En ese lugar perdido de Las Cuevas, fue asaltado y decapitado.

Por eso en las noches frías cuando la tormenta arrecia²³, en muchos rincones de la montaña, aparece sorprendiendo a los viajeros con su presencia fantasmal.

Vestido con la pulcritud que lo caracterizaba y la cabeza pendiendo de la mano derecha, pregunta por el dinero de la partida.

Ignorando tal vez, que el ferrocarril se inauguró sin que él llegara a verlo en 1910 y dejó de funcionar 74 años después.

Su fantasma se despierta y alimenta desde entonces, con el frustrado pago de jornales que no llegó a concretar.

Cuentan, además, que luego de preguntar por el dinero de la remesa, su imagen comienza a desvanecerse de a poco, hasta desaparecer en el aire y sobre la nieve que dejó el temporal, quedan marcados los pasos que lo condujeron al lugar...

*Título:EL FUTRE - Leyendas Mendocinas.Título del sitio web:Huellas Cuyanas
URL:<https://huellascuyanas.blogspot.com/2015/10/el-futre-leyendas-mendocinas.html>*

²² Lugar cubierto de forma rudimentaria donde se resguardan de la intemperie personas, animales o efectos, como herramientas, materiales de construcción, etc.

²³ Cobrar fuerza, vigor o gordura.

La belleza imponente de la Cordillera, a pesar, de lo inhóspito, y la desolación cautiva y conmueve, así, el esplendor sobrecogedor de los cordones cordilleranos que desafían el entusiasmo y energía del viajero. Al ir ganando altura la vegetación es mínima y roma. Estamos en los parajes del viento y la claridad extrema en verano, de los fríos intensos y la nieve de tormentas consecutivas en invierno. Ante este rigor el ferrocarril fue el medio de humanizar la aventura, de hacer lo posible para el ciudadano común, para el viajero que se transporta sin pertenecer a la montaña. El pasajero de cordillera solo podía sorprenderse ante la inmensidad geológica y la descomunal de ese tránsito por los farallones de la inverosímil.

Impactos Culturales:

En cada punto donde el F.C. Pacífico y el Trasandino fijaban un anclaje de llegada o salida, operaba un fuerte impacto local.

Lugares que hasta entonces estaban aislados, en medio del desierto, las pampas o las montañas, de golpe se transformaban en un polo de intensa actividad económica, social, cultural y hasta política.

El impacto era casi instantáneo. Rápidamente, la llegada del riel hacía sentir sus efectos para el surgimiento de nuevas actividades. Muchas veces se alcanzaban modificaciones del paisaje que poco antes habrían sido impensables. Entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, la empresa ferroviaria, en los lugares donde estableció un polo de actividad permanente, hizo sentir sus efectos.

Pero antes de ver cómo se origina la fiesta de la Vendimia, vamos a hacer un recorrido por el tiempo de las comunidades que se encontraban en la región y las festividades que se realizaban.

La cultura se transmite, de generación en generación y aunque hay muchas cosas que se han ido modificando a lo largo del tiempo, vamos a poder encontrar una esencia cultural a los eventos que se realizan hasta el día de hoy en la fiesta nacional de la Vendimia que se relaciona no solo con el impacto generado por el tren, sino también con las comunidades que habitaron estos suelos.

Antecedentes de fiestas populares en la región:

La tradición de las fiestas y movilizaciones masivas en Cuyo se remonta a la época indígena.

Aunque silenciosos, los huarpes gustaban de bailar al compás de instrumentos de percusión, en la celebración de ceremonias conjuntas ameritadas por alguna ocasión especial: la visita de una tribu a otra, fiestas religiosas, entierros y batallas inminentes.

La fiesta se hizo más extensa luego de posteriores dominaciones, como la incaica y española, logrando interesantes síntesis en época colonial. Una de las más interesantes tal vez sea el canto popular cuyano, cuya melodía, la tonada, se convertirá en uno de los protagonistas de la fiesta nacional de la vendimia.

La masividad de las celebraciones adquirió un cariz diferente en época colonial, cuando las autoridades políticas y eclesiásticas²⁴ impulsaban celebraciones como el Estandarte Real, el cumpleaños del rey, la lectura de los Edictos²⁵ de la Santa Inquisición²⁶ y las procesiones religiosas.

Las ceremonias se organizaban con todo cuidado para alcanzar el mayor nivel posible de pompa y solemnidad. Las autoridades convocaban al pueblo a la plaza y, con frecuencia, se formulaban advertencias y castigos para los que no participaban. Era prácticamente obligatoria la asistencia a estos eventos. A través de estos mecanismos se lograba promover una sociabilidad controlada desde arriba, se fortalecía la autoridad de la Corona y la fe religiosa, a la vez que se entregaba también cierto espacio de esparcimiento y distracción.

Este tipo de celebraciones y su efectividad era posible debido al lazo con el hombre de la tierra y al imprescindible factor religioso que la fiesta encerraba. En la celebración anual de la misma se celebraba un acontecimiento importante de la historia de la comunidad, en la que el grupo social se reencontraba con los motivos que fundaban su identidad colectiva.

El tiempo se transforma en el elemento central de la fiesta, puesto que la necesidad de recrear y volver a recorrer, revivir y renovar las experiencias fundantes se

²⁴ De la Iglesia, particularmente de los clérigos, o relacionado con ella.

²⁵ Aviso, orden o decreto publicado por la autoridad con el fin de promulgar una disposición, hacer pública una resolución, dar noticia de la celebración de un acto o citar a alguien.

²⁶ El término Inquisición o Santa Inquisición hace referencia a varias instituciones de la Iglesia Católica dedicadas a la supresión de la herejía. La herejía en la era medieval europea muchas veces se castigaba con la pena de muerte y de esta se derivan todas las demás.

encuentra con los ciclos de la vida humana: la época de cosecha será, en multitud de culturas, motivo de celebración religiosa.

El tiempo, así sacralizado²⁷, queda suspendido durante la celebración de la fiesta, para permitir que la sociedad cese sus actividades cotidianas, profanas, y se concentre en el rito, reuniendo de ese modo los valores religiosos y culturales con que esa sociedad se reconoce.

Los pequeños y medianos empresarios no estaban exentos de responsabilidad en la organización de estas fiestas. Los pulperos debían aportar con sus adornos, lo mismo que los gremios de arrieros y troperos de carretas. Ellos engalanaban la ciudad, a la vez que otros tenían la oportunidad de lucirse ante sus pares con la entrega de donaciones mayores para enriquecer los vestidos y adornos de las imágenes religiosas.

En este terreno, los viticultores cuyanos tuvieron tempranamente un papel destacado. Este estilo sería imitado por los inmigrantes europeos radicados en la Argentina y dedicados a la viticultura. La sociedad mendocina atravesó el umbral del siglo XX con una renovada combinación de continuidad y cambio: junto con la tradición de las procesiones y fiestas populares coloniales, emergían los nuevos actores sociales, económicos y políticos, con sus nuevas demandas y estilos.

Estos fueron los principios del camino que se fue construyendo para preparar el clima que luego desembocó, a mediados de la década de 1930, en la Fiesta Nacional de la Vendimia, en cuya realización tendrían plena vigencia los soportes institucionales y las tramas socioeconómicas y políticas que le darían fortaleza y consistencia más allá de lo artístico.

²⁷ Atribuir carácter sagrado a alguien o algo.

Origen de la Fiesta Nacional de la Vendimia.

Dentro de este proceso podemos incluir, nada menos, que el surgimiento de la Fiesta Nacional de la Vendimia, considerada una de los cinco festivales populares más importantes del mundo, junto a la Fiesta del Dragón (China), los carnavales de Venecia y Río de Janeiro, y la Fiesta de San Fermín en España.

Esta situación contrasta con el turismo del vino en Argentina, que resulta mucho más masivo, particularmente en torno a la Fiesta Nacional de la Vendimia que moviliza cerca de un millón de personas. La burguesía bodeguera de Mendoza y el Estado, los dos grandes impulsores de estas celebraciones, no le tienen miedo a la movilización popular en torno a la vendimia. Sienten que se puede promover la concurrencia de los trabajadores desde los departamentos del interior de la provincia hacia el centro de la ciudad, sin correr riesgos.

Si bien la vendimia ha generado celebraciones en casi todos los pueblos vitivinícolas, en Mendoza ha alcanzado una magnitud e impacto notables. Porque igual que ocurre en otros países, en las pequeñas zonas vitivinícolas se celebran fiestas locales, pero luego éstas se estructuran, como en círculos, en fiestas regionales y finalmente, convergen en la gran fiesta nacional que llega a movilizar medio millón de personas.

Se trata de una fiesta con fuerte significado cultural, social, económico y hasta político. Estos elementos construyeron una densa trama de intereses que actuó en el sentido de reforzar los aspectos organizativos y la importancia de la fiesta. Sobre todo, porque, al involucrarse los distintos actores socioeconómicos y políticos, la fiesta penetró el tejido social.

La Fiesta de la Vendimia:

Tras 70 años de historia, la Fiesta Nacional de la Vendimia se ha convertido en una de las cinco fiestas populares más relevantes del mundo en su tipo. Cada año, en los distritos de cada uno de los 18 departamentos de la provincia se realizan las fiestas locales.

Allí se eligen las reinas que van a competir por el centro departamental. Son unas diez fiestas por departamento, aproximadamente.

Luego, cada uno de estos realiza una fiesta municipal en la cual participan de centenares a miles de personas, según el lugar. En total, esta primera ronda de celebraciones de pueblos reúne a más de 15.000 personas. Hasta que, en marzo, se

realiza la fiesta nacional, con participación de representantes de cada localidad de la provincia de Mendoza.

Los festejos vendimiales tienen la cadencia de un ritual religioso, que se repite cada año como una tradición.

El acto central se realizó el sábado por la noche en el Anfiteatro Griego Frank Romero Day. Este tiene capacidad para 25.000 espectadores. A ello se suma una cantidad equivalente en las laderas de los cerros que hacen como una prolongación natural de las galerías y tribunas.

Allí se exhibe un complejo espectáculo, donde interactúa la música con la danza, la literatura y artes escénicas. Participan 600 actores y bailarines que utilizan más de 4.000 trajes, para culminar con fuegos artificiales.

La Fiesta de la Vendimia ha alcanzado un alto interés de público. Pero la participación mayor corresponde al pueblo de Mendoza pues, la sumatoria de las distintas actividades indica la participación de más de medio millón de personas. Paralelamente, la celebración es difundida a través de los medios masivos de comunicación. En la edición de 2005, se acreditaron 350 periodistas para realizar la cobertura de los principales actos de la fiesta, incluyendo comunicadores de Holanda, Italia, Rusia, Francia, España, Canadá, Corea, China, EEUU, México, República Dominicana. La celebración fue transmitida, entre otros, por la señal internacional de Discovery Channel y por la Televisión Central de la República Popular China. Entre los medios nacionales, estuvieron representados cinco canales de TV, numerosas radios, diarios y revistas.

Al año siguiente, la cifra de periodistas acreditados subió de 350 a 700. El elemento religioso ocupa un lugar relevante dentro de la Fiesta de la Vendimia. Ello se nota en la ceremonia de la Bendición de los Frutos y en la presencia de la Virgen de la Carrodilla.

Esta imagen es trasladada, en una procesión ritual, desde la capilla homónima hacia el centro de Mendoza. En esta trayectoria, el ícono es escoltado por asociaciones culturales vinculadas a la tradición y la herencia gauchesca.

A través de esta procesión religiosa, la Fiesta de la Vendimia se entronca directamente con las celebraciones populares de Mendoza indígena y colonial. Esto es un reflejo de la densa trama cultural de esta fiesta. No es casualidad que este rito periódico y

colectivo gire en torno al vino. Las procesiones públicas, registradas desde tiempos precristianos, y las grandes festividades religiosas giraban en torno a algún producto alcohólico.

La fabricación y consumo de bebidas espirituosas juega un papel vital en las cosmovisiones de diferentes culturas. En América del Sur, la chicha fue el protagonista por excelencia del tiempo ritual, utilizado como medio de contacto con sus divinidades durante las festividades y rituales más importantes de esos pueblos. En época colonial, y desde la fabricación de vinos, mostos y aguardientes, estos productos que se encontraban disponibles gran parte del año reemplazaron a la chicha en el consumo ritual.

El mestizaje que surgió del contacto asumió al vino como elemento vinculante con la religión, cuestión reforzada desde el culto católico con la ingesta simbólica de la sangre (vida/ vino) de Cristo y ampliamente difundida en los rituales descritos.

De esta manera, se realizó un ensayo que con el tiempo se transformaría para dar lugar a una estructura que se iba a desplegar en la celebración de la Fiesta de la Vendimia.

Los ferrocarriles ingleses, aliados de la burguesía vitivinícola, contribuyeron en forma decisiva para aportar la infraestructura de transporte que movilizó a los trabajadores de la campaña hacia la ciudad. En 1909 el Ferrocarril BAP libró al servicio trenes gratis para facilitar la convocatoria. En la década de 1930, la empresa reiteró esta actitud para promover la Fiesta Nacional de la Vendimia con tarifas promocionales hacia Mendoza.

Las organizaciones de la sociedad civil, nacionales y extranjeras, también se involucraron en estos actos. Clubes deportivos y sociales, entidades de socorros mutuos y culturales tomaron parte en la convocatoria y movilización. Esta presencia se iba a reiterar, posteriormente, en la celebración de la Fiesta Nacional de la Vendimia.

El ferrocarril era el eje del transporte de personas y cargas, como así también de las comunicaciones, tanto postales como telegráficas. El ferrocarril debía cumplir con la función social de servir a las ciudades. En efecto, el Estado nacional, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, exigía a las empresas que determinados trenes de pasajeros se detuvieran en todas las estaciones, no sólo para la circulación de las personas, sino también para el correo.

En aquellos años de afluencia masiva de inmigrantes, cuando el país se iba poblando en forma acelerada y poco controlada, el ferrocarril prestó un servicio singular en materia de integración regional, y de afirmación de la identidad.

Para comprender la importancia del servicio de integración cultural brindado por los ferrocarriles a través de sus funciones como transporte de cargas postales, sería preciso imaginar a aquellos pequeños grupos humanos, dispersos por las pampas, en las agrestes montañas de la cordillera de los Andes, o en los alrededores del Valle Central. Pensar en familias muchas veces separadas por motivos laborales, que mantenían su contacto gracias a una carta. O bien en comerciantes que efectuaban sus negociaciones a través de este sistema. O bien, las relaciones diplomáticas, que tantas veces se cultivaron por este medio.

Los ferrocarriles realizaron una activa labor para transformar la montaña en espacio social, especialmente apta para el turismo. Debieron enfrentar una tradición cultural que había condenado la cordillera a la marginación, manteniéndola como lugar desierto. Pero con su aporte al mejoramiento de la infraestructura, el equipamiento, las instalaciones y la superestructura turística, los ferrocarriles consagraron una actitud para la incorporación de este amplio territorio a la actividad socioeconómica de la región.

Es importante destacar el papel del Hotel de Puente del Inca al generar espacios desde donde avanzar en el proceso de integración, como se reflejó en la ceremonia de instalación del Cristo Redentor, símbolo de la confraternidad argentino chilena.

Allí estaba el hotel, en medio de la cordillera, totalmente aislado. El autor apunta el enorme peso relativo del Trasandino y el Hotel en la soledad de Puente del Inca. Apenas acompañados por el cielo, la nieve, las montañas y el río de las Cuevas: “Los habitantes del lugar son empleados, peones y demás personal del Ferrocarril Trasandino y del hotel; no hay población. Puente del Inca tiene comisaría, correo y telégrafo. Hay además una capilla en construcción. Puede afirmarse que el hotel es el centro más importante de esa región del Ferrocarril Trasandino.

En cuanto al desarrollo turístico

A raíz de la llegada de turistas a la zona, se fueron construyendo en los pueblos las instalaciones hoteleras necesarias. Entre ellos se encuentran el Hotel Termas de Cacheuta y Hotel Uspallata.

Hotel Termas de Cacheuta

En 1870 ya se registraban viajes periódicos por parte de personas que viajaban a Cacheuta para bañarse en estas aguas, llamadas “Termas del Fraile”, o más comúnmente, los “Baños de la Boca del Río”. Para ello abrían pozos en la arena y el ripio. En verano, estos pozos desaparecían por las aguas del río. Pero en la temporada siguiente volvían a acudir los visitantes para beneficiarse con estas aguas. El Ferrocarril Trasandino vino a modificar totalmente esta situación.

Las bondades de las aguas termales de Cacheuta trascendieron los límites de la provincia y aún del país, para llegar al extranjero, sobre todo a Europa, lugar desde donde acudirían numerosos visitantes en busca de mejorar su salud física.

El hotel de Cacheuta se transformó rápidamente en un polo de referencia para el turismo nacional e internacional. Dentro de la categoría de “balneario” se incorporó al circuito mundial y logró convocar grandes figuras de la política, la cultura y la realeza de América y Europa.

El Hotel de Uspallata (1936)

Las Bóvedas de Uspallata fueron el principal centro poblado de todo el valle. Pero a pesar de los reiterados proyectos, en el siglo XIX se produjo el estancamiento y hasta declinación de la actividad en la región. A pesar de sus bellezas escénicas y sus recursos naturales, el valle de Uspallata no logró despegar como polo de desarrollo regional.

La realeza europea a bordo del Trasandino

Conclusión El F.C. Trasandino realizó una profunda transformación en los Andes Centrales, en el sentido de inaugurar el turismo de Alta Montaña en el Cono Sur. La llegada de los rieles a la cordillera, generó las posibilidades de trasladar al sur de América la experiencia y el conocimiento que los empresarios ingleses habían acumulado con relación a la actividad turística en Europa.

Surgieron las primeras panaderías, mataderos, verdulerías, fiambrerías y carnicerías, como así también los servicios esenciales en el plano del transporte, comunicaciones (correos y telégrafo), seguridad (comisarías), salud (consultorios médicos y farmacias). Y fundamentalmente, nacieron las actividades sociales, recreativas y deportivas: se instalaron las primeras instalaciones deportivas de Alta Montaña en el Cono Sur.

Tren Trasandino en la actualidad:

Hoy en día, solo se conserva en operaciones el tramo más bajo de dicho trazado en territorio chileno, que va desde la ciudad de Los Andes hasta la localidad de Río Blanco. Allí el ferrocarril, luego de ganar altura a través de una "Z", llega hasta las instalaciones de la mina de cobre de Saladillo, perteneciente a Codelco. Desde este lugar recoge el concentrado de cobre en polvo y lo transporta en contenedores hasta la ciudad de Los Andes, donde una grúa realiza el transbordo de los contenedores a otro tren de trocha ancha, para luego seguir camino hasta la fundición de Ventanas, ubicada en la costa de la Región de Valparaíso chilena y a otros puntos de la red central de ferrocarriles hacia el sur de Santiago.

Respecto del trazado desde Río Blanco hasta la frontera, se encuentra abandonado. Todavía se conservan los rieles y la cremallera, aunque gran parte de la postación del tendido eléctrico ha sido robado debido a que estaba construida con tubos de acero. Lo mismo ocurrió con los edificios de las estaciones de Hermanos Clark (denominada Juncal hasta el 31 de julio de 1946) y Caracoles, además de la subestación eléctrica ubicada junto a la estación de Juncal. En muchos lugares las avalanchas y aluviones, tanto de nieve como roca, han arrastrado la línea o socavado el terreno sobre el cual estaba sustentada, por lo que es frecuente ver tramos donde los rieles se han quedado al aire. Las huellas superficiales del mismo pueden observarse circulando paralelamente a la ruta 7.

En su mayoría se mantienen en pie, construcciones de piedra, con los marcos de las ventanas y las letras de los nomencladores (los carteles con el nombre de la localidad) en amarillo, una bomba de agua metálica con base de piedra, vagones abandonados y derruidos por el tiempo, algunos de ellos funcionan como casas particulares y otros como espacios de partida para excursiones de rafting.

Lo mismo ocurre con la gran cantidad de cobertizos, muchos de los cuales se conservan hasta hoy, aunque en muy malas condiciones, ya que han pasado más de una década sin recibir mantenimiento.

Acciones para la revalorización del Trasandino

Después de años de abandono, recién en el año 2000 se volvió a estudiar la factibilidad para reactivar el servicio del Tren Trasandino. La compleja gestión estuvo a cargo de un consorcio de empresas europeas y americanas; y el comité de concesión de obras públicas del gobierno de Mendoza. En la reactivación se pretendían invertir 120 millones de dólares.

En el proyecto los inversores no pedían ningún aporte del Estado; era una inversión de riesgo enteramente del sector privado, con una mejor adaptación a las contingencias climáticas de la cordillera, la posibilidad de unir el ferrocarril trasandino con el ramal que llega a Brasil y el aprovechamiento turístico en las zonas de montaña de este medio de transporte.

El voluminoso estudio de factibilidad técnica a cargo del ministerio de Ambiente y Obras Públicas de la provincia, fue elaborado por el consorcio que integran el grupo germano-norteamericano Adtranz Daimler-Crysler Rail System; la Sociedad Nacional de Ferrocarriles de Francia, la argentina Autotrol SACIAF, la alemana Siemens y la europea Gauff Rail Engineering. El socio local de esas inversoras es la unión de las empresas mendocinas Tecnicagua y la transportista Andesmar Cargas.

Se presentó un dictamen sobre la viabilidad de la iniciativa, para luego dar vista al grupo técnico mixto de las cancillerías de Argentina y Chile y más tarde al gobierno trasandino.

Además, se tramitó en el Congreso Nacional la transferencia definitiva a jurisdicción provincial del ramal que llega hasta la frontera, para que la ejecución de la obra pueda ser inspeccionada por el Estado mendocino. La reconstrucción del Trasandino, cuenta con el apoyo de los gobiernos chileno y argentino, dado que el ferrocarril podría contribuir a descongestionar el aumento explosivo del tráfico de cargas asociado a los tratados de libre comercio del cono sur.

En el segundo centenario de la República Argentina, durante el año 2010, volvió a estar presente el proyecto para habilitar los tres corredores andinos. El más avanzado de ellos, es el que corre por el paso de Juncal-Los Libertadores.

En el mismo territorio del tren, se sumaron una serie de obras públicas como el futuro embalse Puntilla del Viento, mejoras viales, nuevos trazados del camino internacional y del ferrocarril o el puerto seco de Los Andes. La actualización de estas infraestructuras territoriales, con inversiones públicas y privadas de envergadura, proponen la posibilidad de rehabilitar el territorio incorporando además una nueva línea de infraestructura argumental. Una ruta patrimonial capaz de activar el paisaje, otorgar visibilidad al recorrido, al patrimonio industrial nacional y su historia, poniendo de relieve la majestuosidad de la geografía cordillerana.

Pero a causa de las limitaciones físicas del trazado (altura, pendientes, curvas, gálidos), los cambios de gobierno, la conveniencia y la rentabilidad del proyecto, al día de hoy, el proyecto sigue sin concretarse.

Ferrotur - Orgullo local

El sector del Ramal A-12 correspondiente a todo el sector del recorrido del lado argentino recibe mantenimiento por parte de la "Asociación Ferroviaria Ferrotur Trasandino" que realiza paseos turísticos en zorras, ferrobús y bicitren.

Ferrotur es una ONG que nace en el año 2002. Actualmente son un grupo fijo de entre 10 y 15 personas que, con la ayuda de otros socios, se dedican de forma activa a la recuperación del ramal A12 del Ferrocarril Trasandino.

El presidente de la asociación, Marcelo Spinello, fue uno de los pioneros en demostrar que esto era posible e impulsado por su pasión, desarrolló un vehículo ferroviario para transitar sobre la vía, el que fue hecho a partir de un Fiat 600.

Los primeros pasos los dieron en Maipú, donde empezaron a circular con este vehículo sobre las vías que costean el Parque Metropolitano.

"Nos unió el amor por el ferrocarril, el querer rescatarlo del olvido. y el valor del trasandino por su antigüedad e historia para Mendoza. Muchos fuimos nietos e hijos de ferroviarios y de alguna manera renovamos esa ilusión de rescatar las vías", comenta al respecto Rodrigo del Monte, profesor de historia y socio de Ferrotur. Correas, B. (2021, July 27).

Hijos y nietos de ferroviarios trabajan en la recuperación y puesta en valor del Ferrocarril Trasandino | Vía Mendoza. Vía País.

<https://viapais.com.ar/mendoza/nietos-e-hijos-de-ferroviarios-trabajan-en-la-recuperacion-y-puesta-en-valor-del-ferrocarril-trasandino/>

El trabajo de Ferrotur Trasandino no es solo la recuperación de las vías, sino también la protección, conservación, custodia y el cuidado del patrimonio del Ferrocarril Trasandino y del ferrocarril en general.

Además, apuestan a la refuncionalización de este sector con fines turísticos, ecológicos y económicos, tanto para la asociación como para la provincia. En esta línea y para poder autofinanciarse, Ferrotur creó el producto turístico de la Bicitren para el turismo en general. Esto funciona en el tramo recuperado que va de Gutiérrez (Maipú) a Luján de Cuyo. El recorrido transcurre por algunas bodegas y fincas de ambos departamentos, lo que permite realizar turismo cultural e histórico.

Más allá del autosustento, desde la asociación resaltan la importancia de poder contar con el apoyo del Estado y del capital privado. El cual ha aportado poca ayuda a lo largos de los años. También reciben donaciones económicas y materiales de la sociedad en general, para poder seguir adelante con las tareas de limpieza de las vías. Esta asociación logró no solo el apoyo de locales de revalorizar los rieles del Trasandino, sino que también innovó en productos turísticos para recorrer las vías recuperadas. Además de la bicitren, incorporaron el Ferrotur panorámico que va desde Canota²⁸ a Bodega de Russell, Maipú y es una excursión que además del paseo incluye combinación con el tren urbano Metrotranvía.

Para ellos toda su labor gira en torno a una idea central: la importancia de la conectividad entre departamentos y darle valor al ferrocarril a través del turismo. No persiguen una ganancia, sino poder volverse autosustentables y la reinversión para seguir con los trabajos de reconstrucción, en búsqueda del desarrollo económico, social y cultural de Mendoza.

²⁸ La estación Canota se inauguró durante la década del 40, en Maipú. Fue la segunda más importante de la zona después de la estación Gutiérrez. En ella confluían tres líneas diferentes de ferrocarril: el Belgrano, el Central Norte Argentino y el Trasandino.

Corredor Bioceánico de Aconcaqua:

En el año 2012 la Corporación América, presentó el proyecto “Corredor Bioceánico de Aconcaqua”, para la reactivación del tren. El proyecto es impulsado por el Consorcio “Bioceánico Aconcaqua”, que componen tanto la Nacional Corporación América como Empresas Navieras de Chile, Mitsubishi (Japón), Contreras Hermanos (Argentina) y Geodata (Italia). El mismo permitiría realizar el cruce de la Cordillera de los Andes en cuatro horas. Incluye 204 kilómetros de caminos, un túnel principal de 52 kilómetros y 33 puentes de trocha ancha. Este prevé un sistema de túneles de 50 km que atravesaría la Cordillera de los Andes y permitiría mejorar notablemente la unión de puertos del Océano Pacífico y del Atlántico, mediante un sistema intermodal basado en el ferrocarril eléctrico.

La creación de estos túneles a baja altura que lograra ser la conexión terrestre operable ante cualquier condición climática entre ambos países. Se realizará en la zona de Paso Los Libertadores, en la que unirá las localidades de Los Andes en Chile y Punta de Vacas en Argentina, se electrificará todo el ramal y además se creará una represa hidroeléctrica en territorio argentino para autoabastecer de energía al proyecto. Incluyendo en el mismo, la construcción de estaciones en cada lado del túnel para el transporte de pasajeros y de vehículos livianos y pesados. Este proyecto fue declarado de interés público en ambos países, por su certera solución a esta problemática.

En 2020, el presidente actual de La Nación, Alberto Fernández, al anunciar las nuevas obras públicas para la provincia de Buenos Aires, varias de ellas para volver a poner en funcionamiento la red ferroviaria, sostuvo que la idea es poder extenderlo al resto del país.

Hay una clara con urgencia sobre la necesidad de que las obras ferroviarias se extiendan al resto del país, ya que el ferrocarril debe volver a ser un medio de transporte rápido, no contaminante, en colaboración con el transporte automotor de cargas.

La provincia de Mendoza es uno de los distritos más atrasados en lo que concierne a la vuelta del ferrocarril y la gran potencialidad que tiene en relación al desarrollo ferroviario. Su gobernador Rodolfo Suárez puso en relieve que era importantísimo renovar la red ferroviaria para que el servicio llegue a Palmira y sea la opción para concretar la salida al océano Pacífico por rieles.

La línea San Martín, que recorre desde Buenos Aires a Mendoza, ha sido reacondicionada a cargo de Trenes Argentinos, en grandes sectores de la provincia, entre los cuales se encuentra el sector desde Alto Verde (San Martín) hasta la Refinería de YPF de Luján de Cuyo. La playa de intercambio ferroviario y camiones de cargas, en Palmira, es de gran importancia y se afianza como polo de transferencia de Argentina al Pacífico. Los 38 km de ruta, reactivada su construcción, la unen con Agrelo, hacia el Oeste y desde ahí a Chile, con los mil kilómetros hacia Buenos Aires y otros tantos miles a Brasil y Paraguay desde el Este y Noreste.

Justamente en ese tramo, en el futuro podría construirse en paralelo una vía férrea para continuar el paso a Chile. Incluso existe un taller de locomotoras diésel. En él se reparan las locomotoras de toda la línea.

Otra potencialidad, unido a esto es el ferrocarril Belgrano, con sede en San José (Guaymallén), el cual sigue su ruta hacia el Norte, y conecta con San Juan y el resto de las provincias del noroeste. Sus vías que pasan cerca de las Lagunas del Rosario, están en condiciones, pero lamentablemente se ha clausurado y, si no se lo mantiene al menos con una cuadrilla de vía y obras, correrá la misma suerte del Trasandino. La vía a San Rafael también es recuperable y es también posible entrar a la Estación Mendoza, ya que ha quedado una vía en perfectas condiciones paralelas a la del Metro tranvía.

Sobre todas estas condiciones, es que se cree viable reacondicionar un andén al lado de los actuales. Del lado argentino se necesitan obras a lo largo de 200 kilómetros de vías entre la localidad fronteriza de Las Cuevas y la estación General Belgrano en las cercanías de la ciudad de Mendoza. Del lado chileno el tramo es menor, 35 kilómetros, aunque con pendientes más pronunciadas.

Tarde o temprano la carretera internacional estará colapsada irremediablemente. La situación del transporte de carga pesada entre la Argentina y Chile pronostica la saturación en breve plazo de la ruta nacional 7, a raíz del crecimiento del comercio internacional entre Chile y el Mercosur, el flujo de camiones que circula por el túnel Cristo Redentor aumentó significativamente los últimos años.

El ferrocarril sólo absorbería la porción de cargas correspondiente al incremento del comercio internacional. Además, las pérdidas económicas por las recurrentes interrupciones del camino a raíz de las nevadas llevan a empresarios y gobiernos de

ambos países a barajar sistemas de transporte menos dependientes de las condiciones meteorológicas.

Las dos parecen ser razones suficientes para dar luz verde al proyecto que pretende reflotar el transporte ferroviario de cargas cuyo ramal quedó desactivado.

Es indispensable reponer el servicio de pasajeros a Buenos Aires, como lo tienen las provincias de Tucumán, Córdoba y Santa Fe y los pasajes se agotan con meses de anticipación. Es impensable que una ciudad y departamentos como tiene Mendoza no tenga servicio de pasajeros a la capital. Como lo tuvo casi todo el siglo XX.

Es imprescindible mantener la infraestructura del Ferrocarril Trasandino, para que sea posible rescatarlo en el futuro. Una obra monumental que ha sido abandonada, sufriendo el vandalismo humano y los embates de la naturaleza.

En síntesis, a pesar del abandono y el saqueo de muchos tramos e instalaciones, todavía sería posible recuperar el servicio de pasajeros a un costo accesible e incrementar la carga, con el interés que ponga el Gobierno provincial y exigiendo que la promesa del Gobierno nacional se materialice para recuperar el sistema ferroviario.

El 29 de enero de 2021, en el marco del impulso a la obra del Tren Trasandino anunciado por el presidente de la Nación, Alberto Fernández, en su reciente viaje oficial a Chile, el secretario de Energía, Darío Martínez, visitó la Cámara de Comercio de Cutral Co y Zapala y manifestó su voluntad de trabajar en la concreción definitiva de la iniciativa.

El intendente de Cutral Co, José Rioseco, expresó que el desarrollo de la obra ya está en carpeta para un corto plazo. El Tren Trasandino proyecta conectar los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano (Chile) y en una primera etapa se planea extender la traza hasta el Paso de Pino Hachado.

El presidente está convencido de la necesidad de contar con un Tren Trasandino. A su vez, Carlos Arens, presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Cutral Có y Plaza Huincul también manifestó su satisfacción por el proyecto. Además, la reunión contó con la presencia del ministro Meoni, Osvaldo Rodríguez (presidente de la Cámara de Comercio de Zapala) y de Luis Bertolini (secretaria de Obras Públicas, Planeamiento y Catastro) y Néstor Gelos (Subsecretario de Hacienda), ambos de los funcionarios de la localidad de Plottier; Jesús San Martín (presidente del Concejo

Deliberante de Cutral Co); el diputado nacional Guillermo Carnaghi y los diputados provinciales Ayelén Gutierrez, Lorena Parrilli y Darío Peralta.

Para ellos la vuelta del ferrocarril en la zona centro de la provincia conformará una columna vertebral para el desarrollo de las localidades, permitiendo sacar bienes y producción. Al crearse esta nueva traza con la zona franca de Zapala y poner en conexión el Atlántico con el Pacífico, pondrá en condiciones la posibilidad de desarrollar un servicio barato de transporte. Es necesario generar una gran sinergia entre todas las instituciones de las distintas localidades, aportando ideas que puedan traer más igualdad de oportunidades y desarrollo para la región.

La idea de este proyecto es también trabajar con las autoridades y representantes de la sociedad civil de otras localidades interesadas en el desarrollo asociado a esta nueva obra.

Túnel Caracoles y su nueva función:

Por otro lado, en octubre del año 2019 la Municipalidad de Las Heras organizó un recorrido que ofició de despedida a esta vía histórica. Convocó a locales y amantes del trasandino a un paseo por el túnel Caracoles. En el cual participaron más de 50 personas, en un recorrido lleno de emociones. Por un lado, la emoción de recorrer por dentro este túnel y poder admirar la majestuosidad de esta obra inaugurada en mayo de 1910 y por otro lado la nostalgia y tristeza de saber que este era un evento único en el cual nos despedimos de la idea de que el tren vuelva a tener su recorrido internacional.

A raíz de la demanda de este tipo de trekkings, la intención de la Municipalidad de Las Heras es fomentar y estimular que los prestadores del departamento empiecen también a generar circuitos y experiencias turísticas al aire libre y fortalecer así el mercado turístico de la región. Para eso, indicaron que una vez por mes se van a realizar trekkings en torno al Trasandino de manera gratuita, aunque ya será sin ingresar al túnel. Se propone tomar el senderismo desde un lugar donde la gente pueda identificarse no sólo con su historia sino también con el cuidado del medio ambiente. Porque se trata de sentir la naturaleza y en ese proceso escuchar relatos de culturas y poblaciones antiguas.

El objetivo de este proyecto binacional es hacer de este paso, un corredor vial que junto con el paso Cristo Redentor permitan la circulación sin demoras en la zona y que además en caso de algún atoramiento en alguno de ellos hubiese una vía de escape o solución. En lo que respecta a la obra de ampliación del túnel, será un corredor combinado para los vehículos que van y otro para los que vienen del vecino país trasandino, con doble carril cada uno. Además, se prevé que ambos túneles estén interconectados, con varias galerías que sirvan de vías de escape ante emergencias. Para llevar adelante el proyecto, sólo resta que avance el proceso licitatorio para que en tres años se logre un tránsito más fluido y seguro en este punto clave de la Cordillera de los Andes, que representa a su vez un crecimiento de las oportunidades económicas de ambas naciones.

Las obras de ampliación del Túnel Ferroviario Caracoles consisten, principalmente, en el mejoramiento del acceso al túnel, su ensanchamiento desde el punto de vista constructivo, la ejecución de galerías de conexión peatonales y vehiculares con el futuro Túnel Cristo Redentor y la instalación del equipamiento de seguridad (ventilación, señalización, cámaras, comunicación, sistema SOS, prevención de incendio, iluminación y centro de control integrado).

También destaca la construcción de galerías de interconexión con el túnel Cristo Redentor. Las galerías de conexión son obras nuevas que tendrían menores dificultades, desde el punto de vista constructivo, y se construirán durante la Fase I de ampliación del Túnel Caracoles.

El método constructivo será el Tradicional de Perforación y Disparo o Drill & Blasting (D&B). Las consideraciones de diseño, sísmicas, de sostenimiento y fortificación serán las mismas, ya sea que se trate de las galerías de conexión o de la ampliación de los túneles vehiculares estimadas para todo el proyecto.

Según su ficha técnica la inversión es de aproximadamente USD 60 millones, la cual tendrá un plazo de construcción de 2 años. Según un informe del gobierno de la provincia de Mendoza, las obras comenzaron a llevarse adelante en septiembre de 2021. Así lo confirmó el titular de Vialidad Nacional, Guillermo Amstutz. De esta manera, podemos confirmar que no se llevará a cabo, la reconstrucción del recorrido del tren. Esto es triste para quienes tenían esperanzas de verlo correr nuevamente por este trayecto, pero también es darle un uso al puente Caracoles que hasta entonces se encuentra sin actividad.

Estado Actual de las Estaciones

Estación Mendoza (Argentina)

El ex centro ferroviario compuesto por 24 hectáreas ha sido subastado, con el fin de establecer a la Estación Mendoza, símbolo del sector capitalino, como un nuevo distrito -número 13- sustentable de la Ciudad. Lo que se ha realizado en primer lugar es dar prioridad al desarrollo comercial y administrativo, a través de un circuito cultural, turístico, histórico y comercial.

De esta forma se ha venido desarrollando en la Estación Cultural Ciudad un paseo artesanal "La Estación" con artesanías autóctonas en cuero, metal, tejidos, madera, pinturas, accesorios; espectáculos artísticos gratuitos: música, teatro y danzas; talleres culturales: en salas para ensayos y talleres de música, teatro, danza y plástica; y los elencos municipales: ensayos regulares de la Orquesta, el Coro, el Coro de Niños, Ballets de la Municipalidad de Mendoza, el Folclórico Juvenil y el Folclórico de la Estación Cultural Ciudad.

El edificio se mantiene en perfectas condiciones y dos salas del ala izquierda fueron demolidas para permitir el paso de la calle Belgrano.

Estación Paso de los Andes (Argentina)

La estación se mantiene en buenas condiciones y actualmente viven familias en sus instalaciones.

Estación Blanco Encalada (Argentina)

Es una estación simple que actualmente está transformada en el museo "Alejandrino Alfonso". Se mantiene en buenas condiciones gracias al ex jefe de estación y fundador Néstor Antonio Flores y su familia, que defendió personalmente el hurto de los bienes del estado. Y de esta manera dedicando gran parte de su vida al cuidado de este preciado patrimonio arquitectónico y de las piezas que conserva en su interior.

Gracias a su accionar hoy es posible visitar la estación, ver los aparatos, herramientas y objetos necesarios para el funcionamiento del ferrocarril. El museo también guarda increíbles historias de vida ferroviaria.

Estación Cacheuta (Argentina)

Cacheuta es hoy uno de los centros termales más importantes de la provincia de Mendoza y su hotel, ahora reconstruido, es un lugar ideal para combinar vida sana, comidas exquisitas, baños de lodo, caminatas por senderos que se bifurcan y cubren las 27 hectáreas del predio, hasta llegar al corazón de la Cordillera, y que, además, llevan a una especie de cañón donde el río serpentea y forma paisaje natural.

La estación de Cacheuta, también se mantiene en buenas condiciones, fue transformada en un restaurante desde noviembre del año 2021.

Estación Potrerillos (Argentina)

Potrerillos fue desarmada y catalogada. La ubicación que tenía originalmente, está debajo de la zona inundada del embalse Potrerillos. La represa Potrerillos desde el inicio de su construcción en 1999, dejó bajo el agua 27 km de vías. Este gran embalse provee de agua a la ciudad de Mendoza y sus alrededores.

Estación Guido (Argentina)

Actualmente se encuentra en buen estado, incluso en algunas construcciones se conservan los techos originales, quizás porque no es fácil llegar a la estación y esto ha evitado saqueos. Para llegar hay que cruzar alguno de los puentes ferroviarios que cruzan el Río Mendoza, uno a 5 km y otro a 12 km.

Estación Uspallata (Argentina)

Es la ciudad más visitada y concurrida, es la última localidad importante antes de entrar en la cordillera y por lo tanto el paso obligado para llegar hasta Chile. En invierno, el cruce se cierra por los temporales y miles de camiones deben pasar días en la ciudad aguardando a que las condiciones climáticas mejoren. Luego del abandono que sufrió la ciudad cuando el tren dejó de funcionar, ex ferroviarios tomaron sus instalaciones como viviendas. Con el tiempo, pocas de ellas se mantienen en pie. Hoy día muy poca gente que vive allí tiene idea de la importancia de lo que fue el ferrocarril. Recibe muchas visitas de turistas que llegan hasta la estación esperando poder recordar los años de auge del tren, pero se van decepcionados por el estado de abandono de sus instalaciones.

Estación Río Blanco (Argentina)

Hoy día algunas paredes de las antiguas construcciones aledañas a la estación se mantienen en pie, pero de la estación en sí no ha quedado nada.

Estación Polvaredas (Argentina)

Polvaredas fue un pueblo próspero hasta 1991, cuando dejó de pasar el tren y el lugar cayó en el olvido. Hoy apenas viven allí 68 personas. La estación fue una de las más importantes de la línea, pero el pueblo en sí parece abandonado, hay poco movimiento y solo parece ser un lugar de paso.

En los últimos años, Alex Cuevas de 46 años, quien llegó al pueblo de Polvaredas con sus padres cuando tenía 4 años. Desde hace muchos años venía intentando que alguien o alguna autoridad estatal, lo escuchara. Pedía permiso para que le permitiera cuidar la estación de trenes de su pueblo, que había quedado abandonada después del cierre del ramal en 1991 y que estaba siendo saqueada. Como no lo escucharon, ahora, con su dinero y con la ayuda de sus hijas mellizas, comenzó a recuperarla.

En varias de sus gestiones, buscando que lo escucharan, llegó a hasta a hablar con el encargado del ferrocarril en la ciudad de Mendoza, también habló con la secretaria de Turismo de la Provincia, con la Municipalidad de Las Heras, y nunca obtuvo respuestas y le pinchaban la iniciativa. Pero las constantes negativas y las faltas de respuestas hicieron que el hombre empezara todos los días a limpiar, arreglar, recuperar los espacios, las instalaciones y la historia del pueblo.

Sostiene que él está haciendo lo que el Estado ni nadie hizo en 30 años. Al ser una zona concurrida por mucho turismo, le daba mucha lástima y vergüenza que algo tan importante se viera así. Su particular desafío es recuperar la abandonada estación de trenes de Polvaredas, convencidos los tres de que la zona tiene potencial turístico y que se puede generar desde ahí el resurgimiento del lugar.

Imagina que en algún momento se puedan ofrecer bebidas para los paseantes, que los lugareños puedan montar puestos de artesanías en los andenes o que se pueda montar un museo que muestre la rica historia de la zona.

Hoy en día, gracias a su labor la estación Polvaredas y sus alrededores también lucen mucho mejor. Ya no es una acumulación de basura, chatarra, olvido. Ahora se parece a una esperanza y esa esperanza es contagiosa, porque los chicos de la escuela del lugar, Correo Salinas, también iniciaron una campaña de difusión del pueblo y sueñan con recuperarlo y quizás nadie más se tenga que ir.

Estación Punta de Vacas (Argentina)

Esta población ferroviaria de no más de 50 habitantes es conocida mundialmente por los seguidores de Silo o “Arenga de la curación del sufrimiento” (el seudónimo de su principal exponente, el filósofo y escritor argentino Mario Rodríguez Cobos, más conocido como Silo). Por ello, por la presencia del monte Aconcagua y por ser el punto en el que confluyen los tres ríos Mendoza, Tupungato y Las Cuevas, en el 2007 fue inaugurado el “Parque Punta de Vacas”. A partir de aquí la altura se intensifica y las pendientes de los cerros se vuelven más encumbradas.

Estación Puente del Inca (Argentina)

Se encuentra a 2720 metros de altura, ubicado allí el famoso Puente del Inca, declarado Monumento Natural en 2005, que sorprende por la perfección de su forma arqueada que atraviesa el río Las Cuevas. Conserva las ruinas del antiguo hotel, los pozos termales con sus aguas de color ocre y sus poderes curativos (hoy cerrados al público por el peligro de derrumbe que tiene la zona). Solo se mantiene en pie una capilla y hay una pequeña posada usada por los andinistas en la preparación para el gran ascenso. En el lugar funcionan varios locales y ferias con diferentes productos regionales característicos de la zona.

Actualmente, existe un museo, para recordar el Trasandino, llamado Museo Desvío, el cual está ubicado en la estación de Las Leñas del Tolosa, ubicados entre las antiguas estaciones Puente del Inca y Las Cuevas, a más de 3.000 metros de altura y a pocos kilómetros de la frontera con Chile. Su encargado y restaurador es Mario Sebastián Tébez, especialista en la historia del tren trasandino.

El origen de este museo fue una idea de los empresarios ferroviarios ingleses, que empezaron su construcción a finales de siglo XX, y dan cuenta de ello la inmensa cantidad de objetos que pertenecieron al ferrocarril y que a través de compras y

donaciones han pasado a sus manos. Allí se pueden ver velocípedos de vía, señales electro neumáticas inglesas, faroles de señalización y mesas telegráficas son solo algunos de los objetos en exposición.

Tal es la cantidad de material, que a un pabellón de la estación lo han dedicado para crear este museo que tiene decenas de reliquias, desde elementos del trasandino, a unas fotos que le donó un antiguo maquinista de ese ferrocarril, el ya fallecido, Julio Monzalvo. En su trabajo de fotógrafo aficionado, Monzalvo reflejó el arduo trabajo de llevar ese tren a los cielos y los parones por la nieve que se llevaba por delante cobertizos enteros, que se levantaban para intentar proteger a la máquina y de los que hoy apenas quedan un par en pie.

Precisamente de Monzalvo el objeto que más se aprecia es una tetera que el maquinista usó en aquellos viajes, la cual calentaban en la caldera para hacerse un té y el mate. Es una pieza muy pequeña. Pero lo importante de ella no solo es la pieza en sí, sino que está cargada de historias, transmitidas directamente por él.

Hoy en día Tébez trabaja para que escuelas mendocinas realicen visitas al museo y así los niños aprendan la historia de ese ferrocarril abandonado pero legendario.

La gente local, comprenden la importancia que ha tenido el tren para su pueblo e intentan revivir la historia de los rieles, opinan que tanto para los argentinos como para el extranjero sería muy importante la importancia de tener un tren turístico y patrimonial. Para ellos está muy latente la posibilidad de que pueda realizarse la revalorización, puesta en valor y funcionamiento del tren. Lo cual, a su vez, le traería muchos beneficios a la zona.

Estación Las Cuevas (Argentina)

Llegando al tramo final de la ruta 7 y antes de llegar al túnel, se halla el último poblado asentado en el territorio argentino, Las Cuevas, a unos 3100 metros de altura. Es una villa alpina de la década del 50 construida para los obreros ferroviarios que prácticamente vivían en cuevas, sin ningún tipo de comodidades. Sus típicas construcciones de tipo nórdico con techos de tejas rojas dan un colorido especial al paisaje.

Hoy en día en la villa funciona un restaurante, un pequeño museo con fotografías que recuerda al trasandino y dos locales con productos regionales.

Finalmente, desde allí sale un camino de ripio de 9 kilómetros, el cual es extremadamente serpenteante. Éste asciende a 4000 metros de altura, donde se levanta la monumental estatua del Cristo Redentor.

La estación se encuentra a unos 3 km de la boca del túnel del lado argentino, donde las condiciones climáticas son muy extremas.

Hoy los restos de la estación denotan una inversión importante, el tren ingresaba a una especie de galpón totalmente cubierto, lo cual era necesario dadas las bajas

temperaturas reinantes en invierno, que hacían que el Trasandino no pudiera funcionar todo el año.

Atravesando el poblado comienza el Paso Internacional Los Libertadores, atravesado por un túnel que lleva el nombre de la antes mencionada estatua, conduciendo a la localidad chilena de Los Andes y marcando el fin del territorio de la República Argentina.

Estación Caracoles (Chile)

En las ruinas de lo que fue la estación original y de la que ya no queda nada, solo puede verse un edificio alargado y de dos pisos, construido sobre la ladera de la montaña, que se encuentra junto a dos vías de tren. Se usa como residencia privada, y todavía pueden verse alguno de sus andenes, como así también un desvío secundario en su patio. Actualmente el lugar no presta ningún servicio.

Estación Portillo (Chile)

Nada queda de lo que fue alguna vez la Estación Portillo, solo se mantiene en pie un viejo túnel. Solo queda una única foto a color de la Memoria de ferrocarril y de la estación Portillo, luciendo harta actividad y nieve, conforme a la época.

Se sitúa aquí un importante centro de esquí, el más antiguo de América del Sur y, hasta hoy el único de la región que ha sido sede de un mundial de esquí.

Con motivo de mantener vivo al mítico ferrocarril trasandino, el centro ha mantenido uno de sus túneles. Este cuenta con un parlante con detección de movimiento para que los esquiadores que elijan la pista Bajada del Tren, vivan la experiencia de pasar por el túnel escuchando el sonido del ferrocarril, como en épocas pasadas.

Estación Juncal - Ex Hermanos CLARK (Chile)

Hoy, el terreno donde se ubica la estación Hermanos Clark es propiedad de la Ganadera Tongoy, que usa su entorno para el pastoreo de ganado, y en forma ocasional, el lugar es utilizado además por el Ejército como sitio de instrucción militar. A pesar de las condiciones señaladas, la estructura base de la estación y la mayor parte de sus edificaciones aún están en pie, alzándose majestuosas en el valle del río Juncal e integrándose al paisaje de manera armónica

A ello se suma la venta del acero de su infraestructura por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y el robo furtivo de rieles, cobre, durmientes, postes y otros elementos de valor, que han contribuido a su desmantelamiento y destrucción paulatina. Esta situación se ha visto agravada por la falta de mantención y por el riguroso clima de montaña que ha hecho colapsar terraplenes y galerías, producto de la filtración de agua y el peso de la nieve.

El abandono de estas instalaciones, seguido a la venta del acero de su infraestructura por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y el robo furtivo de rieles, cobre,

durmientes, postes y otros elementos de valor, que han contribuido a su desmantelamiento y destrucción paulatina

Hoy su estado es de total abandono, pero conserva aún imponentes vestigios que guardan un enorme valor patrimonial. Los rieles fueron levantados, los techos destruidos y poco queda en pie de lo que fue la estación. Es casi imposible imaginar que en su momento fue la estación más importante del tramo chileno.

Una de las construcciones en ruinas deja en claro que estaba dividida en decenas de habitaciones que tenían como objetivo albergar a los trabajadores ferroviarios, especialmente a los que formaban parte de las cuadrillas. Esta edificación, por un lado, tenía una hermosa vista al río Juncal, y por el otro un balcón que daba a una especie de acantilado.

En la parte baja, es posible ver los restos de una cancha de fútbol, lugar de entretenimiento de los habitantes del campamento ferroviario que en algún momento vio como cientos de personas transitaban a diario por sus instalaciones.

Ante un eventual riesgo de desaparecer, se está evaluando un proyecto para poner en valor la estación con el registro de su patrimonio cultural material e inmaterial, utilizando como herramienta analítica el concepto de Paisaje Cultural, que permite entender la interacción entre la naturaleza, la tecnología y el hombre.

Estación Guardia Vieja (Chile)

De la estación Guardia Vieja, solo queda un edificio en pie, el cual se encuentra en total estado de deterioro.

Estación Río Blanco (Chile)

En la actualidad, esta estación, construida con muros de adobe y mampostería de piedra, es utilizada como patio de maniobras para los trenes con concentrado de cobre que llegan desde la cercana localidad de Saladillo. Allí se ubica la estación de carga de Codelco²⁹ y cuyo destino es el puerto de Ventanas, en la costa de la quinta región. Para llegar hasta Saladillo, los trenes con "ollas" vacías deben subir una empinada rampa que compone la parte central de una "Z", por lo que al llegar a la parte alta, el tren debe cambiar de dirección y retroceder, esta vez por el borde superior del pueblo hacia las instalaciones de la empresa minera.

Dado de que la estación de carga de Codelco tiene dimensiones limitadas, FEPASA utiliza la estación Río Blanco, como base para el armado de trenes y solo mueve una cantidad limitada de carros hasta la planta de llenado, siguiendo para ello un pequeño ramal que comienza con un zigzag en las cercanías del poblado de Río Blanco.

En su extremo poniente se ubica una pequeña tornamesa³⁰ junto a varios edificios que debieron ser utilizados por los autocarriles de las cuadrillas de reparaciones y mantención de la vía. Por el costado sur se puede apreciar el antiguo edificio de las

²⁹ La Corporación Nacional del Cobre de Chile más conocida como Codelco es una empresa estatal chilena dedicada a la explotación minera y es la principal productora de cobre de mina del mundo, líder en reservas del mineral a nivel planetario y motor del desarrollo del país.

³⁰ plataforma circular giratoria que sirve para cambiar de vía a los trenes y locomotoras.

casas de máquinas con capacidad para dos locomotoras, un gran estanque y caballo de agua y edificios para los pasajeros.

A lo largo de todo su costado norte, se ubican varias casas para los trabajadores, hechas también de piedra y que limitaban, casi colgando del cerro, con el torrencioso río Blanco. Hace algunos años, un gran incendio destruyó la mayoría de estas casas, las que hoy permanecen semi abandonadas u ocupadas posiblemente por personal asociado al ferrocarril.

En el extremo oriente se ubica el puente que cruza el río Blanco y luego la carretera internacional. Este puente se ha mantenido ya que sirve como parte de la cola de maniobras de la estación hasta unas decenas de metros más allá del otro lado del río.

La Góndola Carril, es un servicio turístico patrimonial que opera entre Los Andes y Río Blanco durante los meses de otoño, invierno y primavera desde hace 15 años. Sube 34 kilómetros por la antigua vía que correspondía al Ferrocarril Trasandino Central que unía Los Andes con Mendoza.

Se trata de un antiguo bus, que data de la década de 1920 y tiene capacidad para 27 personas en butacas dobles. Usualmente se ocupaba para el transporte de turistas hacia el Hotel Portillo y luego para faenas³¹ de mantenimiento de vía.

Estación Vilcuya (Chile)

La estación Vilcuya también fue restaurada. Dicha restauración y recuperación del espacio fue posible gracias a la mesa de trabajo que mantiene la División con los vecinos del Camino Internacional, la Municipalidad de Los Andes y la Gobernación Provincial. El histórico recinto será un punto de encuentro para la comunidad del sector.

Este histórico lugar, como los otros, se deterioraba producto del abandono y se anhelaba recuperarlo para transformarlo en un lugar de encuentro para la comunidad. Por eso los vecinos se unieron y comenzaron a trabajar en conjunto con Codelco Andina, EFE³² (Trenes de Chile), el municipio andino y la Gobernación Provincial para recuperar la ex estación de trenes. Hoy, luego de años de esfuerzo, la comunidad de Vilcuya logró su recuperación.

Las obras contemplan la restauración de puertas y ventanas, reparaciones civiles, iluminación, pulido de piso, techumbre y pintura interior y exterior.

³¹ Actividad, tarea o trabajo, en especial el que requiere esfuerzo corporal

³² La Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Codelco apoya estos proyectos como una forma de fortalecer la calidad de vida y también está ligado a la identidad y lo que la historia de este lugar significa para su gente local. La empresa busca de estos proyectos recuperarlas, promover el desarrollo y la calidad de vida de las comunidades, como así también convertirlas en un lugar útil para sus actividades y también para a futuro generar y pensar en turismo y en otras actividades de emprendimiento. Entonces también fortalece el hacer viva su historia y conectarlos a ellos con su identidad.

El gerente de Sustentabilidad y Asuntos Externos de la División, Jorge Sanhueza, destacó que el recupero de las estaciones es un hito que los llena de orgullo, primero por el trabajo mancomunado junto a la municipalidad, la Gobernación y EFE, pero principalmente junto a los vecinos, quienes indicaron que este proyecto era relevante, ya que tiene que ver con poder generar un nuevo espacio de encuentro que apoye el emprendimiento, el turismo y el rescate de la historia que tiene esta estación de Vilcuya.

En esa línea, el alcalde de Los Andes, Manuel Rivera, valoró el trabajo colaborativo entre las instituciones y las comunidades. Para ellos esta es una tremenda muestra de lo que significa hacer alianza con Codelco, con los vecinos y con el municipio. Codelco les está dando la oportunidad de compartir este anhelado sueño de los vecinos.

A esta idea se sumó el gobernador provincial, Sergio Salazar, quien destacó el aporte de la empresa estatal para la ejecución del proyecto. Expresó que “La recuperación de la estación principal de trenes de Los Andes, más la recuperación de un par de estaciones más, hace creer que hay una mayor preocupación de recuperar estos espacios tan importantes para la comunidad.

Marco Villarroel, presidente de la junta de vecinos de Vilcuya, resaltó que para la comunidad esta restauración está muy significativa, les sirve para las reuniones comunales y gracias al aporte de Codelco y de la municipalidad, lo consideran un patrimonio que quieren restablecer y presentarlo como atractivo turístico para que la gente conozca la historia del tren.

Para Silvia López, quien vive hace 45 años en Vilcuya, este proyecto le devuelve parte de su historia de vida, cuando ella conoció la época del ferrocarril, era todo habitable, muy lindo, trabajaban, había gente, y ahora la idea de que eso resurja, la llena de esperanzas.

Estación Los Andes (Chile).

La estación, diseñada por el arquitecto Luis Herreros, se encontraba abandonada desde que concluyó el servicio ferroviario de pasajeros. Luego de todos esos años de abandono y con un futuro incierto, la propiedad se había puesto en venta, pero nada se concretó. La situación de abandono se agudizaba y generaba un evidente y riesgoso deterioro de la infraestructura.

El año 2010, se realizaron dos actos culturales en su frontis con la presencia de destacados músicos locales y nacionales con el fin de manifestar la preocupación de la ciudadanía por el destino de este ícono andino. Desde la Municipalidad se establecieron las conversaciones con la dirección de ferrocarriles para buscar la fórmula que permita, una vez más, rescatar la estación y un mural, ubicado allí, el cual es muy importante para la ciudad. Resultado de dichas negociaciones, la ONG Hogar, Tierra y Destino, se hace cargo de la restauración y puesta en marcha de un centro cultural.

El año 2002 la estación fue restaurada en un porcentaje significativo, a partir de ese momento sus amplios andenes albergan al terminal rodoviario de la ciudad.

La primera etapa de restauración se centró en la habilitación del Hall central y en la recuperación de un valioso mural. También se empezaron a desarrollar relevantes obras inmobiliarias y la construcción de la sede de la UNCO (Unión Comunal de Juntas de Vecinos), la cual generará un nuevo circuito urbano que se interrelacione con la estación y el mural. A su vez, se buscó albergar a FOSILA (Fundación Orquesta Sinfónica de Los Andes) y a las oficinas de la Corporación Pro Aconcagua. Ambas organizaciones comenzaron a hacer uso de las instalaciones el 2 de julio de 2014, dando por terminada la primera etapa del proyecto de recuperación.

Dando por terminada la primera etapa del proyecto de recuperación. La segunda etapa buscó recuperar el costado del edificio para un espacio multicultural para exposiciones, congresos, presentaciones y muestras artísticas; y la tercera finalizará con la recuperación de la totalidad de los espacios exteriores del inmueble; patio norte, patio sur, andén y plazoletas.

La estación, en la actualidad, cuenta con tres sectores delimitados; de este a oeste, el andén del ferrocarril Trasandino Los Andes - Mendoza, con vía de trocha métrica (actualmente ocupado por el terminal rodoviario de la ciudad), el sector central, que se correspondía con el andén del ramal LlayLlay que unía a Los Andes con el

ferrocarril Santiago-Valparaíso a través de una vía de trocha ancha (parcialmente rehabilitado como centro cultural) y finalmente la estación de transferencia y patio de maniobras, construida principalmente para la actividad de transporte de minerales en el transbordo de los contenedores cilíndricos desde los carros de trocha angosta a los de trocha ancha (Hoy día utilizado íntegramente por FEPASA³³, principalmente para el transporte de concentrado de cobre desde Saladillo).

En el año 2011, varios documentos del ingeniero británico Alex Gulliver, referidos a la construcción del ferrocarril Trasandino Mendoza- Los Andes, 1889-1924, fueron donados al Archivo Nacional Histórico.

Entre ellos, Apuntes, planos, diseños y fotografías fueron guardados por muchos años en el garaje de un ciudadano australiano descendiente lejano de Gulliver. Él realizó la donación al Consulado General de Chile en Sydney, entidad que dejó los registros a cargo del Archivo Nacional para ser protegidos y difundidos en Chile.

Las fotografías revelan el progreso en la construcción y funcionamiento del ferrocarril Trasandino Los Andes-Mendoza. En las imágenes se aprecian tomas generales de la cordillera de Los Andes, estaciones del ferrocarril, viajeros, casas, animales, medios de transporte, caminos y otros elementos distintivos de la época y lugar.

En los últimos 3 años, Codelco División Andina, impulsó la restauración y apertura a la comunidad de la ex Estación de Ferrocarriles de Los Andes, la cual se convirtió en una de las atracciones principales en la celebración del Día del Patrimonio de la ciudad. Cada año son más los vecinos y vecinas interesados en conocer su historia, recordar sus días de funcionamiento y participar de las actividades programadas.

Cada 26 de mayo, se puede disfrutar de la muestra fotográfica de la historia del Tren Trasandino, donada por sus ex trabajadores; videos y paneles explicativos desarrollados por la Corporación Pro Aconcagua (que funciona en el recinto), la exhibición de autos antiguos y una presentación que realizará el Ballet Folclórico de Los Andes.

Destaca en su hall central, como principal atractivo, el mural restaurado "El Abrazo de los Pueblos", creado por el artista nacional Gregorio de La Fuente, quien obtuvo el

³³ Empresa de soluciones de transporte de carga multimodal de Chile.

primer lugar en el concurso convocado por Ferrocarriles del Estado de Chile para dotar de un mural al recinto. La obra es realizada con la técnica de pintura al fresco y está firmada el 22 de julio de 1954, con Fernando Sotomayor como pintor ayudante.

Este simboliza la unión de Chile-Argentina a través de la historia, todo un ícono de la cultura andina. Representada por medio de las dos figuras centrales (un huaso³⁴ y un gaucho dándose la mano por sobre una montaña formada por próceres de ambas naciones), y las imágenes referidas a los principales hechos que consolidaron la Independencia (el paso del Ejército Libertador, la Batalla de Chacabuco, O'Higgins y San Martín tras los mismos ideales). Las figuras se muestran con las manos y pies más grandes, con los rostros serenos, intensificando la expresividad contenida en cada uno de ellos. La gama de colores implementada, se perfila dentro de los tonos tierra dando al total una apariencia de suave equilibrio. El estilo es americanista y responde a la función social que cumple el mural dentro de un edificio público. Para los andinos, es uno de los más importantes patrimonios de la ciudad.

También este año se presentará nuevamente en la jornada, una muestra de trenes en miniatura que quiso compartir con la comunidad el trabajador de Codelco Andina, Andrés Cabrera. Su deseo es que la gente conozca un poco más de la historia de Los Andes, que está muy ligada al quehacer ferroviario.

Claudia Gajardo, gerente de la Corporación Pro Aconcagua, destacó el interés de las personas quien afirma que la comunidad percibe a la estación como un lugar de rescate de nuestra historia y eso les genera identidad.

Muchos de los asistentes conocieron la estación de trenes en pleno funcionamiento. En tiempos de esplendor, Juan Aros, vecino de Los Andes, viajaba a Valparaíso en el tren y recuerda cómo viajaba desde Los Andes al puerto. Al concurrir a este espacio, dio su testimonio y contó cómo la muestra fotográfica lo ayudó a recordar. Tanto para él, como para muchos que visitan este lugar, es muy importante que se haya recuperado este edificio, ya que si lo dejaban se hubiese perdido toda esa historia.

Verónica Delgado, otra vecina de Los Andes, visitó la estación movida por la nostalgia, atesora recuerdos de su abuelo ferroviario, quien la subía a los trenes y le contaba historias sobre esta estación. Para ella es una pena que se haya perdido el

³⁴ El Huaso es la figura clásica de la tradición chilena, como lo es el gaucho para Argentina.

funcionamiento del tren y lo más relevante del lugar es su dicho mural, donde mantiene los mayores recuerdos de su pasado.

En conclusión, por parte del gobierno chileno, luego de que el último recorrido del tren de carga, ponga fin a uno de los trenes más extraordinarios del continente, las vías fueron quedando cada vez más en desuso, y si bien el tramo desde Los Andes hasta Río Blanco continuó operando para el transporte de cobre por Codelco, el trayecto desde Río Blanco hacia el túnel La Cumbre quedó en un completo abandono, expuesto a un fuerte deterioro que produjo la desaparición de las estaciones Portillo y Caracoles..

A raíz de esto, para el país chileno, los valores patrimoniales asociados al ferrocarril trasandino, según se indica en las declaratorias oficiales, se sustentan por una parte en el alcance excepcional que esta obra de ingeniería tiene para su época, comparable al canal de Suez o al canal de Panamá. Asimismo, se otorga relevancia al aporte que esta realiza para la distensión de las relaciones internacionales, convirtiéndose en un símbolo de amistad entre Argentina y Chile (Gobierno de Chile, Ministerio de Educación 2005). También es necesario destacar el factor humano (ingenieros, empleados y obreros), cuyo trabajo permitió gestionar, construir y mantener en operación el ferrocarril por casi ocho décadas.

En reconocimiento de estos valores se han levantado procesos de patrimonializarían desde la ciudad de Los Andes, declarándolo como Monumento Nacional, en la categoría de Monumento Histórico, nueve piezas ferroviarias, así como también la estación de Río Blanco. Por lo anterior, el trasandino tiene un fuerte valor simbólico para la comunidad andina y sus extrabajadores. Reconociendo este valor, el 2000 se envió un expediente al CMN (Consejo de Monumentos Nacionales de Chile) para la declaratoria de Monumento Histórico de todo el patrimonio ferroviario desde Río Blanco hasta la frontera con Argentina, entre ellos la estación de Juncal, pero la propuesta fue rechazada porque era demasiado extenso el tramo considerado. Ello es indicativo de que las figuras de protección patrimonial en Chile son demasiado restrictivas y no permiten proteger áreas extensas. No existe una disposición en la legislación chilena para incluir el concepto de paisaje cultural como una figura de protección. Sin embargo, con los instrumentos legales vigentes buscan declarar a la estación Hermanos Clark en la categoría de Zona Típica. La habilitación turística ha sido un medio de recuperación de piezas ferroviarias, como el tour de la Góndola Carril.

Dada la inoperatividad de las vías, que al día de hoy siguen en completo abandono, ya sea por su lejanía de la ciudad, la privatización de la zona, así como su inaccesibilidad por la presencia del río y la montaña, hace inviable un proyecto turístico que no contemple una inversión millonaria.

Dada la información respecto al tren Trasandino, entendemos la importancia que tuvo el mismo en el desarrollo de la provincia y consideramos que debe ser protegido y difundido su patrimonio cultural. Para ello será necesario la creación de un centro de interpretación, el que deberá llevarse a cabo en la vieja estación de Uspallata. La cual se encuentra en la mitad del antiguo trayecto del Trasandino, es la puerta de acceso al camino de Alta Montaña y la localidad más cercana a los atractivos de la zona. Además, es la localidad con mayor desarrollo de infraestructura turística, destacándose por su accesibilidad, sus atractivos, su ubicación geográfica y es elegida por miles de turistas como parada obligatoria en el corredor de la ruta provincial N°7.

USPALLATA

Es un pueblo importante por ser testigo histórico relacionado con las luchas por la independencia durante el Cruce de los Andes que se encuentra de camino a la alta montaña y la frontera con Chile. Fue en este lugar donde se reunieron las tropas del Ejército de los Andes del General Don José de San Martín y quienes a mando de Juan Gregorio de las Heras marcharon por uno de los pasos cordilleranos hacia Chile en el año 1817.

Su nombre de Uspallata según se sostiene proviene de la lengua quechua significando “garganta” o “paso preferido”. Otros que deriva de la lengua mapuche “auv-paylla-tha”, que significa “vertiente que aparece y corre sosegada”. Ambas hacen referencia al río Mendoza, o más bien al ancho cauce o valle por donde éste corre, atravesando perpendicularmente el valle de Uspallata en su extremo sur.

Existen evidencias arqueológicas para aceptar preferentemente la etimología³⁵ quechua. El “Camino del Inca” recorre el valle de norte a sur por su borde occidental, siguiendo los faldeos de la Cordillera del Tigre hasta el río Mendoza desde donde el antiguo camino se dirigía hacia el oeste por las laderas y costas de dicho río. En gran parte de su trayecto, la actual ruta internacional se superpone con el Camino Real de Inca.

³⁵ Se denomina etimología al estudio del origen de las palabras individuales, de su cronología, su incorporación a un idioma, así como de la fuente y los detalles de sus cambios en la forma y significado.

Uspallata es la puerta de entrada a la Cordillera de los Andes, se encuentra a unos 1700-1800 msnm en un cruce de caminos de la Ruta 7, Ruta 52 y la Ruta 149. Es un punto de distribución que además posee cercanía a los más distinguidos atractivos de la zona de Alta montaña, entre ellos se encuentran: el Túnel Cristo Redentor en el límite con Chile, el centro de ski Los Penitentes, el Puente del Inca que es Patrimonio de la humanidad y el Parque Provincial Aconcagua, siendo el Cerro Aconcagua el más alto de Sudamérica y por lo tanto de reconocimiento internacional por andinistas de todo el mundo.

Además, desde la localidad de Uspallata se llega a través de la Ruta 52 por medio de un camino de curvas conocido como Los Caracoles hasta la localidad de Villavicencio. Y hacia el norte por la ruta 149 se une a la provincia de San Juan.

No solo la proximidad hacia los atractivos, es lo que distingue a Uspallata de otras localidades, dadas las condiciones climáticas y de infraestructura actúa de refugio para aquellos que llegan a esta zona de manera temporal. El pueblo cuenta con alojamientos, restaurantes, estaciones de servicios, algunos comercios, taller mecánico, puesto médico y el Regimiento de Infantería de Montaña del Ejército. En el pueblo se puede visitar la Iglesia Nuestra Señora del Carmen de Cuyo.

Su paisaje actual se caracteriza por la presencia de álamos y esencialmente sauces. Se cultivan hortalizas y forrajeras, aprovechando para su riego las aguas de los arroyos de Uspallata y San Alberto. En los alrededores, sobre todo en el sector de la Precordillera, desde remotas épocas se realizan explotaciones mineras de diversos tipos, entre otras: talco, oro, plata, cobre y plomo.

Centro de Interpretación:

El concepto centro de interpretación es relativamente moderno, parte de las definiciones Freeman Tilden en su libro *“La interpretación de nuestro patrimonio”*.

El término Exponer, significa presentar una cosa con claridad y bajo un método. En cambio, interpretar significa revelar el sentido de una cosa. Entonces no es lo mismo mostrar algo, exhibir o exponer que desvelar públicamente el sentido que tuvo y tiene determinada cosa. La museografía tiene como objetivo ambas, exponer el patrimonio e interpretarlo.

¿Cuál es entonces la diferencia entre museo y centro de interpretación?

En pocas palabras, los centros de interpretación o de visitantes son principalmente “atracciones”, mientras que los museos conservan objetos y para el bien público. Una institución puede guardar archivos u objetos y no han de ser necesariamente museos.

El desafío de los centros interpretativos es no ser visto como un producto turístico más, ya que tienen su razón de ser en la conservación del patrimonio y no en el negocio turístico, más allá que puedan hacerse ambas cosas a la vez.

El tema principal de un centro de interpretación, está en la historia. Es un espacio que revela el significado y la relación del patrimonio con el visitante que llega hasta el sitio turístico que lo contiene, a través de experiencias directas y aplicando los principios, cualidades y estrategias de la disciplina.

En los centros de interpretación los visitantes tienen oportunidad de recibir información significativa y experimentar vivencias con relación a los bienes del lugar.

A la hora de planificar un centro de interpretación se debe tener en cuenta que un centro interpretativo sirve para poner en valor el patrimonio y no a sí mismo. Por lo tanto, su infraestructura debe enmascararse en el paisaje, pasando desapercibida o bien integrándose en estilo arquitectónico y natural coherentes con su entorno. Un centro interpretativo nunca debe competir con el bien al que se lo dedica, porque si eso sucede se convertirá en el principal atractivo, diluyendo el interés por conservar el patrimonio. También es importante, al momento de planificar, pensar en los objetivos que se pretenden alcanzar y los medios interpretativos más convenientes para alcanzarlos (folletos, audiovisuales, visitas guiadas, paneles, murales, carteles, senderos autoguiados, etc.). Por otro lado, se debe llamar las cosas por su nombre. No es lo mismo un centro de visitantes que un centro de interpretación. Tampoco es

un museo (y a diferencia de este no requiere de piezas originales). El desafío es tener presente que un centro de interpretación “hace” interpretación, cumple con sus principios, aplica sus cualidades y estrategias.

En su libro Freeman indica 6 principios fundamentales de interpretación del patrimonio:

1. La relevancia al individuo

- Hay que relacionar el patrimonio con la experiencia y la personalidad de los visitantes.
- El mensaje debe ser interesante, debe tener algo que ver con el visitante. Esto debe ser relevante.
- Es muy útil relacionarlo con experiencias de la vida cotidiana.

2. La interpretación no es sólo información, también contiene aspectos afectivos

- Reconstruyendo el espíritu del lugar: hay que conseguir que los visitantes puedan imaginar o de algún modo revivir mentalmente lo que se les está contando, consiguiendo una ambientación y una atmósfera que ayude al visitante a ponerse en situación.
- La interpretación va dirigida al corazón más que a la razón, se trata más de enganchar y de aficionar al visitante que de que se lleve una fría serie de datos.
- Pero también es información selecta, veraz, actualizada y de calidad.

3. La interpretación es un arte, y como tal hasta cierto punto puede ser enseñada

- Utiliza técnicas básicas de comunicación que la mayoría de los museos arqueológicos ignoran.

4. La interpretación persigue la provocación, no la instrucción.

- Busca provocar un comportamiento en el visitante, una reacción, una actitud positiva hacia el patrimonio, no sólo su conocimiento.
- El guía-intérprete garantiza una comunicación bidireccional, una interacción real con el visitante, ya que puede consultarle cualquier tipo de duda. Además, del guía no sólo recibe información sino también trato humano.
- El visitante pasa de ser un espectador a un cómplice, estimulando en este último el deseo de conservación del patrimonio.

- Pero lo más importante, la auténtica interpretación se produce dentro de la cabeza del visitante.

5. La interpretación es la presentación del todo y no sólo de las partes

- El tema interpretativo es la idea central del discurso interpretativo. El público debería poder recordarla fácilmente después de una visita o presentación. Conviene que esta idea esté redactada como una oración completa, es decir, con acción, con verbos y de estilo cercano al coloquial.
- Todos los textos y mensajes tienen que girar en torno a esa idea central, que deben servir para reforzarla (lo cual no significa que tengamos que repetir la frase central varias veces), tan sólo es recomendable enunciarla claramente al principio y recordarla al final.
- Cumple una función similar a la de un titular de periódico: capta la atención del público, despierta su interés por un tema concreto. En un recurso de patrimonio cultural (parque arqueológico, museo o sala de museo, exposición, etc.) conviene que haya un máximo de cinco subtemas de este tema principal, organizadas siguiendo un buen guion lógico, ya que el público no suele ser capaz de recordar más de cinco ideas tras una visita.

6. La interpretación destinada a los niños no debe ser una mera simplificación de la destinada a los adultos

- Existen diferencias entre educación formal (didáctica) y no formal (interpretación): la metodología es distinta, pero a veces los objetivos y planteamientos coinciden.
- La interpretación es educación, pero no formal, dirigida al visitante que acude voluntariamente en su tiempo de ocio; la finalidad de la visita es recreativa, el colectivo es heterogéneo y los programas son más breves, en torno a media hora.
- Los programas destinados a niños no pueden ser una mera simplificación, resumen o banalización de los diseñados para adultos: se necesitan recursos, métodos y técnicas especiales. En el caso de niños que forman parte de grupos de visitantes heterogéneos, a los que se le aplica un programa interpretativo, conviene utilizar una serie de trucos que permitan conservar su interés: darles una pequeña responsabilidad durante la visita, que nos ayuden, proponerles algún pequeño juego en el que puedan participar los padres, alguna broma, etc.

Tilden, F. (2006). La interpretación de nuestro patrimonio. Asociación para la Interpretación del Patrimonio.

Centro de Interpretación del Trasandino - Estación Uspallata:

Teniendo en cuenta los principios antes mencionados, se espera poder abarcar el total o la mayoría de los mismos. De manera tal de obtener la atmósfera ideal para que la experiencia del visitante provoque la valoración del patrimonio que pretendemos alcanzar.

Al localizarse en una de las estaciones, la posibilidad de lograr una conexión emocional auténtica es uno de los grandes aspectos que creemos caracterizará a este centro. Ya que se espera gran afluencia de antiguos trabajadores, descendientes de los mismos, como así también antiguos usuarios del tren que decidan compartir sus vivencias u objetos que deseen donar para ser conservados. Así también, considerando que dentro del conjunto de visitantes habrá mayormente ferrocarrilistas aficionados, el intercambio y la comunicación con otro tipo de concurrentes posibilitará que el mensaje que se busca transmitir sea más eficaz y verídico.

Esperamos contar con personal netamente comprometido con la conservación de este rico patrimonio, en el que a través de la correcta interacción con los visitantes logre despertar o bien reforzar la necesidad de valorar y difundir dicha valorización y conservación.

El centro de interpretación se llevará a cabo como se indicó antes, en la antigua estación ferroviaria de Uspallata. Debido a que esta estación en la época del tren era la segunda más importante de todo el recorrido luego de la estación principal de Mendoza. Además, es de fácil acceso, hoy en día es visitada a pesar de las condiciones de abandono en las que se encuentra, por muchos amantes de los rieles, curiosos y turistas que llegan hasta el lugar en búsqueda de nutrirse de información. Pero se van desilusionados por el estado de abandono del lugar y con ansias de que se revalorice y ponga en valor la estación e historia del ferrocarril. Podemos evidenciar esto en Tripadvisor en el cual los visitantes dejan sus fotos y comentarios al respecto. Por este motivo y todos los detallados durante el trabajo de investigación es que consideramos que la realización de un centro de interpretación, sería la solución a la demanda y para la protección del patrimonio tangible e intangible.

La idea de este centro de interpretación es darle el valor correspondiente a la historia del tren, sus instalaciones (en este caso nos referimos específicamente a la estación de Uspallata) recreando la estación a la época del tren, de esta manera cada visitante sentirá al ingresar a este lugar que viaja en el tiempo a través de todo el entorno y la

visita guiada que brinda toda la información esperada y más aún si quien lo hace se siente parte del mismo.

De esta manera este proyecto protegerá el patrimonio ferroviario, difundirá su importancia, generará un nuevo atractivo turístico a Uspallata y generará nuevos puestos de trabajo para la comunidad local.

De acuerdo a uno de los principios propuestos por Freeman *“La interpretación es la presentación del todo y no sólo de las partes”*, se busca crear 4 salas en las que se logre transmitir nuestro principal mensaje *“Mostrar la importancia de los valores del tren para la región cordillerana combinando la naturaleza y la cultura”*.

Para llevar adelante el proyecto, se deberían realizar las siguientes acciones:

- Restauración del lugar por completo, manteniendo fachadas y los pocos hogares que se encuentran próximos a la estación, incorporando mano de obra local.
- Recopilación de videos, fotos, mapas del tren, cartas de telégrafo y objetos que sean donados por la comunidad, que hayan pertenecido a esta u otras estaciones del Trasandino.
- Proponerle a la comunidad local ser partícipe de este proyecto aportando información como por ejemplo las historias de trabajadores, familiares de los mismos e incluso que la gente del pueblo pueda contarnos su experiencia en relación al ferrocarril. También cartas, objetos que aporten valor a la historia del tren.
- En cada sala se expondrá la información a través de mapas, videos, fotos y elementos que aporten valor.
- Capacitar al personal para que el visitante pueda interpretar el lugar de manera positiva. Brindar a los mismos un uniforme acorde a la época de los trabajadores del tren,
- Convocar a muralistas argentinos para intervenir un área destinada de la estación del tren, siempre con la temática del centro de interpretación.
- Realizar un concurso de fotografía con locales de la región, para tener fotos del estado actual de las vías y del tren.

Disposición de las salas:

- ***SALA 1: HISTORIA DEL TREN TRASANDINO:***

Crear una sala en la cual a través de una línea de tiempo se refleje la historia del ferrocarril, en la que se evidencie la importancia del tren a nivel internacional, las relaciones económicas, políticas y de transporte que llevaron al fin del Trasandino.

- ***SALA 2: LA IMPORTANCIA DEL TREN PARA USPALLATA Y PROVINCIA DE MENDOZA***

Desarrollo turístico y cultural de la localidad y toda la zona de alta montaña.

- ***SALA 3: ÚLTIMOS AÑOS DEL TRASANDINO***

En esta sala se mostrará la segunda etapa del tren y las causas que llevaron al cese del servicio.

- ***SALA 4: PERSONALIDADES DESTACADAS Y EVENTOS SOCIALES EN TORNO AL TRASANDINO***

Evidenciar la influencia del tren en la fiesta nacional de la vendimia, la afluencia de celebridades que han viajado en él y los intercambios culturales que se han producido con nuestros hermanos chilenos, entre otros eventos importantes.

- ***ÁREA COMÚN RECREATIVA:***

Crear un espacio de comidas, bebidas y recuerdos artesanales producidos por la comunidad local. Así de esta manera, se generan nuevas fuentes de trabajo y servicios complementarios que hacen más completa la visita.

Casos similares

Centro de Interpretación de Vagues

Vagues o Paraje de Vagues es un pequeño pueblo rural de la provincia de Buenos Aires perteneciente al Partido de San Antonio de Areco, se encuentra a 134 km en dirección norte de Buenos Aires. Aunque el tren ya no pasa por esta estación, como todo pueblo rural, Vagués vive unido a su pasado ferroviario en el que fue parte del ramal Victoria-Pergamino. El cual servía como empalme hacia la ciudad de Luján funcionando hasta 1992.

El edificio junto con el predio de la estación, fueron convertidos en un Centro de Interpretación Ferroviario en 2012. El cual se encuentra dividido en tres salas, que permiten recorrer su historia. También son exhibidos rieles, materiales de fijación, una antigua carreta utilizada para bajar equipaje y una maqueta con el ramal.

En el segundo salón hay elementos pertenecientes a la estación como ser el aparato block, que permitía dar paso a los trenes, viejos semáforos y señales fonoluminosas, telégrafos, una campana del ferrocarril y fotografías de las familias históricas del pueblo.

La comunicación entre las estaciones se muestra con los teléfonos antiguos en un tercer y último cuarto. En el exterior hay vagones que quedaron de los últimos trenes que pasaron. Además de todo ello se puede subir y recorrer cada uno de los mismos.

Centro de Interpretación del Tren La Trochita

Se encuentra en la provincia de Río Negro y fue inaugurada en enero de 2022. El centro de interpretación se dispuso en la estación Empalme, una nueva infraestructura ferroviaria para fortalecer los servicios de La Trochita.

Consistió en la restauración y refuncionalización de un antiguo edificio, en el que se prestan servicios gastronómicos y cuenta con un centro de interpretación de La Trochita para poner en valor diferentes elementos ferroviarios incorporando material informativo sobre el tren. De manera adicional se ejecutaron los mismos procesos en dos vagones en desuso y fueron convertidos en sanitarios (uno de ellos adaptado) y una vivienda para el cuidador.

Así también, en un vagón cisterna aprovechado para garantizar la dotación de agua suficiente para las instalaciones. Por último, se construyó un deck y una tarima modular para brindar accesibilidad total a la intervención.

Este proyecto se suma a dos más con el mismo destino, una de ellas en la Estación Ojos de Agua donde se realizó el rescate de una antigua vivienda ferroviaria, la ampliación del andén y la refacción de los sanitarios. Por otra parte, en Ñorquincó se ofrece un espacio de gastronomía local y se comercializan productos artesanales realizados en la zona.

Las obras mencionadas se encuentran contempladas en el Plan Estratégico del Ministerio de Turismo y Deporte de Río Negro, destinado a fortalecer la política turística provincial y generar un impacto positivo efectivo en cada una de las regiones, con nuevos atractivos y entornos más amigables para las y los turistas.

La idea es revalorizar "un circuito ferroviario, patrimonio cultural, con sentido histórico y productivo".

Conclusión general del trabajo de investigación:

A raíz de la información recopilada podemos ver que la llegada del Trasandino impactó directamente en distintos aspectos importantes. Partiendo de lo general a lo particular, encontramos el resultado positivo de que dos países llevaran adelante un proyecto de importancia internacional, binacional y local.

Es imprescindible destacar la importancia industrial ferroviaria que tiene todo el trayecto del Trasandino, atravesando la inmensa Cordillera de los Andes en el cual el trazado de los rieles, puentes en altura y la unión de una frontera a través del túnel Caracoles implican un trabajo de ingeniería únicos hasta el momento, ya que no existía un medio de transporte que uniera a ambos países, dos océanos y permitiera la apertura comercial internacional de tal magnitud.

El tren trajo consigo cambios culturales positivos, en el cual los pueblos que antes estaban aislados por la geografía del lugar quedaban unidos a través del tren. El cual también llevó a un desarrollo temprano del turismo en la provincia de Mendoza, por lo tanto, nuevas fuentes de trabajo y dio conocimiento internacional de esta zona de alta montaña de nuestro país. Estos impactos culturales, son reforzados por los locales que tanto del lado chileno como argentino han realizado distintas acciones de protección y difusión del patrimonio.

En conclusión, podemos afirmar que este patrimonio ferroviario fue imprescindible en muchos aspectos ya antes mencionados y por eso es necesario reconocerlo y protegerlo para no perder parte de nuestra historia en materia de patrimonio industrial ferroviario y cultural.

Conclusiones de las autoras:

Particularmente quedé fascinada con este tren desde hace años cuando recorriendo la ruta provincial N° 7, vi el recorrido de las vías, puentes y túneles abandonados. Pensaba que sería increíble realizar ese recorrido en tren. Fue así que mi curiosidad por saber más, me llevó a investigar y amar al Transandino. Me sorprendió mucho que una obra de tal magnitud y un tren con tanta historia quedará en el abandono no solo en sus instalaciones y servicios, sino también en la difusión de su historia e importancia.

A medida que fui investigando, fui viendo lo amplio que era este tema y todos los factores que estaban en juego. Sin dudas, considero que es un tema adecuado para el trabajo final de la carrera y me gustaría que este y otros proyectos se llevarán adelante para cuidar, revalorizar y proteger este patrimonio único.

Victoria Angelani

Personalmente me pareció muy interesante haber tenido la oportunidad de poder investigar acerca de una de las más importantes obras de infraestructura del país. Para la cual se han presentado y superado los desafíos que todo ello representaba para la época y en esa ubicación geográfica.

El realizar este trabajo me ha permitido sorprenderme del gran impacto cultural que se puede provocar ante semejante obra. A su vez, comprender el sentimiento de aquellas personas que vivieron su época de esplendor y como se ha reforzado aún más con los años la identidad local. Esa que está fuertemente unida al tren, la montaña y su gente.

Todo ello ha generado en mí, aún un mayor deseo de contribuir y ser parte de la difusión de este patrimonio y de esa necesidad de mantenerlo vivo.

Considero que la historia de este tren podría lograr convencer a las personas correctas, de que recuperar una obra de este tamaño es totalmente posible a pesar de todas las adversidades que se presenten. Sobre todo, cuando su pueblo es el mayor interesado en no perder esa parte de su historia, que por ese motivo adquiere un valor considerable.

Cecilia Cruz

En mi opinión personal, la idea de trabajar con un Patrimonio Industrial siempre fue algo que me generó mucha satisfacción, ya que actualmente, en nuestro país, hay una clara falta de gestión y revalorización sobre estos bienes patrimoniales. Es por eso que este trabajo intenta mostrar la importancia del Ferrocarril Trasandino y su puesta en valor mediante un centro de interpretación.

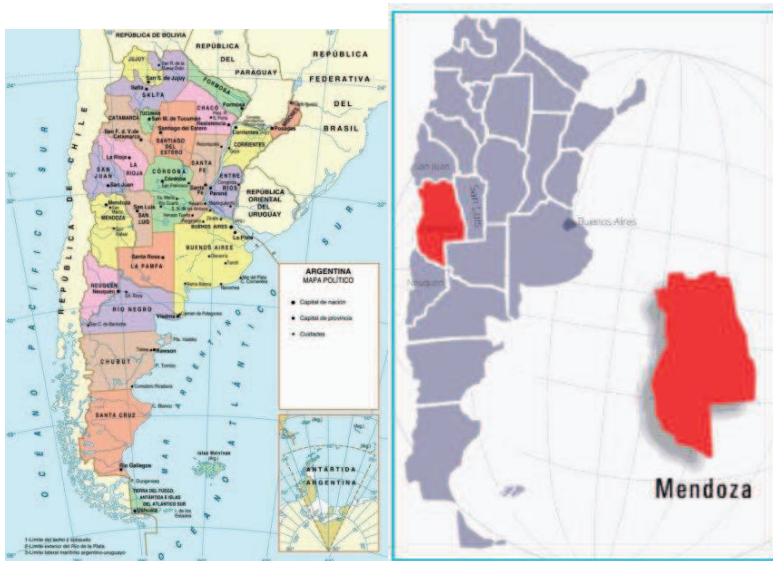
Para mí el Ferrocarril Trasandino es una obra increíble, la síntesis de lo importante que fue el Ferrocarril en la Argentina. Es un patrimonio de mucha importancia en nuestro país, el cual se ha perdido con el tiempo y está en completo estado de abandono y deterioro, que pide a gritos poder ser recuperado. Sus estaciones, sus máquinas, la historia de sus trabajadores, pasajeros y los relatos orales, de los que hoy en día pueden contar su historia, es un claro ejemplo de vida, lucha e identidad.

Al leer varios de los libros y haber podido viajar a Mendoza, entendí como el Tren es un símbolo unido a la montaña, a la naturaleza, a la tecnología y al paisaje de esta provincia que conforma un todo, donde el hombre creó en esa inmensidad una de sus mayores obras de la ingeniería industrial, algo que me ha dejado asombrada todo el viaje. Es el ejemplo del progreso histórico en nuestro país y poder recuperar parte de esto, aportando con este trabajo, creo que es la manera de dirigir el destino de nuestra historia y como la esencia del turismo puede ayudar en ello.

Este proyecto aspira a mantener vivo ese recuerdo, a aportar a las necesidades de toda esa población local, que al día de hoy espera la recuperación de lo que fue alguna vez su pueblo y su tren, el cual ha dejado una fuerte huella social y una gran memoria colectiva. Es muy importante poder recuperar y proteger estos testimonios, piezas, edificios, objetos y maquinarias de lo que fue alguna vez nuestro pasado, la huella que dejó el tren y lo que hizo que hoy en día seamos lo que somos.

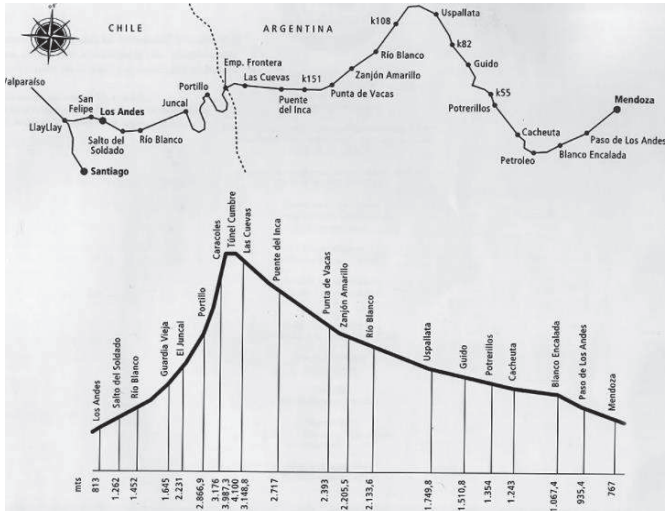
Fiamma Juliano

Anexos:



El recorrido total del trasandino se detalla en la siguiente imagen:





El Túnel de la Cumbre del lado argentino en plena construcción en 1909



Imagen del Trasandino en servicio



Locomotoras del Trasandino:

Locomotora Kitson



Locomotora Diesel



Barre nieve



Ferrotur:

Vehículo ferroviario para recorrer la zona. que fue hecho a partir de un Fiat 600.



Producto turístico de la Bicitren - Ferrotur





Ferrotur panorámico desde Canota a Bodega de Russell, Maipu.



Vagón Vinero restaurado por la asociación ferrotur



Ultimo recorrido por el Túnel Caracoles:



Estaciones:

. Estación Mendoza (KM 0,0 - 5ta. Sección - Argentina):



Estación Mendoza (KM 0,0 - Guaymallén - Argentina):



Estación Paso de los Andes (KM 11,7 - Argentina):



. Estación Blanco Encalada (KM 22,0 - Argentina):



Estación Cacheuta (KM 38.7 - Argentina)



Antigua Estación de Potrerillos:





Colección www.ferrocarril-trasandino.com.ar

Estación Guido:



Colección www.ferrocarril-trasandino.com.ar

Estación Guido (KM67)

Vista hacia Uspallata / Fte. J.Kieftik



Colección www.ferrocarril-trasandino.com.ar

Estación Guido (KM67)

Vista hacia Mendoza / Fte. J.Kieftik

Estación Uspallata:



Restos de la estación Río Blanco



Estación de Polvaredas



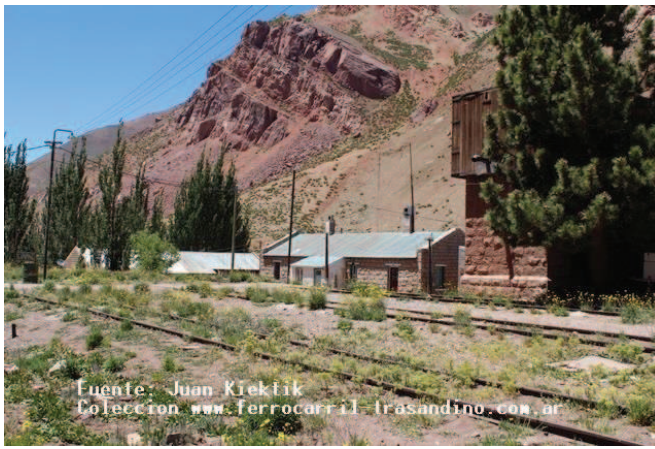
Estación Zanjón Amarillo:



Estación Punta de Vacas



Estación Puente del Inca:



Estación Las Cuevas



Estación Caracoles (Chile)



Estación Portillo (Chile)



Estación Juncal - Ex Hermanos CLARK (Chile)



Estación Guardia Vieja (Chile)



Estación Río Blanco (Chile)



Estación Vilcuya (Chile)



Estación Los Andes (Chile)



Mural - "El abrazo de los pueblos"



Bibliografía:

- Capurro, G., Kiektik, J & Lacoste, P. (2017). *Por la recuperación del Trasandino*. 2/1/2017, de <https://www.ferrocarril-trasandino.com.ar/> Sitio web: <https://www.ferrocarril-trasandino.com.ar/escritos>
- Grilli, G. (17/04/2012). *El ferrocarril y la integración territorial con Chile*. En *Vías de progreso: El ferrocarril y la economía de Mendoza*(pp33-52). EEUU: Editorial Académica Española.
- Martín, G. (20/06/2018). *La historia del túnel del ferrocarril Trasandino de Mendoza*. 2019, de <http://www.culturademontania.org.ar/> Sitio web: <http://www.culturademontania.org.ar/Noticias/historia-ferrocarril-trasandino-mendoza.htm>
- MendoVoz. (2019). *Un recorrido por la historia del tren trasandino*. MendoVoz, 1. <https://www.mendovoz.com/las-heras/la-comuna/2019/10/18/un-recorrido-por-la-historia-del-tren-trasandino-70835.html>
- Vargas, E. (2011). *Historia del Trasandino Los Andes - Mendoza*. 2017, de amigosdeltren.cl Sitio web: <https://www.amigosdeltren.cl/el-trasandino-los-andes-mendoza#!>
- Moraga Feliú, P. (2011). *El Ferrocarril Trasandino. La Conquista de la Cordillera de los Andes*. Rica aventura. <http://www.ricaaventura.cl/FlipPage/El-Ferrocarril-Trasandino/El-Ferrocarril-Trasandino.html#page/22>
- Sanhueza, M. (2016). *Ferrocarril Trasandino, Historia de un Olvido* (2016 th ed., Origo).
- Lacoste, P. (2013). *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos* (Primera Edición: 465 pp ed.). Editorial IDEA. <https://dlc.dlib.indiana.edu/dlc/bitstream/handle/10535/9703/EI%20FFRR%20Trasandino.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- *Argentina, nuestro país.* (n.d.). Argentina.gob.ar. Retrieved February 14, 2022, from <https://www.argentina.gob.ar/pais>
- *ACERCA DE ARGENTINA.* (n.d.). Casa Rosada. Retrieved February 14, 2022, from <https://www.casarosada.gob.ar/nuestro-pais/acerca-de-argentina>
- *Mendoza - Información general Archives - El portal de Mendoza.* (n.d.). Portal de Mendoza. Retrieved February 14, 2022, from <http://elportaldemendoza.com/blog/category/mendoza-home/mendoza-informacion-general/>
- *Ciudad de Mendoza.* (n.d.). Ciudad de Mendoza. Retrieved February 14, 2022, from <https://ciudaddemendoza.gob.ar/ciudad-de-mendoza/>
- *Mendoza cronica de nuestra identidad, director. "mendoza y el ferrocarril."* Written by Cecilia Pincolini. *Mendoza, cronicas de nuestra identidad*, season 1, episode 9, 23 03 2012, <https://www.youtube.com/watch?v=OhmLAHw3364&t=390s>, <https://www.mendoza.edu.ar/wp-content/uploads/2016/03/Programa-9-El-Ferrocarril-en-Mendoza.pdf>
- *Viajeros comunes.* (2021, noviembre 19). Cacheuta, un rincón de aguas termales en Mendoza. Cámara de Turismo de la provincia de Mendoza, 1.
- Sergio Elguezábal. (2011 enero 29). El tren de los dos países. 2011, de Asociación Ferrotur Trasadino Sitio web: <https://ferroturtrasandino.wordpress.com/category/patrimonio-ferroviario/centenario-ffcc-trasandino-central/>
- *Diario Los Andes.* (2014 JUNIO 26). Patrimonio: el Camino del Inca. Conicet Mendoza, 1. <https://www.mendoza.conicet.gov.ar/portal/novedades/index/patrimonioel-camino-del-inca>
- *Diario Uno – Legislatura de Mendoza.* (2021 septiembre 27). Buscan postular a la Vendimia como Patrimonio de la Humanidad., de Cámara de turismo de

la provincia de Mendoza Sitio web: <https://mendoza-camara.org/buscan-postular-a-la-vendimia-como-patrimonio-de-la-humanidad/>

- Mendoza Turismo. (2018). Uspallata. ., de Mendoza Turismo Sitio web: <https://www.mendozaturismo.com.ar/uspallata.php>
- Cielo Gil. (2019 Marzo 27). Entre montañas y ferrocarriles: la aterradora leyenda del Futre, de mendoza.italiani.it Sitio web: <https://mendoza.italiani.it/scopricitta/futre/>
- Rocío Sileci. (2021 Julio). Hijos y nietos de ferroviarios trabajan en la recuperación y puesta en valor del Ferrocarril Trasandino. 1, de Via Pais Sitio web: <https://viapais.com.ar/mendoza/nietos-e-hijos-de-ferroviarios-trabajan-en-la-recuperacion-y-puesta-en-valor-del-ferrocarriltrasandino/>
- Tiempo motor. (2021 OCTUBRE 29). Un viaje por el techo de Mendoza. 1, de Cámara de turismo de la provincia de Mendoza Sitio web: <https://mendoza-camara.org/un-viaje-por-el-techo-de-mendoza/>
- Enrique Guerrero. (2016 julio). Estación Guido - Tren Trasandino. ., de Huellas Cuyanas Sitio web: <https://huellascuyanas.blogspot.com/2016/08/estacion-guido-tren-trasandino.html>
- Enrique Guerrero. (2016 Julio 31). Etacion Guido - Desde la invernada., de Huellas Cuyanas Sitio web: <https://huellascuyanas.blogspot.com/2016/08/estacion-guido-desde-la-invernada.html>
- Claudio Bertonatti. (2018). Los centros de visitantes y de interpretación. ., de Fundacion naturaleza para el futuro Sitio web: [https://www.naturalezaparaelfuturo.org/centros-interpretacion.php#:~:text=Un%20centro%20de%20interpretaci%C3%B3n%20es, disciplina%20\(Interpretaci%C3%B3n%20del%20Patrimonio\)](https://www.naturalezaparaelfuturo.org/centros-interpretacion.php#:~:text=Un%20centro%20de%20interpretaci%C3%B3n%20es, disciplina%20(Interpretaci%C3%B3n%20del%20Patrimonio))
- Eve (2018 julio). Creación de un centro de Interpretación. ., de Eve Museografía Sitio web: <https://evemuseografia.com/2014/05/20/creacion-de-un-centro-de-interpretacion-2/>

- Juan Domingo Antón. (2012 mayo). Los seis principios de Freeman Tilden., de Juan Domingo Antón Sitio web: <http://juandomingoanton.com/interpretacion-turismo-freeman-tilden/>
- Michael G beech. (2021 marzo). Museos, centros de interpretación y de visitantes., de Eve museografía Sitio web: <https://evemuseografia.com/2018/01/03/museos-centros-de-interpretacion-y-de-visitantes/#:~:text=Los%20centros%20de%20visitantes%20y,de%20ser%20objetos%20de%20museo>
- Estudiantes de Periodismo de la Universidad de Playa Ancha . (2019 septiembre). DOCUMENTAL MEMORIAS DEL TRASANDINO. ., de Danilo Ahumada Sitio web: <https://www.youtube.com/watch?v=Q6Q7YNpqFYs>
- Walter Duer. (2021 agosto 5). De Mendoza a Chile. Estaciones con historia siguiendo las vías del Tren Trasandino. La Nación, 3.
- Gustavo Londeix. (2021). El tren trasandino, un titán que iba de Buenos Aires a Valparaíso, quiere renacer. 2021, de Clarín Sitio web: https://www.clarin.com/viste/tren-trasandino-titan-iba-buenos-aires-valparaiso-quiere-renacer_0_BMok0C3kD.html?gclid=CjwKCAiA78aNBhAIEiwA7B76pygPXAu b1hjpQgT3_WwMWpP1NEQPcFORNx3Xxt4YmVIQ3IRPDCoThoCag8QAvD BwE
- Memoria Chilena. (2021). El ferrocarril trasandino (1872-1984). 2021, de Memoria Chilena Sitio web: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-100607.html>
- Ministerio de Economía. (2021). Darío Martínez visitó Cutral Co para apoyar el Tren Trasandino. 2021, de Argentina.gob Sitio web: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/dario-martinez-visito-cutral-co-para-apoyar-el-tren-trasandino>
-
- Ignacio de la Rosa. (2019). Estación Mendoza, un nuevo distrito de la Ciudad. 2019, de Los Andes Sitio web: <https://www.losandes.com.ar/estacion-mendoza-el-distrito-13-y-sustentable-de-ciudad/>

- EDICIÓN IMPRESA. (2020). El ¿lejano? desarrollo ferroviario. 2020, de Los Andes Sitio web: <https://www.losandes.com.ar/opinion/el-lejano-desarrollo-ferroviario/>
- Pablo Bianchi. (2020). El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio. 2020, de Universidad Nacional de Cuyo, Argentina Sitio web: <https://ojs.fhce.edu.uy/index.php/claves/article/download/766/1062/3057>
- Seisdedos, Sebastián. (2009). El ferrocarril transandino. 2009, de Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago, Chile Sitio web: <https://www.redalyc.org/pdf/375/37514398009.pdf>
- Ciudad de Mendoza. (2017). Estación Cultural Ciudad. 2017, de Mendoza Ciudad Sitio web: <https://ciudaddemendoza.gob.ar/2017/04/10/estacion-cultural-ciudad/>
- La Nación. (1999). Vuelven a estudiar la factibilidad del tren Trasandino. 1999, de La Nación Sitio web: <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/vuelven-a-estudiar-la-factibilidad-del-tren-trasandino-nid216539/>
- Tierra Austral, Fin del Mundo. (2022). Río Negro inaugura una nueva infraestructura ferroviaria que potencia los servicios de La Trochita. 2022, de Ushuaia Municipalidad Sitio web: <https://tierraaustralfindelmundo.com/noticia/r%C3%ADo-negro-inaugura-una-nueva-infraestructura-ferroviaria-que-potencia-los-servicios-de-la-trochita>
- Río Negro Comunicación. (2022). Con nuevas obras, la Estación Empalme se suma a la mágica experiencia de recorrer la estepa a bordo de La Trochita. 2022, de GOBIERNO DE RIO NEGRO Sitio web: <https://prensa.rionegro.gov.ar/articulo/40229/con-sus-nuevas-obras-la-estacion-empalme-se-suma-a-la-magica-experiencia-de-recorrer-la-estepa-a-bordo-de-la-trochita?n=OTE>

- Catalina Deguer. (2021). Una escapada a Vagues: la vieja estación de tren, encanto rural y la opción de pasar una noche en un vagón. 2021, de Clarín Viajes Sitio web: https://www.clarin.com/viajes/escapada-vaques-vieja-estacion-tren-encanto-rural-opcion-pasar-noche-vagon_0_IFOwrVhtml.html
- Tus Destinos. (2019). Portillo, nieve y tradición en los Andes chilenos. 2019, de Tusdestinos.net Sitio web: <https://tusdestinos.net/portillo-nieve-y-tradicion-en-los-andes-chilenos/>
- Redacción LA. (2019). Recorrerán por primera y única vez el antiguo túnel del ferrocarril Trasandino. 2019, de Los Andes Sitio web: <https://www.losandes.com.ar/recorreran-por-primera-y-unica-vez-el-antiguo-tunel-del-ferrocarril-trasandino/>
- Carla Romanello. (2019). Por las vías del tren: un emotivo recorrido por el túnel del Trasandino. 2019, de Los Andes Sitio web: <https://www.losandes.com.ar/por-las-vias-del-tren-un-emotivo-recorrido-por-el-tunel-del-trasandino/>
- Redacción MendoVoz. (2022). Revivieron a paso firme la historia del ferrocarril trasandino. 2022, de MendoVoz Sitio web: <https://www.mendovoz.com/las-heras/la-comuna/2019/10/22/revivieron-paso-firme-la-historia-del-ferrocarril-trasandino-70995.html>
- PRENSA GOBIERNO DE MENDOZA. (2021). En septiembre comenzarán las obras del túnel caracoles. 2021, de Mendoza Gobierno Sitio web: <https://www.mendoza.gov.ar/prensa/en-septiembre-comenzarian-las-obras-del-tunel-caracoles/>
- Rocío Sileci. (2022). Después de 26 años, ferroviarios lograron la hazaña de cruzar de Maipú a Guaymallén en un ferrobús. 2022, de Vía País Sitio web: https://viapais.com.ar/mendoza/despues-de-26-anos-ferroviarios-lograron-la-hazana-cruzar-de-maipu-a-guaymallen-en-un-ferrobus/?fbclid=IwAR05aqcDlinIQT7pRAhF_rwSYV0r-OKRTpWkB3-92HosaAcZDDwlqgDPi9bM

- Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. (2022). TRASANDINO. 2022, de Archivo Nacional de Chile Sitio web: https://www.archivonacional.gob.cl/616/w3-alt_propertyvalue-38649.html?_noredirect=1
- Rolando Rojas. (2010). LOS TERRITORIOS QUE PERDIÓ CHILE EN LA GUERRA DEL PACÍFICO. 2010, de Argumentos. Revista de análisis y crítica Sitio web: <https://argumentos-historico.iep.org.pe/articulos/los-territorios-que-perdio-chile-en-la-guerra-del-pacifico/>
- Instituciones Ferroviarias. (2019). Mendoza: Los locos del tren: sueñan con restaurar un ramal ferroviario y "pagan" por ello. 2019, de Crónica Ferroviaria Sitio web: <https://www.cronicaferroviaria.blogspot.com>
- Grupo La Provincia. (2022). Inaugurarán el Centro de Interpretación de la Estación Empalme de La Trochita en Río Negro 2022, de Grupo La Provincia Sitio web: <https://www.grupolaprovincia.com/sociedad/inauguraran-el-centro-de-interpretacion-de-la-estacion-empalme-de-la-trochita-en-rio-negro-861701>

