

CARLOS PAEZ DE LA TORRE (h)

**UN PROYECTO DE FERROCARRIL
DE CATAMARCA A CHILE**

Separata del Quinto Congreso Nacional
y Regional de Historia Argentina
Celebrado en Resistencia y Corrientes
del 1 al 5 de setiembre de 1981



ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

BUENOS AIRES

1987

UN PROYECTO DE FERROCARRIL DE CATAMARCA A CHILE

CARLOS PÁEZ DE LA TORRE (H)

Es sabido que desde los tiempos iniciales de la conquista española por los hombres del Alto Perú, se establecieron relaciones comerciales entre el Noroeste de la actual Argentina, con la vecina región del norte de Chile. Siglos después, en 1931, Ernesto E. Padilla, al fundar su memorial sobre la línea férrea Salta-Antofagasta, apuntaba que desde el famoso viaje de Hernán Medía de Miraval en 1555-56 (que partiera de Santiago del Estero a Chile y regresó un año después trayendo semillas y sacerdotes¹) quedó abierta esa vinculación, que la geografía hacía más que lógica, como se comprueba con la simple mirada al mapa. Agregaba Padilla que

además de las tropas de ganado, que aparecen hoy como el negocio predominante, recuerdo que hace sesenta años, desde Tucumán se transportó tabaco a Copiapó en arrias de mulas, comanditadas por personas de prestigiosa posición social, que habían pasado su juventud en Chile, como Helguera, Murga, Maciel, Muñoz y otros.

Lo mismo ocurría en Salta, y actualmente son muy conocidos los hombres de negocio que los mantienen en escala apreciable por la vía de alta planicie y de la cordillera².

EL PROYECTO DE WHEELWRIGHT

En 1850, William Wheelwright dirigió su atención de audaz hombre de negocios a las posibilidades de unir la terminal ferroviaria chilena del Norte, en Copiapó, con la República Argentina. En 1854 pudo estudiar atentamente el asunto, explorando el Paso de San Francisco, a través de la cordillera. Concluyó que dicho paso era uno de los que difícilmente se obstruía por la nieve —en los últimos 9 años había permanecido expedito— como bien lo sabían los emigrados argentinos de tiempos de las guerras civiles, que por allí cruzaron en invierno.

¹ MANUEL LIZONDO BORDA, *Historia del Tucumán (Siglo XVI)*, Tucumán, 1942, p. 112.

² Cfr. *Antofagasta será la Génova del Pacífico. Línea férrea de Salta a Antofagasta*, en: ERNESTO E. PADILLA, *Un tercer cuaderno*, Tucumán, 1961, p. 157.

Wheelwright mandó a efectuar dos inspecciones minuciosas, una por el minero Nicolás Naranjo (1854) y otra por Rolfe y Flint (1858). Había preparado un grupo de ingenieros para ese trabajo, pero debió facilitarlos a Allan Campbell para los estudios de la línea argentina de Rosario a Córdoba. Con los datos en su poder, Wheelwright hizo gestiones ante el almirante Fitz-Roy —que presentó toda la carpeta a la Real Sociedad Geográfica de Londres, en 1860— y en 1863 lo sometió a un *meeting* de la *British Social Science*. Hizo más: en 1866, envió a Edwin Hudson “a estudiar y trazar una línea de Fiambalá a La Punta (cerca de La Horqueta), donde se uniese al Gran Central Argentino como a 166 millas N. de Córdoba”. En 1867 dirigió una carta a José Joaquín Pérez, presidente de Chile, donde reseñaba todos estos pasos, y le pedía hiciese hacer otros estudios en la Cordillera, “con el objeto de ver si hay mejor paso que San Francisco”.

Ponderaba al mismo tiempo Wheelwright las ventajas comerciales del ferrocarril a través de los Andes. El transporte de ganado de Argentina a Chile y Perú, aseguraba, se haría barato y expedito, además de que

surgirán también nuevos ramos de comercio; Bolivia y las Provincias argentinas del Norte enviarán sus productos tropicales a las Provincias del Sud, y de la junción (sic) de los dos ferrocarriles (cerca de *Horqueta*) fluirán dos grandes centrales de tráfico hacia el Atlántico y Pacífico, abriendo salida a los recursos de los ricos minerales de Chile y a las fértiles llanuras situadas entre los Andes y el Plata. También verificarán esos caminos, la predicción del Almirante Fitz-Roy que “un ferrocarril, por los Andes, está llamado a ser la más corta ruta entre Europa y el nuevo Imperio anglo-sajón, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia”.

En una palabra, esta línea producirá resultados que no puede medir la humana comprensión... Fuera del incremento del comercio, debemos considerar también cuánto ganarían Chile y la República Argentina, con estrechar sus relaciones e intercurso. La barrera entre ambos países puesta por la naturaleza (los Andes) será vencida, y las Repúblicas hermanas quedarán como si fuesen un Estado. para su defensa contra el extranjero y para su mutuo desarrollo...

Concesionario más tarde Wheelwright de las obras del Ferrocarril Central Argentino, que irían de Rosario a Córdoba, sabido es que una de las cláusulas de su contrato le daba derecho de extender la línea a través de los Andes. Wheelwright no abandonaba la idea de hacerlo por el Norte, como lo expresaría en el discurso de la gran ceremonia de inauguración de los trabajos, el 20 de abril de 1863, en Rosario, ante el presidente Bartolomé Mitre: “Permitidme algunas observaciones sobre las últimas consecuencias de tan vasta empresa... La ruta que deberá ser más o menos adoptada, será: de Córdoba a Chañar; de Chañar a La Horqueta, en Catamarca; de la Horqueta al pueblo de la Rioja; de la Rioja a Copacabana, al pie de la cordillera de los Andes, subiendo por su falda y tomando el paso de San Francisco 16,023 pies y

bajando por el poniente hasta Copiapó y Caldera..."³. Como sabemos, no sería ese el posterior trazado del Central Argentino, y la apertura al Pacífico por el Norte Argentino, que postulaba Wheelwright, no sería contemplada.

LOS PROYECTOS DE SAN ROMÁN Y CARRANZA

Con posterioridad al proyecto de Wheelwright, el ingeniero San Román obtuvo la concesión del Gobierno Nacional, para construir la línea de Catamarca a Chile por el Paso de San Francisco. Pero sobrevino la crisis de 1876 y San Román, que "había fijado un precio por kilómetro completamente exigüo", no pudo negociar la concesión en Europa, y ésta entró en caducidad.

En 1889, ella fue obtenida por Adolfo Esteban Carranza y Cía. —ya concesionarios del Ferrocarril de Chumbicha a Tinogasta y Andalgalá— por ley 2645, que le acordaba "el derecho a prolongar y explotar dicha línea desde Tinogasta hasta la frontera de Chile, para empalmar con el F.C. de Copiapó, ya sea por San Francisco o San Antonio, según resulte más conveniente, de los estudios que se practiquen, previa aprobación de ellos por el Poder Ejecutivo". En la concesión, fue preferido Carranza a Guillermo Puelma Tupper, que proponía cruzar por San Antonio, teniendo en cuenta que Carranza era ya concesionario de la línea a Tinogasta, además de sus relevantes antecedentes. Carranza no pudo afrontar económicamente los tiempos de crisis que sobrevinieron. En 1889 debió transferir su concesión a Tinogasta, lo que "llevaba implícito el abandono del Trasandino por San Francisco, prolongación del anterior", como consigna Rafael Eusebio González en el erudito trabajo que dedica a la vida de Carranza⁴.

Pero ninguna de las iniciativas del *Trasandino del Norte* llegó tan lejos como la propiciada por el senador nacional Alberto de Soldati, cuyas alternativas examinaremos a continuación.

1907. PROYECTO SOLDATI-FIGUEROA. LOS ESTUDIOS

El 31 de agosto de 1907, los senadores nacionales Alberto León de Soldati (Tucumán)⁵ y Francisco Caracciolo Figueroa (Catamarca),

³ JUAN BAUTISTA ALBERDI, *La vida y los trabajos industriales de William Wheelwright en la América del Sud*, en: *Obras completas de J. B. Alberdi*, t. VIII, Buenos Aires, 1887, p. 96-99.

⁴ RAFAEL EUSEBIO GONZÁLEZ, *Don Adolfo Esteban Carranza, el Wheelwright de Catamarca*, en: Junta de Estudios Históricos de Catamarca, *Primer Congreso de Historia de Catamarca*, t. III, Catamarca, 1966, p. 297-342.

⁵ Alberto León de Soldati nació en Tucumán el 25-VII-1860, hijo del médico suizo León Luis de Soldati y la tucumana Aurora de Zavalía. Se graduó de Médico

presentaron a la Cámara un proyecto de ley disponiendo que el Poder Ejecutivo practicara los estudios necesarios para la construcción de una vía férrea desde Tinogasta o Fiambalá, en la Provincia de Catamarca, por el paso de San Francisco, hasta los límites con la República de Chile. Estudios que serían presentados, con plano, proyecto y presupuesto al Congreso, cuando se concluyeran: a ese efecto se destinaban 100.000 pesos, de rentas generales.

La fundamentación del proyecto estuvo a cargo del senador Soldati⁶, quien recordó inicialmente los antecedentes: la propuesta de Wheelwright a Pérez de utilizar el paso de San Francisco, “por la brevedad de la distancia y la facilidad de su trayecto” y, posteriormente, en 1873, la concesión otorgada a San Román, que “en representación de la Compañía ferroviaria de la Caldera a Copiapó, presentóse al Congreso Argentino”. Apuntaba que San Román no pudo cumplir, posiblemente por el resquemor de los inversionistas europeos frente a los trastornos políticos de la época. Agregaba Soldati que había aguardado para presentar el proyecto, a que se desacreditara “la desgraciada idea del Poder Ejecutivo de arrendar o vender los ferrocarriles nacionales”, y que resultaba elemental que

si no se desea que las provincias se limiten a producir para consumir, y que continúen pobres y despobladas, es urgente no sólo unir las entre sí, sino abrirles mercados en el exterior, por medio de fáciles, rápidas y baratas vías de comunicación con los países vecinos, y nadie mejor que el Estado, que no debe buscar ganancias en los fletes como las empresas particulares, para realizarlo cumplidamente.

Sostenía el senador que el proyecto presentado era superior a la línea de Huaytiquina, que por entonces se proyectaba, y también al Trasandino por Cuyo. En primer lugar, porque el Paso de San Francisco “no es obstruido nunca por los hielos”, según lo comprobaron nueve años de observación de Wheelwright, además de las referencias de Vicente F. López que lo recorrió emigrado, en pleno invierno, sin dificultades. Inclusive se lo podía transitar no sólo a caballo sino hasta con carros, por su falta de grandes desniveles, lo que significaba, sin duda, una señalada ventaja técnica para el tendido de las vías, ya que

con tesis laureada en la Universidad Nacional de Buenos Aires en 1883, y de regreso a su provincia natal, se dedicó primero a las tareas intelectuales como presidente de la Sociedad Sarmiento (1888-89 y 1891-92) y luego de lleno a la política. Fue diputado provincial 1891-94 y cuatro veces presidente de esa Cámara; ministro de Hacienda de los gobernadores Benjamín F. Aráoz (1895) y Lucas A. Córdoba (1895-98); dos veces diputado nacional (1898-1904) y, antes de terminar su segundo período, se lo eligió senador nacional por Tucumán (1904-1913). Falleció en Tucumán el 3 de enero de 1921.

⁶ A pesar de que en la presentación del proyecto de estudios lo acompañó la firma de Figueroa, y en el de la construcción la de Del Pino, parece concluyente que la iniciativa del ferrocarril era paternidad exclusiva de Soldati, quien tuvo a su cargo, como se advierte en este trabajo, su defensa, en todos los casos.

se prescindiría las cremalleras y las costosas obras de arte que caracterizaban al tendido en la zona andina. La distancia era otro argumento: sólo 180 kilómetros de Tinogasta a Fiambalá hasta la frontera de Chile, o sea, la mitad de la extensión de Salta a Antofagasta, que contabilizaba 400.

El discurso de Soldati exponía otra serie de ventajas que, a su criterio, representaba el proyecto: 1) La posibilidad del empalme inmediato con la red ferroviaria chilena, pues ya existía el ferrocarril de la Caldera y Copiapó a Puquío, estando ya aprobados —decía— los planos de los 60 kilómetros faltantes hasta la frontera argentina; 2) La gran cantidad de territorio nacional que se vería beneficiado por la línea, es decir, Catamarca, La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y hasta Salta, ya que ésta se encuentra más o menos a la misma distancia de la Caldera que de Antofagasta; con el agregado de que las otras provincias, de construirse la línea de Huaytiquina, no la podrían usar por la distancia a que se hallan de Antofagasta. La feracidad del territorio que atravesaría la línea, al contrario del árido de Huaytiquina, era otro argumento invocado; 3) Tomando como base las cifras de San Román, sostenía Soldati que el costo de la construcción era un 50 por ciento menor al de Huaytiquina. Finalmente, decía que la vía proyectada no sólo estimulará poderosamente el desarrollo de la industria y comercio argentino, por sus relaciones con la vecina República, sino que permitirá a las provincias del Oeste y Norte aprovechar de su envidiable situación geográfica, de su superioridad geológica y climatérica que las hacen apropiadas para ser fecundas y ricas, poniéndolas a una distancia mucho menor que Buenos Aires de las naciones del Norte y centro de América, especialmente de Méjico y los Estados Unidos, y sobre todo cuando esté terminado el canal de Panamá. Esas naciones, por su situación geográfica, tienen estaciones opuestas a las del hemisferio sur, pudiendo, por consiguiente, servir de mercado para los frutos, legumbres y verduras argentinas. No estará de más también recordar que sería, el ferrocarril que proyectamos, el camino más corto para el extremo oriente de los europeos, nuestro occidente: el Japón, incorporado ya resueltamente a la civilización, y la China, que parece próxima a salir de su sueño secular...⁷

DEBATE Y SANCIÓN DE LA LEY 5276

Quince días más tarde, la Comisión de Obras Públicas despachaba favorablemente el proyecto Soldati-Figueroa, con la sola modificación de subir el monto —los 100.000 se incrementaban a 120.000— de acuerdo

⁷ CONGRESO NACIONAL, *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores. Año 1907*, I, Buenos Aires, 1907, sesión del 31-VIII-1907. p. 669-671.

a estimaciones de la Oficina de Ingenieros. En el tratamiento del dictamen, Antonio del Pino, senador por Catamarca, propuso que no se pusiera la alternativa Tinogasta o Fiambalá, sino directamente Tinogasta, porque tal era el punto a que debía llegar una de las líneas férreas “que actualmente se construyen desde Chumbicha con dirección a la región oeste de Catamarca”. Tras un breve debate, quedó establecido —a propuesta del ministro de Obras Públicas— la redacción: “de Tinogasta por Fiambalá, Saujil y Paso de San Francisco”. Terció entonces el senador Manuel Láinez expresando que, al relacionar este proyecto con el de Huaytiquina, buscó informarse sobre el tema “por los medios a mi alcance, que no son muchos —pues en materia de geografía nos falta todo—. Traté de informarme, *en una geografía que no existe*, y busqué un mapa que aún no se ha hecho, pues en materia de cartas geográficas estamos todavía por conocer el país en que vivimos, como también nos falta conocer cuántos somos por medio del censo”. Recabando “informaciones orales de los que conocían la región”, se convenció de que era necesario hacer los estudios de la zona de los Valles Calchaquíes, completamente abandonada. Proponía, en síntesis, tres agregados. El primero establecía que el P.E. realizará “la exploración preparatoria de los estudios para la construcción de una vía que partiendo de Alpasinche u otro punto inmediato del ferrocarril en construcción de Chumbicha a Tinogasta, pase por Londres, Belén, Gualfin, el llano de Pozuelos, Santa María, Tolombón, Colalao o del Valle (sic), San Carlos, Molinas (sic), la quebrada de Luracatao y termine en el punto denominado Huaytiquina u otro próximo a la frontera argentino-chileno, hasta el cual llegará la línea férrea que parte del puerto de Antofagasta o de la Chimba, en la República de Chile”.

Los otros agregados se referían a plazo para presentar la reseña de la exploración —las primeras sesiones de 1908— y a la suma destinada, de 15.000 pesos, que se agregaba a los 120.000 primitivos. El agregado se aceptó, no sin que Soldati replicara a la afirmación de Láinez, quien en un tramo de su discurso había apuntado que el eje económico de Chile, desde los tiempos del proyecto Wheelwright, había cambiado sustancialmente, a causa de las explotaciones salitreras, y que, así, el nuevo proyecto “no serviría sino a un comercio regional”. Decía Soldati que, precisamente, la importancia de su proyecto estribaba “en que no es posible concebir ni una línea que, poniéndolas en comunicación con Chile, beneficie a mayor número de provincias”⁸.

El proyecto, finalmente, obtuvo sanción definitiva el 30 de setiembre de 1907, convirtiéndose en la ley 5276, con el siguiente texto:

Artículo 1. — El Poder Ejecutivo procederá a practicar los estudios necesarios para la construcción de una línea férrea desde Tinogasta por Fiam-

⁸ *Ibidem*, sesión del 14-IX-1907, p. 820-824.

balá, Saujil y Paso de San Francisco en la provincia de Catamarca, hasta el límite con la República de Chile.

Art. 2. — Terminados los estudios serán presentados al Honorable Congreso los planos. el proyecto y presupuesto respectivo.

Art. 3. — El Poder Ejecutivo realizará la explotación preparatoria de los estudios para la construcción de una línea férrea que partiendo de Alpasinche u otro punto inmediato del ferrocarril en construcción de Chumbicha a Tinogasta, pase por Londres, Belén, Gualfin, el Llano de Pozuelos, Santa María Colalao del Valle, Tolombón, Cafayate, San Carlos Molinos, la quebrada de Luracatao y termine en el punto denominado Huaytiquina u otro próximo a la frontera argentino-chilena. hasta el cual llegará la línea férrea que parta del puerto de Antofagasta o de la Chimba, en la República de Chile.

Art. 4. — En las primas sesiones de 1908 el Poder Ejecutivo comunicará al Congreso una breve reseña del trayecto explorado, acompañado del estudio comercial prospectivo de la línea férrea en proyecto.

Art. 5. — Autorízase la inversión de (\$ 135.000 m/n.) ciento treinta y cinco mil pesos moneda nacional de rentas generales, para el cumplimiento de esta ley⁹.

PROBLEMAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES

Ello, justo en los días en que problemas económicos y de administración empezaban a acomplejar los proyectos ferroviarios de la zona del Noroeste. Ese año 1908, en efecto, el senador Figueroa (Catamarca) cofirmante del proyecto que venimos estudiando, al fundar una minuta de pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre las obras del ferrocarril de Tinogasta a Andalgalá, que debió haberse inaugurado un año atrás, apuntaba que la demora causaba un grave perjuicio a Catamarca. En efecto, “se había organizado una compañía con las mejores firmas de Londres para trabajar las minas de Andalgalá y la compañía construía por su cuenta un cable-carril para bajar los metales contando con que el ferrocarril se terminaría hasta Andalgalá en mayo de 1907. Como el ferrocarril no se terminó y no había medios para transportar los metales, se han abandonado los trabajos mineros, causando un serio perjuicio a aquella provincia...”¹⁰.

Ahora bien, el ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mexía, en sus *Memorias*, hace apreciaciones interesantes sobre la situación ferroviaria de aquellos momentos. Expresa que la falta de recursos para atender las líneas ya construidas, no era óbice para que dejaran de planificarse otras “y los mismos diputados que suprimían en el presupuesto la partida para conservación de las vías votaban liberalmente la construcción de nuevas líneas. Así se encontró la administración de

⁹ AUGUSTO DA ROCHA, *Leyes nacionales clasificadas y sus decretos reglamentarios. Recopilados y coordinados por...*, t. XII, Obras Públicas, 1ª Parte, Buenos Aires, 1937. p. 427.

¹⁰ CONGRESO NACIONAL, *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores. Año 1908*, I, Buenos Aires, 1908, sesión del 6-VII-1908, p. 330-331.

Figueroa Alcorta con los viejos ferrocarriles a reconstruir y con los nuevos, ya contratados, a pagar". Para peor, contratistas irresponsables dejaban abandonadas las obras, y el Gobierno debía proseguirlas, a fin de no perder el material acumulado. Es lo que pasó, señala Ramos Mexía, con las líneas de Serrezuela, de Andalgalá, de Tinogasta y Embarcación, en todas las cuales el Estado debió seguir los trabajos por administración ¹¹.

1910. FIN DE LOS ESTUDIOS. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

En 1909, Soldati volvía a referirse al proyecto Tinogasta-Chile, apuntando que ya habían sido terminados los estudios sobre el terreno. Pedía que se ampliara en 30.000 pesos la partida votada, a fin de poder terminar los de gabinete, iniciativa que fue aprobada, convirtiéndose en la ley 6697, sancionada el 28 de setiembre de ese año ¹². Ahora bien, los estudios y planos recién llegaron al Senado en agosto de 1910, tras una minuta de reclamo al P.E. que hizo sancionar Soldati días antes ¹³. Con ellos en la mano, Soldati, acompañado esta vez por el otro senador de Catamarca, Antonio del Pino, presentó el proyecto de construcción de las vías, en la sesión del 27 de agosto de 1910. El articulado era el siguiente:

Artículo 1. — El Poder Ejecutivo procederá a construir el Ferrocarril de Tinogasta a la frontera de Chile, por el paso de San Francisco, de acuerdo con los planos hechos y el presupuesto formulado por el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2. — El Poder Ejecutivo invertirá la suma de 8.122.000 pesos oro, para lo que emitirá títulos de renta de 5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización, por el valor necesario.

Art. 3. — En el presupuesto anual figurará, mientras sea necesaria, la cantidad suficiente para el servicio y amortización de los títulos.

En la briosa fundamentación, Soldati reproducía sus argumentos de tres años atrás, apuntando que los estudios de Obras Públicas —que, según lamentaba, se limitaban “exclusivamente a la parte técnica, sin que haya tenido para nada en cuenta la importancia económica, política y social de esta línea”— confirmaba plenamente sus apreciaciones, acerca de lo económica que, por lo corta (250 kilómetros de extremo a

¹¹ EZEQUIEL RAMOS MEXÍA, *Mis memorias (1853-1935)*, Buenos Aires, 1936, p. 289-290.

¹² CONGRESO NACIONAL, *Diario de sesiones de la Cámara de Diputados*, Año 1909. II, Buenos Aires, 1909, p. 1001.

¹³ CONGRESO NACIONAL, *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores*. Año 1910, I, Buenos Aires, 1910, sesión del 9-VIII-1910 y del 20 de agosto de 1910, p. 404 y 450.

extremo, y no más de 350 en todo su desarrollo), resultaba la línea y que no requería grandes obras de arte. Así se desprendía, según expresaba Soldati, del presupuesto del Ministerio, donde el costo medio kilométrico “asciende a 32.000 pesos oro, con un mínimun de 15.700 pesos y un máximun de 39.000”. Ello era lógico, dado lo poco pronunciado de las pendientes, que dejaba el Paso al margen de las onerosas exigencias del Trasandino de Mendoza, como la perforación de esos cinco túneles de “costo enorme”. Ponía, además, el ejemplo de “una empresa particular” que en esos momentos había presentado solicitando la concesión de otra línea hacia Chile, pidiendo al Congreso una subvención de 10.000 pesos oro por kilómetro, para recorrer más de 400 de extensión. Ello significaba nada menos que la mitad del costo total de la obra proyectada a través del Paso de San Francisco, “con el inconveniente de conservar, como empresa privada, el derecho de fijar tarifas”, además de servir a una zona (90 leguas más al Norte) “mucho menos poblada, rica y necesitada”. Para Soldati, además, la línea tenía una clara finalidad de fomento, “atrayendo la inmigración, facilitando la formación de nuevos centros de población e impulsando el progreso local y general”. La Nación no tenía por qué especular con los fletes. Además, no habría necesidad de trasbordos, “porque la trocha de la línea a Chile será la misma de los ferrocarriles nacionales”. Terminal necesaria de los ferrocarriles de Catamarca —“la mejor terminal posible, como que es internacional y con un puerto de mar, el de la Caldera”— la línea recorrería 80 kilómetros de tierras fértiles y bosques, poblaciones prósperas como Tinogasta, Anillaco, Fiambalá y Saujil, no debiéndose olvidar las perspectivas que abría a esa rica zona mineral de Catamarca, abundante en cobre, estaño y mica, además de lo mucho que quedaba “por explorarse y estudiarse” en materia de borateras y salitres. Y, si la parte argentina era importante, la parte chilena —provincia de Atacama— con un total de 67.000 habitantes en sus poblaciones de Copiapó, Caldera, Tierra Amarilla, San Antonio, Chañarillo, Puquío, Freirina, Huasca, Cañizal Alto, Vallenar, San Félix, El Tránsito y Chañaral; eso, sin contar que dentro del radio de acción de la nueva línea estaba el puerto de mar de Taltal, con 14.000 habitantes y vía férrea.

Soldati enumeraba también las vías férreas de las poblaciones chilenas, “de fácil vinculación con este proyecto”: la línea de Copiapó a Caldera y Puquío, con ramales al Sur (Tierra Amarilla, Nantoca, Pabellón, Lloros, Juan Godoi y San Antonio) y al Norte (de Puquío a Tres Puntas y Pueblo Hundido, “donde se une a la línea férrea y excelente puerto e importante población de Chañaral”). Estaba también la línea desde el puerto de Carrizal Bajo a Carrizal Alto y Yerba Buena, y la del puerto de Huasca a las ciudades de Freirina y Vallenar.

Insistía en que las provincias del Norte, para poderse desarrollar, debían

ponerse en comunicación rápida y económica con los puertos de mar y ríos interiores. es decir, con esos caminos que... andan y no necesitan de reparaciones ni de conservación. Por lo pronto las pondremos en comunicación con el Pacífico, y llegará el día que sea necesario ponerlas en comunicación con los ríos interiores; el Paraguay, por ejemplo, por medio de líneas de fácil construcción, que pueden ir de Tucumán a la Asunción, encontrándose esa primera ciudad, con solamente grado y medio de diferencia en menos hacia el Sud de la Asunción, y con un ramal que pueda llegar a Corrientes, situado en igual latitud.

Por cierto que Soldati reproducía, en otros tramos del alegato, las posibilidades de vinculación del Norte argentino con las repúblicas americanas, con los Estados Unidos, Australia, Japón y China. El proyecto pasó conjuntamente a las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda del Senado a esta última por moción del senador Maciá, y ante la "situación financiera actual" ¹⁴.

EL INFORME MALBRÁN Y LA APROBACIÓN EN EL SENADO

El proyecto tuvo, en esta instancia, un rápido trámite. Las comisiones de Hacienda y Obras Públicas —en un dictamen firmado por los senadores Benito Villanueva, Luis Güemes, M. Garramuño, Heriberto Mendoza, Carlos G. Malbrán y Brígido Terán— aconsejaron la sanción del proyecto, con la única modificación de que la emisión de títulos de renta por 8.123.000 pesos oro, se transformaba en emisiones "de las obligaciones hipotecarias de los ferrocarriles del Estado", según la autorización de la ley 6757, por la suma que fuese necesaria.

El informe corrió a cargo de Malbrán (senador por Catamarca), quien hizo una historia de las diversas vicisitudes de este proyecto denominado *Trasandino del Norte*, desde Wheelwright en adelante. Afirmaba que si las concesiones anteriores no pudieron llegar a la práctica, ello ocurrió "por la razón fundamental de que no tuvieron línea argentina a la cual ligarse. Esta línea, ya bautizada con el nombre de *Trasandino del Norte* en las concesiones anteriores, resulta que se encuentra ya realizada por cuenta y orden de la Nación hasta su primera etapa, que es Tinogasta, donde ha llegado ya la locomotora en el mes de agosto pasado". El miembro informante encontraba perfectamente justificada la traza propuesta por el proyecto Soldati-Del Pino, tanto por sus facilidades técnicas como por la riqueza de la zona que iría a servir.

En cuanto al estudio hecho por el Ministerio de Obras Públicas, afirmaba que, según la opinión de entendidos, *es uno de los mejores estudios que se hayan realizado en el país sobre vías de montaña*. Resultaba de ellos la escasez de dificultades técnicas y de obras de arte.

¹⁴ *Ibidem*, sesión del 27-VIII-1910, p. 466-469.

El presupuesto calculaba en 32.000 pesos el costo promedio por kilómetro —cifra aún susceptible de reducción— y que comprendía el material de la vía en explotación. Hacía notar Malbrán que la conservación costaría muy poco, por no estar sometidas las vías a la devastación de ríos o desmoronamientos de arena. Expresaba igualmente el miembro informante que, según deducía del informe de Obras Públicas y datos suministrados por la Dirección del Ferrocarril Argentino del Norte, este ferrocarril tenía acumulados numerosos materiales (por valor de 1.000.000 de pesos), que podían ser perfectamente utilizados en la vía, además de más de 900 personas del cuerpo técnico, competentes y eficaces. En síntesis, de votarse la construcción, *toda la parte llana de la línea podía terminarse en el término de un año*. Ello además de que la nieve no detendría los trabajos de invierno. Agregaba:

En los momentos actuales, en que se trata de la apertura del canal de Panamá, se tendría la menor distancia al mar por esta vía y la producción desemejante, de un lado y otro de la cordillera, con mercados preparados para ella, es un factor decisivo que debe inclinar la opinión de los estadistas de ambos países en favor de esta línea. La línea de que se trata atravesará los inmensos depósitos de bórax a que he hecho referencia y ricos yacimientos de plata y cobre que sólo esperan la facilidad de ser conducidos a los puertos ¹⁵.

Sin discusión, el proyecto fue aprobado, enviándose a Diputados.

1910. RECHAZO DE LA MINUTA POR EL PODER EJECUTIVO

El 20 de octubre de 1910, Soldati logró y obtuvo que catorce senadores nacionales (Antonio del Pino, Juan L. Resoagli, Carlos Malbrán, Luis Güemes, Benito Villanueva, Joaquín V. González, M. G. Pinto, M. Carrillo, Brígido Terán, P. Olaechea Alcorta, P. A. Echagüe, V. Virasoro y E. Carbó) suscribieran una minuta donde se solicitaba al Poder Ejecutivo la inclusión, en los asuntos de prórroga, del proyecto del ferrocarril de Tinogasta a Chile. Ya Diputados lo había sancionado, y se encontraba en segunda revisión. La minuta, que el cuerpo sancionó sin discusión, fue fundada por Soldati, quien repitió brevemente sus argumentos, asegurando que la obra “podrá fácilmente ser terminada e inaugurada para el centenario de la jura de nuestra Independencia” ¹⁶. Soldati, inclusive, se entrevistó con el presidente de la República, para interesarlo en el asunto ¹⁷.

¹⁵ *Ibidem*, sesión del 19-IX-1910, p. 655-657.

¹⁶ ALBERTO L. DE SOLDATI, *Iniciativas, proyectos y discursos en el Parlamento Argentino, del Doctor... ex diputado y senador del Congreso de la Nación*, Buenos Aires, 1913, p. 316-317.

¹⁷ Cfr. ALBERTO L. DE SOLDATI, *Carta sobre asuntos de interés público del senador nacional doctor... al gobernador electo de Tucumán, doctor Ernesto E. Padilla. Su respuesta*. Buenos Aires, 1913. p. 10: “al mismo tiempo conferenciaré

Pero la respuesta del Poder Ejecutivo Nacional vino a echar un balde de agua fría a las optimistas perspectivas que, hasta ese momento, parecía ir teniendo en el Congreso el proyecto Soldati-Del Pino. En la sesión del Senado del 15 de diciembre de 1910, se procedió a leer la respuesta del Ejecutivo, que estaba fechada el día 6. La nota llevaba, en primer lugar, el informe del ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mexía. Opinaba el ministro que el asunto no debía ser incluido en la prórroga, porque aunque fuera sancionado, la construcción de la línea debería sufrir considerables demoras. En efecto, para que el ferrocarril surtiera efecto debía llegar propiamente hasta Chile, “y tal objetivo no podría verse realizado sin un acuerdo previo con el gobierno de aquel país”, lo que significaría gestiones diplomáticas aún no iniciadas. Seguía el ministro:

Llegado el caso de una convención internacional, correspondería su aprobación por el Honorable Congreso, y de poco habría servido la ley autoritativa de la construcción si tuviera que volver a su seno el asunto con ese motivo. Entretanto, las resoluciones de ambas cámaras legislativas, a pesar de las pequeñas diferencias de forma que han impedido la sanción de la ley, pueden ser consideradas como *la expresión de los deseos del Honorable Congreso respecto a la construcción de esa vía de comunicación, y el Poder Ejecutivo resolverá en su oportunidad si ella responde o no a las necesidades del intercambio de esa región de la República* o si cuenta el tesoro con los recursos necesarios para su ejecución.

El presidente Sáenz Peña —y el ministro del Interior, Indalecio Gómez—, a la vez de exponer las consideraciones de Ramos Mexía, agregaban que la suma total que demandaba la construcción de nuevas líneas, solicitadas por las representaciones de diversas provincias, ascendía a 84.034.372 pesos oro sellado, “suma superior a las actuales posibilidades financieras del país prudentemente aplicadas”. Por todo ello, lamentándolo mucho, el asunto no se incluiría en la prórroga.

Indignado, el senador Soldati tomó la palabra para comentar “la tardía y descortés contestación”, que se refería a una minuta proyectada por catorce senadores y votada por unanimidad, y a un proyecto que contaba con el apoyo “de los órganos más prestigiosos de la prensa de la República”, además del aval de los gobernadores de Córdoba, Tucumán, Catamarca, La Rioja y Santiago del Estero, que habían solicitado se incluyese el asunto en las sesiones de la prórroga. Pensaba Soldati que desde 1853 en adelante, nunca el Ejecutivo había desoído una solicitud que contase con semejante apoyo.

Pero, en su concepto, no era rara la negativa, puesto que se basaba “en el indigente informe del Ministro de Obras Públicas, cuya decidida mala voluntad a todo lo que importe un progreso para las provincias

con el Presidente Sáenz Peña, demostrándole el gran interés nacional de ese ferrocarril...”,

le ha creado una atmósfera nada envidiable y perfectamente justificada... ese Ministro es la rémora de toda iniciativa que tienda a beneficiar aquéllas, sea para la tramitación de los proyectos, sea para el cumplimiento de las leyes de la Nación; creando conflictos con varias provincias, con la pretensión de negarles sus facultades fundamentales, claramente consagradas en la Constitución, en materia de concesión de vías férreas... el Ministro parece olvidar que el gobierno provincial es el gobierno normal y necesario y el nacional sólo y únicamente el gobierno de excepción". Recordaba que no era la primera vez que el ministro se complacía "en el triste papel de ser obstáculo a las iniciativas nacionales", y ejemplificaba con las obras de salubridad para la provincia de Buenos Aires; los conflictos producidos con Santa Fe y Santiago a causa de concesiones ferroviarias, y el fracaso de la vía férrea a Bolivia, que hubiera revinculado a las provincias del Norte con un mercado tradicional.

Respecto a la convención internacional, necesaria para la construcción, apuntaba Soldati que "no sólo no obsta la ley a la celebración del convenio sino que lo supone, lo autoriza y lo facilita". Convención que, señalaba, venía a resultar "facilísima", por cuanto la opinión pública de Chile era enteramente favorable a la construcción de esa línea. Inclusive, días atrás se la había dado como un hecho, celebrándola con una fiesta a la que asistió el ministro argentino en Chile, Anadón, y los ministros del Interior y de Obras Públicas del vecino país, que manifestaron su entera complacencia. Tanto, que el gobierno de Chile había dictado ya la ley que ordenaba prolongar el ferrocarril de La Caldera a Copiapó y Puquío, y de ésta a la cumbre, para ir a encontrar la línea argentina. Ironizaba Soldati con la postergación del proyecto hasta que se averigüe ("lo que bien puede ser para las kalendas griegas") si el ferrocarril es indispensable o no, usurpando las facultades del Congreso. Y apuntaba que contrastaban las economías que querían hacerse a costa de esta línea reeditable, con la "fantasía" de los ferrocarriles en los territorios nacionales, o los gastos superfluos, como el palacio para residencia de un Ministerio, cuando "lo que se necesita no son palacios sino ministros". Sostenía la prioridad de su proyecto sobre todos los otros proyectos ferroviarios, y terminaba proponiendo una minuta —que se aprobó, con algunos agregados— solicitando al Ejecutivo que durante el receso tramitara "la convención internacional preliminar y los estudios y convenciones técnicas con la República de Chile, para realización del proyecto y explotación futura de la línea que empalme el ferrocarril de Tinogasta a San Francisco, con la línea chilena de la Caldera a Copiapó y Puquío" ¹⁸.

¹⁸ CONGRESO NACIONAL, *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores. Año 1910*, II, Buenos Aires, 1910, sesión del 15-XII-1910, p. 135-141.

1911. SE APRUEBA LA LEY DE CONSTRUCCIÓN

Pasaron nueve meses desde entonces, lapso durante el cual al menos, se iniciaron las tramitaciones diplomáticas. El proyecto volvió finalmente al Senado: las modificaciones de Diputados estribaban, en lo sustancial, en la disminución del interés o amortización de los títulos a emitirse. Mientras el proyecto decía 5 % de interés y 1/2 % de amortización, la Cámara joven los transformó en 4 1/2 % y 1/2 %, respectivamente.

Correspondió nuevamente al senador Soldati —en la sesión del 16 de setiembre de 1911— volver a exponer con calor las ventajas del proyecto, además de comentar el entusiasmo con que la opinión pública de uno y otro lado de la frontera veía la iniciativa. En esa misma sesión, el proyecto fue sancionado y convertido en la ley 8203, cuyo texto definitivo quedó redactado así:

Art. 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo a construir el ferrocarril de Tinogasta a la frontera de Chile, por el Paso de San Francisco, de acuerdo con los planos hechos y el presupuesto formulado por el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2º — El Poder Ejecutivo podrá invertir en las obras autorizadas por la presente ley, hasta la cantidad de 8.122.000 pesos oro sellado, haciendo uso del crédito directamente para obtenerla, o contratándolas, a pagar en títulos de deuda pública, de 4 1/2 % de interés y 1/2 % de amortización acumulativa en la forma usual.

Soldati no se opuso a la rebaja del tipo de interés, puesto que, según se manifestó en su discurso, Mr. Jackson, banquero y parlamentario inglés, había explicado recientemente que “la obra se haría fácilmente así”¹⁹.

LA OBRA NUNCA SE HARÁ

La obra, empero, nunca se haría. En los primeros meses de 1913, terminaba su período de senador nacional por Tucumán el doctor Alberto León de Soldati (concluyendo así 15 años consecutivos de permanencia en el Congreso, ya que llegó al mismo como diputado nacional en 1898, fue inmediatamente reelegido y elegido senador antes de concluir su período en 1904), lo que significó también el acallamiento del entusiasta defensor del *Trasandino del Norte*.

Al dejar la banca, Soldati dirigió una carta al flamante gobernador de Tucumán, doctor Ernesto E. Padilla, carta donde le enumeraba “los proyectos y leyes de que soy autor, y cuya ejecución deseo asegu-

¹⁹ CONGRESO NACIONAL, *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores*. Año 1911, I, Buenos Aires, 1911. sesión del 16-IX-1911, p. 681-683.

rar, evitando que se malogren mis esfuerzos, recomendándoselos enca-
recidamente, para bien de la Provincia y de la Nación, ya que algunos
de esos proyectos y leyes son de trascendencia nacional". Entre la serie
de recomendaciones, Soldati se refería especialmente al ferrocarril de
Catamarca a Chile por el Paso de San Francisco. Tras reseñar sucin-
tamente las diversas instancias que debió recorrer, hasta lograr la san-
ción de la ley 8203, terminaba expresando: "Creo conveniente hacer
notar que el proyecto de este ferrocarril es prestigiado por el Gobierno
de Chile, que ha realizado estudios definitivos de la prolongación de
Puquio a la Frontera (*Paso de San Francisco*) y por la sociedad chilena
de *Fomento de Atacama* y por muchos hombres eminentes de la repú-
blica hermana, que me han dirigido repetidas cartas y telegramas con
voces de aplausos y aliento" ²⁰.

Varios años más tarde, en 1920, la prensa periódica insistía toda-
vía en la necesidad de construir esa línea cuya ley, decía, "desde hace
más de ocho años existe sancionada, sin que los representantes de las
cuatro provincias directamente beneficiarias se hayan preocupado de
gestionar ante el P.E. la ejecución de la misma, no obstante ser el más
trascendental problema a resolver, bajo el punto de vista económico,
para Tucumán, Córdoba, La Rioja y Santiago del Estero... Agregue-
mos, para terminar, que el distinguido ingeniero Wallace acaba de reco-
rrer el Paso de San Francisco y declara que la obra es "sencilla y
fácil", y que tal como está el camino, puede pasar por ese trayecto un
automóvil de 40 HP sin violencia" ²¹.

CONSIDERACIONES FINALES

No ha merecido por lo general la atención de los estudiosos —no
presta atención al problema, por ejemplo, Raúl Scalabrini Ortiz en su
Historia de los ferrocarriles argentinos—, con aisladas excepciones en
monografías, la cerrada negativa con que fueron recibidos por el Eje-
cutivo Nacional estos intentos de abrir la comunicación de las provin-
cias del Norte con el Océano Pacífico por medio del *Trasandino del
Norte* ²². Mientras otras vías férreas se construyeron en medio de las
más tremendas crisis económicas, y apelando a cualquier clase de reme-
dios, por heroicos que fueran, no tuvo la misma suerte esta variante
que propusieran Wheelwright y, sobre su huella, San Román, Carranza,
Soldati, para hablar sólo de las iniciativas anteriores a la presidencia
Yrigoyen.

²⁰ SOLDATI, *Carta...*, *ob. cit.*, p. 5.

²¹ *Un gran proyecto ferroviario*, sin firma, en: *La Gaceta*, Tucumán, 10-VI-1920.

²² Sobre la geografía y las posibilidades contemporáneas de carreteras por el Paso de San Francisco, es interesante FEDERICO RAÚL ARGERICH, *Catamarca mira hacia el Océano Pacífico*, Catamarca, 1965.

En el caso de la ley Soldati, es evidente que la posición del ministro Ramos Mexía ya estaba tomada en la materia, y su negativa constituyó un obstáculo insalvable. No merecían las provincias, para ese ministro, esta clase de gastos. En sus *Memorias* considera uno de los timbres de honor haber impedido la construcción de esas líneas: "Y me queda la honda satisfacción de haber contenido por lo menos, en aquellos tiempos de locura especulativa, la avalancha de concesiones de ferrocarriles provinciales que habrían repetido tal vez aquí la hecatombe de los ferrocarriles norteamericanos"²³. No era tampoco partidario de las líneas internacionales, que las creía fuente de innumerables problemas.

Para él, así, era una verdadera satisfacción lo que Soldati le enrostró como un gravísimo defecto: haber terminado con las posibilidades del ferrocarril a Bolivia. Cada uno en su casa y Dios para todos²⁴.

²³ RAMOS MEXÍA, *Mis memorias...*, op. cit., p. 336.

²⁴ *Ibidem*, p. 329.