

La contribución de los Ferrocarriles del Estado a la conectividad del territorio argentino en las primeras décadas del siglo XX.

Salerno Elena.

Cita:

Salerno Elena (2013). *La contribución de los Ferrocarriles del Estado a la conectividad del territorio argentino en las primeras décadas del siglo XX. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/337>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eMCw/WSQ>

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia 2 al 5 de octubre de 2013

ORGANIZA:

Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras

Universidad Nacional de Cuyo

Número de la Mesa Temática: 41

Título de la Mesa Temática: Historia del Transporte y la movilidad en el Cono Sur,
1850-2000

Apellido y Nombre de las/os coordinadores/as: Booth, Rodrigo; Errázuriz, Tomás y
Piglia, Melina

TÍTULO DE LA PONENCIA

**La contribución de los Ferrocarriles del Estado a la conectividad del territorio
argentino en las primeras décadas del siglo XX**

Apellido y Nombre del/a autor/a
Salerno, Elena

Pertenencia institucional

Universidad Nacional de Tres de Febrero

Correo electrónico

elenasalerno@arnet.com.ar

<http://interesculashistoria.org/>

Los Ferrocarriles del Estado se construyeron con el objetivo de conectar ciudades, provincias y territorios nacionales que eran atractivos para las empresas privadas. Las líneas estatales se consolidaron a principios del siglo XX y llegaron a contar con un 30 % del total de la red antes de la estatización de las empresas extranjeras, recorrían las provincias del centro y norte del país y los territorios nacionales de la Patagonia, del Chaco y los Andes.

Los Ferrocarriles del Estado tuvieron debilidades y diversas dificultades, sin embargo, aún en ese contexto cumplieron con la tarea de la conexión del territorio. Las condiciones de viaje de las personas y del transporte de las mercancías y la producción antes del establecimiento del ferrocarril eran de tipo tradicional; la instalación del ferrocarril permitió acelerar los tiempos de viaje y mejorar las condiciones de los mismos, aún cuando las líneas estatales presentaban problemas.

Mientras en las provincias del norte del país, las líneas estatales buscaron unir las capitales de provincias y más tarde se propusieron la comunicación con los países vecinos, primero con Bolivia y más tarde con el norte de Chile. En el mismo año 1908 en que los Ferrocarriles estatales llegaron a la frontera con Bolivia también llegaron a la ciudad de Santa Fe, convirtiéndose durante treinta años en la cabecera de la red estatal más extensa.

Una vez logrado esta meta, las líneas estatales se extendieron por los territorios nacionales del sur y del norte del país con el propósito de promover las potencialidades productivas de cada región. Aunque no estaba previsto inicialmente, los Ferrocarriles del Estado contribuyeron al aprovechamiento turístico de las regiones prístinas lacustre de Bariloche y de las sierras cordobesas, que comenzaron a destacarse por su clima considerado ideal para los tratamientos de las enfermedades respiratorias.

En este trabajo preliminar nos proponemos avocarnos al análisis de los tiempos de viaje de pasajeros y cargas; por una cuestión de fuentes abordamos en particular los últimos años del siglo XIX y la primera década del siglo XX, aunque tendremos en cuenta para este análisis hasta principios de los años de 1940. Tomamos como hipótesis que aún en esas condiciones desfavorables en que funcionaron los Ferrocarriles del Estado cumplieron con los objetivos iniciales de conectividad y significaron un profundo cambio en las condiciones de viaje para pasajeros y de las cargas.

Para este estudio contamos con los Itinerarios de Trenes, las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, otras publicaciones oficiales, periódicos y revistas.

Los transportes tradicionales

Para mediados del siglo XIX parte del territorio de la Argentina actual seguía siendo una red de ciudades en un espacio con una baja densidad demográfica. El resto estaba habitado por los pueblos originarios que también tenían una escasa población.¹ La información parcial del censo inconcluso de Martín de Moussy proyectaba un millón de habitantes y el primer censo nacional una década más tarde, en 1869, arrojó aproximadamente 1.800.000 habitantes. Halperin Donghi sintetiza esa situación en “Una nación para el desierto argentino” prólogo de su obra clásica para el estudio de este período. Para esa época, el país carecía de caminos y de un sistema de transporte tradicional como nos muestra Enrique M. Barba en un libro pionero en esta temática², apenas había unas sendas que dejaban la huella realizada por el paso de las carretas y de otros vehículos, intransitables durante los días de lluvia, tan solo contaban con algunas postas donde había un mínimo de servicios para afrontar los largos trayectos. En tanto, se denominaba rastrilladas a los caminos indígenas y las que realizaban a su paso el ganado y los arreos de todo tipo.³ Años después, Cristian Werckenthien⁴ ha estudiado los transportes tradicionales en el país. En la llanura o en regiones de poca pendiente, el transporte tradicional de carga se hacía en las carretas tiradas por bueyes, en cambio las recuas de mulas se adaptaban a todo tipo de orografía de la región.

Para mediados del siglo XIX la situación no había variado mucho con respecto a la situación de fines de la colonia, según lo describe Concolorcorvo en su clásico El lazarillo de ciegos caminantes en que describe el viaje de Buenos Aires a Lima. En particular nos resulta ilustrativo para conocer las dificultades y los tiempos de viaje en el territorio del actual territorio argentino

Miguel Ángel Rosal⁵ analiza el transporte, las diferentes rutas y los tiempos de viaje en el espacio rioplatense. Las dos rutas terrestres unían Buenos Aires con Cuyo, que después se conectaban con Chile, y Buenos Aires con el norte, desde donde se

¹ Tulio Halperin Donghi, *Proyecto y construcción de una nación (Argentina, 1846-1880)*. Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1980, pp. XI-CI.

² Enrique M. Barba, *Rastrilladas, huellas y caminos*. Buenos Aires: Ed. Raigal, 1956.

³ Enrique M. Barba (1956), pp. 71 y 76-77.

⁴ Cristian Werckenthien (1999) *Entre sendas, postas y carruajes: Los comienzos del transporte en la Argentina*. (Buenos Aires: Comisión Nacional de Museos y Monumentos históricos.

⁵ Miguel Ángel Rosal (1999) “Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense (1781-1811)” en *Anuario IEHS*, Instituto de estudios Históricos-Sociales, 3. Tandil, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, pp. 123-159.

comunicaban con el Alto Perú, para cada caso había varias alternativas. Las distancias variaban de acuerdo a las alternativas que se tomaban, entre Buenos Aires y Mendoza había entre 261 y 267 leguas, y hasta San Juan se sumaban 45 leguas más, aunque había otros caminos directos desde San Luis. Este corredor se hacía con arrías de mulas que transportaban caldos, vinos y aguardientes; también había tropas de carretas que utilizaban distintos caminos. En los viajes al norte prevalecían las tropas de carretas que se podían hacer desde Buenos Aires por el Camino Real que pasaba por Córdoba o el camino “de los Porongos” que pasaban por Santa Fe y de allí a Santiago del Estero, dejaban de lado Córdoba, este camino se acortaba en 80 leguas y con una planicie más adecuada a las carretas, además se beneficiaban con un pago menor por derecho de tránsito. La distancia entre Buenos Aires y Jujuy estaba entre 404 y 408 leguas, según las diversas fuentes. En el mismo del camino de los porongos, había varias alternativas entre Santiago del Estero y Salta, una pasaba por Tucumán y la otra no.⁶

Los tiempos de viajes variaban de acuerdo la época del año en que se realizaban, entre 1781 y 1811 en el itinerario de Mendoza a Buenos Aires, Rosal calcula que las tropas de carretas podían insumir entre 42 a 63 días y entre 38 y 59 días les demandaba a las arrías de mulas, con un promedio de 47,5 días para las primeras y de 45,5 días para las segundas. Mientras las arrías entre San Juan y Buenos Aires insumían entre 43 y 67 días, con un promedio de 50,6 días. Los tiempos de viaje tendieron a acortarse por la utilización de caminos más directos.⁷ Rosal calcula la velocidad promedio diaria de las tropas de carretas entre Mendoza y Buenos Aires para 1781 en 4,92 leguas y en 1811 alcanzaba las 6,36 leguas diarias.⁸

Los viajes al norte, prevalecían los tramos parciales, eran más escasos los viajes de tropas de carretas entre Buenos Aires y Jujuy. Por tal motivo, Rosal toma tramos intermedios desde Tucumán, Santiago del Estero o Córdoba hacia Buenos Aires, para los viajes realizados con tropas de carretas el mismo período, entre 1781 y 1811. De Tucumán a Buenos Aires, el tiempo de viaje varió entre 47 y 83 días, dependiendo del mes en que se emprendía y con un promedio de 59,9 días. Desde Santiago del Estero a Buenos Aires el viaje podía durar entre 46 y 74 días y un promedio de 54,5 días; en tanto entre Córdoba y Buenos Aires demandaba entre 26 y 48 días con un promedio de 34,3 días, paradójicamente en este último caso aumentó el tiempo de viaje para 1811, tal

⁶ Miguel Ángel Rosal (1999) “Transportes terrestres...” pp. 129-132.

⁷ Miguel Ángel Rosal (1999) “Transportes terrestres...” pp. 138-139.

⁸ Miguel Ángel Rosal (1999) “Transportes terrestres...” p. 139.

vez por las circunstancias políticas que se vivían en la época. En los viajes desde Tucumán y en los de Cuyo, el año 1806 también muestran viajes más prolongados.⁹ Rosal, siguiendo a Concolorcorvo, observa que mientras aumentaron las velocidades de viaje en la carrera cuyana, no sucedió lo mismo en las tropas de carretas desde Santiago del Estero, que tenían una distancia similar al trayecto entre Mendoza y Buenos Aires, que pasaron de 4,92 leguas diarias a 6,36 leguas diarias, mientras que el viaje desde Santiago del Estero a Buenos Aires, continuó con una velocidad promedio de 4,80 leguas por día.¹⁰

Las carretas transportaban unas 150 arrobas de carga, cada arroba equivalía a 11,5 kilogramos, en la conversión al sistema de pesas y medidas de uso corriente actual significaban 1725 kilogramos. En tanto cada mula podía transportar unas 12 arrobas, que equivalían a 138 kilogramos.¹¹ Rosal indica estas cifras varían según las fuentes, pero las aquí indicadas serían las que se citaban con frecuencia.

Los cambios en el transporte terrestre y las nuevas tecnologías

Las primeras líneas regulares de diligencias surgieron unos años antes del primer ferrocarril. A partir de la caída de Rosas se inició la organización del Estado nacional con la aprobación de la Constitución en 1853, al mismo tiempo comenzaron a funcionar las primeras empresas de diligencias o carruajes con servicios regulares para pasajeros y el envío de paquetes. En 1852 inició su actividad Mensajerías Argentinas en Buenos Aires y unos años después en la Confederación. A la que se sumaron otras empresas para la prestación de este servicio al mismo tiempo que avanzaba la construcción de las líneas férreas.¹²

El primer ferrocarril comenzó a circular en 1857 en Buenos Aires, durante la secesión que dio origen al efímero Estado de Buenos Aires separado de la Confederación por la persistencia de los disensos políticos en torno a la Constitución.¹³ En la década siguiente continuó la extensión del Ferrocarril Oeste y comenzó la construcción de otras líneas. En ese contexto, el ferrocarril significó un salto tecnológico cualitativo para este territorio débilmente comunicado y acompañaron el

⁹ Miguel Ángel Rosal (1999) "Transportes terrestres..." pp. 138, 142-

¹⁰ Miguel Ángel Rosal (1999) "Transportes terrestres..." pp. 143.

¹¹ Miguel Ángel Rosal (1999) "Transportes terrestres..." pp. 145.

¹² Enrique M. Barba (1956) *Rastrilladas, huellas y caminos*. Buenos Aires: Ed. Raigal, pp. 63-66.

¹³ A partir de 1852, Buenos Aires se separó de la Confederación por casi una década.

cambio de época que se vivió desde mediados del siglo XIX con la organización del Estado nacional. La evolución del ferrocarril no puede dissociarse de las transformaciones socio-económicas que vivió el país y dominó el sistema de transporte hasta el afianzamiento del automotor y del avión.

Las cargas de los FCE

Los ferrocarriles de trocha angosta tuvieron un poder de tracción menor, que se observa en las cargas transportadas por vagón y por tren. Después de la crisis de 1890, paulatinamente el gobierno nacional reinició la gestión e algunas líneas estatales en las provincias del noroeste del país; con la incorporación del Ferrocarril de Tucumán a San Cristóbal, las líneas estatales comenzaron a buscar una salida a puertos fluviales. En los primeros años del siglo XX se retomaron los planes de construcciones y pronto los FCE llegaron a La Quiaca y a Santa Fe en 1908, ésta última se convirtió en el centro operativo del Central Norte por treinta años. En 1917 pasó a denominarse Central Norte Argentino (FCCNA) porque se unificó con el Argentino del Norte que transportó la mayor parte de las cargas de los Ferrocarriles del Estado, acarrea entre el 80 y el 90 % del tonelaje total que representaba una proporción algo menor del total de los ingresos de los ferrocarriles estatales. El transporte de cargas representaba aproximadamente entre el 68 y el 77,5 % de los ingresos totales de los ferrocarriles del Estado. Para 1935 representaron el 80 % de sus ingresos.

Cuadro N° 1.- Ferrocarriles del Estado: evolución del transporte de carga, 1895 - 1943

Años	Producto ¹⁴	Carga Total	Volumen de carga	Recorrido medio	Red estatal	FCE en relación red Ferrov. total	Coefficiente de explotación
	\$ o/s	Tonel.	Tonel./Km.	Km.	Km.	%	%
1895	532.186	356.498	34.314.178	96	1.026	7,3	0,89
1900	1.718.909	852.639	120.211.951	141	2.016	12,2	0,80
1905	3.159.446	1.476.412	190.097.352	129	2.468	12,6	0,68
1910	5.001.061	2.016.174	381.056.886	186	3.490	12,5	0,99
1915	6.531.743	2.287.207	478.590.248	209	4.793	14,2	1,00
1920	12.693.733	2.838.762	729.357.882	257	6.310	17,9	1,06
1925	21.153.610	4.639.570	1.238.197.343	267	6.877	19,1	1,02
1930	25.427.727	4.800.870	1.468.551.355	305	8.979	22,6	1,09
1935	24.925.686	5.319.100	1.776.798.522	331	9.188	23	0,89
1939-40	-----	8.475.897	3.412.781.049	403	12.685	30,7	s/d
1942-43	-----	9.895.113	4.577.964.282	463	12.936	31,1	s/d

Fuente: EFCE, años seleccionados, elaboración propia.

En el transporte de carga podemos establecer dos etapas, la primera hasta 1909, cuando se vendió el Ferrocarril Andino, y la segunda desde 1910 en adelante que coincide con el inicio de la gestión centralizada de la AGFE. Durante la primera etapa, el Andino transportó en forma decreciente entre el 50 y el 40 % aproximadamente en promedio quinquenal del total de la carga transportada. La participación del Central Norte creció del 36 % al 60 % para el quinquenio 1906-1910 y siguió con esa tendencia, a partir de entonces acaparó el mayor caudal de cargas alcanzando el 86 % del total en el quinquenio 1926-1930, como reflejo de la mayor extensión de esta línea, el CNA representaba aproximadamente el 80 % de la red estatal.

¹⁴ El producto incluye pasajeros, encomiendas y otros rubros, además de carga. Desde 1936 las cuentas de los FCE se expresaron en pesos moneda nacional, en esta ocasión hemos tomado la decisión de no realizar la conversión y por tal motivo no toman en cuenta en este cuadro ni se ha calculado el coeficiente de explotación.

Cuadro N° 2.- Comparación porcentual de las cargas acumuladas de todas las líneas del Estado

Período	Carga total acumulada de los FCE	Promedio anual para cada período
	Toneladas	Toneladas
1892-95	1.016.771	254.192
1896-1900	3.636.109	727.221
1901-05	5.802.780	1.160.556
1906-10	10.400.173	2.080.034
1911-15	11.436.902	2.287.380
1916-20	15.573.997	3.114.799
1921-25	19.679.858	3.935.971
1926-30	25.567.808	5.118.122
1931-35	23.461.523	4.692.304
1936/7 - 40/1	39.951.309	7.990.261
1941/2 - 42/3	18.908.088	9.454.044

Fuente: Elaborado a partir de las EFCE, años seleccionados y elaboración propia.

La ampliación de la red y la compra de material rodante desde la década del veinte explica el aumento del tráfico en los Ferrocarriles del Estado y la mejora de sus resultados de explotación que permitieron una mínima rentabilidad a mediados de la década del veinte, que se hicieron más visibles en 1929 y sostenidos a partir de 1933.

Con la venta del Andino en 1909 se modificó el tipo de cargas transportadas, disminuyeron los cereales y se perdieron los productos de la industria vitivinícola, que reaparecieron tímidamente cuando los ferrocarriles del Estado alcanzaron nuevamente las provincias cuyanas con vías de trocha angosta con obras que avanzaron lentamente hasta que finalizaron en los años treinta. Las cargas se concentraron en el transporte de materiales para la construcción, derivados de la actividad forestal y, en menor medida, caña de azúcar y azúcar refinada, además de la carga general ascendente desde el puerto de Santa Fe y de otros puntos donde coincidían cabeceras ferroviarias y portuarias o se practicaba el trasbordo con otras líneas. Entre los trenes de carga prevalecían los que realizaban trayectos locales o regionales y en menor medida se programaban trenes que muy largas distancias, por ejemplo entre Jujuy y Santa Fe o viceversa.¹⁵

Recién en 1913 las cargas transportadas recuperaron los niveles de 1908, para volver a caer levemente en los primeros años de a guerra. Al mismo tiempo se produjo un fuerte incremento en el índice del recorrido medio de una tonelada. Recién a partir de 1938, con la incorporación del Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba), una tonelada

¹⁵ Véase Itinerarios de Trenes

sobrepasó un recorrido medio de 400 kilómetros. El crecimiento de la red trajo consigo el aumento de los gastos fijos como se reflejaba en el coeficiente de explotación en que los ingresos no permitían cubrir los costos operativos.

El transporte de carga aumentó a medida que crecía la red. En este punto conviene analizar algunos matices y observamos que la carga absoluta creció en una proporción menor que el volumen de carga calculada en toneladas-kilómetro que refleja el recorrido medio de cada unidad o tonelada, que creció en forma sostenida al incorporarse las nuevas líneas a la red estatal, salvo algunos años en que disminuyó este parámetro por cortes en las vías, como en 1914 por los desbordes del río Salado.

La cantidad y el tipo de las cargas muestran el perfil económico de cada región. Algunas eran potencialmente ricas para el ferrocarril, como la región cerealera con cargas destinadas al mercado externo, mientras otras producían productos para el consumo interno en general de bajo valor y grandes volúmenes que exigían abundante material rodante, pero que no permitían cobrar altas tarifas, como en el caso de los productos forestales y de la construcción. En el cuadro siguiente tomamos los productos que constituían las principales cargas de los ferrocarriles del Estado en algunos años significativos.

El tráfico de carga presentaba otras peculiaridades. Los ferrocarriles del Estado absorbían un caudal considerable de tráfico local y regional, que abastecía a los principales centros de población con productos provenientes de otras provincias como el maíz y la harina. Las cargas originadas en el puerto de Santa Fe eran artículos varios, que incluirían los provenientes desde el extranjero. En sentido descendente el Central Norte transportaba en gran parte productos forestales con distinto grado de elaboración – durmientes, leña, carbón de leña –, en menor medida, caña de azúcar y azúcar. La composición de la carga del Argentino del Norte, en el mismo sentido, estaba integrada por materiales de la construcción y vinos. En ambas líneas las cargas de productos agrícolas fueron variables y las de extracción ganadera y minera fueron ínfimas.

El año 1918 nos muestra las distorsiones provocadas por la guerra, en que se experimentó una caída en el transporte de productos de todos los rubros excepto de la leña que reemplazó al carbón mineral importado. En 1913 se importaron poco más de cuatro millones de toneladas de carbón mineral y en 1917 algo más de 700 mil toneladas.¹⁶ El conflicto bélico exigió a los ferrocarriles de trocha angosta el mayor

¹⁶ Bunge (1918) p. 243 y Carl Solberg (1986) *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*. Buenos Aires, Hispamérica, p.52.

esfuerzo para el transporte de leña, probablemente a costa de otros productos, como en el caso de la caña de azúcar. En los primeros años de la década del veinte vemos la recuperación y aún el crecimiento de la carga transportada por las líneas estatales con respecto al año previo a la guerra. En los ferrocarriles del Estado los productos forestales y los materiales para la construcción constituían el mayor aporte de la carga, que requerían gran cantidad de material rodante y por el bajo precio final de la misma debían contar con tarifas bajas. En tanto, la crisis golpeó también a los FCE como se observa en la caída de las cargas transportadas.

El tonelaje total fluctuó desde menos de 3 millones de toneladas a más de 5,5 millones entre la Primera Guerra Mundial y la compra del Central Córdoba. La mayor carga transportada se verificó en 1928 y en 1936-37 con más de 5.600.000 toneladas en ambos casos. El producto más alto en pesos oro y con rentabilidad levemente positiva se logró en 1929 y en el ejercicio 1936-37 con algo más de 27 millones de pesos oro, respectivamente. Para 1928 y 1929 la red rondaba alrededor de los 7.000 kilómetros de vías y a mediados de la década siguiente alcanzó casi los 10.000 kilómetros.

La incorporación del Central Córdoba a la red estatal en 1938 se reflejó en las estadísticas de cargas que saltaron de más de 5,6 millones de toneladas a más de 8,3 millones de toneladas de carga, sin embargo este incremento no pasó por Santa Fe pues el Central Córdoba comunicaba el norte con Rosario y Buenos Aires.

El promedio de las tarifas fluctuó a lo largo de todo el período, aunque las más altas se cobraron en los años veinte; este incremento debía cubrir el encarecimiento de los insumos importados y el aumento de los gastos por los cambios en la reglamentación laboral.¹⁷ Las tarifas de los Ferrocarriles del Estado fueron aumentadas en noviembre de 1917 en un 22 %, según la información que procesa Alejandro Bunge.¹⁸

Alejandro E. Bunge, director de la oficina nacional de Estadísticas, en 1918 dio a conocer el libro referido a los Ferrocarriles Argentino. En cierto modo, fue el primer estudio financiero y estadístico de los ferrocarriles, para mediados de la década de 1910, aún con las distorsiones provocadas por la Guerra Mundial, Bunge consideraba que las

¹⁷ El estudio de las tarifas presentan un serio desafío, porque las tablas que exhibían los ferrocarriles se modificaban por las excepciones previstas en el reglamento de ferrocarriles y otras veces por acuerdos especiales.

¹⁸ Alejandro E. Bunge (1918) *Ferrocarriles Argentinos. Contribución al Estudio del Patrimonio Nacional*. Buenos Aires, p. 258.

mercancías transportadas por ferrocarril alcanzaban los 35.000.000 de toneladas.¹⁹ Si esta cifra la contrastamos con las cargas de los FCE, observamos que estos llevaban menos del 10 % de ese total.

Los tiempos de viaje de pasajeros y cargas

De acuerdo a la información provista por los Itinerarios de Trenes²⁰, en que figuran todos los trenes programados, observamos los tiempos de viaje de los servicios de pasajeros, los de carga y los mixtos. Aunque los Ferrocarriles del Estado llegaron a Buenos Aires en 1938, tenían trenes de pasajeros en combinación con otras empresas que permitían hacer un viaje desde Buenos Aires a Tucumán, Salta, Jujuy y otros destinos del norte del norte del país y hacia el sur, a San Carlos de Bariloche. Los trenes de carga hacían recorridos regionales, Tucumán y Güemes eran nudos ferroviarios, desde Güemes corrían trenes de carga a Salta y Jujuy y viceversa.²¹ Otros lo hacían desde Tucumán a San Cristóbal y el otro tramo, desde ésta última a Santa Fe, según el Itinerario de 1909, al año siguiente de la inauguración de las vías entre estos últimos puntos.

Para 1897, entre Tucumán y General Güemes, en Salta, había un tren de carga diario que demoraba unas 14 horas 35 minutos, en sentido ascendente, y 18 horas en sentido descendente. Para el mismo trayecto, los trenes de pasajeros insumían 13 horas. El viaje de los trenes de pasajeros entre Buenos Aires y Salta, en combinación con el Ferrocarril Central Córdoba, insumía veinte horas entre Buenos Aires y Córdoba, contando incluso los tiempos para el trasbordo, en el viaje desde Córdoba a Buenos Aires, es decir en el sentido ascendente se reducía unas tres horas. Desde Córdoba a Tucumán se requerían entre 16 y 19 horas en sentido descendente y ascendente,

¹⁹ Alejandro E. Bunge (1918) p. 245.

²⁰ Ferrocarril Central Norte, Itinerario para uso y dirección de los empleados de la empresa, a regir desde el 20 de enero de 1897, hasta nuevo aviso. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de diciembre de 1898. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de mayo de 1899. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de diciembre de 1900. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente al 1° de mayo de 1901. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de diciembre de 1901. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de mayo de 1902. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de diciembre de 1902.

Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de mayo de 1909. Ferrocarril Central Norte, Itinerario de Servicio, vigente desde el 1° de diciembre de 1909.

²¹ Las distancias calculadas a partir de la distancia del Mojón Cero en el Congreso Nacional, según la información brindada por el ACA (www.aca.org.ar 27 de mayo de 2013), indican que la distancia entre Tucumán y Salta es de 315 kilómetros, entre Tucumán y Jujuy es de 350 kilómetros; entre Tucumán y Güemes es de 280 kilómetros. Entre Güemes y Salta, es de 65 km. y entre Güemes y Jujuy es de 70km.

respectivamente. De Tucumán a Salta requería un tiempo de casi 13 horas. En total, un viaje de pasajeros entre Buenos Aires, haciendo las combinaciones entre las distintas compañías y los tiempos de espera, demandaba unas 48 horas entre Salta y Buenos Aires y unas 4 horas más en sentido ascendente.²² El viaje entre Tucumán y Buenos Aires en combinación con el Ferrocarril de Santa Fe y el Central Argentino demandaba 59 horas y para el regreso requerían 58 horas, para 1897, estos viajes estaban previstos en trenes mixtos y por tal motivo demoraban más tiempo.²³

Había otras alternativas para hacer el viaje entre Buenos Aires y Tucumán, una era la utilización del FC de Buenos Aires a Rosario. El Ferrocarril de Buenos a Rosario, seguía hacia Sunchales (Santa Fe), pasaba por La Banda (Santiago del Estero) y llegaba a Tucumán, desde allí al norte toda la red era operada por el estado nacional. A principios del siglo XX el FC Buenos Aires a Rosario absorbió al FCCA y luego de un tiempo adoptó este nombre, que el gobierno reconoció unos años después.²⁴

Para 1898, los tiempos de viaje entre Tucumán y Salta se redujeron en una hora, los trenes de los Ferrocarriles cubrían esa distancia en 12 horas 15 minutos y el regreso se hacía en 12 horas. Para el mismo año, los trenes mixtos que cubrían el itinerario entre Tucumán y San Cristóbal, demandaban entre 24 y 25 horas, de allí a Santa Fe se hacía por los FC de Santa Fe. A partir de 1908, se habilitó otra línea estatal entre San Cristóbal y Santa Fe. Por las diferencias de trochas eran costoso trasbordar las cargas a otras empresas, mientras que los pasajeros podían hacerlo con las consabidas esperas.

En 1900 el viaje entre Salta y Tucumán demandaba 11 horas en trenes de pasajeros y el mismo tiempo en el sentido ascendente. Los trenes de carga cubrían el mismo trayecto entre 22 y 23 horas según el sentido en que circulaban. De Tucumán a General Güemes los trenes mixtos demandaba casi 11 horas de viaje y en sentido inverso podía insumir unas 20 horas. De Güemes a y Jujuy los trenes mixtos insumían dos horas quince minutos. Los tiempos de espera en las estaciones y empalmes prolongaban los viajes. Para el mismo año los viajes de los trenes mixtos entre Tucumán y San Cristóbal duraban 24 horas y 23 horas en sentido ascendente.

En 1909, los trenes de pasajeros rápidos entre Tucumán y Salta empleaban ocho horas, saliendo de la estación del Central Argentino, y otros trenes de pasajeros realizaban el mismo trayecto en una hora más. En la estación de Güemes el tren seguía

²² Itinerarios de Trenes de los Ferrocarriles del Estado, año 1897.

²³ Itinerarios de Trenes de los Ferrocarriles del Estado, año 1897.

²⁴ López, Mario Justo y Jorge E. Waddell, comp. (2007) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lmiere, p. 80-82.

a Salta y se separaba otro a Jujuy; el servicio rápido de pasajeros realizaba el trayecto desde Tucumán a Jujuy en 10 horas y 30 minutos y el servicio común lo cumplía en 11 horas y 45 minutos y 12 horas según el sentido de circulación, los tiempos de paradas y las espera en los cruces de las formaciones.

Cuadro 3.- La variación de los tiempos de viaje para los pasajeros entre Tucumán y Salta y entre Salta y Buenos Aires

Años	Tucumán a Salta	Salta a Tucumán	Salta a Buenos Aires por el CN, el CCba y el CA; desde 1912 el CN y el CCba	Salta a Buenos Aires por el CN y el CA
1897	12 hs 50 m	11 hs 30 m	47 hs 30 m / 52 hs	58 hs / 59 hs
1898	12 hs 15 m	12 hs		
1900	11 hs	11hs		
1909 Trenes rápidos	8 hs	8 hs		
1909 Trenes comunes	9 hs	9 hs		Aprox. 36 hs
1912			44 hs 35 m / 47 hs 40 m	
1922			42 hs	Aprox. 36 hs
1925				34 hs
1939			38 hs 50 m	

Fuente: Itinerarios de Trenes, en base a elaboración propia y de Jorge E. Waddell.

Los trenes de carga eran condicionales de acuerdo a la demanda, en general salían de la estación Tucumán del Central Norte, llegaban a Güemes que actuó como nudo ferroviario y los trenes de carga rápidos cubrían ese trayecto entre 17 horas y 35 minutos y 18 horas 15 minutos y en el sentido contrario, lo hacían entre 14 horas y 40 minutos a 16 horas; en tanto, los servicios comunes de carga demoraban en sentido ascendente (Tucumán a Güemes) demandaban casi 22 horas y en sentido descendente se reducía a casi 19 horas, estas diferencias dependían de las demoras para facilitar los cruces ya que la red era de vía única. Los trenes de carga entre Güemes y Salta tardaban 3 horas y 30 minutos y entre Güemes y Jujuy, 4 horas. El servicio entre Jujuy a La Quiaca, que había quedado habilitado en 1908, empleaban 13 horas, y de regreso algo más de 11 horas.

Mientras que de San Cristóbal a Santa Fe, la línea estatal inaugurada en 1908, tenía servicios de trenes de carga con vagones de pasajeros y demandaba casi 9 horas, en el sentido inverso, los mismos trenes demoraban dos horas menos. Los trenes mixtos diarios que hacían el viaje completo entre Tucumán y San Cristóbal demandaban casi 24 horas y los de carga rápidos realizaban ese tramo en unas 24 horas y los comunes se demoraban unas tres horas más.

Para 1914 el servicio entre Tucumán y Santa Fe sufrió una larga interrupción por el desborde del río Salado. Las líneas de Tucumán al norte se veían afectadas por los derrumbes y deslizamientos de suelos durante los meses de verano debido a las intensas lluvias.

En las primeras décadas del siglo XX podemos observar una reducción de los tiempos de viaje y variaba sensiblemente entre las dos variantes, la combinación con el Ferrocarril Central Argentino (FCCA) demandaba unas 36 horas de viaje entre Buenos Aires y Salta; mientras la combinación con el Ferrocarril Central Argentino y el Central Córdoba, pasando por la ciudad de Córdoba y con trasbordo en Tucumán al Ferrocarril del Estado, insumía unas 50 horas a principios de siglo²⁵. La que se fue reduciendo, el viaje vía Córdoba demandaba 42 horas para 1922 y entre 39 y 40 horas para los años 1938 y 1939 en que el Ferrocarril Central Córdoba pasó al Estado lo que permitiría un viaje directo y sin trasbordo. Mientras el viaje en combinación con el Central Argentino, mantuvo los tiempos de viaje con ligeras variaciones.²⁶

Los viajes de turismo

Los viajes de turismo nos muestran una realidad que comenzó a difundirse en el período de entreguerras. Para 1919 detectamos las primeras propagandas de los Ferrocarriles del Estado de sus servicios a Córdoba y el norte del país²⁷. En los años subsiguientes fueron frecuentes los anuncios publicitarios en la revista Riel y Fomento, órgano oficial de los Ferrocarriles del Estado de frecuencia mensual, donde promocionaban las bellezas naturales de aquellos parajes próximos a las líneas del Estado, y también en otros medios de prensa. Resultan significativos los reclamos que

²⁵ Los tiempos establecidos en el Itinerario de Trenes señalaban entre 47 horas 30 minutos y 52 horas.

²⁶ Estos datos nos fueron aportados generosamente por Jorge E. Waddell, que ha hecho un relevamiento de los trenes, tiempos de viaje y de las horas en que permanecían detenidos, que podía insumir entre más de tres horas a casi ocho horas, del total del viaje, entre un 10 a un 20 % del total del tiempo de viaje.

²⁷ Revista Forestal, Año III, N° 94, 4 de diciembre de 1919.

se expresaban en órganos periodísticos por la falta de asientos en los trenes a Cosquín o dificultades con los horarios de trenes para Capilla del Monte²⁸.

Además de los Ferrocarriles del Estado, el Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) prestaba servicios con trenes expresos desde Buenos Aires y Rosario hasta Capilla del Monte durante los meses de verano mediante convenios con los ferrocarriles estatales que les permitía correr por las vías de estos últimos²⁹. Para mejorar el servicio a los pasajeros, los Ferrocarriles del Estado ofrecían horarios desde Córdoba en combinación con el FCCCba y con el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), ambos con cabecera en Buenos Aires, según lo informaba el diario La Prensa.

A título ilustrativo es interesante la información que nos brinda una publicidad de los Ferrocarriles del Estado de enero de 1924 que presenta los horarios de verano de ese año y los precios de los pasajes combinados con el FCCA y con el FCCCba desde Buenos Aires o Rosario a las localidades serranas cordobesas. En el mismo aviso dejaba explícito los propósitos de la

Administración, consecuente con el propósito de fomentar el turismo, como medio de divulgación, que permita conocer las bellezas panorámicas de las Sierras de Córdoba, ofrece al público la oportunidad de disfrutar días de solaz, aprovechando el servicio especial de trenes confortables y rápidos, que ha establecido en la presente estación veraniega, suprimiendo las molestias consiguientes del trasbordo y la pérdida de tiempo³⁰

Con el Ferrocarril Central Argentino que incluía el trasbordo en la ciudad de Córdoba, ya que se trataban de diferentes trochas, salían de Retiro (Buenos Aires) seis servicios semanales, lunes, miércoles y viernes a las 17 horas que llegaban a Capilla del Monte, la última estación de estos servicios al día siguiente a las 12,21 horas, insumiendo algo más de 19 horas; en tanto los martes, jueves y sábados partían del mismo punto a las 19 horas y arribaban a las 15 horas del otro día, con un tiempo de viaje de 20 horas. El servicio de regreso eran los martes, jueves y sábado partiendo de Capilla del Monte a las 15 horas y arribaba 18 horas más tarde a Buenos Aires, mientras los que salían de la misma estación los miércoles, viernes y domingo a las 12,48 horas llegaban a Buenos Aires a las 9,30 horas de la mañana siguiente, que les demandaba un tiempo de casi 21 horas.

²⁸ Véase La Prensa, 6 de mayo de 1921, p. 6 y 30 de octubre de 1921, p. 14. El relevamiento periodístico del diario La Prensa fue realizado por Jorge E. Waddell a quien agradezco el aporte desinteresado de esta información.

²⁹ La Prensa, 27 de setiembre de 1921 p. 12.

³⁰ Riel y Fomento, Enero 1924, N° 21.

El Ferrocarril Central Córdoba partía también de la estación Retiro, tres veces por semana, martes, jueves y sábado a las 14,39 horas, en un viaje directo sin trasbordo pero que duraba casi 24 horas hasta Capilla del Monte, donde se preveía que llegara a las 14.05 del día siguiente y le demandaba unas 22 horas en el de regreso a la Capital Federal, partía también martes, jueves y sábado a las 16,10 horas y llegaba a las 14,15 horas de la otra jornada.

La diferencia de tiempo de viaje se explica en parte por las diferentes trochas, el FCCCbba y los FCE eran de un metro y la del Central Argentino, era de trocha ancha y otras condiciones técnicas que le permitían mayor velocidad.

Las paradas previstas por las dos empresas eran Retiro (CA) o (CCba) en Buenos Aires, las respectivas estaciones en Rosario, CA y CCba, lo mismo que en Córdoba capital. A partir de allí los Ferrocarriles del Estado recorrían el valle de Punilla con paradas en Cosquín, La Falda, La Cumbre, San Esteban y Capilla del Monte. El pasaje ida y vuelta entre Buenos Aires y Capilla del Monte en primera clase costaba 83,70 pesos y el de segunda clase 46,90; en tanto desde Rosario a la misma estación de las Sierras cordobesas tenía un valor de 59,70 pesos en primera clase y de 33,60 en segunda clase.³¹

La otra ruta turística en que participaban los Ferrocarriles del Estado era la que tenía como destino Bariloche. Según las promociones turísticas de la empresa de turismo Expreso Internacional Exprinter en 1924 el viaje combinado con el Ferrocarril Sud y los Ferrocarriles del Estado a Bariloche incluía los pasajes en tren en coches dormitorios, restaurants a bordo y con comodidades para afrontar tan largo viaje, también cubría el costo de los tramos que debían realizarse en automóvil e incluía los hoteles con una estadía de 15 días con todo incluido se ofrecía por un costo de 420 pesos de la época.³² Este valor incluía los gastos de estadía, sin embargo, si los comparamos con los costos de los pasajes a Córdoba era evidente que los destinos serranos cordobeses eran más accesibles a sectores sociales más amplios, mientras que Bariloche se trataba de un destino para sectores sociales pudientes o para ocasiones extraordinarias. En la revista Riel y Fomento abundaban las notas referidas a las excursiones por los lagos del sur, en particular el lago Nahuel Huapi y los paseos que ofrecían el paisaje lacustre. Las notas de diferente tenor y escritas por diferentes autores

³¹ Riel y Fomento, Enero 1924, N° 21.

³² Revista Riel y Fomento, Enero de 1924.

se publicaban en varios números todos los años acompañadas por fotografías ilustrativas de las bellezas de la naturaleza.³³

Algunos relatos de viaje en ferrocarril

Ezequiel Bustillo realizó un primer viaje a Bariloche antes de convertirse en Director de Parques Nacionales y luego en varias oportunidades mientras estuvo en esas funciones. En un libro *El despertar de Bariloche*³⁴ relata algunas peripecias de ese largo viaje en tren del Ferrocarril Sud (FCS) desde Buenos Aires a Carmen de Patagones, el cruce del río Negro en balsa y continuaban por el ferrocarril del Estado hasta la punta de rieles, en Pilcaniyeu, y desde allí en auto.

El viaje a Bariloche, en ese tiempo [1931], era muy largo, cansador y lleno de molestias.

Se empezaba por cruzar el Río Negro en balsa, [habían salido de Buenos Aires, por la estación Constitución a bordo de un tren del Ferrocarril Sud] por no estar construido el gran puente ferroviario inaugurado dos años después.

[...]

La travesía de la Patagonia, era de lo más ingrata. Arrancaba el tren y una densa nube de tierra, imposible de evitar, [...].

Después de una larga jornada y una noche, llegamos a Pilcaniyen, entonces punta de rieles, distante todavía 80 kilómetros de Bariloche [...] Lo peor es que después de casi 40 horas de tren -25 por la Patagonia- [...].³⁵

A partir de 1934 los servicios se hacían más cómodos pues se hacía todo el viaje por ferrocarril, el tren llegaba a Bariloche y el cruce del río Negro se hacía a través de un puente. Aún así, Bustillo señala críticas al servicio ferroviario, cuando estaba ya en la Dirección de Parques Nacionales y en plena construcción del Hotel Llao-Llao:

Estábamos convencidos que en ese marco grandioso, rodeado de atractivos, un hotel de categoría no podría sino tener un éxito estruendoso y duradero. La distancia, es cierto, cuando no existían aviones, ni caminos y el servicio de tren era muy malo, significaba un serio inconveniente [...].³⁶

Arturo Coleman fue un funcionario del Ferrocarril durante cinco décadas y relató esa experiencia en un extenso libro³⁷. Su viaje al sur lo hizo por el FCS hasta Neuquén y Zapala. Entre otros hechos, se refiere a la visita de Teodoro Roosevelt que

³³ Riel y Fomento.

³⁴ Ezequiel Bustillo (1971) *El despertar de Bariloche. Una estrategia patagónica*. Buenos Aires, Casa Pardo.

³⁵ Bustillo (1971) pp. 34-36.

³⁶ Bustillo (1971) pp. 147.

³⁷ Arturo H. Coleman (1948) *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina, 1887-1948*. Bahía Blanca.

cruzó desde Chile por los lagos Frías y Nahuel Huapi, luego de una estadía allí partió desde Bariloche en auto hasta Neuquén y allí lo esperaba el coche presidencial, enviado por el gobierno, con el que se trasladó a Bahía Blanca.³⁸

Conclusiones

La idea inicial fue partir de la situación previa a la instalación del ferrocarril para comprender los cambios que se habían producido en el transporte terrestre, aunque parece obvio, nos parece necesario poner de relieve algunos aspectos en que se pueda confrontar esas diferencias.

Sin embargo, consideramos que nos permite tomar nota de los cambios que se dieron, aún cuando los FCE tenían un servicio con problemas técnicos y afectados por las inclemencias naturales. No es necesario hacer las comparaciones en forma analítica entre los tiempos de viaje con los medios tradicionales y con el ferrocarril, antes un viaje se calculaba por decenas de días y el transporte de mercancías requería entre un mes y medio a casi tres meses. A partir de la difusión del tren, un pasajero podía viajar entre el norte del país y la capital en dos y tres días, las cargas requerían un par de días más, pero era mucho menos que el tiempo que les demandaban los medios de transporte tradicional.

A través del tiempo, los ferrocarriles fueron mejorando los diversos aspectos del servicio, estos cambios comenzaron a hacerse visible cuando comenzaba la competencia del automotor.

³⁸ Arturo H. Coleman (1948) pp. 403 y 404.