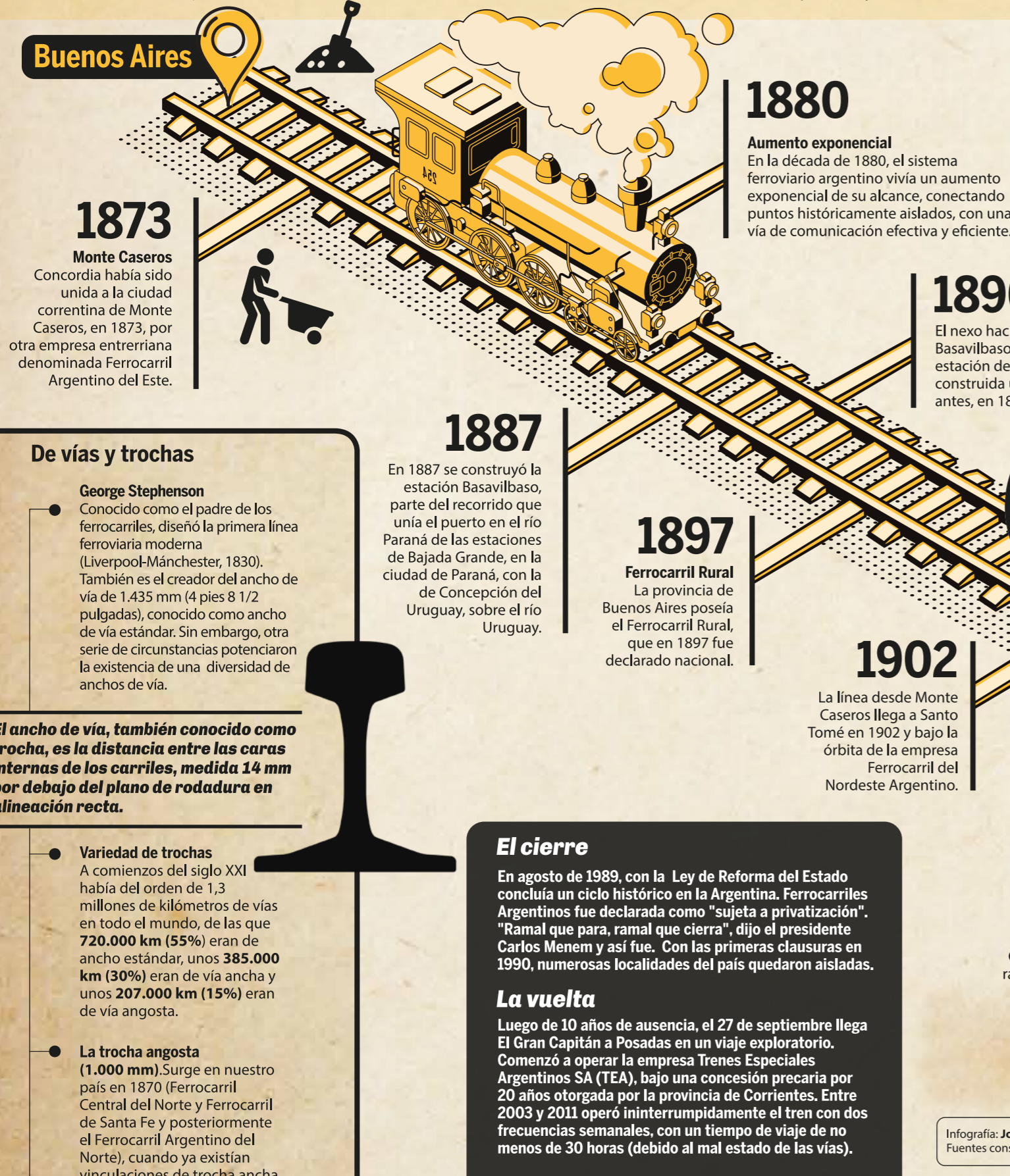


# La historia del ramal ferroviario General Urquiza

La red ferroviaria de Argentina en la década del 50 llegó a tener una extensión de 43.941 km de líneas férreas sencillas y dobles. Entre 1946 y 1948 dichos ramales fueron estatizados y recibieron nombres de próceres argentinos. La línea del ferrocarril General Urquiza, que arriba a Misiones en 1912, se formó a partir de la fusión de varias empresas y recorridos preexistentes a lo largo del camino que unía Buenos Aires con Misiones. Tuvo momentos de gran esplendor, con pueblos que crecieron junto a sus vías, y a fines de los 80, un triste ocaso para el olvido.



**Buenos Aires**

**1873**

**Monte Caseros**  
Concordia había sido unida a la ciudad correntina de Monte Caseros, en 1873, por otra empresa entrerriana denominada Ferrocarril Argentino del Este.

**De vías y trochas**

**George Stephenson**  
Conocido como el padre de los ferrocarriles, diseñó la primera línea ferroviaria moderna (Liverpool-Mánchester, 1830). También es el creador del ancho de vía de 1.435 mm (4 pies 8 1/2 pulgadas), conocido como ancho de vía estándar. Sin embargo, otra serie de circunstancias potenciaron la existencia de una diversidad de anchos de vía.

**El ancho de vía, también conocido como trocha, es la distancia entre las caras internas de los carriles, medida 14 mm por debajo del plano de rodadura en alineación recta.**

**Variedad de trochas**  
A comienzos del siglo XXI había del orden de 1,3 millones de kilómetros de vías en todo el mundo, de las que **720.000 km (55%)** eran de ancho estándar, unos **385.000 km (30%)** eran de vía ancha y unos **207.000 km (15%)** eran de vía angosta.

**La trocha angosta (1.000 mm).** Surge en nuestro país en 1870 (Ferrocarril Central del Norte y Ferrocarril de Santa Fe y posteriormente el Ferrocarril Argentino del Norte), cuando ya existían vinculaciones de trocha ancha entre Buenos Aires y Rosario, Villa María, Córdoba, etc.

**La trocha ancha (1.676 mm).** En el siglo XIX era sinónimo de mayor peso por eje y mayor velocidad. Aunque hoy en día es relativo. Actualmente, casi toda la carga transportada en ferrocarriles en nuestro país se transporta por la trocha ancha y es la que utilizan la mayoría de nuestros trenes de carga, pasajeros suburbanos y de larga distancia.

**1887**

En 1887 se construyó la estación Basavilbaso, parte del recorrido que unía el puerto en el río Paraná de las estaciones de Bajada Grande, en la ciudad de Paraná, con la de Concepción del Uruguay, sobre el río Uruguay.

**1897**

**Ferrocarril Rural**  
La provincia de Buenos Aires poseía el Ferrocarril Rural, que en 1897 fue declarado nacional.

**El cierre**

En agosto de 1989, con la Ley de Reforma del Estado concluía un ciclo histórico en la Argentina. Ferrocarriles Argentinos fue declarada como "sujeta a privatización". "Ramal que para, ramal que cierra", dijo el presidente Carlos Menem y así fue. Con las primeras clausuras en 1990, numerosas localidades del país quedaron aisladas.

**La vuelta**

Luego de 10 años de ausencia, el 27 de septiembre llega El Gran Capitán a Posadas en un viaje exploratorio. Comenzó a operar la empresa Trenes Especiales Argentinos SA (TEA), bajo una concesión precaria por 20 años otorgada por la provincia de Corrientes. Entre 2003 y 2011 operó ininterrumpidamente el tren con dos frecuencias semanales, con un tiempo de viaje de no menos de 30 horas (debido al mal estado de las vías).

**De adquisiciones y próceres**

**1947**

El gobierno nacional firmó el convenio de adquisición de los ferrocarriles de capital británico que operaban en el país, adquiriendo entre ellos al Ferrocarril Entre Ríos y al Ferrocarril Nordeste Argentino.

**1948**

El Estado tomó formal posesión de ambos ferrocarriles y dispuso una reestructuración total del sistema ferroviario nacional. A partir de ese momento, las nuevas líneas llevarían nombres de próceres. En el caso de los ferrocarriles mesopotámicos, fueron unificados y rebautizados como **Ferrocarril Nacional General Urquiza (FCNGU)**.

**La Porteña**  
El Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (FCO), inaugurado el 29 de agosto de 1857, fue el primero construido en territorio argentino y el iniciador de la extensa red ferroviaria que se expandió años después. La locomotora La Porteña fue la encargada de realizar el primer viaje.



**1880**

**Aumento exponencial**  
En la década de 1880, el sistema ferroviario argentino vivía un aumento exponencial de su alcance, conectando puntos históricamente aislados, con una vía de comunicación efectiva y eficiente.

**1890**

El nexo hacia el sur desde Basavilbaso sería la estación de Urdinarain, construida unos años antes, en 1890.

**1902**

**Villaguay y Concordia**  
Para ese año, el Ferrocarril de Entre Ríos unía los pueblos de Villaguay y Concordia. Luego, de norte a sur se fueron uniendo con las estaciones ya construidas para otros ramales.

En 1901 nuestro país tenía a lo largo de gran parte del territorio, 16.907 km de vías férreas. Pero aún éstas no tocaban suelo misionero, los trabajos de la compañía británica habían llegado hasta Santo Tomé.

Entre 1901 y 1904 hubo una interrupción en los trabajos a causa de las dificultades que ofrecía el terreno.

**1902**

La línea desde Monte Caseros llega a Santo Tomé en 1902 y bajo la órbita de la empresa Ferrocarril del Nordeste Argentino.

**1906**

**Buenos Aires- Entre Ríos**  
Transferido a la Sociedad Anónima Ferrocarril Central de Buenos Aires, ese mismo año esta empresa concretó un convenio con el Ferrocarril Central Entrerriano para unir sus ramales por medio de ferryboats. De este modo se unían las vías entre Buenos Aires y Entre Ríos.

**1909**

La empresa Ferrocarril Central Entrerriano construye la estación de Larroque, en 1909, uniéndola con la de Enrique Carbó.

Recién en 1909 los trabajos en las vías llegan a Apóstoles. Las demoras se debían a la dificultad en el trazado de las vías sobre la irregular topografía.

**1906**

El Ferrocarril Central Entrerriano construye la estación Enrique Carbó.

Esta última estación era parte del camino de rieles que conectaba con el puerto de Ibicuy, donde el ferry trasladaba por río los vagones provenientes del Ferrocarril Central de Buenos Aires.

**1911**

Tuvo que esperarse hasta 1911 para que las vías llegaran a Gobernador Virasoro, Corrientes.

Allá quedó su construcción estancada por problemas técnicos y financieros.

Desde este punto su avance fue más acelerado. Pendían sobre la compañía inglesa, poseedora de la concesión original, amenazas de anulación del contrato por las demoras.

**1912**

Así es que para 1912 las vías tocaban Apóstoles y ese mismo año llegaron a la Estación Posadas, que ya estaba construida y terminada en toda su perfección.

**El ramal y sus estaciones**



**Zárate-Brazo Largo**  
El complejo ferroviario comprendía los dos puentes, los accesos hacia éstos y el tramo de ruta que los conectaba a través de la isla Talavera. Los viaductos son muy similares entre sí en su diseño, con dos tramos en cada sentido para el transporte automotor.

**Conexiones fluviales**

**Ferrobarcos en Zárate**  
El 15 de marzo de 1908 fue inaugurada con un tren de cargas la conexión con ferrobarcos (ferryboats) entre los embarcaderos de Puerto Ibicuy, en el río Paraná Ibicuy, y Zárate en el río Paraná de las Palmas, conectando los ferrocarriles Entre Ríos y Central Buenos Aires, que habían firmado un convenio de tráfico común.



**Complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo**  
Las obras se iniciaron en 1972. Ambos puentes diseñados por Fabrizio de Miranda fueron habilitados al tránsito el 14 de diciembre de 1977, finalizando el servicio de los seis ferrobarcos desde Puerto Ibicuy.

**Conexión con Paraguay**  
El 20 de octubre de 1913 fue inaugurada la conexión con Paraguay mediante ferrobarcos del Ferrocarril Nordeste Argentino que permitían viajar hasta Asunción por las vías del Ferrocarril Central del Paraguay sin cambiar de vagón. Se destinaron los ferrobarcos Ezequiel Ramos Mejía y Roque Sáenz Peña.

**Luego de la inauguración del puente San Roque González de Santa Cruz el 9 de abril de 1990, se da por finalizado el servicio de los dos ferrobarcos.**

**Paso de los Libres-Uruguayana**  
En octubre de 1945 fue inaugurada la conexión con la Viação Férrea do Rio Grande do Sul de Brasil sobre el puente Internacional Agustín P. Justo-Getúlio Vargas entre Paso de los Libres y Uruguayana.

Infografía: **José Omar Ortiz**, Editor Gráfico. oortiz@elterritorio.com.ar  
Fuentes consultadas: www.misioneshistoria.com.ar / www.ferrocenralsa.com.ar



**1949**

El Estado nacional tomó posesión del Ferrocarril Central de Buenos Aires y anexó su red al de las líneas mesopotámicas, con lo cual el Ferrocarril Nacional General Urquiza ganaba un acceso a Buenos Aires.

**1951**

Los 209 km de trocha de 0,600 m del Ferrocarril Provincial de Corrientes, conocido como Ferrocarril Económico Correntino, fueron transferidos al Estado nacional y en 1952 quedó integrado en el Ferrocarril Nacional General Urquiza. Esta línea fue clausurada el 1 de noviembre de 1969.

**Posadas**

En marzo de 1912, el aislamiento en que vivía el entonces territorio nacional desapareció. La locomotora del ferrocarril NEA hizo oír el silbato de la máquina, al llegar por primera vez a Posadas. Suprimiendo o acortando las distancias, ligaba a Posadas con Buenos Aires, reduciendo el tiempo del viaje a 36 horas.