

CUADERNOS DE HISTORIA 17

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS
UNIVERSIDAD DE CHILE DICIEMBRE 1997



LA RUTA INTERNACIONAL DE MENDOZA A CHILE POR EL PASO “LOS LIBERTADORES” A TRAVÉS DE LA PRENSA (1923-1961): APORTES PARA EL ESTUDIO DE LA INTEGRACIÓN BINACIONAL *

Pablo Lacoste

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales
Universidad Nacional de Cuyo

La ruta internacional que enlaza Chile y Argentina por el paso “Los Libertadores”, en la provincia de Mendoza, ha sido una de las más importantes vías de transporte terrestre binacional a lo largo del siglo XX, un enlace fundamental para el intercambio de cargas y personas a ambos lados de la cordillera y ha brindado un aporte decisivo al proceso de integración entre los pueblos, logrando un lugar especial en todo el sistema de transporte terrestre binacional, a pesar de los distintos competidores.

En líneas generales, la evolución del transporte terrestre entre Argentina y Chile en el siglo XX se divide en tres etapas. La primera (1910-1934) estuvo dominada por el Ferrocarril Trasandino (FCT). Comenzó con la inauguración oficial del túnel de cumbre y culminó en el aluvión de 1934, a partir del cual, la línea ferroviaria quedó fuera de servicio. En la segunda etapa (1934-1961), el rol central fue ocupado por el camino por Uspallata. Este monopolizó el

* Una primera versión de este trabajo se presentó en las XI Jornadas de Historia de Chile. Universidad de Los Lagos, Osorno, 23 al 26 de octubre de 1995.

transporte motorizado en la región durante una década. Recién a partir de 1944, al reanudarse el servicio del FCT, comenzó la competencia entre ambas alternativas. Pero el mayor volumen de carga y cantidad de pasajeros se desplazaron por la ruta, única posibilidad de transporte automotor entre ambos países. Posteriormente, se abrió la tercera etapa (1961-1980). La ruta por Uspallata perdió su monopolio, debido a la apertura de otras alternativas viales entre Argentina y Chile, entre ellas, el Paso Pehuenche, que une las ciudades de Malargüe y Talca, y los caminos San Juan-La Serena y Bariloche-Osorno, entre otros. Pero, a pesar de haber perdido su monopolio, la ruta por Uspallata se ha mantenido como el principal medio para el transporte terrestre entre ambos países. Así lo determinaron las fuertes inversiones que se realizaron para mejorar sus condiciones de transitabilidad. En efecto, mediante un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Estado pudo poner en marcha un programa para completar la pavimentación total del tramo Mendoza-Las Cuevas y la construcción del Túnel Internacional, exclusivo para el transporte automotor. Este emprendimiento, inaugurado en 1980, cerró la etapa de construcción de la ruta internacional entre Mendoza y Chile.

Para alcanzar el intenso servicio que actualmente presta, la ruta internacional debió evolucionar a lo largo de una accidentada trayectoria sembrada de obstáculos. Pero, a la vez, se vio favorecida por una serie de factores —directos e indirectos— cuya confluencia hizo posible su construcción.

El proceso de construcción de esa ruta guardó estrecha relación con las vaivenes de la política y la economía argentina. En este sentido, el avance y retroceso de la carretera internacional fue un reflejo de las prioridades de la agenda oficial, así como de sus disponibilidades de recursos y sus capacidades técnico-administrativas. De allí el interés por examinar un tema tan acotado.

Paradójicamente, la ruta internacional a Chile ha merecido escaso o nulo interés por parte de la bibliografía. El tema se extiende a los transportes binacionales en general. Sólo el ferrocarril trasandino ha dado lugar a una serie de trabajos, la mayoría de ellos centrados en la etapa inicial, abarcando la construcción y los primeros años de funcionamiento. La ruta terrestre por carretera y la aérea, en cambio, carecen de trabajos de perfil historiográfico. Por este motivo, resulta necesario partir directamente de las fuentes.

Para la elaboración del presente trabajo se ha examinado la evolución de la ruta internacional a partir del diario mendocino *Los Andes*. Diversos motivos justifican la elección. Por un lado, se trata de uno de los matutinos actuales más antiguos del interior del país. Fundado en 1882, *Los Andes* ha tenido presencia durante más de un siglo en la capital cuyana. En ese tiempo se convirtió en verdadera escuela de periodismo y a lo largo de los años, el cuerpo

de redactores del diario mantuvo una línea coherente en sus enfoques. Además, el transcurrir del tiempo le permitió acopiar un valioso archivo, a partir del cual supo contextualizar los hechos coyunturales y asumir posiciones críticas, más allá de las presiones de los gobiernos de turno.

Cuando se examinen otras fuentes, como las memorias de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Dirección Provincial de Vialidad, los documentos de aduana y de la Dirección de Transportes, seguramente se ratificarán o rectificarán varias de las hipótesis aquí presentadas. De todos modos, este trabajo servirá como punto de partida para ulteriores investigaciones y con ello habrá alcanzado sus objetivos.

1. La montaña y sus dificultades

Para llegar de Mendoza a Chile, es preciso cruzar la cordillera de Los Andes a lo largo de 200 kms. El macizo constituye un formidable obstáculo natural que exige obras muy costosas para superarlo. Uno de los pasos más accesibles para un camino moderadamente directo entre Mendoza y Santiago se encuentra en el Cristo Redentor, a 4.200 metros s.n.m. Para recorrer los 200 kms que van de Mendoza al Cristo, tradicionalmente se ha considerado como más adecuado el viaje por el valle de Uspallata, equidistante de ambos puntos y ubicado a 2.000 metros s.n.m. Sin embargo, para llegar de Mendoza a Uspallata, la situación no es fácil. Una posibilidad es la traza paralela al río Mendoza; pero tiene el inconveniente de las dificultades para la construcción de un camino, pues en muchos tramos la montaña penetra abruptamente en el río, sin dejar lugar para el camino. La alternativa es llegar de Mendoza a Uspallata por Villavicencio. Esta variante tiene el inconveniente de exigir el ascenso de la cuesta del Paramillo, a 3.000 metros s.n.m, para luego bajar a Uspallata (2.000 mts.) y volver a subir hasta el límite internacional.

Por cualquiera de las dos variantes, la construcción del camino presentaba un auténtico desafío a ingenieros, técnicos y políticos. No obstante, la ruta se fue abriendo camino. Primero por Villavicencio, camino elegido desde el primer cruce (1923). Más tarde, mucho más tarde, por Potrerillos (1961).

2. *El automóvil y los primeros cruces de la Cordillera*

El cruce de la cordillera en automóvil comenzó en la década de 1920. En esa época no existía aún un camino internacional oficialmente habilitado. Sin embargo, algunos pioneros se aventuraron a la conquista de la hazaña, con un claro espíritu deportivo. Para ello, utilizaron la antigua huella de las carretas. Esta se encontraba seriamente deteriorada, pues había caído en desuso desde la habilitación del ferrocarril trasandino en 1910. No obstante ello, los pioneros lograron superar los obstáculos y cruzar la cordillera.

El primer cruce se realizó el 31 de marzo de 1923. La hazaña fue lograda por un grupo de personas lideradas por Alejandro Posca y José Zelaya, que emplearon dos autos, un Dodge y un Studebaker. Utilizaron un equipo de picos, palas, tablones y cuerdas. Partieron de Mendoza el 29 de marzo y se internaron por el antiguo camino de las diligencias. Fueron de Mendoza a Villavicencio; de allí continuaron por la Quebrada del Toro hasta Uspallata. Luego continuaron en forma paralela al río Mendoza hasta el límite con Chile. En algunas partes circularon por el terraplén del FCT. Debieron usar tablones para recorrer más de 70 kms. Al día siguiente llegaron a Puente de Inca. Luego cruzaron el límite con Chile por el túnel del FCT, y el 31 de marzo llegaron a Juncal. Alcanzaron la ciudad de Los Andes, y a partir de allí tuvieron buenas rutas. Cuando llegaron a Santiago fueron aclamados por el público. La prensa les brindó una gran atención y hasta recibieron un telegrama del presidente Alessandri. Posteriormente fueron a Valparaíso, donde recibieron la llave de la ciudad, para luego volver a Mendoza por el mismo camino. En total, utilizaron cuatro días en el viaje de ida y tres para el de regreso.

El viaje de 1923 fue la inauguración de una nueva era. Al año siguiente, cruzaron la cordillera dos autos más. En 1925 fueron siete autos y en 1926, no menos de 80. De esta manera, la iniciativa privada iba delante del Estado en la apertura de nuevos medios de transporte para enlazar el oeste argentino con Chile. Esto forzó a los gobernantes a prestar atención a la ruta internacional que experimentaría un fuerte avance en la década siguiente.¹

Los Andes, 31 de marzo de 1953.

3. *El turismo y la ruta internacional*

La construcción de la ruta internacional a Chile constituía una obra sumamente costosa y durante muchas décadas no estuvo en la agenda de la clase dirigente nacional y provincial porque implicaba realizar numerosas obras de arte a lo largo de más de 200 kms, lo cual exigía inversiones por montos sumamente elevados. Esta situación tendía a disuadir a los sucesivos gobiernos de la idea de proponerse llevar adelante un proyecto tan ambicioso como la construcción de la ruta. En buena medida, porque no había proporción entre el costo del proyecto y el presupuesto del Estado provincial. Simultáneamente, se hicieron sentir los efectos de otros elementos que en lugar de obstaculizar, tendían a estimular las inversiones en la construcción de la ruta. Entre ellos cabe mencionar los potenciales recursos turísticos.

En las montañas de la provincia de Mendoza, se habían detectado numerosas fuentes de aguas termales, muchas de ellas en lugares de notable belleza natural. Esta combinación generaba expectativas en torno al desarrollo de la llamada “industria sin chimeneas”, con vistas a generar otra actividad económica de importancia para la región.

Varias de estas fuentes termales estaban ubicadas entre la ciudad de Mendoza y el límite internacional. Entre ellas cabe citar los casos de Villavicencio, Cacheuta y Puente del Inca. Vinculados a estos lugares se encuentran otros sitios de interés por sus bellezas y, por tanto, aptos para el emplazamiento de hoteles como Potrerillos y Uspallata.

La clase dirigente provincial detectó en forma temprana la potencialidad de estos recursos y desde las primeras décadas del siglo XX la preocupación por explotarlos mediante el turismo estuvo presente en el discurso de periodistas, empresarios y políticos. De esta forma se alentó la inversión en tramos de camino cordillerano más cortos y, por tanto, proporcionados a los recursos disponibles por parte del Estado. Inicialmente, estas obras no tenían como objetivo llegar al límite con Chile, sino algo más modesto: explotar las bellezas de interés turístico de la zona. De esta manera fue avanzando el camino y poco a poco, se acortaron las distancias entre Mendoza y las Cuevas.

En la década de 1920, el Ministerio de Obras Públicas de la Nación realizó los estudios para la construcción del camino de acceso a las Termas de Villavicencio. Terminados los estudios, en 1927 se realizaron las negociaciones entre las partes interesadas con vistas a definir el aporte de cada una en la financiación. Finalmente, se acordó que la obra sería ejecutada por el citado Ministerio, que aportaría el 40% de los fondos. La empresa propietaria del recientemente inaugurado Hotel Termas se haría cargo de un 20% y el

gobierno de la provincia contribuiría con el 40% restante. Así se dispuso en el decreto 813 (24 de noviembre de 1927). En los considerandos de esta norma se fundamentó la decisión casi exclusivamente en los intereses turísticos de la zona. Paradójicamente, no se ponderaba el aporte que este camino brindaría al comercio y la integración con Chile.

Luego se completaron las obras de pavimentación de todo el tramo de Mendoza a Villavicencio. El hotel se consolidó como oferta turística y el Estado alcanzó un objetivo concreto. Pero, indirectamente, ello permitió concluir 60 kms de ruta y de esta manera acortar las distancias hasta el límite internacional.

El turismo también cumplió una función importante en la construcción del camino por Cacheuta y Potrerillos. Igual que Villavicencio, Cacheuta fue uno de los primeros lugares de reconocido interés turístico en Mendoza. En la década de 1920, un gobernador de la provincia señalaba que Cacheuta contaba con “la fuente de aguas termales más importantes de la república”.² En 1913 y 1927, el gobierno de la provincia firmó convenios con empresas privadas para posibilitar inversiones en infraestructura hotelera.³ El lugar se convirtió en un polo de atracción turística por el cual desfilaron personajes de prestigio nacional e internacional.⁴ Paradójicamente, hasta bien entrada la década de 1920, el único medio de acceso al hotel era el Ferrocarril Trasandino, pues todavía no había un camino para llegar de Mendoza a Cacheuta en automóvil. De todos modos, el gobierno de la provincia prestó atención al problema, orientó recursos al mismo y finalmente se inauguró el camino (28 de enero de 1928). El objetivo del Estado en la realización de esta obra había sido fundamentalmente turístico.⁵ Una vez alcanzado este punto, el Estado

² Discurso del gobernador Alejandro Orfila, 28 de enero de 1928.

³ Entendimiento autorizado por Decreto 86 (28 de enero de 1927); convenio aprobado por Decreto 103 (2 de febrero de 1927). *Memoria presentada por el ministro de Industria y Obras Públicas, doctor José E. Aguilar a la Honorable Legislatura de Mendoza, 1926-1927*. Buenos Aires, 1928 pp.99-105.

⁴ Micale, Adriana: “El sobreviviente del tiempo”. En: *Primera Fila*, 12, febrero de 1991, pp.28-31

⁵ “Este camino que trepa la montaña, que se eleva en zig-zags, viboreando por entre sus cuchillas y que abre al paseante un panorama de inestimable belleza y de viva atracción, que permitirá libertarse del apremio angustioso de los horarios [del FCT] y que ofrece la ventaja de trasponer las distancias que separan al establecimiento de la ciudad en poco más de una hora, está destinado a transformar la fisonomía, hoy monótona y silenciosa, de las Termas. Y lo que es más que todo esto, con ser ello por sí solo un beneficio suficiente, transformará la fisonomía de la vida normal de la Provincia, puesto que abre un horizonte nuevo al turismo”. Discurso del gobernador Alejandro Orfila, 28 de enero de 1928. Citado en *Memoria*, o.c. p.107.

dedicó más y más recursos para mejorar el camino de Mendoza a Cacheuta.⁶ Una década después se iniciaron las tareas de pavimentación de ese tramo.

Consolidado el tramo Mendoza-Cacheuta (30 kms), el siguiente paso era llegar a Potrerillos (20 kms más). El primer impulso fue dado nuevamente por el interés turístico. El objetivo era alcanzar el valle para explotar sus bellezas turísticas con la construcción de un hotel. El director de la Dirección Provincial de Vialidad (DPV), Francisco Gabrielli, recorrió a caballo la zona precordillerana para definir la traza.⁷ Poco después se construyó el camino. Para coronar esta conquista, el gobierno provincial impulsó la construcción del hotel de Potrerillos, con lo cual cerró la ecuación económica y política de mediano plazo.

De esta manera, el turismo había redondeado su aporte. Hacia fines de la década de 1930, la ruta tenía 60 kms pavimentados desde Mendoza al hotel Termas de Villavicencio, 30 kms pavimentados de Mendoza al hotel Termas de Cacheuta y 20 kms construidos de allí hasta el hotel de Potrerillos. Mientras se explotaba el turismo, se había avanzado en la tercera parte de la ruta a Chile.

4. *El Ferrocarril Trasandino y su rol en el progreso de la ruta a Chile*

El Ferrocarril Trasandino (FCT) se adelantó al automotor en la ruta internacional. En efecto, a partir de 1910 el tren comenzó a prestar servicios entre Mendoza y la ciudad chilena de Los Andes. La posibilidad de transportar cargas y pasajeros por esta vía desalentó inicialmente el interés del Estado en la construcción de la ruta internacional. De todos modos, el FCT contribuyó

⁶ En los años '30 esta ruta experimentó una profunda transformación. En 1934, un aluvión causó severos daños en caminos y puentes, con lo cual hubo que empezar prácticamente de nuevo. Al año siguiente, se construyó un nuevo puente de hormigón armado (40 metros) sobre el río Mendoza, para lo cual se invirtieron \$ 27.000. Luego se diseñó un plan de diez años, en el cual se ejecutaría la pavimentación del tramo Mendoza-Cacheuta. La obra sería ejecutada por la Dirección Provincial de Vialidad con fondos de ayuda federal en el período 1938-1947. Para esta obra se previeron \$ 190.000, que luego se ampliaron a \$ 496.000. En 1939 ya estaba en ejecución. Gobierno de Mendoza, Dirección Provincial de Vialidad; *Memo-ria año 1939*, p.233.

⁷ Declaración personal del ingeniero Francisco Gabrielli al autor, 5 de mayo de 1995.

al desarrollo del transporte para automotores. Como ya hemos visto, los primeros cruces se realizaron justamente aprovechando el túnel ferroviario. Además, el Trasandino facilitó, seguramente, el transporte de personas, maquinarias y materiales de construcción para la carretera. De esta manera, el ferrocarril comenzó a preparar el terreno para quien lo relevaría en la tarea de brindar el servicio de transporte internacional.

En enero de 1934, un aluvión provocó serios daños en las instalaciones del Trasandino. Este quedó fuera de servicio y además la catástrofe fue de tal magnitud, que su reparación demandaba abultadas cifras. La empresa privada que administraba el FCT no estaba dispuesta a hacer una inversión tan grande y el servicio quedó paralizado indefinidamente. En 1937, el gobierno nacional anunció su decisión de nacionalizarlo y recién entonces se iniciaron las obras de reparación. El servicio de Mendoza a Los Andes se reanudó recién hacia 1944.

El vacío dejado por el FCT alentó a los impulsores de la carretera. Esta quedó prácticamente con el monopolio del transporte terrestre durante una década. En este período, las obras ferroviarias —especialmente el túnel internacional— resultaron de utilidad para el transporte automotor. Al no estar en funciones el FCT, los gobiernos se pusieron de acuerdo en habilitar el túnel para su uso por los automotores. Esto significó una gran ventaja, porque en lugar de tener que ascender hasta los 4.200 metros del Cristo Redentor, los vehículos podían pasar por el túnel ubicado a 3.200 metros s.n.m.

Cuando el FCT reanudó sus servicios (1944), tenía en la carretera una competencia significativa. El tránsito se incrementó y forzó a las autoridades a imponer severas reglamentaciones en los horarios, para evitar accidentes.⁸

La importancia del túnel trasandino para el transporte automotor se puso de manifiesto públicamente en 1949, con motivo de la supresión del servicio. En efecto, el gobierno argentino resolvió cancelar la autorización para el empleo del túnel trasandino por parte de los automotores (Resolución 5607 del Ministerio de Transportes, 11 de julio de 1949). El gobierno fundamentó la medida en la necesidad de detener el proceso de deterioro que sufría el túnel por las modificaciones que había demandado su adaptación al tránsito automotor:

⁸ El nuevo horario fue el siguiente: subida: 5 a 12 hrs; bajada: 13 a 24 hrs; arreo de ganado: 24 a 5 hrs. El control se realizaba en Uspallata. *Los Andes*, 24 de abril de 1949, p.4.

“Dicho tránsito (por el túnel internacional) se autorizó después que el aluvión (1934) destruyó las vías del trasandino, determinando la suspensión del servicio internacional a Chile. Para poder habilitar el paso fue preciso poner a nivel una de las cunetas laterales y ello trae aparejado un anegamiento de la misma, de lo cual derivan otros inconvenientes que provocan serios peligros de desca- rrilamiento”.⁹

El transporte automotor se vio seriamente afectado por la medida. No sólo por la diferencia de 1.000 metros de altura entre el Cristo Redentor y el túnel, sino también por los períodos de apertura: después del invierno, el túnel se habilitaba en noviembre y el paso por el Cristo Redentor recién en enero. Además, el camino por el Cristo Redentor se encontraba muy mal conserva- do, con lo que la supresión del túnel implicaba prácticamente cerrar las posi- bilidades para el transporte automotor.

Diversas entidades protestaron por esta medida. Entre ellas el Automóvil Club Argentino, el Automóvil Club de Chile, empresarios del transporte auto- motor y medios de prensa argentinos y chilenos. Numerosas instituciones ele- varon notas y realizaron diversas gestiones ante autoridades provinciales y nacionales para obtener la rehabilitación del uso del túnel.¹⁰

El gobierno argentino inicialmente afirmó que el túnel se rehabilitaría el 1 de diciembre de 1949. No obstante, la medida se postergó una y otra vez. Ello dio lugar a nuevos reclamos por parte de la prensa, que sirvieron para poner de manifiesto la importancia que tenía el túnel del FCT para el automotor.¹¹ De esta manera, se destacaba el servicio que el FCT le brindaba indirectamen- te. Posteriormente, se reanudaron las labores de la rehabilitación. El sistema estuvo vigente durante varios años. Recién a mediados de la década de 1970, con la construcción del nuevo túnel internacional exclusivo para automotores, la ruta dejó de depender de la obra ferroviaria construida en 1910 para el trasandino.

⁹ *Los Andes*, 28 de septiembre de 1949, p.3.

¹⁰ *Los Andes*, 4 de septiembre de 1949, p.6; 13 de octubre de 1949, p.1; 29 de octubre de 1949, p.3, y 20 de octubre de 1946, p.4 (editorial).

¹¹ *Los Andes*, 12 de diciembre de 1949, p.4 (editorial) y 29 de noviembre de 1950, p.3.

5. *El Estado Nacional y el desarrollo vial*

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) fue un organismo clave en la construcción de la ruta a Chile. En alguna medida, el avance de esta estuvo estrechamente vinculado al desarrollo de aquella. Y análogamente, las eventuales paralizaciones de la DNV contribuyeron a retrasar las tareas de la ruta internacional.

La DNV fue creada en 1932, en el marco de la ley 11.658. Esta aseguraba la autarquía del organismo que contaría con recursos propios provenientes de un impuesto a los combustibles. A lo largo de la década de 1930, la DNV transformó profundamente el mapa carretero a lo largo y a lo ancho de toda la Argentina. En esa época se construyó la red troncal de rutas nacionales que permitió comunicar pueblos, unir ciudades, cruzar desiertos, trepar montañas y contribuir en forma decisiva a la unificación del mercado interno. Este fenómeno se desarrolló plenamente en la provincia de Mendoza en particular.¹²

La DNV inició una nueva etapa a partir del golpe de Estado de 1943. Las autoridades emanadas del mismo y el gobierno posterior (peronista), impulsaron una política totalmente distinta en la materia. El aspecto fundamental fue la supresión de la autarquía de la DNV. El Estado orientó sus recursos hacia otras prioridades, fundamentalmente en actividades asistencialistas. La DNV se vio envuelta en una etapa de “desorden”, según la prensa, y tras diez años de aplicar criterios populistas, tenía un quebranto de 20 mil millones de pesos. Los medios periodísticos de la época analizaron críticamente este proceso:

“Tal quebranto incidió en el retroceso de la acción vial en todo el país, con la acentuada disminución en la construcción de caminos pavimentados, seguida del abandono en algunos casos y de la reducida reparación en otros, de los caminos sistematizados y en servicio desde 1932”.¹³

La prensa reflejó en distintos momentos el giro operado en la DNV a partir del cambio de política determinado por el golpe de Estado de 1943. A partir

¹² Lacoste, Pablo. *Los gansos de Mendoza*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1991, capítulo I.

¹³ *Los Andes*, 5 de marzo de 1957, p.3.

de ese momento, según *Los Andes*, las obras públicas orientadas a vialidad quedaron virtualmente paralizadas, al menos en Mendoza.¹⁴

El contraste de la eficiencia de la DNV entre la etapa inicial, controlada por los conservadores (1932-1943), con la segunda, bajo los gobiernos peronistas (1943-1955), era muy evidente. Así lo notaban los usuarios de las rutas argentinas y los dirigentes especializados en el tema. En 1956, el presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, Francisco Gabrielli, informó que la DNV había construido 67.682 kms en el período 1933-1944, y apenas 13.015 en el lapso 1945-1954.¹⁵

Después del golpe de Estado de 1955, el gobierno de facto resolvió restaurar la antigua dinámica de la DNV. Para ello, en noviembre de 1957 emitió un decreto modificatorio de la Ley 11.658/32 y poco después, el 24 de enero de 1958, dio a conocer el Decreto-Ley 505. Esta norma jurídica procuraba agilizar el mecanismo de vialidad y asignaba \$ 1.500.000.000 para caminos de fomento agrícola, que luego fueron ampliados a \$ 2.000.000.000. La DNV fue provista de recursos propios, provenientes de un impuesto específico a la nafta, el gas oil, al aceite lubricante, otros combustibles líquidos y gaseosos y peajes. Además, se estipulaba que la política de vialidad nacional sería conducida por el Consejo Vial Federal. Estas iniciativas fueron saludadas positivamente por la prensa.¹⁶ Esto permitió reactivar las inversiones en la ruta internacional a Chile. En menos de tres años se invirtieron \$ 12.650.000 en mejoras a lo largo de distintos tramos de la misma.¹⁷

El nuevo cambio de régimen político, determinado por la llegada de Arturo Frondizi al poder (1 de mayo de 1958), motivó una nueva frustración para la

¹⁴ Desde el comienzo de la segunda guerra mundial hasta mediados de 1950, en Mendoza quedó prácticamente paralizada la construcción de rutas y caminos. Lo único que se hizo fue conservar lo que existía y no en forma suficiente. En ese lapso, el gobierno inauguró cuatro tramos de caminos y un puente. Así lo afirmó *Los Andes* en su nota editorial del 16 de octubre de 1950, p.6.

¹⁵ *Los Andes*, 6 de julio de 1956, p. 5.

¹⁶ *Los Andes*, editoriales de 4 de junio de 1956; 4 de enero de 1957; 14 de enero de 1957; 5 de febrero de 1957 y 23 de noviembre de 1957, p.3. Ver también las ediciones de 26 de noviembre de 1957, p. 4; 29 de noviembre de 1957 p.5; 20 de enero de 1958, p.4 (editorial). Posteriormente, el gobierno nacional, por decreto 9.875 destinó \$ 1.500.000.000 a obras viales, de los cuales \$ 31.000.000 fueron a Mendoza. *Los Andes*, 5 de febrero de 1957, p.3.

¹⁷ Entre 1955 y 1958, la DNV realizó las siguientes inversiones: a) \$ 3.200.000 en túneles y mejoras de curvas en la parte asfaltada de los kms 1.190 al 1.214; b) \$ 900.000 en el tramo de los kms 1.240 al 1.247; c) \$ 450.000 en el tramo Punta de Vacas-Puente de Inca; d) \$ 6.500.000 en la zona de Las Cuevas y e) \$ 1.600.000 en depósitos, talleres y viviendas. *Los Andes*, 2 de febrero de 1958, p.8.

política de vialidad. El gobierno dilató la designación de los integrantes del Consejo Vial Federal, tal como disponía el Decreto-Ley 505. Por ende, este organismo no inició sus tareas específicas. A pesar de ello, el Estado cobraba puntualmente los impuestos a combustibles y lubricantes que, conforme a la mencionada norma, debían orientarse a Vialidad. Esos recursos se desviaron hacia otras áreas, fundamentalmente para el fomento de la transformación de la actividad petrolera nacional, uno de los principales objetivos del gobierno de Frondizi. “Por esta causa, el sistema vial de toda la República siguió padeciendo dos años más los efectos perturbadores del abandono en que se lo mantenía desde épocas anteriores”,¹⁸ criticó la prensa.

La reactivación de la tarea específica de la DNV fue muy lenta. Los impactantes anuncios de 1956 se cumplieron sólo a medias. Cumplido el plazo de cinco años, en 1961 llegó el momento de realizar el balance. La DNV anunció que entre 1956 y 1961, se invirtieron \$ 237.000.000 en las rutas argentinas, con lo cual se construyeron 16.207 kms. Parte de estas mejoras de ejecutaron en Mendoza. En esta provincia se invirtieron \$ 14.153.000 para construir 123 kms.¹⁹

Basta comparar la eficiencia del Estado en los tres períodos políticos examinados para comprender la irregularidad de su labor en el ámbito de vialidad. Entre 1933 y 1944, se construyeron 5.640 kms anuales de caminos. Después del golpe de Estado de 1943, durante la gestión peronista, el promedio cayó a 1.301 km anuales entre 1945 y 1954. A partir del golpe de Estado de 1955, se intentó imprimir una nueva política a la DNV y se anunciaron ambiciosos proyectos. Esta actitud permitió incrementar la eficiencia del organismo, pero sin alcanzar nunca los rendimientos iniciales. En efecto, entre 1956 y 1961 se construyeron 2.701 kms anuales.

Los bruscos cambios de política que sufrió la DNV se hicieron sentir en todo el país, incluyendo lógicamente el área cuyana, en general, y la ruta a Chile, en particular.

¹⁸ *Los Andes*, 8 de febrero de 1960, p.4 (editorial).

¹⁹ *Los Andes*, 5 de octubre de 1961, p.7.

6. *El rol del Estado en la ruta internacional a Chile*

Los cambios políticos nacionales hicieron sentir sus efectos en el sistema vial de la Argentina, en general, y en la ruta internacional a Chile, en particular. El criterio establecido por cada gobierno en materia vial, especialmente la jerarquía asignada al tema en la escala de prioridades, se reflejó directamente en el proceso de construcción de las rutas que debían atravesar los Andes.

En la etapa de oro de la DNV, la ruta a Chile experimentó importantes progresos. En efecto, en la década de 1930 se invirtieron \$ 337.000 en la construcción de 36 kms de camino de montaña en el tramo Villavicencio-Uspallata. Esta obra fue ejecutada en 1937. Dos años después, se invirtieron otros \$ 24.215 en el camino de acceso al hotel de Villavicencio, en obras básicas y enripiado.

Esta tarea se completó con obras de mejoras en el tramo de Uspallata al Cristo Redentor. En 1937 se realizaron tareas de faldeo en rocas y obras de arte a lo largo de 2.000 metros (con una inversión de \$ 26.400). Entre 1937 y 1939 se invirtieron 36.000 pesos en la construcción de terraplenes y defensas del puente sobre el río Mendoza en Uspallata.

Las condiciones de transitabilidad por la ruta a Chile se transformaron totalmente en menos de diez años. El Estado, que en 1930 sólo conservaba 15 kms de ese camino,²⁰ un lustro después, a través de la DPV, conservaba los 200 kms de camino que unían la ciudad de Mendoza con el límite internacional. Para esta tarea se destinaban más de \$ 50.000 al año (en 1937 el Estado invirtió \$ 27.200 en la conservación de los 100 kms del tramo entre Mendoza y Uspallata, y \$ 27.000 en los 106 kms que van de Uspallata al límite internacional).

El tránsito terrestre automotor desde y hacia Chile se multiplicó. Como ya hemos indicado, a mediados de la década de 1920 el transporte de pasajeros de un país a otro en vehículos automotores se reducía a pocas decenas de aventureros al año. Una década después, la situación se transformó totalmente. En 1937, por ejemplo, viajaron de un país a otro en vehículos automotores más de 20.000 personas (18.200 en empresas de transporte y 2.200 en vehículos particulares). Cabe señalar que también en este caso, el turismo actuaba como estímulo para la actividad. Así lo refleja la discriminación de tránsito de

²⁰ Gobierno de Mendoza; Dirección Provincial de Vialidad; *Memoria año 1933*, p.12.

pasajeros por mes (el 50% de los viajes se verificaban en la temporada veraniega).²¹

Después del golpe de Estado de 1943, la situación cambió totalmente. La construcción de rutas dejó de ocupar los primeros lugares en la agenda del gobierno. El Estado priorizó los aspectos sociales y postergó las tareas de vialidad. Las construcciones se hicieron en forma lenta e interrumpida.

En 1947, el gobierno peronista anunció la próxima construcción del camino Potrerillos-Uspallata, y aseguró que estaría terminado en un año. No obstante, dos años después, las obras permanecían detenidas indefinidamente. *Los Andes* reclamó su terminación, fundamentalmente para cerrar el circuito turístico con los hoteles de Villavicencio, Uspallata, Potrerillos y Cacheuta. El gobierno procuró rehabilitarse de la crítica y poco después se volvió a anunciar la próxima terminación del camino Potrerillos-Uspallata. Incluso se publicaron mapas al respecto, para avalar la afirmación.²² Pero todo quedó en palabras. Recién en 1952 se prosiguió la construcción de la obra. Pero poco después, la tarea fue paralizada nuevamente. Fue retomada tres años más tarde, en un momento de crisis política.²³ El anuncio se verificó en el contexto de un conjunto de medidas que impulsaba el Estado con vistas a recuperar consenso y legitimidad. Pero esta estrategia fue insuficiente. Pocos días después se produjo el golpe de Estado y la iniciativa se vio nuevamente frustrada. De esta manera, el peronismo no fue capaz de concluir, en ocho años, el tramo de 50 kms que une Potrerillos con Uspallata.

El gobierno emanado del golpe de Estado de 1955 no manifestó interés por continuar una obra iniciada por el peronismo y prefirió orientar los recursos del Estado hacia otras rutas. La irregularidad fue criticada por la prensa. *Los Andes* llamó la atención sobre una serie de caminos de Mendoza, entre ellos Potrerillos-Uspallata, señalando que

“son arterias que esperan una decisión y de la que depende el giro de importantes actividades que beneficiarán no sólo a la provincia sino también a las importantes regiones que por esas vías se pondrán en contacto”.²⁴

²¹ Ver Gobierno de Mendoza; Dirección Provincial de Vialidad; *Memoria años 1936 y 1937*, p.313-318.

²² *Los Andes*, 15 de enero de 1950, p.7.

²³ *Los Andes*, 2 de septiembre de 1955, p.4.

²⁴ *Los Andes*, 31 de marzo de 1957, p.6.

Las demandas de la prensa no tuvieron respuesta. La alianza cívico militar que controlaba el Estado entre 1955 y 1958 priorizó sus prejuicios antiperonistas en el retraso de la finalización del camino. El abandono se prolongó y las obras se fueron deteriorando con el tiempo. Ello motivó protestas que nuevamente se hicieron públicas a través de la prensa. En una nota editorial,²⁵ *Los Andes* solicitó a la DNV terminar las obras, dado que faltaban pocos kilómetros para concluirla. Además, señaló que “la obra está soportando los deterioros del tiempo y pronto pueden verse pérdidas y sin ningún provecho”. Posiblemente, esta actitud pueda tener causas políticas: los gobernantes de facto, vinculados al radicalismo y al partido demócrata, eventualmente no tuvieron interés en terminar una obra iniciada durante el gobierno peronista.²⁶ Por esta u otras razones, lo cierto es que el tramo Potrerillos-Uspallata, iniciado en 1947 y proyectado para terminarse en 1948, no fue terminado por el peronismo en ocho años ni por la coalición de radicales, demócratas y militares que cogobernaron en los tres años siguientes. En 1958, más de una década después del inicio de las obras, el camino de 50 kms todavía no estaba habilitado.

Con el cambio de gobierno de 1958, a partir de la asunción del poder por parte de los representantes de la Unión Cívica Radical Intransigente (rama escindida de la tradicional UCR, liderada por Arturo Frondizi), se abrió un compás de espera. Inicialmente, el Estado se mantuvo indiferente ante la ruta a Chile por Potrerillos. Esto generó severas críticas por parte de los empresarios. En marzo de 1960, la Unión Comercial e Industrial de Mendoza (UCIM), entidad representativa de la burguesía mendocina, llamó la atención sobre el particular y reclamó la terminación del camino. Los empresarios se manifestaron desorientados ante la incapacidad del Estado, pues esa ruta de 50 kms se había iniciado hacía 15 años y todavía estaba inconclusa. Faltaban aún los 23 kms del tramo entre Quebrada del Sesenta y el Cerro Negro. Otro detalle

²⁵ *Los Andes*, 18 de noviembre de 1957, p.4.

²⁶ Al entregar el poder a las nuevas autoridades (1 de mayo de 1958), el gobierno de la intervención federal a Mendoza, que estuvo a cargo de la provincia desde 1956, dio a conocer un completo informe sobre su gestión; el mismo incluyó los caminos, puentes y rutas construidas en la provincia. Allí se pone de manifiesto que no se avanzó en el camino Potrerillos-Uspallata. Ver *Los Andes*, 8 de febrero de 1958, p.5; 9 de febrero de 1958, p.9; 10 de febrero de 1958, p.7; y 11 de febrero de 1958, p.5. Cabe consignar que la provincia fue gobernada por el interventor federal de facto, Isidoro Busquets, dirigente de la UCR; los ministerios y la Junta Consultiva (entidad pseudoparlamentaria creada por el gobierno de facto con funciones difusas) estuvieron integrados fundamentalmente por radicales y demócratas, así como los municipios y el Poder Judicial.

importante del documento lo constituían los fundamentos del reclamo. A diferencia del discurso inicial de reivindicación de los caminos de montaña a partir del turismo, en esta manifestación los empresarios colocaban en primer lugar la importancia de la inversión por las perspectivas de intercambio con Chile.²⁷

A dos años del gobierno de Frondizi, en marzo de 1960, la DNV dio a conocer un informe sobre su actividad en Mendoza. Conforme al mismo, la DNV atendía 1.700 kms de caminos en la provincia cuyana. En la ruta internacional a Chile se encontraba en construcción el tramo entre El Chacay y Polvaredas, donde se realizaban mejoras por un valor de \$ 3.500.000. Ya se encontraban licitadas mejoras progresivas en el empalme entre Villavicencio y el Hotel Termas, y mejora de obras básicas entre Puente de Inca y Las Cuevas. Además, en el camino de Mendoza a Uspallata por Potrerillos, se encontraban en estudio variantes para el tramo Guido-Cerro Negro.²⁸

A mediados de 1960, se reanudaron las obras. Era preciso todavía construir 4.400 metros de camino de faldeo, 10 espigones de defensa, 600 metros de escollera y la voladura de 16.000 metros cúbicos de roca. Se convocó al Ejército para colaborar con personal y maquinaria. La prensa aplaudió la reiniciación de los trabajos, dada la importancia de esa ruta “no sólo desde el punto de vista turístico, sino particularmente para el transporte de hacienda y carga en general”.²⁹ Se había previsto inicialmente un plazo de cinco meses para terminar las obras; pero llegó diciembre y todavía no se había terminado.³⁰

Las obras continuaron durante varios meses más, hasta que por fin fue inaugurada el 5 de agosto de 1961. De todos modos, se trataba de una habilitación provisoria, pues faltaba construir el túnel del Cerro Negro. Para superar el obstáculo, se improvisó un rodeo de relativas condiciones de seguridad.³¹ El Estado anunció que la ruta quedaba abierta únicamente para carga liviana; para los vehículos pesados se recomendaba continuar empleando la ruta por Villavicencio. A pesar de este inconveniente, la variante por Potrerillos era mucho más ventajosa y los transportistas se volcaron masivamente a ella.

²⁷ *Los Andes*, 10 de marzo de 1960, p.6

²⁸ *Los Andes*, 2 de marzo de 1960, p.4.

²⁹ *Los Andes*, 3 de junio de 1960, p.7 y 18 de junio de 1960, p.6.

³⁰ *Los Andes*, 29 de diciembre de 1960, p.6.

³¹ *Los Andes*, 6 agosto de 1961, p.4.

Así lo reflejó la prensa cuatro meses después, con tono de preocupación. *Los Andes* criticó severamente a los camiones que en lugar de viajar por Villavicencio lo hacían por Potrerillos que todavía se encontraba en precarias condiciones de transitabilidad. Para el diario mendocino, los camioneros actuaban “con pésimo sentido de la seguridad en caminos de montaña”. Era preciso revertir esta situación: “la ruta por Potrerillos debe ser sólo utilizada por automóviles y ómnibus de turismo, en tanto que la variante de Villavicencio, por camiones con carga”, protestaba el diario.³² Sus advertencias fueron desoídas; cada vez más conductores elegían la variante de Potrerillos, donde “los camiones causan zozobra”.³³ Los conductores sabían que el camino provisorio por Potrerillos era más peligroso; pero no querían someter a sus vehículos al tremendo esfuerzo de subir la cuesta del Paramillo. La ruta por Villavicencio había quedado definitivamente en la historia. En adelante sólo sería utilizada para ir a Chile en casos de emergencia.

Conclusión

Entre 1923 y 1961 se produjo un salto cualitativo en el transporte terrestre automotor entre Argentina y Chile a través del paso de Uspallata. Del antiguo camino de las carretas, que debió utilizar el primer auto que cruzó los Andes en 1923, se llegó en 1961 a la habilitación de dos variables, una por Villavicencio y otra por Potrerillos, adecuadas para el tránsito de autos, buses y camiones. Las condiciones de viaje en tiempo y seguridad se modificaron totalmente en esa época; de cuatro días que demandó el primer viaje en 1923 se llegó a menos de ocho horas en 1961. De una aventura reservada para deportistas y extravagantes, el viaje a Chile en automotor se convirtió en una posibilidad accesible al público en general.

Primero se habilitó la ruta de Mendoza a Chile por Villavicencio. Por este camino se debía subir a 3.000 metros, para luego descender a 2.000 en Uspallata y finalmente volver a trepar a 3.200 en Las Cuevas. Posteriormente, se logró mejorar la situación mediante la construcción de la ruta por Potrerillos, mediante la cual se llegaba directamente a Uspallata sin desniveles tan pronunciados.

³² *Los Andes*, 6 de diciembre de 1961, p. 8.

³³ *Los Andes*, 12 de diciembre de 1961, II Sección, p. 1.

Ese salto se logró en casi 40 años, a lo largo de los cuales interactuaron diversos factores para acelerar o detener la construcción de las nuevas rutas. Además, el progreso de la carretera no fue uniforme en todo el período; al contrario, hubo etapas de rápido avance, sucedidas por tiempos de parálisis.

Durante la década de 1930, la construcción y mejora del camino experimentó un fuerte ritmo. De 15 kms que conservaba el Estado inicialmente, pasó a ocuparse de la totalidad de los 206 kms del trayecto en diez años. De esta manera, el transporte anual de pasajeros, en menos de una década, trepó de pocas decenas a 20.000. Con estas perspectivas, se podía esperar que en poco tiempo el Estado argentino lograría pavimentar la totalidad del trayecto. Pero no fue así.

La inestabilidad política argentina hizo sentir sus efectos en la frustración de estas expectativas. Los golpes de Estado de 1943 y 1955 llevaron consigo cambios bruscos en las políticas viales de los gobiernos. La tendencia en general fue dejar de lado los proyectos puestos en marcha por los gobiernos depuestos y avanzar en otras direcciones. De esta manera se abandonaron obras, se perdieron esfuerzos y se derrocharon recursos. En este círculo vicioso se turnaron civiles y militares, radicales y demócratas, peronistas y antiperonistas. Las diferencias políticas se antepusieron a la búsqueda del bienestar general y las demandas del conjunto de la población.

Esto explica la diferencia de ritmo de construcción de las rutas antes y después del golpe de Estado de 1943. Con anterioridad a esta fecha, el Estado logró en diez años completar la construcción de los 100 kms de la ruta de Mendoza a Uspallata por Villavicencio y los otros 100 kms de allí a Las Cuevas. En esa época también se completaron los primeros 50 kms de la variante de Mendoza a Uspallata por Potrerillos. En 1943 sólo quedaban otros 50 kms para completarla. Fue entonces cuando se produjo el golpe de Estado y se modificó totalmente la política vial del país y la provincia. Concretamente, para completar esos 50 kms fueron necesarios 18 años. Recién en 1961 se inauguró el camino, y en forma provisoria, pues todavía faltaba construir un túnel. El principal responsable de esta demora fue la inestabilidad política del país.

De todos modos, y a pesar de la demora, la ruta se concluyó. Ello fue posible por una serie de factores —entre ellos, el turismo, el ferrocarril trasandino y la prensa— que contribuyeron a alentar y facilitar su prosecución, a pesar de los obstáculos naturales y políticos.

La necesidad de explotar turísticamente las bellezas naturales actuó como un estímulo indirecto para la construcción de la ruta internacional. Las aguas termales de Cacheuta y de Villavicencio atrajeron inversiones en

hoteles, primero, y en rutas para llegar a ellos, después. De esta forma, los gobernantes encontraron objetivos inmediatos para —quizá sin proponérselo— avanzar en la conquista de la cordillera. Así se fueron construyendo las rutas y achicando los inhóspitos 200 kms que inicialmente separaban la ciudad de Mendoza del límite con Chile. Los hoteles de Cacheuta, Potrerillos, Villavicencio y Uspallata configuraron los puntos de un polígono que las obras viales debían enlazar en nombre del turismo. Como en el siglo XIX había sido el “Progreso” y la locomotora, en el siglo XX el símbolo fuerte con capacidad de convocatoria para la acción pasó a ser el turismo. En su nombre se hicieron grandes esfuerzos, que terminaron por facilitar la construcción de la ruta internacional a Chile.

También tuvo un rol importante el ferrocarril trasandino. Inicialmente, este medio ocupó el espacio del transporte casi en forma monopólica. Hasta desalentó las inversiones en la carretera. Pero, indirectamente, contribuyó a fomentar su propia competencia. Por un lado, el uso del túnel trasandino resultó de suma utilidad para los automotores, tanto en los primeros ensayos de la década de 1920, como a partir de la habilitación de la ruta internacional en la década de 1930. Por otro, el FCT constituyó el medio de transporte necesario para trasladar hombres y materiales a alta montaña para la construcción de las carreteras. En este sentido, el FCT fue como el aprendiz del brujo, que puso en funcionamiento fuerzas que luego terminarían por superarlo y ganarle el espacio de la competencia.

La prensa fue otro impulsor importante de la construcción de las rutas a Chile. El diario *Los Andes* tuvo el tema presente en forma permanente, más allá del olvido de los funcionarios de turno. Una y otra vez, el viejo diario cuyano reflató las ventajas de la ruta internacional para el comercio y el turismo. Las notas editoriales de *Los Andes*, con su repetido martilleo, exhortaban a los gobernantes a concluir los trabajos. En este sentido, el diario fue mucho más coherente que el Estado, cuyas políticas viales estuvieron subordinadas a los intereses políticos del partido gobernante. *Los Andes*, por el contrario, mantuvo una posición constante y coherente en materia vial a lo largo de las décadas.

Con estos obstáculos e impulsores, con estos bruscos cambios de ritmo, la ruta internacional a Chile se fue abriendo, y con ella, un canal fundamental para fomentar el intercambio de cargas y personas entre los dos países y, en este sentido, fue un eficaz agente de integración binacional.