

EL TRASANDINO

Aspectos de su Frustrada Historia

I

LOS CAMINOS TRASANDINOS DEL SUR DE MENDOZA EN LA EPOCA HISPÁNICA

A cuando la vía de comunicación principal entre Chile y Cuyo a través del macizo andino era la de Uspallata y Aconcagua, siempre se tuvo la idea de abandonarla por otra mejor. La altitud, la infranqueabilidad durante los seis meses del período invernal y la sinuosidad del sendero del Aconcagua hacían anhelar la búsqueda de otros pasos, que, estando próximos a los mayores centros urbanos, no ofrecieran aquellas dificultades.

En la colección de documentos de Pedro de Angelis —tomo quinto— se da cuenta de varios de los intentos realizados a principios del siglo XIX con el objeto de verificar la existencia de esos nuevos caminos cordilleranos. Pero es evidente que con mucha anterioridad a la fecha de esos instrumentos se habían practicado averiguaciones al respecto.

Alrededor del año 1700 varias expediciones militares españolas cruzaron Los Andes al sur del Aconcagua. Desde Buenos Aires el segundo administrador de Correos del Río de la Plata, Manuel Basavilvaso, en diciembre de 1784, tomaba la iniciativa de unir por un camino directo la Guardia de Luján con el Reino de Chile, solicitando al Gobierno Español la reapertura de una antigua ruta. "Ninguno que tenga alguna instrucción de la historia y tradición de estos países, decía, ignora que en el siglo pasado se hacía este camino con carretas desde esta capital (Buenos Aires) hasta dicho reino de Chile, en todas las estaciones del año, y sin impedimento, por un abra o boquete que tiene aquella gran cordillera, en las inmediaciones de la costa del sur, por ser unos países llanos y muy abundantes de pastos y aguadas, ..." (1)

(1) CARCANO, Ramón J., *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina*, Bs. As. 1893, Tº I, p. 325 y ss.

El marqués de Sobremonte en su carácter de gobernador intendente de Córdoba había hecho erigir el fuerte de San Rafael en el sur mendocino y había ordenado la exploración de un camino por la falda norte del Tupungato, en el entendimiento de la seguridad y ventajas de ese paso. En 1794 el arquitecto Joaquín Toesca por encargo de don Manuel Salas, síndico del consulado bonaerense, exploró esa vía con resultados negativos, al mismo tiempo que don Ambrosio O'Higgins desde Chile proyectaba la unión de Villa Rica con Buenos Aires por los caminos del sur (2). Por esta segunda iniciativa es que el comandante Amigorena se dirige a O'Higgins describiéndole el paso del Planchón, que él cree ocupado por los indios, mientras que Ignacio Arangua en el "Semanario de Agricultura, Industria y Comercio" sostenía que dicho paso estaba en territorio español y no indígena (3). Pero es el asesor letrado del Cabildo de Concepción, Juan Martínez de Rozas quien en definitiva va a organizar las expediciones. Estas resultan ser tres: la primera, al mando del capitán don José Barros, partiendo desde Linares atraviesa la cordillera por el paso de Archiueno; la de don Justo Molina con Leandro Jara, que por Antuco y Alicó realizan la travesía; y por último, la más importante, efectuada por Don José Santiago de Cerro y Zamudio, quien con anterioridad con un carro de dos caballos y por encargo del consulado porteño, en el invierno de 1803 había cruzado la montaña por el Planchón arribando a Talca el 16 de diciembre de ese año. Por ese mismo paso franqueó nuevamente la cordillera llegando a Buenos Aires sin problemas. Ante el éxito total de esta última misión, el consulado lo contrata otra vez para que en compañía del agrimensor Sourryre de Sovillac y con una escolta, examine técnicamente la ruta conocida. De enero de 1805 hasta abril de ese mismo año, se desarrolla esta expedición, de la que informan el Diario de Viaje, el Itinerario y la Razón del camino directo entre Talca y Buenos Aires (4). De esta manera queda perfectamente reconocido el cruce por el Planchón, que con una distancia de 388 leguas entre los puntos terminales, resultaba "muy apropiado para el tráfico, por los pastos y aguadas, y la facilidad que ofrecía para hacerlo carretero, removiendo los obstáculos de algunos puntos del trayecto" (5). Por su parte, Sourryre de Souillac, volvió por un paso vecino al que denominó de "las Damas", porque "hasta las señoras podían transitarlo, no siendo otra cosa que un vergel" (6).

(2) Ibidem.

(3) MARTINEZ, Pedro Santos, *Los pasos de la Cordillera de los Andes antes de 1810*, en: "Los Andes", N° 25.892, 12 de febrero de 1961, p. 5.

(4) Ibidem.

(5) CARCANO, Ramón J., op. cit. tº I, ps. 325 a 357.

(6) Ibidem.

Por estos motivos el Virrey Sobremonte se animaba en 1805 a afirmar que el Planchón era un "camino carretil" (7). En 1806 el alcalde del Cabildo de Concepción, don Luis de la Cruz, acompañado por Molina y Montoya, organiza una nueva expedición que pasando por Antuco consigue arribar a Buenos Aires. Allí tiene diversos problemas con el consulado, institución ésta que, aun descreyendo del relato de de la Cruz, mantiene en secreto su informe por razones estratégicas (8).

Sobrevienen luego las invasiones inglesas y más tarde la guerra de la independencia y los proyectos se pierden en el olvido, del que pretendió salvarlos De Angelis, publicando los diarios de Cerro y Zamudio, de Luis de la Cruz y de Esteban Hernández. "Terminaron así —dice Cárcano— en la esterilidad y abandono, esta serie de atrevidas exploraciones, que fueron la preocupación y ocupación de la corta época en que la colonia pudo disfrutar de los beneficios de ideas y propósitos de buen gobierno" (9).

En la época independiente, mientras el camino de Antuco se borraba por la acción volcánica, el interés por estas expediciones decayó completamente, registrándose sólo en 1865 un proyecto de Adolfo Carpentier tratado de concretar por Antonio J. Pérez sin ulterioridades. Tal es el desconocimiento que existe al respecto que Martín de Moussy en una Memoria presentada en 1863, nada dice del Planchón ni de otros pasos australes (10).

Sin embargo es precisamente alrededor de 1870, cuando el anhelo de descubrimientos carreteros se renueva, y se efectúan los reconocimientos del capitán Cabrera, de Dubois y de Rosetti, y cuando Claudio Gay publica su amplio estudio del camino del Planchón.

Este renacimiento exploratorio y el anterior abandono hizo recordar a José Hernández las palabras de Villarino al Superintendente del Carmen en 1782 cuando le decía: "Sino vemos, sino andamos, sino descubrimos, siempre estaremos metidos en nuestra ignorancia, y tal vez algún tiempo nos enseñarán los extranjeros nuestras propias tierras; y lo que nosotros debíamos saber, pues no puedo ver que un inglés como Falkner nos esté enseñando y dándonos noticias individuales de los rincones de nuestra casa que nosotros ignoramos"

(7) MARTINEZ, Pedro Santos, op. cit.

(8) LA ARGENTINA. SUMA DE GEOGRAFIA. Dirección de Francisco Aparicio, Horacio A. Difricri y otros, Peuser, Bs. As. 1958, tº I, p. 148.

(9) CARCANO, Ramón J., op. cit. p. 357.

(10) MOUSSY, Martín de, Dr. D. V., *Memoria sobre la Cordillera de los Andes y sus caminos actuales*, en: Revista de Buenos Aires, tº I, Bs. As., 1863, págs. 33-156-329 y 463.

Y Hernández concluía: "Hace muy cerca de un siglo que Villarino increpaba así su incuria a la autoridad y sociedad colonial. Hoy las cosas permanecen en su mismo estado, por lo que, aunque nos cause rubor, debemos aceptar la parte que nos alcanza en tal amarga reconvención. Desde entonces el silencio se ha prolongado cien años en los desiertos Patagónicos y en la región Andina. Dios sabe cuantos siglos va a durar todavía. En 1872, como en 1600 y como en 1700, las expediciones exploradoras se dirigen a nuestras vastas comarcas interiores, con la misma falta de datos topográficos, con las mismas dificultades, con los mismos inconvenientes y peligros con que luchaban los primeros tiempos del descubrimiento" (11).

Confirmando el presentimiento anotado, un historiador cuyano, luego de haber pasado casi otro siglo, decía en 1961: "Todavía se plantea la posibilidad del intercambio por el camino que lleva a Talca en Chile. Pero cada vez está más cerca la concreción de este anhelo, que los recursos y la economía de aquende y allende los Andes viene soñando desde los tiempos de la época hispánica". (12)

II

LOS PROYECTOS INTEROCEÁNICOS

Si hemos recordado las exploraciones de las rutas trasandinas del Sur de Mendoza, no ha sido por un prurito de mera erudición. Los caminos son las vías de la tierra y los lazos de unión entre los pueblos. La región cuyana, como la Castilla de Machado, no ha visto al mar pero corre hacia los mares. El interior mediterráneo argentino todo necesita de los puertos marítimos para prolongar la expansión natural de su economía. Unida Mendoza, a fines del sig'lo pasado por caminos a Buenos Aires, podía vincularse asimismo a Chile, conectando de esta manera el Atlántico con el Pacífico. Era, pues, el nexo terrestre de una vía marítima de singular importancia.

Si se advierte que recién en 1869 Fernando de Lesseps va a concluir su titánica labor con el canal de Suez y que los norteamericanos habilitarán el istmo de Panamá en 1914, se tendrá una idea de la magnitud de la vía proyectada. Todo el comercio del imperio británico con sus posesiones sobre

(11) HERNANDEZ, José, *El gaucho Martín Fierro*, contiene al final una interesante memoria sobre el camino trasandino, Bs. As., La Pampa, 1879, págs. 71/72.

(12) MARTINEZ, Pedro Santos, *op. cit.*

el Pacífico, tiene que realizarse por el peligrosísimo Cabo de Hornos o por Magallanes, e idéntica ruta tienen que seguir las personas y los productos de la Europa y América Atlántica para llegar a las costas de las tres Américas bañadas por el Pacífico. Se presenta a fines de la década del sesenta, una coyuntura histórica sin precedentes para la región cuyana.

El vínculo ya no es entonces el simple camino carretero que buscaran los españoles, sino la red del ferrocarril, gran instrumento que la civilización moderna está ofreciendo. Sus posibilidades se presentan como infinitas a los contemporáneos; pero así y todo no ignoran también sus limitaciones en lo que se refiere a los obstáculos de la naturaleza al camino de hierro, en especial, entre ellos, la altura.

El ferrocarril tiene que tenderse por la extensión más plana posible, no sólo para evitar los grandes costos de construcción sino principalmente para poder transportar con facilidad las mercancías.

Ante esta ineludible necesidad cobran actualidad las exploraciones realizadas en los siglos anteriores en el sur mendocino. Ya José Sourryere de Souillac al examinar los pasos del Planchón y de las Damas, había establecido que se trataba de rutas fáciles, de extensos valles, sin que haya encontrado ningún "cerrito de la magnitud de un grano de maíz, que pueda impedir el carruaje y cargas" (13). Así "el comercio del mar del Sur, decía, no tendría más necesidad de doblar el largo y peligroso Cabo de Hornos, sus transportes serán mucho más baratos, la Pampas se poblarán, y los indios hoy día tan valientes e insumisos, no tardarán en civilizarse y en venir a aumentar el número de estas nuevas ciudades" (14).

Claro que el optimismo del matemático francés que le sugería estas visiones futuristas probablemente le hacía disminuir la importancia de la altura real de la cordillera. Es cierto que se trataba de una abra o boquete en su estructura, pero ello no significaba que el camino no ascendiera. Gay, citando a Pissis, estimaba que se pasaba por la cumbre del Planchón a un nivel de 3.048 metros sobre el mar (15). Latzina, por su lado, recordando que "por este paso solían pasar los ranqueles a Chile las haciendas que habían robado en la campaña de Buenos Aires", estimaba que "el portezuelo, es decir, la parte culminante del paso, tiene unos 3.000 metros de altura" (16). Un

(13) HERNANDEZ, José, *op. cit.*, p. 76.

(14) GAY, Claudio, *Camino de las Cordilleras*, cap. VIII, en: *Revista Económica del Río de la Plata*, Periódico Semanal, Redactor D. José Vattri, Bs. As., año 1, N° 25, p. 483.

(15) *Ibidem.*

(16) LATZINA, Francisco, *Diccionario Geográfico Argentino, con ampliaciones enciclopédicas rioplatenses*, Jacobo Peuser, Bs. As., p. 508.

cálculo moderno le adjudica 3.970 metros a dicha cumbre (17). De todas maneras, frente a los 4.200 metros de promedio del camino de Uspallata y las cumbres de 7.000 metros que lo franquean, las ventajas para el primero aparecen claras. Máxime, si como exponía Gay por los "grandes inconvenientes del camino de Mendoza por la cordillera del Aconcagua, en razón de sus rápidos declives, sus numerosos precipicios y la impetuosa corriente de sus ríos, se pensó varias veces en buscar otro que tuviese menos dificultades" (18).

Es cierto que aún siendo más difícil e intransitable el cruce por el Aconcagua, la presencia de un centro urbano como la ciudad de Mendoza, incitó a algunos escritores a buscar la comunicación primera entre ella y el litoral argentino; tal es el caso de Juan Llerena (19) y Marchais de Laberge (20). Asimismo, el presidente Urquiza había estimulado el tendido de otra vía trasandina al Norte de Cuyo. En 1855 se otorgó a José Buschental "una nueva concesión para contratar un ferrocarril desde la costa del Paraná hasta los límites con Chile", asociándosele en 1857 Guillermo Wheelwright sin que a pesar de las prórrogas que se les otorgaran llegaran a concretar el proyecto (21). Este ferrocarril que partiría de Caldera, en Chile, siguiendo por Pucquios, por el paso de San Francisco a Tinogasta y de allí a Buenos Aires, tendría un kilometraje total interoceánico de 1.775 Kms. (22).

Ante esas perspectivas, la ruta señalada del Planchón se presentaba como muy superior. Al respecto, dice Santiago Marín Vicuña: "unos de los portezuelos o pasos cordilleranos en que se ha tenido más expectativas, es el del Planchón, estudiado también por el ingeniero Dubois (1864) y siguiendo el cual se ha proyectado una línea que partiendo de Curicó y remontando el río Teno, pase la frontera para empalmar en San Rafael con el ferrocarril del Pacífico. Con lo cual tendríamos como kilometraje interoceánico:

En proyecto En explotación

Llico a Hualañé	48 kms.	—
Hualañé a Curicó	—	65 kms.

(17) LA ARGENTINA. SUMA DE GEOGRAFIA, cit., Tº III, p. 29.

(18) GAY, Claudio, op. cit., p. 463.

(19) LLERENA, Juan, Remedio contra la parálisis política, proyecto de ferrocarril en la provincia de Cuyo y el Paraná, Mendoza, 1852.

(20) MARCHAIS DE LABERGE, Albano, Informe sobre un camino carril más recto de Mendoza al Rosario, Paraná, "El Nacional Argentino", 1857.

(21) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos, El Ateneo, Bs. As., 1946, págs. 46/47.

(22) MARIN VICUÑA, Santiago, Ferrocarriles Internacionales, en: Revista Chilena de Historia y Geografía, nº X, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1914, p. 229.

	<i>En proyecto</i>	<i>En explotación</i>
Curicó a línea divisoria	91 kms.	—
Línea divisoria a San Rafael	350 kms.	—
San Rafael a Buenos Aires	—	1.000 kms.
TOTAL :	489 kms.	1.065 kms.

lo que haría un total de 1.554 kms." (23).

Era tal la expectativa por la posibilidad de una línea internacional, que aún en 1893 —estando ya fracasada la idea originaria por la acción de intereses extraños— Juan José Castro, opinaba que "las obras que se llevan a cabo para la preparación del plano de la vía de ferrocarril Trasandino, que son las mayores hasta hoy emprendidas en la América Meridional y que están destinadas a franquear el paso a través de los Andes a una de las arterias que han de actuar principalmente en las comunicaciones rápidas de esta región de la América con el continente europeo, la Australia y la Nueva Zelandia...". Previendo la posterior comunicación entre Pernambuco y Buenos Aires afirmaba: "La imagen más poderosa no alcanza a abarcar la transformación en el destino comercial de estos países, una vez colocado en el interior de sus Estados que encierran los más variados productos de la fauna, de la flora y de la minería, en comunicación diaria, con los grandes centros de consumo del Universo. La línea de Valparaíso a Buenos Aires, va a servir directamente a los intereses del Pacífico y del Plata, pero la línea de Valparaíso a Buenos Aires y Pernambuco, verdadera línea interoceánica, servirá intereses más vastos, los de la mayor parte de los Estados de Sud América. Recorrerá 6.500 kilómetros por suelos feraces, poniendo en mutua comunicación a las 31.000.000 de almas que hoy habitan los países interesados en su construcción... En esas condiciones del movimiento con destino al Pacífico o viceversa, podría realizarse con toda regularidad, quedando evidenciado que no sólo esa arteria resuelve un problema económico de la mayor importancia para el transporte de pasajeros, sino que también lo soluciona ventajosamente para la conducción de las cargas de manufacturas de valor; con la ventaja par el comercio del Pacífico, que podrá disponer de sus mercaderías con una anticipación, por lo menos, de veinte días sobre el tiempo que emplea la comunicación por el estrecho de Magallanes; vía que quedará en el futuro relegada para las cargas de menos valor y que no necesiten aprovechar el tiempo que gana la comunicación por ferrocarril. Bajo todas las faces que se mire a este portentoso proyecto,

(23) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., pág. 232.

se descubren sus proyecciones, destinadas a producir una verdadera revolución en las comunicaciones rápidas del mundo; señalan los rumbos de un nuevo derrotero, de comunicación universal, con más trascendencia que la apertura del Istmo de Panamá y que el canal de Suez. Superará al primero, en el tiempo más corto que invertirá para hacer comunicar a la Australia, la Nueva Zelandia y las costas de Chile y del Perú, con el continente Europeo; se sobrepondrá al segundo para la comunicación del Mediterráneo y del Atlántico en el continente europeo, por la mayor rapidez y comodidad en las comunicaciones; con iguales distancias a recorrer, la vía por el Plata salvará 6.500 kilómetros por ferrocarril, efectuando la mayor parte del viaje marítimo por climas templados, mientras que por la vía de Suez, se navegará las tres cuartas partes del tiempo por mares tropicales. Las líneas intercontinental e interoceánicas, destinadas a establecer vínculos de unión, de confraternidad e intercambio comercial entre todos los pueblos del Continente Americano y a aproximar a éste a todos los demás Continentes, constituirá la obra más útil y portentosa del final de este siglo y reflejarán glorias inmarcesibles sobre las naciones que inicien y lleven a cabo la realización de tan gran pensamiento" (24).

Tan magnífica concepción del problema —compartida por otros americanos tales como Guillermo Rawson y el portorriqueño Eugenio María de Hostos (25)— no pasó de ser una expresión de anhelos, porque si bien la obra iniciada sirvió "al Pacífico" no fue precisamente al océano...

¿Por qué se truncó tan excelente proyecto?

Un apasionado estudioso de los temas argentinos ha explicado que: "El almirante Fitz Roy, jefe del almirantazgo inglés, había dicho que las rutas férreas a través de América, "estaban llamadas a ser las rutas más cortas entre Europa y el nuevo imperio algo-sajón, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia". Pero a partir de 1887, Inglaterra adopta como ruta a las Indias y Australia la vía del canal de Suez, cuya internacionalización se pacta con sus constructores franceses, pero cuyo dominio práctico es ejercido por Inglaterra. Ni la política internacional inglesa, ni las conveniencias de la Empresa dictaban, pues, apuro a los trabajos, mientras no se cobraran las multas. Y las multas no se cobraron jamás" (26).

(24) CASTRO, Juan José, Estudio sobre los Ferrocarriles Sud-Americanos y las Grandes Líneas Internacionales, publicado bajo los auspicios del Ministerio de Fomento de la República O. del Uruguay y enviado a la Exposición Universal de Chicago, Montevideo, Imprenta a vapor de La Nación, 1893, págs. 144, 536, 555 y 556.

(25) HENRIQUEZ UREÑA, Pedro, Plenitud de América, Bs. As. Peña, Del Giudice, 1952, p. 139.

(26) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, 2ª edic., Bs. As., Devouir, 1958, pág. 309.

García Pelayo que señala que "la apertura del Canal de Suez (1869) hace que Egipto pase de nuevo a primer plano de la atención de Gran Bretaña", interés cuyo proceso desemboca en 1882 con la ocupación de Egipto, también destaca que "la política exterior de Inglaterra ha estado motivada primeramente por problemas marítimos comerciales y después por problemas imperiales. Así, pues, desde el primer momento mar e Imperio han condicionado la política metropolitana", y ello a su vez sobre la base de la "la unidad del Imperio a través de la flota y de las comunicaciones" (27).

Si eso sucedía en el plano de la ruta interoceánica, algo similar ocurriría con el ferrocarril intercontinental. La voluntad de aislacionismo de la Argentina dentro del concierto de las naciones americanas, quedó de manifiesto en las posiciones sustentadas por sus delegados en las tres Conferencias Panamericanas. Si bien aceptó la creación de una Comisión del Ferrocarril Intercontinental en la primera conferencia de 1889, ya en 1890 los delegados argentinos se negaron a integrarla informando luego que tenían instrucciones de su gobierno de "no comprometer a la República Argentina en ningún gasto", por lo que "después de treinta y tres años de actividad, gradualmente disminuídas, la comisión desapareció sin haber cumplido su cometido de unir por ferrocarril a la Argentina con los Estados Unidos, tarea que aún hoy falta cumplir" (28). Este y otros motivos permiten afirmar al profesor norteamericano Thomas F. McGann que "nos parece razonable colegir que la Argentina estaba luchando contra el panamericanismo, aún antes de que existiera dicho panamericanismo" (29), radicando la causa de esa actitud en que "los argentinos se interesaron ante todo por su comercio europeo, luego por su comercio con los Estados Unidos y finalmente por la reciprocidad en el hemisferio" (30).

III

RAWSON REDESCUBRE EL PASO DEL PLANCHON PARA LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

Sabido es que el principal ardid de la guerra de zapa planeada por el General San Martín con el objeto de desorientar a los españoles antes de su

(27) GARCIA PELAYO, M., El Imperio Británico, Madrid, Revista de Occidente, 1945, págs. 252, 27 y 33.

(28) MC GANN, Thomas F., Argentina, Estados Unidos y el Sistema interamericano, 1880-1914, Bs. As. Eudeba, 1960, p. 271.

(29) MC GANN, Thomas F., op. cit., p. 204.

(30) MC GANN, Thomas F., op. cit., p. 235.

cruce de la cordillera, fue el parlamento con los indígenas en las cercanías del fuerte San Carlos. "El General San Martín, fecundo en invenciones y ardidés de guerra, trató de hacer creer a Marcó, que efectuará el paso de la cordillera por el Planchón, que, por otra parte, era el único camino que presentaba probabilidades de poder efectuar el paso de artillerías y bagajes". (31).

Para tal fin convocó a los pehuenches solicitándoles permiso para pasar por sus tierras, vía el Planchón, a Chile. "Había previsto el diplomático criollo —dice Mitre— que los indios con su natural perfidia, o bien los caciques disidentes, denunciarían su simulado proyecto a Marcó, como en efecto sucedió, pero por si acaso no lo hacían él se apresuró a comunicárselo directamente..." (32). Marcó del Pont, por su lado "temía ser engañado —agrega en sus memorias el coronel Pueyrredón—, pero como coincidía este pedido con las incursiones hechas por Don Manuel Rodríguez en los departamentos de San Fernando y Talca, con más las facilidades que presenta el paso del Planchón, dividió sus fuerzas, que era el objeto que se proponía el General, y facilitó el triunfo de Chacabuco" (33). Este engaño consiguió mantenerlo el Gran Capitán hasta último momento, pues el coronel chileno Ramón Freire, que al frente su destacamento inició conjuntamente con las divisiones principales —éstas por el Aconcagua— el 1 de febrero de 1817 la travesía del macizo andino por el Planchón, debía hacer "crear al enemigo que esa era la vanguardia del ejército" (34).

Estos solos hechos nos están señalando la importancia del boquete del sur mendocino, cuya comodidad sacrificó San Martín en aras de la habilidad estratégica.

Luego de este momento histórico el paso fue olvidado sirviendo tan sólo para correrías de mataderos como los Pincheyras. A pesar de ello el 17 de junio de 1850 el Gobierno estableció en él una oficina del Resguardo para controlar el envío de animales a Chile (35).

Vienen después los viajes del capitán Cabrera, que relata José Hernández, y el del ingeniero Dubois desde Chile en 1864; poco después desde la

(31) Memorias inéditas del Coronel Manuel A. Pueyrredón. Historia de mi vida. Campaña del Ejército de los Andes. Prólogo y notas de Alfredo Villegas. Bs. As., Kmft, 1947, pág. 130.

(32) MITRE, Bartolomé. Historia de San Martín y de la Emancipación Sud-Americana, tomo I, Bs. As., La Nación, 1887, p. 509.

(33) MEMORIAS, etc., cit., págs. 131/132.

(34) ORNSTEIN, Leopoldo, La guerra terrestre y la acción continental de la revolución argentina. San Martín y la Independencia de Chile — Chacabuco, Cancha Rayada y Maipú: en, Academia Nacional de la Historia, Historia de la Nación Argentina, 2ª edic., vol. VI, 2ª sec. Bs. As., El Ateneo, 1948, cap. I, pág. 53.

(35) GAY, Claudio, op. cit., pág. 483.

Argentina se redescubre su alto valor como vía internacional de comunicaciones, y en función del ferrocarril.

"En las finalidades de agosto de 1857, al inaugurarse la construcción del ferrocarril de Buenos Aires al Oeste, se festejó tal acontecimiento con un gran banquete, al cual concurrió, entre otros, el distinguido ingeniero chileno don Santiago Arcos, en cuyo entusiasta brindis se pueden leer los siguientes conceptos: "Formulo votos porque los rieles que empiezan en esta plaza (P. Lavalle) se extiendan y continúen hasta ir a enlazar su último tramo con los que ya han salido a su encuentro desde Valparaíso...". Veinte años más tarde, en 1878 (sic: 1868) el Parlamento Argentino (sic: bonaerense) consignó la misma idea al otorgar la concesión del ferrocarril interno, de Buenos Aires hacia el Pacífico, a través de las extensas planicies de San Luis, expresando la necesidad de extender esa línea, a través de la cordillera (vía el Planchón) hasta unirla con el Ferrocarril Central de Chile, aprovechando para ello los estudios instrumentales practicados al efecto por los ingenieros Dubois y Rossetti..." Todo esto tomado de los datos que ofrece Santiago Marín Vicuña (36).

En realidad, la "Sociedad del Camino-ferrocarril al Oeste", empresa argentina creada el 25 de febrero de 1854, que el 17 de setiembre de 1866 había llegado con sus rieles hasta Chivilcoy, en cuyo lugar se había memorado: "Ferrocarril del Oeste a Chivilcoy, enteramente construido con recursos nacionales", era la que se disponía a la nueva hazaña. En señal de su intrépida decisión bautizó a una de sus locomotoras con el sugestivo nombre de "Voy a Chile".

"Cruzar toda la pampa —dice Raúl Scalabrini Ortiz—, trasponer la Cordillera, estrecharse más íntimamente con el país hermano, era una aspiración tan honda que poco tardó en repercutir en las esferas oficiales" (37).

Efectivamente la provincia de Buenos Aires, ahora empresaria del ferrocarril; por "ley del 18 de noviembre de 1868, ordena, terminantemente, prolongar las vías del ferrocarril del Oeste hasta la misma Cordillera de los Andes, "buscando el paso de la Cordillera para ligar los océanos Atlántico y Pacífico", según dice el artículo primero. "El P. E. mandará practicar inmediatamente un estudio de la vía en línea recta" (Art. 2º). "El P. E. solicitará del Gobierno Nacional la cooperación conveniente a la realización de este pensamiento" (Art. 3º). Para financiar la obra se destinan con ese objeto"... desde ahora, inme-

(36) MARIN VICUÑA, Santiago, Los Hermanos Clark, Santiago de Chile, Establecimientos Gráficos "Baloells y Co.", 1929, págs. 150/151.

(37) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., pág. 41.

diatamente, el producto de las ventas de tierras fuera de fronteras, bajo las condiciones que se determinarán por una ley especial" (Art. 4º), (38).

Casi simultáneamente a esta ley porteña, el Ministro del Interior del Presidente Mitre, doctor Guillermo Rawson, escribía al diputado nacional don Pedro Agote, una carta que titulaba "La atracción de los Andes", y que el destinatario leyó en el Congreso de la Nación.

Decía en ella, entre otros conceptos: "Por lo demás, el ferrocarril del Oeste debe ser prolongado indefinidamente en la dirección de la cordillera, hasta el Paso del Planchón y extenderse después por el otro lado de los Andes, para poner en comunicación ambos Océanos. Esta la grande obra que no debe perderse de vista y que tendrá que ejecutarse fatalmente antes de muchos años".

"Para la República Argentina este proyecto grandioso representa la población de 4.000 leguas de desierto y la formación de ciudades y provincias cuyos nombres están todavía por inventarse y que, como los Estados de Illinois, Indiana, Michigan y Yowa en el Oeste de los Estados Unidos, han de mostrar una riqueza inmensa y afianzar como aquéllos, la democracia americana".

"Para las repúblicas del Pacífico, el ferrocarril trasandino establecería los vínculos más sólidos de sus relaciones de amistad y mutua conveniencia con esta sección de América, y les abriría además un camino breve para sus comunicaciones con Europa".

"Para el comercio universal, para el engrandecimiento de esos mundos nuevos que se levantan en los mares del Sur con los nombres de Australia, Nueva Zelandia, etc., este ferrocarril interoceánico ha de ser sin disputa el camino más eficaz para su desarrollo gigantesco, mil veces preferible a todas las vías existentes, a la vuelta del Cabo, al Istmo de Panamá, al Canal de Suez, y aún al atrevido Ferrocarril Central de los Estados Unidos, que partiendo de las costas del Atlántico y corriendo una distancia de más de tres mil millas, vendrá a parar en San Francisco de California a fines de 1868".

"Cuando nosotros tengamos construídas las doscientas leguas escasas que nos separan de Curicó, una revolución inmensa se habrá operado en los rumbos comerciales del mundo".

"Entonces ha de ser preciso ensanchar los caminos y las calles de Buenos Aires, para que tengan cabida las masas de seres humanos formadas de todas las razas y cargadas con la variedad infinita de riquezas que buscarán cómodamente su mercado, dejando a su paso entre nosotros su rastro de oro y de luz que señala la civilización del siglo en sus más espléndidas manifestaciones".

(38) Ibidem.

"Si las previsiones de mi razón y de mi deseo no me son infieles, todo esto tiene que suceder antes de veinte años..." (39).

Este elocuente y entusiasta discurso ha sido juzgado de manera muy distinta según las partes. Una publicación hecha por las empresas inglesas en la Argentina, al transcribir parte de la carta de Rawson, estima que si bien "la iniciativa oficial se orientaba por entonces hacia la transformación del Ferrocarril Oeste en trasandino... esta concepción impaciente debía quedar para ser realizada varias décadas más tarde, mientras se cumplía el esfuerzo primordial de vincular a las distintas zonas productoras de nuestro territorio" (40).

Scalabrini Ortiz en cambio, al aludir a la ley y al discurso, sostiene que: "Una noble idea lo apuntalaba. Era un saludable arrebatado, un contagioso brío de juventud que ojalá el país hubiera conservado como un preciado don. Con grandes ideales por espejismo acicateador se realizan muchas veces cosas útiles, inmediatas e imprescindibles... Casi dos generaciones transcurrirían hasta que ese hecho soñado por Rawson tuviera realidad. Rawson expresaba la optimista voluntad de acción que por esos años todavía animaba a los argentinos... Rawson no sabía, y no podía saber, que los ingleses no admitían progreso alguno, mientras las riendas de ese progreso no estuvieran en sus manos..." (41). Honorio Roigt por su lado piensa que "hablar de nuevo del trasandino de Rawson, más de 80 años después que aquel gran hombre público lo enunció, puede parecer pura fantasía. Lo menos que de todos modos se puede agüir en repuesta es que el andar del tiempo ha venido a demostrar que la visión del estadista fue más acertada que la de los hombres de empresa que construyeron el trasandino de Uspallata" (42).

IV

QUIEN FUE Y QUE HIZO EMILIO ROSSETTI

El artículo segundo de la ley porteña del 18 de noviembre de 1968 —ya transcrita— ordenaba practicar un estudio de la vía en línea recta hasta Chile, buscando el paso mejor. Y Rawson inmediatamente había indicado cual era ese paso.

(39) CASTRO, Juan José, op. cit., págs. 534/535, y MARTIN VICUÑA, Santiago, Los Hermanos Clark, cit., pág. 152.

(40) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos, Bs. As., El Ateneo, 1946, pág. 51.

(41) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., págs. 41, 42 y 304.

(42) ROIGT, Honorio, Presente y Futuro de los Ferrocarriles Argentinos, Bs. As., Librería Hachette, 1956, pág. 114.

Aceptando implícitamente esa opinión, el Gobernador de la provincia de Buenos Aires, don Emilio Castro, firma el siguiente decreto:

“Buenos Aires, febrero 1 de 1869.

“Siendo necesario para dar cumplimiento a la ley del 18 de noviembre del año ppdo. que prescribe al P. E. la obligación de mandar ejecutar el estudio científico de la línea que parte de Chivilcoy en dirección al Planchón, con el objeto de establecer la comunicación interoceánica nombrar la comisión que ha de practicar aquel estudio en la extensión requerida, para tener conocimiento exacto de su costo y de su dirección más conveniente, para realizar aquel designio, el Gobierno ha acordado y decreta:

Art. 1º — Una comisión especial procederá inmediatamente a participar los estudios necesarios para la prolongación del Ferrocarril del Oeste en línea recta al Planchón, de acuerdo a las instrucciones que se darán por separado.

Art. 2º — La dirección señalada por el artículo anterior no excluye el estudio de otro boquete de la Cordillera que ofrezca pasaje más cómodo que el del Planchón, ni tampoco el de otra dirección que pueda ser más favorable que la recta, por consideraciones comerciales y económicas.

Art. 3º — La comisión que se establece por el artículo 1º se compondrá de un ingeniero jefe de la expedición, un segundo, uno de minas, un naturalista, un médico, un secretario, un contador encargado de la provisión, cinco ayudantes y veinte peones.

Art. 4º — La remuneración que se ha de señalar a los miembros que componen la Comisión, se determinará oportunamente.

Art. 5º — Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

CASTRO - Pedro Agote” (43).

Sin dilaciones, el Ministro de Hacienda de la Provincia que refrendaba el decreto, D. Pedro Agote, nombró como ingeniero jefe de la expedición a Don Emilio Rossetti, y como su secretario y colaborador al agrimensur nacional D. Enrique Peña.

¿Quién era Emilio Rossetti?

Era un notabilísimo ingeniero italiano nacido en Milán en el año 1839, licenciado en la Facultad de Matemáticas de la Universidad de Turín, laureado en la Escuela de Aplicación para los ingenieros de esa ciudad, y que,

(43) “El Constitucional”, Mendoza, 27 de febrero de 1869.

contando con 26 años de edad fue contratado por el profesor Paolo Mantegazza por encargo del rector de la Universidad de Buenos Aires, Juan María Gutiérrez, para dictar clases en el Departamento de Ciencias Exactas de esta última casa de estudios, en el año 1865. La disciplina a su cargo fue la de “Matemáticas Aplicadas” en cuatro años, cátedra en la que se mantuvo hasta su jubilación en el año 1885. Fue el profesor, dentro de una pléyade de ilustres científicos italianos: Strobel, Speluzzi, etc., más querido y que mejores recuerdos dejó entre sus alumnos. Precisamente fueron sus discípulos aquellos doce primeros ingenieros que egresados en 1870 se los conoció como “los doce apóstoles de la ingeniería argentina”. Por tales méritos se le otorgó a Rossetti el diploma de ingeniero civil argentino “honoris causa”, y socio “honorario” del Centro Nacional de Ingenieros”. Fue uno de los creadores de la Sociedad Científica Argentina junto con Estanislao S. Zeballos y colaboró casi hasta su muerte en la revista “La Ingeniería” con trabajos que prueban su talento y capacidad técnica. A más dictó cátedras de arquitectura, de ferrocarriles y carreteras, de resistencia de materiales, física superior, mecanismos, geodesia, construcción general y la de geografía descriptiva; concluyendo además el primer trabajo práctico acerca de las condiciones físicas de las maderas argentinas. Entre sus obras ingenieriles se cuenta la remodelación de la estación ferroviaria de la ciudad de La Plata. Al jubilarse, en 1886 fue designado cónsul en Italia, visitando nuevamente la Argentina en 1907, para morir a su regreso a Milán el 30 de enero de 1908. La muerte del querido maestro conmovió a sus discípulos sobrevivientes, Santiago Brian, Guillermo White, Guillermo Villanueva, Luis A. Huergo, Carlos Oliveira y Adolfo Butner, quienes se trasladaron a Italia para colocar sobre su tumba una hermosa y artística corona de bronce. La memoria de Rossetti también la ha perpetuado la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires, dando su nombre al premio que recibe anualmente el mejor diplomado en ingeniería civil (44).

(44) SERGI, Jorge, Historia de los Italianos en la Argentina, Bs. As., Editora Italo-Argentina, 1940, págs. 328/329; SANTILLAN, Diego A. de, Gran Enciclopedia Argentina, 1º VII. R-S., Ediar, pág. 263; LONGHINI, Pedro, Una fecha memorable para la ingeniería argentina, en: La Prensa, Sección Ilustrada de los domingos, 21 de marzo de 1965; BABINI, José, Historia de la Ciencia Argentina, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1949, págs. 72 y 116; y: Las Ciencias en la Historia de la Cultura Argentina, Bs. As., Estrada, 1951, págs. 106 y 113; DASSEN, Claro Cornelio, Las matemáticas en la Argentina, en: Evolución de las Ciencias en la República Argentina, Bs. As., Sociedad Científica Argentina, 1924; BESIO MORENO, Nicolás, Sinopsis histórica de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Buenos Aires y de la enseñanza de las matemáticas y la física en la Argentina, Bs. As., 1915; y: Sociedad Científica Argentina. Fundada en 1872. Reseña histórica, en: Archaion, vol. XXV, Santa Fe, 1943, pág. 172.

¿Qué hizo el ingeniero Rosetti al frente de la Comisión del Ferrocarril del Oeste?

Al pronto, y siguiendo el ritmo acelerado del proyecto inicial se trasladó a Mendoza y estudió, con asesoramiento de técnicos locales, los principales pasos y boquetes de la Cordillera. Toma conocimiento de una presentación hecha por Burmeister al gobierno de la provincia de Buenos Aires "indicándole que el paso más cómodo es el de Villarrica, bajo el grado 33 de latitud austral. Según relación de los viajeros, entre éstos Azara, por que se puede pasar por ese punto aún en carros tirados por bestias, habiéndolo atravesado los españoles a fines del siglo pasado, yendo de Buenos Aires a Valdivia" (45). Pero Rosetti, que va a estudiar personalmente y sobre el terreno las fracturas o abras de la montaña, y teniendo presente además los factores económicos-comerciales que le marcaban sus atribuciones legales, se decidirá al fin por el paso del Planchón. Como corresponde a su alta condición científica, no se expedirá por simples opiniones, sino que elaborará todo un trabajo sobre "la travesía de los Andes". Y sobre esta base fundará la Memoria dirigida al Ministro Agote en 1870 y firmada por él y Enrique Peña. Por separado publicará su obra básica: "*Ferrovía Trasandina: Relazione sulla praticabilità di una strada ferrata attraverso le Ande nella direzione del paso chiamato del Planchón, nel Sud de la provincia di Mendoza. Buenos Aires 1870*".

Como resumen de dicho trabajo se puede citar lo siguiente: "El proyecto del ingeniero Rosetti... , constituía una feliz solución del problema sumamente arduo del cruce de una cordillera por un ferrocarril. El paso que él elegía era el del Planchón, uno de los que sirvieron al general San Martín al invadir a Chile. El trazado obedecía a todas las reglas técnicas a que deben satisfacer estos trabajos: el ferrocarril se dirigía de Buenos Aires a Chivilcoy, cruzaba la Pampa, costeano el río Colorado, seguía el cruce del Valenzuela, cruzaba la cordillera en el Planchón y terminaba en Chile en las minas de cobre y plomo argentífero situadas en la confluencia del Vergara y el Tenó. De esta manera quedaban eliminados considerables movimientos de tierra y muchas obras de arte, consiguiéndose notable economía. La longitud del ferrocarril era de 1.600 kilómetros; costaba 42 millones de pesos oro, y los trabajos durarían 4 años para la parte correspondiente a la Pampa y 4 para la

cordillera" (46). Este "relato de valioso contenido fue juzgado muy favorablemente por la crítica" (47).

Pero más importante que cualquier juicio crítico de los contemporáneos acerca del valor del proyecto de Rosetti es la propuesta de la firma principal prestamista inglés, Baring Brothers, al gobierno de Buenos Aires. Este documento dice así:

"Propuesta para la construcción de un Ferro-Carril Trasandino. Bases. El estudio de la línea.

Artículo 1º — Los contratistas se obligan ellos mismos, sujetos al cumplimiento de las obligaciones que imponga el gobierno, a hacer dos estudios de una línea de ferro-carril, uno para una vía de cinco pies, seis pulgadas de ancho entre los railes (guage), y el otro para una línea de tres pies, seis pulgadas de ancho que arrancando de... cruzará las provincias superiores de la República ya travezará los Andes por el paso del Planchón u otro que previamente se determine, con el objeto de unirse a una línea de ferro-carril en la República de Chile en el lado occidental de los Andes...

Construcción del camino

Artículo 1º — Los contratistas se obligan ellos mismos a construir un ferro-carril por la ruta que los estudios indiquen y que previamente haya recibido la aprobación de las autoridades competentes, por cuenta del gobierno provincial o del gobierno de la Nación, o por cuenta de una compañía particular que los contratistas representen.

Art. 2º — ... en el primer caso se hará con fondos públicos recibidos al 80%.

Art. 3º — Si el gobierno resuelve construir la línea por cuenta de una compañía particular, los contratistas o la compañía que ellos representen, recibirán una garantía del 7p. oro sobre el costo de construcción, y cuyo costo se fijará por acuerdo entre las partes, y según los presupuestos de los ingenieros que hayan hecho los estudios. Además de la garantía los contratistas o la compañía que ellos representen recibirán en donación una legua cuadrada de tierra a cada lado del camino" (48).

(46) URIEN, Carlos M. y COLOMBO, Ezio, La República Argentina en 1910. Estudio Histórico, Físico, Político, Social y Económico publicado bajo los auspicios de la H. Comisión del Centenario de la Independencia Argentina y de la Junta de Historia y Numismática Americana, tº II, Bs. As., Maucci Hnos., 1910, pág. 361.

(47) PICCIRILLI, Ricardo; ROMAY, Francisco L., y, GIANELLO, Leoncio, Diccionario Histórico Argentino, Bs. As., Ediciones Históricas Argentinas, Tº VI., Q-Z, pág. 258.

(48) REVISTA ECONOMICA DEL RIO DE LA PLATA, Periódico Semanal, Redactor D. José Vattri, Año 1, 11 de diciembre de 1870, Nº 19, págs. 350/351.

(45) "Ferro-Carril al Pacífico", en: "El Constitucional", Mendoza, 27 de febrero de 1860.

Los gobernantes de la provincia de Buenos Aires afortunadamente no se dejaron seducir por este canto de sirena del solicitante prestamista. La "carta de intención" fue desechada y por una vez se resistió a lo que Mc Gann denomina "la vaca sagrada del crédito inglés" (49). Es que al parecer, la provincia confiaba sinceramente en ese momento en la ayuda de la Nación y en la pujanza de su ferrocarril. De ese ferrocarril —que según el Gobernador D'Amico— "era el chiche, la gloria, el cariño de los porteños... al que amaban como se ama la bandera... porque era el esfuerzo del argentino; construida (la vía) por ingenieros argentinos; por brazos argentinos; administrada por argentinos; porque en la línea no se hablaba inglés; porque su tarifa era la más baja de todas; porque tenía una escuela práctica de mecánica para hijos del país; porque sus líneas eran la escuela práctica de sus jóvenes ingenieros; y sobre todo, porque era la administración modelo de todo ferrocarril de la República" (50).

Mientras tanto la colaboración del Estado Nacional se hacía esperar —y en última instancia se denegaría—, la provincia de Mendoza, ayudaba al proyecto dentro de sus reducidas posibilidades. El 17 de enero de 1873 "el Poder Ejecutivo aprueba la rendición de cuentas de los gastos efectuados por la comisión de ingenieros que se había trasladado al paso del Planchón, para estudiar el trazado del Ferrocarril Trasandino" (51).

Buenos Aires por su lado recepta la labor de Rosetti, aprobándola oficialmente. En ese sentido obra el siguiente decreto:

"Buenos Aires, setiembre 14 de 1871.

Artículo 1º — Los estudios de la prolongación del Ferro-Carril del Oeste el paso de la Cordillera, seguirán la línea aconsejada por el Consejo Consultivo de dicho Ferro-Carril, en su informe de agosto 28 del corriente año, quedando así modificada la posición del artículo segundo de la Ley de 18 de noviembre de 1868.

Alejo B. González - Alberto Mon

Publíquese. Castro - Pedro Agote" (52).

(49) MC GANN, Thomas F., op. cit., pág. 71.

(50) D'AMICO, Carlos, Buenos Aires, sus hombres, su política (1860-1890), 2ª edición, Bs. As., Americana, 1952, págs. 256/257.

(51) FUNES, Lucio, Gobernadores de Mendoza (La Oligarquía), Primera Parte, Mendoza, Best Hnos., 1942, págs. 198/199.

(52) LEYES Y DECRETOS PROMULGADOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES DESDE 1810 a 1876. Recopilados y concordados por el Dr. Aurelio Prado y Rojas. tº VIII, Bs. As., El Mercurio, 1879, págs. 53/54, nº 2366.

Los estudios preliminares concluyeron en 1872, "la línea internacional partía de Bragado y se dividía en tres secciones de características diferentes:

La 1ª de Bragado a San Rafael de	769 kms.
La 2ª de San Rafael al Planchón de	193 „
La 3ª de el Planchón a Curicó (en Chile), de	95 „

Total de	1.057 „ (53).

Así entramos en el año de 1872, clave para nuestro proceso, porque en su transcurso se va a producir el gran cambio. Entonces "la unión internacional ferroviaria patrocinada por el Dr. Rawson y que debía aprovechar el Portezuelo de el Planchón y los estudios de los ingenieros Dubois y Rosetti, vino a realizarse (?) por un paso ubicado más al Norte, por Uspallata, elegido expresamente por los hermanos Clark durante los estudios cordilleranos que hubieron ellos de efectuar en la construcción del Telégrafo Trasandino... Cuando estos contratistas hicieron pública esta preferencia se dijo que eso era una inconveniencia, dada la altura y ubicación de ese portezuelo, a lo que ellos replicaron que los que tales cosas decían, expresaban cargos injustos, ya que sus propósitos no eran preferir el paso más fácil, sino el más central y conveniente a sus concepciones, aunque el atravesio hubiere de hacerse a costa de mayores dificultades y gastos que en otras partes" (54).

Ya nos ocuparemos de los hermanos Clark; pero por ahora baste saber, por boca de su apologista, que ellos fueron los responsables visibles del abandono expreso de la mejor ruta, la imaginada por Rawson y la proyectada por Rosetti, la del Planchón.

La causa verdadera de esta decisión, sí podemos adelantarla con Scalabrini Ortiz: "sinteticemos la situación ferroviaria creada en torno a la línea a Chile. El Ferrocarril del Oeste ha estudiado ya una línea trasandina, prolongación de su línea troncal. Sus ingenieros han optado por el Paso del Planchón y tienen ya totalmente terminados los estudios. La provincia ha solicitado la cooperación del gobierno nacional para esa empresa. Por otra parte, los estudios para llevar los rieles del Ferrocarril Andino de Villa Mercedes a Mendoza y San Juan, están, asimismo, terminados. El Gobierno Nacional puede acometer cualquiera de las dos acciones, pues tiene fondos disponibles. Pero el Gobierno Nacional decide otorgar a empresas particulares la construcción de varias líneas que van a competir con el Oeste y a impedir el desarrollo de los planes

(53) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., pág. 46.

(54) MARIN VICUÑA, Santiago, Los Hermanos Clark, cit., p. 155.

del Oeste y del Andino. La ley 583 del 5 de Noviembre de 1872, ordena al P. E. contratar con empresas particulares la construcción de cinco líneas férreas. La primera arranca de Buenos Aires, pasa por Mercedes, San Luis, Mendoza y llega hasta San Juan. Los caminos del Ferrocarril del Oeste y del Andino quedaban cerrados. La segunda línea que se autoriza es el Trasandino... Estas cinco líneas no eran sino la pantalla de la primera que venía a sofocar dos tentativas ferroviarias genuinamente argentinas" (55).

Y así Emilio Rosetti y su obra pasaron al olvido.

V

LA CONCESIÓN CLARK

En el año 1874 los hermanos Mateo y Juan Clark obtienen un éxito señalado dentro de su ambicioso plan: el 26 de enero el Presidente Sarmiento aprueba el contrato celebrado por Juan Clark y el Ministerio del Interior para la construcción y explotación de las dos primeras líneas férreas de la ley de concesión del 5 de noviembre de 1872, es decir, la de Buenos Aires a San Juan y la de Mendoza a Chile; en agosto, de la Legislatura mendocina, la donación de tierras para la construcción del ferrocarril trasandino, y el 13 de noviembre del Congreso Chileno, la concesión a Clark Hnos. del Ferrocarril Trasandino por Juncal hasta Mendoza.

Los hermanos Clark si bien habían nacido en Valparaíso, vivieron parte de su vida en Londres y sus hijos se nacionalizaron y radicaron en Inglaterra o en sus colonias (56), motivos éstos que deben haber influido para que los legisladores chilenos, en un Informe presentado al Congreso en 1869 con respecto a la solicitud de aquéllos para instalar el Telégrafo de Buenos Aires a Santiago, los consideraran "empresarios extranjeros" (57).

Obtenidas las concesiones, viajó a Londres Juan Clark, con el objeto de obtener de prestamistas ingleses el dinero de que ellos carecían. "Pero tanto los términos de la Ley argentina del 5 de noviembre de 1872, como los de la chilena, del 13 de noviembre de 1874, no satisficieron a los banqueros y capitalistas de Londres, llamados a financiar las obras proyectadas por ellos, o sean las del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y a la frontera chilena y el que partiendo de esa frontera, debiera empalmar con los ferrocarriles de

(55) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., págs. 269/270.

(56) MARIN VICUÑA, Santiago, Los Hermanos Clark, cit., págs. 47, 51, 205, 351.

(57) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 62.

Chile; inconvenientes que los hermanos Clark se apresuraron a poner en conocimiento de ambos Gobiernos, solicitando de ellos en 1875, que fuera modificada la forma de la garantía, como asimismo la cuantía del capital" (58). "Allá por los últimos días de abril de 1876... se celebró en Valparaíso, por determinadas personas, una reunión y en ella se convino que el señor Clark (Mateo), se trasladara sin pérdida de tiempo a Buenos Aires, a fin de obtener del Gobierno Argentino una serie de modificaciones a la primitiva ley de cesión dictada en pro de esa obra y que los financistas de Londres exigían perentoriamente a su hermano Juan, como condición indispensable y previa para otorgar los créditos y fondos requeridos por tan magna empresa". (59) En Buenos Aires, Mateo Clark "tras una ardua y sostenida campaña de prensa y opinión pública, logró ampliamente su cometido, consiguiendo que el Congreso y el Gobierno argentino aceptaran absolutamente todas las exigencias formuladas por los capitalistas ingleses, como indispensables para prestar ayuda financiera a la proyectada construcción del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico". (60) De esas exigencias "la más importante era la de establecer que la garantía otorgada para la construcción fuera absolutamente independiente del resultado de la explotación de la línea". (61) Esas gestiones se tradujeron como queda dicho en la Ley N° 868 del 18 de setiembre de 1877 y en los nuevos contratos del 19 de mayo y 3 de setiembre de 1877. "En cuanto a la construcción del primer tramo, de 110 Kms. que media entre Buenos Aires y Mercedes, fue entregado... por los Señores Clark, a una Compañía filial, organizada por ellos mismos, la que posteriormente traspasó todos sus trabajos, una vez terminados, a la Compañía del Ferrocarril del Pacífico", debido a los "abusos del Directorio del Sindicato Financiero de Londres... y a los manejos indecorosos del Directorio del Ferrocarril del Pacífico", según se lo manifestara a su biógrafo don Mateo Clark. (62).

No es el tema de este trabajo analizar la historia del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza —realizado por el Estado Argentino y vendido por Juárez Celman a la empresa inglesa del Gran Oeste— del que ya nos hemos ocupado en otra oportunidad. (63) Lo que por ahora nos interesa saber, es que "el 12 de abril de 1885, llegó la primera locomotora a la Ciudad de San Juan, término

(58) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 111/112.

(59) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 26.

(60) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 32.

(61) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., p. 121.

(62) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 127 y 129.

(63) DIAZ ARAUJO, Enrique, Mendoza y el Ferrocarril (1890), en public. por Cuadernos del Instituto, Inst. de Est. Pol. de la Escuela Superior de Estudios Políticos y Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo.

del ferrocarril Andino, quedando así ligadas las tres Provincias de Cuyo, con el litoral de la República". (64)

Volviendo pues al Trasandino, digamos que "Clark y Cía." —ya que así operará en adelante— hace practicar varios estudios de los pasos de la cordillera desde 1873 a 1875, en especial, los de Navarro, de los Patos y de Uspallata, decidiéndose por este último que es el que pasa por la Cumbre. (65)

Los trabajos de la construcción se inician desde Mendoza el 1º de enero de 1887 y desde Santa Rosa de los Andes en 1889. Pronto surgirán graves dificultades por ambos lados. A los problemas financieros que se plantearán por desavenencia entre los Clark, Murrieta y Cía., de Londres, y la Casa Morgan, cuyo delegado Mr. F. W. Lawrence, indispuso al personal con los primeros, se sumaron los de orden técnico, ya que los ingenieros sostenían la necesidad de amplios y largos túneles en la roca y el uso de la cremallera.

En Mendoza, la Compañía obtendrá del Gobierno concesiones que en un principio se ubican equivocadamente en el Sur. En efecto, el 1º de agosto de 1874, el Gobernador Francisco Civit, eleva a la Legislatura un proyecto de ley de concesión de tierras públicas adjunto a una presentación de Juan E. Clark. En esta última, entre otros conceptos, se dice: "la circunstancia de haberse acordado concesiones liberales de tierras a empresas de menor magnitud e importancia que esta vía interoceánica, hacen necesario asegurar para ella, iguales o mayores privilegios, que la pongan a cubierto de toda objeción de Inglaterra... Si se tiene presente además, que al mismo tiempo que de la República Argentina, llegan a Londres proyectos de ferro-carriles de distintas partes del mundo, con garantías y otras concesiones importantes... se verá la necesidad de mayores seguridades... Cuando en 1868 se inició el proyecto de ferro-carril trasandino por el Planchón, la H. Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, que patrocinó calurosamente esta vía, y que poseía en propiedad extensos campos hábiles para el cultivo, presentó un proyecto de ley cuyo art. 3º era textualmente como sigue: "En todo el trayecto que recorra dentro de los límites de la Provincia, por terrenos del Estado, se asignará como pertenencia en propiedad del ferro-carril, un área de dos leguas a cada costado... En mérito de lo espuesto vengo a solicitar a V. E.: 1º Cesión gratis de los terrenos necesarios para la construcción de la vía, en un ancho de treinta metros en toda su extensión que recorra dentro de los límites de

(64) Memoria del Ferro-Carril Andino — Por los años 1884 y 1885, Bs. As., Imprenta Martín Biedma, 1886, p. 53.

(65) Solicitud de Juan E. Clark al Gobierno Nacional pidiendo modificaciones al contrato para la construcción de Ferro-Carril de Villa Mercedes a San Juan y Mendoza, Bs. As., Imprenta 9 de Julio, 1875, p. 31.

la Provincia, como también los terrenos necesarios para estaciones, bodegas, galpones de dentro y fuera de las poblaciones y en las dimensiones indicadas en los planes levantados por el Señor Elía". En los otros artículos pedía: uso de bosques (2º), derecho a construir doble vía paralela (3º), cesión gratis de terrenos de pastoreo o de cultivo, 2 leguas a cada lado de la vía o en los lugares más próximos (4º), y suscripción por la Provincia de bonos especiales del 8% de interés y de 2% de amortización que la empresa recibirá al 90% en los mismos plazos que los demás accionistas" (5º)". (66)

El Ministro de Gobierno de la Provincia suscribía dos proyectos concretando positivamente la solicitud de Clark, por los que se le darían: 1) 200 leguas superficiales de cinco mil metros cada legua, de los terrenos de propiedad Fiscal situados en la margen derecha del río Colorado desde la confluencia de los ríos Grande y Barrancas al Este, y 2) emitir 200.000 pesos fuertes en fondos públicos del 8% al 2% de amortización acumulativa, en pago de acciones y a la par". (67)

Por último la comisión de Legislación y Hacienda de la Cámara de Representantes, integrada por Nicolás Godoy, H. Leiva, A. Rodríguez, M. Aberastain y José R. Ponce, introdujo modificaciones sustanciales a los proyectos, aceptando como única ventaja la donación de 300 leguas pero "a la Empresa del Ferro-carril de Buenos Aires a Mendoza" (68), con lo que en definitiva el Trasandino no recibió nada en ese momento.

Durante la construcción de la parte argentina hubo algunos conflictos entre los constructores y el personal, denunciando los obreros la presencia de la policía mendocina en los hechos. (69)

De todas maneras la obra se inicia, por "la nueva empresa del Ferrocarril Trasandino, organizada en Londres. El tramo de Mendoza a Uspallata se habilitó en 1891 y el de Uspallata a Río Blanco en 1892 (en 1893 hasta Punta de Vacas). Sobrevino después una paralización de varios años en las obras debido a las deficiencias del contrato, a las inundaciones y a los inconvenientes del terreno". (70)

(66) REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, que comprende los años 1873 y 1874, Bs. As., Imprenta Coni, 1875, págs. 449 a 452.

(67) REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, cit., pág. 452.

(68) REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, cit., pág. 545.

(69) ARCHIVO HISTORICO DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, Legajo 75 Independiente, Carpeta 75, documentos Nros. 64, 87, 88 y 96.

(70) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, op. cit., págs. 124 y 149.

Por el lado chileno la suerte no es mejor. "Los Hermanos Clark iniciaron los trabajos de construcción el 5 de abril de 1889 y los suspendieron a principios de 1893, dejando terminados 27 kms. de vía. Faltos de capital para continuar las obras, consiguieron organizar en Londres una Sociedad llamada "The Trasandino Construction Company Limited", con un capital de £ 300.000, sociedad que prosiguió los trabajos desde el Salto del Soldado hasta Río Blanco". (71) En la versión del penegirista de los Clark las cosas habrían sucedido de la siguiente manera: "Tomaron entonces interés en la empresa de los señores Clark dos firmas poderosas: El Banco Londres, Méjico y Sud-Americano y la reputada Casa de Pearson and Son, contratistas de mucha importancia comercial en Inglaterra... Ambas entidades expresaron al señor Clark que ellas cubrirían hasta el 75% del capital necesario a la obra por ejecutar, siempre que otras firmas de importancia tomaran el saldo. En esas condiciones don Miguel Grace ofreció suscribir ese saldo, poniendo como única condición que se diera a la Casa comercial de su nombre la representación en Chile del negocio, lo que don Mateo se apresuró a aceptar, que la nueva firma anunciara públicamente en Chile "que los Clark, los primitivos dueños y concesionarios, trabajaban en Sociedad con los nuevos contratistas". (72) Sin embargo ya con fecha 15 de febrero de 1888 se publica en el Boletín Oficial de Chile el "Memorandum de asociación de la Compañía del ferrocarril trasandino Clark y decreto que autoriza a don Alberto Riofrío para que le sirva de agente en Chile" y cuyo contenido esencial es: "1.— El título de la compañía es "Clark's Trasandine Railway Company, Limited". 2.— El domicilio legal de la compañía estará fijado en Inglaterra. 3.— Los objetos para los cuales se ha formado la compañía, son: a) Para comprar o adquirir de Juan Eduardo Clark, o de Mateo Clark, o de cualquiera otra persona, el derecho de construir y explotar" el ferrocarril trasandino. Los accionistas que firman con expresión de accionistas y domicilio son: Emanuel Maguire, Ottiwell Charles Waterfield, General Alexander Fraser, William Wilson, Charles Austin Prevost y Frederick Harvey Rapley". (73).

(71) HUIDORO DIAZ, Carlos. Nuestros Ferrocarriles, Monografías, Ministerio de Fomento, Departamento de Ferrocarriles, Inspección Superior, Santiago de Chile, 1939, pág. 111.

(72) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 198/199.

(73) Boletín de Leyes y Decretos Sobre Ferrocarriles Dictados por la República de Chile desde 1848 hasta 1890 y recopilados por Emilio JOFRE, Tº II, Santiago de Chile, Imprenta Santiago, 1891, págs. 254 y 257.

Esto prueba que casi desde un principio las empresas constructoras de ambos trasandinos estaban integradas por capitalistas ingleses, y es sabido que hacia 1880 empezó a funcionar en la River Plate House de Londres el pool ferroviario con una política definida (74). Téngase presente que los Clark, que el 4 de noviembre de 1886 habían obtenido la concesión para la construcción de la línea Monte Caseros - Corrientes, en 1888 la transfieren a la compañía británica del "Ferrocarril Nordeste Argentino" (75).

Quizás por ello el proyecto se demoró en su realización hasta 1910. "Fácil es deducir —dice el escritor chileno Enrique Moresco— que las empresas privadas no tuvieron nunca verdadero interés por la construcción de las líneas, debido a que ellas no habían de procurarles un provecho inmediato. Las concesiones eran solicitadas más bien para evitar la concurrencia de otros interesados. Luego las empresas procuraban ampliar los plazos con cualquier pretexto; hasta que por fin se veían precisadas a abandonar sus derechos, en la imposibilidad de prolongar semejante situación indefinidamente. Tales fueron los casos de los trasandinos por el Sur y por el Norte" (76).

Esas líneas estancadas, por un camino equivocado, fueron en definitiva, la obra de los Clark.

VI

LAS VIAS LLEGAN A LA CUMBRE

A. — Las Empresas

"Treinta y ocho años debieron transcurrir para que fuera un hecho la unión de los trasandinos argentino y chileno, estableciéndose la vinculación de ambos países por el riel, a través de los Andes", dice Moresco (77), computando el lapso desde la ley de concesión hasta 1910.

Es necesario, antes de introducirnos en los detalles de la construcción y

(74) ORTIZ, Ricardo M., El Ferrocarril en la Economía Argentina, Bs., As., edic. Problemas, 1946, pgs. 24/25.

(75) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, cit. p. 105.

(76) MORESCO, Enrique, Los Ferrocarriles Trasandinos en su contribución a la solidaridad Económica Social y Cultural Argentino-Chilena, Conferencia pronunciada por el Secretario de la Cámara Chileno-Argentina de Comercio, en el Museo Social Argentino, el 16 de setiembre de 1941, Instituto Argentino-Chileno de Cultura, Cámara Chileno-Argentina de Comercio, Bs. As. 1941, pág. 6.

(77) MORESCO, Enrique, op. cit., pág. 4.

explotación, tener una idea de conjunto de la cronología ferroviaria como de la legislación consiguiente. Seguiremos para ello a dos exposiciones que nos presentan esos aspectos en términos claros y breves.

“Según está ya anotado, la concesión del Ferrocarril Trasandino sólo se había realizado hasta 1893 en tres secciones: Mendoza - Uspallata - Río Blanco - Punta de Vacas. Sobrevino después una paralización de varios años... subsanadas estas dificultades, se reanudó el trabajo y, en 1902, las vías llegaron a Puente del Inca, en 1903 a Las Cuevas y en 1910 a la frontera argentino-chilena, donde debían conectarse con las del país hermano. (El túnel trasandino fue terminado en el año 1910. Su parte más alta se eleva a 3.218 metros sobre el nivel del mar, siendo equivalente en metros su longitud. El primer convoy atravesó la cordillera por el túnel a las 22 horas del día 4 de abril de 1910. La línea que une a las dos repúblicas fue librada al servicio en mayo del mismo año. Es digno de mencionarse, como un testimonio de la exactitud de los cálculos técnicos que se notó en el punto de unión de los rieles, o sea, en el límite entre Argentina y Chile. Esta fue menos de dos centímetros en el nivel de los rieles, de 7 en el eje y 5½ menos de longitud que la calculada. El costo del túnel fue aproximadamente de \$ 1.840 m/n. por metro). Para ligarse a la red nacional, el Trasandino construyó en Mendoza, en 1903, un empalme con el Gran Oeste Argentino (mediante trasbordo), y firmó con esta empresa un convenio de administración, que se prolongó muchos años... al incorporarse el Gran Oeste al Pacífico, el Trasandino estuvo comprendido en el consorcio... Destruída por un aluvión en 1934 parte del Ferrocarril Trasandino Argentino, entre las estaciones Punta de Vacas y Mendoza, sus servicios quedaron interrumpidos hasta el 1 de agosto de ese año, fecha en que se los reanudó parcialmente por intermedio del Trasandino Chileno en combinación con el F. C. Pacífico, lo que obligaba a hacer un trayecto de 170 kilómetros en automóvil entre ambos extremos. La compañía fue conminada a reconstruir la línea; pero como no pudo hacerlo, luego de concedérsele varias prórrogas, el P. E. dispuso que la Administración de los Ferrocarriles del Estado procediera a efectuar las obras por su cuenta y autorizó al Ministerio de Obras Públicas a convenir con la empresa las bases y condiciones de la transferencia del ferrocarril al Estado... La ley Nº 12.573 aprobó la compra por 750.000 libras esterlinas y tiempo después las comunicaciones ferroviarias con Chile quedaron restablecidas” (78). Hasta acá la Historia elaborada por las empresas inglesas.

En cuanto al proceso jurídico-administrativo, Ernesto Soares dice: “La línea se inauguró en el año 1891 con la sección Mendoza a Uspallata. Una resolución del Departamento del Interior de 22 de junio de 1895 declara que el Reglamento General de Ferrocarriles no es aplicable al Trasandino cuando esté en conflicto con su contrato de concesión. Por Decreto de 1 de octubre de 1903 se autoriza a la Empresa a entregar su administración con carácter provisorio al ferrocarril Gran Oeste Argentino, hasta el 31 de diciembre de 1904. La centralización de los almacenes de ambas Empresas se autorizó por resolución de 11 enero de 1904. El Decreto de 11 octubre 1904 autoriza la sustitución del antiguo nombre “Ferrocarril Trasandino de Buenos Aires y Valparaíso” por el de “Ferrocarril Trasandino Argentino”. Por Decretos de 5 enero de 1905 se autoriza a la Empresa... para entregar su administración por el término de ocho años, a la del Gran Oeste Argentino. El 23 de abril de 1907 se celebró un convenio mediante el cual la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico se hacía cargo de la administración del Trasandino. Este convenio, que fue por 20 años a contar desde el 1 de junio de 1907, se aprobó por Decreto de 28 de mayo de 1907. El Decreto de 13 de junio de 1913 autoriza al ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico para que continúe administrando al Trasandino en las mismas condiciones anteriores. El Decreto de 28 de enero de 1927 aprueba los planos relativos a la electrificación de la sección de la línea comprendida entre Las Cuevas y la Frontera, la que fue librada al servicio público por Decreto de 17 noviembre del mismo año. Debido a conflictos surgidos entre la Empresa del Trasandino y su personal, el 20 de abril de 1932 se suspendieron los servicios de este ferrocarril, los que fueron reanudados por resolución de 3 diciembre del mismo año. Los efectos de un aluvión que destruyó una parte de la línea entre Punta de Vacas y Mendoza obligaron a la Empresa a suspender nuevamente sus servicios el 11 de enero de 1934, reanudados parcialmente el 1 de agosto del mismo año por intermedio del Trasandino Chileno entre Punta de Vacas y la Frontera. La reconstrucción de la línea no ha sido llevada a cabo hasta hoy (1937). Tal situación determinó al Poder Ejecutivo a dictar el acuerdo de Ministros de 11 febrero de 1937 por el que se dispone que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado proceda a la inmediata reconstrucción de la parte destruída de la línea del Ferrocarril Trasandino dentro del presupuesto de máxima de \$ 5.614.489 m/n., cuyo importe tomará de Rentas Generales. El artículo 3º de este Decreto establecer que por el Departamento de Obras Públicas con intervención del de Hacienda, se procurará convenir con

(78) DIRECCION DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS, op. cit., págs. 149/150 y 179/180.

"The Argentine Railway Company Limited" las bases y condiciones bajo las cuales se efectuará la transferencia" (79).

Esta es la síntesis de la historia del trasandino del lado argentino. Carlos Huidobro Díaz nos proporcionará igual información sobre el lado chileno. Dice así:

"La Ley N° 1588, de 28 de febrero de 1903, autorizó al Presidente de la República para contratar, por medio de propuestas públicas, la construcción de un ferrocarril de trocha de 1,00 m. que partiría desde la ciudad de Los Andes y se extendería hasta la Cumbre de la Cordillera para unirse con un ferrocarril de la misma trocha, que se dirigiría desde Mendoza hasta dicho punto. Según esta Ley, el Estado garantizaba por el término de 20 años un interés del 5% anual sobre una cantidad que no excediera de £ 1.500.000. Para los efectos del pago de la garantía, la obra se dividió en tres secciones cuyo valor fue estimado como sigue: a) Primera Sección: Los Andes al Juncal, estimada en 20% del valor total de la obra; b) Segunda Sección: Juncal al Portillo, 35% del mismo valor y c) Tercera Sección: del Portillo al punto de empalme con el Ferrocarril Argentino, valorizada en el 45% restante. Abiertas las propuestas respectivas, la concesión fue otorgada por Decreto N° 1331 de 22 de junio de 1904 a "The Trasandine Construction Company Limited", quedando garantizados por el Estado los intereses de £ 1.485.000. En febrero de 1906 fue entregada al tráfico la primera sección de Los Andes al Juncal y por Decreto N° 3434 de 30 de junio del mismo año se autorizó a The Trasandine Construction Co Ltd. para lanzar una emisión de "Bonos del Ferrocarril Trasandino de Chile", cuyo interés sería garantizado durante 20 años por el Gobierno de Chile, en conformidad a la ley de 28 de febrero de 1903. La emisión se haría por £ 278.000, equivalente al 20% del costo total del contrato más un 30% por primas de adelanto en la entrega de esta sección. La operación financiera fue realizada por "The Chilean Trasandine Railway Company Limited", sociedad anónima británica, organizada en Londres y a quien le fue transferida la concesión, según el Decreto N° 4310 de 10 de agosto de 1906. La sociedad nombrada debía recibir la línea a medida que ésta fuera terminada, organizar su explotación, colocar la emisión de bonos correspondientes y constituir las hipotecas del caso. Por Decreto N° 1165, de 7 de abril de 1908, se declaró definitivamente recibida la segunda sección, comprendida entre Juncal y Portillo y se autorizó a The Chilean Trasandine Railway Co Ltd. para

emitir bonos por la suma de £ 538.650, equivalente al 35% del costo total de la obra más un 14% por primas de adelanto en la entrega de la sección. La tercera sección comprendida entre Portillo y el empalme con el Ferrocarril Argentino, fue recibida oficialmente por Decreto N° 1266, de 18 de abril de 1910. Este decreto autorizó a la Compañía para emitir bonos con la garantía del Gobierno de Chile del 5% hasta por la suma de £ 268.250, equivalente al 45% del costo de la obra más un 10% por primas. El primer tren internacional atravesó la Cumbre el 5 de abril de 1910 y, a partir desde esa fecha, se inició la explotación del Ferrocarril, la que no dio los resultados económicos que se esperaban, debido al sistema de tarifas prohibitivas implantado en la sección Argentina, en esa época a cargo del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Dentro del propósito de subsanar estas dificultades, se realizaron en los años siguientes diversas gestiones diplomáticas entre los Gobiernos de Chile y la Argentina. El 3 de diciembre de 1919, el Gobierno de esa República autorizó a la Sección Argentina para fusionar su administración con la Chilena, previa cancelación del contrato de administración de la línea que tenía suscripto con el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. La administración fusionada estaba a cargo de un *Comité Unido*, compuesto por igual número de representantes de cada empresa. Comité que se reunió por primera vez el 24 de enero de 1922 en Londres y funcionó hasta fines de 1929, fecha en que fue aceptada la sugestión del S. Gobierno de Chile para trasladarlo a América, debiendo sesionar, el primer año en Santiago. El Comité Unido (formado por un Comité Local Chileno y un Comité Local Argentino) se constituyó en Santiago el 14 de abril de 1931, celebró cinco sesiones en dos años y después no volvió a reunirse. Conjuntamente con las gestiones encaminadas a independizar la Sección Argentina, del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y a establecer una administración unida con la de la Sección Chilena, se convino que el Gobierno de Chile prestaría su ayuda financiera al Ferrocarril para que éste pudiera mejorar sus servicios. Fruto de estas gestiones fue la Ley N° 3803, de 13 de setiembre de 1921, que autorizó al Presidente de la República para emitir bonos del Estado por la suma de £ 825.000 que ganarían el 8% de interés anual y tendrían una amortización del 1% anual. El receso del Comité Unido, que se produjo después de las cinco sesiones celebradas en Chile, marcó el término de la fusión de las dos administraciones y, casi al mismo tiempo, la Sección Argentina volvió a quedar bajo el control del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. La explotación del Ferrocarril y su situación económica no mejoraron durante la fusión y, por el contrario, se hicieron cada vez más precarias. Finalmente, el Ferrocarril Trasandino cerró su línea el 20 de abril de 1932 y no volvió a reabrirla hasta el 5 de diciembre de ese año, para dar lugar

(79) SOARES, Ernesto E., Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, Antecedentes Legales Leves que los rigen y Reseñas Estadísticas, Bs. As., Compañía Impresora Argentina S. A., 1937, págs. 143 a 145.

a nuevas gestiones diplomáticas tendientes a proporcionar tráfico al Ferrocarril. El 10 de enero de 1934 y a consecuencia de la destrucción de la vía ocasionada por un aluvión en Cacheuta, el servicio ferroviario internacional quedó definitivamente paralizado. Los trenes del Ferrocarril Trasandino Chileno, en virtud de un acuerdo celebrado con el Trasandino Argentino, han seguido corriendo hasta la estación de Punta de Vacas. Desde ahí hasta Mendoza, se ha organizado un servicio de automóviles que transportan pasajeros y equipajes. En abril de 1934 el Directorio de Londres de "The Chilian Trasandine Railway C^o Ltd.", acordó entregar la administración de la sección chilena a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile, cuyo Director General fue designado Administrador General y ha asumido los poderes del Consejo Local. Por Decreto N^o 1694, de 6 de julio de 1937, el Gobierno de Chile autorizó a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para adquirir el 30% de las acciones del Ferrocarril Trasandino, que pertenecían a particulares y transfirió a dicha Empresa el 70% de las restantes, que poseía el Fisco" (80).

Después de estas extensas transcripciones estamos en condiciones de poder saber que el ferrocarril que licitaran los Clark y que transfirieran a "The Argentine Trasandine Railway C^o Ltd." en la parte argentina, y a "The Trasandine Construction C^o Ltd.", y a "The Chilian Trasandine Railway C^o Ltd.", en Chile, después de demorar 38 años para su inauguración, sólo funcionó 22 años —explotado durante un tiempo por el Comité Unido de Londres— en forma precaria y antieconómica, para ser vendidas luego ambas líneas a los respectivos Estados americanos, que eran los mismos que habían financiado tan onerosa empresa.

B. — Los problemas

Las principales estaciones que se construyeron sobre el lado argentino, partiendo de Mendoza, fueron las siguientes:

Mendoza	0	kms.	724,7	mts. sobre el nivel del mar
Blanco Encalada	22	"	1.019	" " " " " "
Cacheuta	38,7	"	1.198,3	" " " " " "
Guido	65	"	1.436,1	" " " " " "
Uspallata	92,7	"	1.718,6	" " " " " "
Río Blanco	112	"	1.980	" " " " " "
Punta de Vacas	142,7	"	2.358,9	" " " " " "
Puente del Inca	157,7	"	2.635,5	" " " " " "
Las Cuevas	173,5	"	3.189,1	" " " " " "

(80) HUIDORO DIAZ, Carlos, op. cit., págs. 111 a 113.

Los tramos principales con sus distancias relativas fueron:

Mendoza - Uspallata	91,537	kms.
Uspallata - Río Blanco	29,800	"
Río Blanco - Punta de Vacas	22,320	"
Punta de Vacas - Puente del Inca	16,200	"
Puente del Inca - Las Cuevas	14,420	"
Las Cuevas - Frontera	4,640	"
Total	178,917	kms.

Las estaciones de la región chilena, que en los Andes se conectaban con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile, eran:

Los Andes	0	kms.
Río Blanco	33	"
Juncal	50	"
Portillo	63	"

La longitud total de este sector era de 70,790 kilómetros. La vía en toda su extensión tenía trocha de 1 metro. En el km. 137 del lado argentino empezaba la cremallera sistema "Abt" en una extensión de 1.250 metros y luego se volvía a utilizar en el km. 141 y en el 167. En la parte chilena empezaba en el km. 45,500 y se recorrían así 3.500 metros, en el 54 y desde 59 al 67. Los túneles que se proyectaron sumaban en total la cantidad de 16.290 metros, siendo los más importantes los de Las Leñas, Navarro, Calavera, Portillo, Juncalillo, Juncal y el ya estudiado de La Cumbre. El número de puentes, socavones, excavaciones en la roca, galerías laterales, alcantarillas, era tan elevado, que Juan José Castro que en 1893 hacía su inventario, concluía diciendo "los puentes y túneles que hemos anotado kilómetro por kilómetro, dan apenas una remota idea de la enorme cantidad de trabajos que se han requerido para construir la parte ya terminada del ferrocarril" (81).

Sin embargo a pesar de todos estos esfuerzos el ferrocarril resultaba inseguro —y así lo juzgó la opinión, como veremos más adelante— a tal punto que el penegirista de los Clark, defendiéndolos sostiene que "si se hubiera persistido en las ideas y proyectos de los hermanos Clark, se habría tenido también el éxito deseado; pero como se ha dicho se prefirió, a trueque de un menor costo y de mayores facilidades de construcción, realizar una obra más modesta, que quedó terminada en 1910 y cuya explotación, según se había previsto, sigue siendo insegura y onerosa, a pesar de las cuantiosas obras su-

(81) CASTRO, Juan José, op. cit., pág. 147.

plementarias y de refuerzos que ha sido necesario construir con posterioridad" (82).

Efectivamente, recién el día 5 de abril de 1910, aniversario de la batalla de Maipú, con la presencia de los Presidentes José Figueroa Alcorta y Pedro Montt y las de sus respectivos gabinetes, se inaugura oficialmente la línea. Hablaron en la ocasión el Ministro chileno Eduardo Délano y el argentino Ezequiel Ramos Mejía. Este último expuso "que los tropiezos de cuarenta años que habían encontrado los hermanos Clark en la realización de sus grandes ideales habían sido más de carácter diplomático, que de orografía... esta ceremonia presenta un triunfo muy grande. Es preciso peinar canas para poder recordar, con la propia memoria, las vicisitudes desesperantes que han detenido años de años la realización de esta obra y los jóvenes de hoy difícilmente podrían darse cuenta clara de las causas que han logrado tenerla" (83).

Pero las dificultades no habían concluido con la inauguración, sino que puede decirse que casi recién comenzaban. Marín Vicuña desde el ángulo chileno concreta así sus quejas: "la demora resolutive de Chile permitió que el Ferrocarril del Pacífico prácticamente se adueñara del Trasandino y que se estableciera así la corriente atlántica en el comercio de las provincias de Cuyo, a lo cual quizás sin desearlo ha cooperado nuestro Gobierno aceptando la perduración de tarifas prohibitivas en el Trasandino y permitiendo todavía que esta línea sea administrada desde Londres en vez de que su Directorio resida y actúe desde Santiago como es lógico"... "tan enorme fue el abuso en materia de tarificación de la Empresa del Pacífico con respecto a la carga venida de Chile, que de ello provino nada menos que la fusión de ambos trasandinos... Hasta entonces se estuvo pagando de cien a doscientos por ciento de recargo a la carga destinada de Chile a Mendoza, en comparación a la que iba directamente a Buenos Aires"... "Todo seguía pues, una marcha deliberadamente lenta, con la circunstancia agravante de que algunos consejeros del Ferrocarril del Pacífico, directamente interesados en estorbar todo avenimiento, formaban también parte del Directorio del Trasandino argentino..." (84). Y cita las propias palabras de Mateo Clark, en un folleto publicado en 1925, donde decía: "El tráfico del ferrocarril administrado desde Londres por un Directorio inglés, lo considero lo menos eficaz que puede concebirse, pues nada, absolutamente nada saben esos Directores de lo que

(82) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., págs. 159/160.

(83) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., pág. 234.

(84) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit. págs. 247, 145 y 171.

pasa en Chile y tienen que depender en todo, de lo que resuelva el Gerente, el cual, en vez del Directorio local residente en Chile, desempeña las funciones del mismo, siendo que este Directorio local es propiamente una delegación del Comité Unido de Londres" (85).

El argentino Scalabrini Ortiz es más severo al juzgar a este Comité Unido, "que en cierta manera laceraba la soberanía de Chile y de la Argentina, pues una misma compañía inglesa iba a reinar soberana sobre sus respectivos límites". También refiere los prevaricatos de funcionarios argentinos, cuando dice que "el ministro de quien dependían los ferrocarriles, incluso el Trasandino, era el abogado Isaac M. Chavarría y al rescindirse la garantía, en 1899, don Isaac M. Chavarría, fiel a la tradición gubernamental argentina, era abogado representante local de ese mismo Ferrocarril Trasandino". La "tradición" a la que alude es la ley 583 de 1872, que "refrenda el Ministro Uladislao Frías que años más tarde sería director del Ferrocarril Pacífico a que esta ley daba origen" y "del doctor Ezequiel Ramos Mejía, que fue más tarde director de los ferrocarriles ingleses Nordeste Argentino y de Entre Ríos", de lo que concluye que de todas estas combinaciones "resultó lo que debía resultar: una vía deficiente y costosa para la explotación" (86). Sobre todo el trámite de la garantía, de las multas, de los reembolsos, etc., el mismo autor se ha ocupado "in extenso", por lo que quedamos liberados de reiterarlo nosotros. Solamente recordemos, con Alejandro Bunge, que "es posible que en los primeros años se hayan filtrado sin contralor algunas partidas de financiaciones que fueron realmente abultamientos y hayan quedado en los balances..." (87).

Para concluir el capítulo digamos que a la fecha de las respectivas nacionalizaciones de los tramos chilenos y argentinos, esas medidas eran una necesidad sentida y reclamada por unanimidad (88).

(85) MARIN VICUÑA, Santiago, op. cit., pág. 175.

(86) SCALABRINI ORTIZ, Raúl, op. cit., págs. 315, 306, 264 y 307. Como dato ilustrativo señalemos que según SOARES, Ernesto E., op. cit., págs. 11 y 14, en 1937 el presidente de los directorios del Trasandino y del Buenos Aires al Pacífico era el Dr. Luis Patricio O'Farrell.

(87) BUNGE, Alejandro, Ferrocarriles Argentinos, Contribución al Estudio del Patrimonio Nacional, Bs. As., 1918, pág. 103.

(88) Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Economía de los Transportes, Director Ing. Teodoro SANCHEZ DE BUSTAMANTE, Los ferrocarriles Argentinos de capital privado en los últimos once años (1928-1939). Posibilidad económico-financiera de su nacionalización, Publicación Nº 7, Bs. As., Imprenta de la Universidad, 1940, y DICKMAN, Emilio, Nacionalización de los Ferrocarriles. Un problema técnico-económico argentino, Bs. As. 1938.

EL FERROCARRIL JUZGADO POR LA OPINIÓN

A. — El diario "Los Andes" denuncia al Trasandino.

La prensa mendocina ha dado muchas pruebas de su independencia de criterio frente a las poderosas empresas extranjeras. En otra oportunidad nos hemos ocupado de la valiente campaña llevada por un periódico cuyano —Los Debates— en 1890 contra los abusos del Gran Oeste, ferrocarril que monopolizaba el transporte hacia Buenos Aires. Ahora nos toca destacar la prédica del decano de los diarios locales, Los Andes, durante el transcurso de 1913 en favor del mejoramiento del tráfico cordillerano, con la correspondiente censura al Trasandino.

Casi al iniciarse el año de 1913 "Los Andes" publica un extenso artículo que se titula "Pasajes y Tarifas", y que muestra ya una voluntad esclarecedora del problema. Su contenido es el que sigue: "El F. C. Trasandino, que podría y debiera ser un medio de comunicación relativamente barato y cómodo para facilitar éxodo de viajeros de y para Chile, y por consiguiente la adquisición de infinidad de artículos que no pueden venir de otra parte más baratos, es precisamente todo lo contrario de lo que debiera ser. Sus pasajes son fabulosos, en relación con el kilometraje a recorrer, pues vale el doble que a Buenos Aires, siendo el recorrido cinco o seis veces menor. Sus comodidades son ilusorias, no disponiéndose en los coches ni de comedor ni de cama. Muchos otros detalles hacen del Ferrocarril Trasandino una vía crucis... ¿Hay razones para que el Trasandino sea tan caro en sus tarifas y pasajes? Puede que haya razón para que unos y otros sean de un precio relativo. Pero, el gobierno de la Nación debiera preocuparse por el mejoramiento de ese servicio, ya buscando la forma de obtener el abaratamiento de los fletes y pasajes, o ya *estudiando la forma de adquirir para el estado ese ferrocarril*, con lo cual se haría lo que debe hacerse, esto es, hacer que esa línea sea un medio fácil y cómodo de estrechar relaciones comerciales y de todo carácter con la vecina república. Mendoza con esto tiene por delante un gran problema a resolver. Ella es en el interior, al pie de la cordillera, lo que es el Rosario a las orillas de exhuberantes costas. Es un puerto terrestre, de tránsito, cuya importancia ha podido ser comprobada cuando esta provincia importaba todo de Chile antes del 61... Hoy el ferrocarril, ha encarecido ese pequeño comercio que floreció en otras épocas a pesar de que todo se hacía a lomo de mula... Ese absoluto olvido en que se deja a esta provincia, en manos de ferrocarriles, cuyas *empresas no*

miran sino el bien propio, trae perjuicios muy grandes y revela que en el Congreso y en el ejecutivo nacional, *nadie se preocupa de los altos intereses de esta región*... el Pacífico, hace aumentos en sus tarifas, sin consultar circunstancias ni ofrecer mayores ventajas al público, precisamente cuando llega la época en que sus entradas (las mejores de la república) se formalizan y se multiplican" (89). Y al día siguiente, casi sin solución de continuidad agrega sobre el tema de las tarifas: "... Hay puntos donde se ha aumentado la tarifa en un ciento cincuenta por ciento... En general, calculando el término medio, resulta un cincuenta o sesenta por ciento de aumento... Convendría que el Ministerio del ramo se ocupara alguna vez de velar por el interés de la provincia, abandonada por completo en los asuntos de índole ferroviaria" (90).

Aclaremos que el ministro aludido era Ezequiel Ramos Mejía, que había abandonado —dice Rogelio Araya— "así la política de control desarrollada por el ministro Civit, que perseguía por medio de la construcción y explotación de las líneas del Estado, controlar el funcionamiento y la prestación de los servicios de los ferrocarriles de propiedad particular... A esta firme política de control de las actividades ferroviarias de las empresas, le sucede otra del todo distinta, iniciada y desarrollada más tarde por el señor Ezequiel Ramos Mejía que ocupó el Ministerio de Obras Públicas en las presidencias de los doctores José Figueroa Alcorta y Roque Sáenz Peña" (91).

Precisamente insistiendo sobre esa política decía el periódico el 11 de enero: "Y si se carece del material rodante necesario, es por incuria del Ministerio Nacional de Obras Públicas, que no obliga a dichas empresas a ajustarse a los convenios establecidos" (92). Y señalando otros aspectos vinculados a la cuestión, salía en defensa de la compañía de "transportes unidos", netamente chilena, desplazada por "Villalonga", "protegida por el Ferrocarril del Pacífico". "La compañía de transportes unidos, arrojada por el monopolio de los ferrocarriles argentinos", afirmaba el editorialista de "Los Andes" (93).

Elogiaba luego a la prensa porteña que había divulgado una concesión fraguada en el Congreso a favor de la B.A.P. "De modo que por esta vez —decía el diario— se ha frustrado el plan de la soberbia y autoritaria empresa del Pacífico. La voraz dentellada que tiró a un pingüe monopolio ha quedado

(89) LOS ANDES, año XXX, Nº 8382, 7 de enero de 1913.

(90) LOS ANDES, año XXX, Nº 8383, 8 de enero de 1913.

(91) ARAYA, Rogelio, Tarifas ferroviarias. Contrato de transporte y Derecho ferroviario. Tº III, Bs. As., La Facultad, 1929, págs. 301 y 297. Ver también sobre el particular: IRAZUSTA, Julio, Balance de siglo y medio, Bs. As., Teoría, 1966, págs. 56/60.

(92) LOS ANDES, año XXX, Nº 8386, 11 de enero de 1913.

(93) LOS ANDES, año XXX, Nº 8397, 23 de enero de 1913.

corta y no alcanza al opulento bocado. . . Es bueno que la empresa del Pacífico sepa que algo no está al alcance de su dinero insolente: la conciencia pública" (94). A continuación de esta magnífica toma de posición, volvía a particularizarse con el Trasandino. "...lo alto de sus fletes —destacaba— estrangulan toda clase de relaciones entre uno y otro país. Las conclusiones a que arriba es que el mal está en los ferrocarriles de este lado de la cordillera, esto es, en el Pacífico y Gran Oeste, fusionados y en la línea del Trasandino, que administra el primero de los ferrocarriles. . ." (95). Al intentar el diario "La Prensa" de la Capital Federal defender al B.A.P. achacando los males al ferrocarril chileno, "Los Andes" contestaba: "Sólo ha podido constatar que ambas empresas, la Chilena y la Argentina, se culpan mutuamente de los desaciertos y defectos capitales evidentes en ambas líneas. . . la empresa del Pacífico, en lo que se refiere a ciertos atrasos, debemos hacer notar que es raro el día que llega a Mendoza un tren sin atraso, pudiéndose decir, sin exageración alguna que lo normal, precisamente es ese atraso, que alcanza a veces a una hora y un poco más" (96). En varios artículos más insistía el periódico: "Los servicios del Pacífico, nuevas quejas" (27/2), "Ferrocarriles Argentinos. El Trasandino y los de Entre Ríos" (5/3), "Transporte de ganado, irregularidades ferroviarias, quejas contra el Pacífico" (7/3), "El material rodante del B.A.P.", informando que era Mendoza la que cubría los déficit financieros de otras secciones (9/3). Y el 12 de marzo ponía una banderilla al Gobierno de la Nación en una editorial que titulaba "El F. C. al Algarrobal y las promesas oficiales". "A nuestro juicio —indicaba— es el doctor Sáenz Peña quien debiera decidir la construcción de ese ferrocarril, conociendo cuan precaria es la situación de esta provincia sin otra vía ferroviaria que la del Pacífico, cuya política económica ha de conocer. De lo contrario, habría de convencerse la provincia que en el Ministerio de Obras Públicas de la Nación existe un plan a cuyo éxito habrán de sacrificarse muchos intereses y justas esperanzas, con gran regocijo de las actuales empresas ferroviarias" (97). Era plenamente justificada la prevención del diario, pues la línea a Pie de Palo costó bastante en conseguirse (98).

(94) LOS ANDES, año XXX, Nº 8405, 2 de febrero de 1913.

(95) LOS ANDES, año XXX, Nº 8407, 6 de febrero de 1913.

(96) LOS ANDES, año XXX, Nº 8415, 18 de febrero de 1913.

(97) LOS ANDES, año XXX, Nº 8436, 12 de marzo de 1913.

(98) RAMALLO, Carlos M., *Los Ferrocarriles del Estado en la Argentina, Anotaciones a su Régimen Legal y Administrativo*, Publicación del Instituto de Economía de los Transportes del Seminario de Economía y Finanzas de la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Bs. As., Imprenta de la Universidad, 1930, pág. 19.

En la campaña iniciada, el periódico cuyano llevaba un ataque a fondo, bajo un rubro sugestivo: "Una administración retardataria". En él se leía: "De modo pues, que una empresa con privilegios del Estado, que no paga derechos de importación por los productos extranjeros que necesita para la construcción y explotación de sus líneas, que exige por su servicio de transportes la tercera parte aproximadamente del producto total de las cosechas, que es copartícipe de todo lucro mercantil o industrial siempre que deba recurrirse a la tiranía de sus fletes, una empresa en tan privilegiadas condiciones ni siquiera se pone a la recíproca devolviendo en forma indirecta parte de las sumas enormes que anualmente absorbe de la circulación para ser convertidas y explotadas. Véase sino la forma en que es atendido el tráfico local, las deficiencias que a diario se comprueban en el servicio" (99). "Estas deficiencias —seguía después— demuestran con demasiada evidencia que la única empresa explotadora de la vasta zona indicada no atiende a las necesidades del servicio en la forma que debiera esperarse y que en muchos conceptos permanece retardada y hasta hostil al progreso general" (100).

Durante un largo tiempo insistió Los Andes en sus denuncias, apuntando en un momento a una de las causas del mal. "Entre las proposiciones que la delegación mendocina presentara al Segundo Congreso Nacional de Comercio e Industrias —señalaba en su nota "La Dirección de Ferrocarriles"— merece un especial estudio en virtud de su alto significado y sus proyecciones de conveniencia general, la que se refiere al propósito que deberá ser formulado en oportunidad de que la Dirección de Ferrocarriles pase del Ministerio de Obras Públicas al de Agricultura, sección Industria y Comercio. El alcance de esta iniciativa o movimiento de opinión, es de una trascendencia capital para el desarrollo de las industrias agropecuarias de esta región y de la república en todo su vasto perímetro poblado. . . Las empresas ferroviarias siempre han sido soberanas sin restricción dentro de sus vastos dominios, manejándose cual verdaderas potencias dentro del Estado, sin que nada les impida sacrificar los intereses de las poblaciones y de las zonas que les son tributarias cada vez que se trata de su conveniencia, la cual constituye el único criterio que ellas aplican en los casos que deben frecuentemente solucionar. No tienen otro propósito que aumentar sus dividendos, engrosándolos cada año, aún a costa de la producción a cuyos beneficios se asocian a la manera de voraces vampiros. . . En toda esa cadena irregular de conflictos y abusos en medio de los cuales se verifica el tráfico ferroviario, la Dirección General de Ferrocarriles, ha

(99) LOS ANDES, año XXX, Nº 8437, 13 de marzo de 1913.

(100) LOS ANDES, año XXX, Nº 8447, 26 de marzo de 1913.

desempeñado el papel de invitada cigüeña al banquete de la prosperidad nacional, no habiendo conseguido hasta el momento ninguno de los fines defensivos y de control que le fueron asignados al crearla como resorte de la administración" (101).

Concluyendo estas citas, que se podrían prolongar, resumiremos la posición del periódico mendocino frente al Trasandino y sus dueños, con sus propias palabras: "El mal para extirparlo de raíz, sólo tiene un remedio ya indicado por la prensa de los dos países: *la expropiación definitiva de las secciones argentinas y chilenas, por los respectivos gobiernos*" (102).

B. — *La crítica de los especialistas.*

No es nuestro propósito ser excesivamente acerbos con el Ferrocarril Trasandino; pero lo cierto es que pasado el momento de euforia que se produjo en la época de su construcción, pocos o ninguno han sido los elogios que su explotación ha recibido.

Mientras los autores chilenos, por lo general, radican la causa del fracaso en los intereses encontrados de la empresa del Pacífico, los argentinos, sin despreciar este factor, han invocado la presencia de otros elementos distorsionantes que han impedido a esta vía cumplir con el alto destino a que estaba llamada.

Empezaremos la revista de opiniones con dos especialistas chilenos que establecen el primero de los criterios señalados.

"La explotación de la línea fracasó —dice Moresco— posiblemente debido a que la mayoría de las acciones quedaron en manos de otra empresa particular, con intereses encontrados. Esta empresa, que monopolizaba el tráfico ferroviario de la región cuyana, tenía interés evidente en reducir el tráfico de la cordillera, para aumentarlo con Buenos Aires, lo que le daba mejor rendimiento por el recorrido mayor. Todos los esfuerzos realizados por el Gobierno de Chile para reducir las tarifas del Trasandino, fracasaron por la oposición que encontró siempre del lado argentino. Los fletes resultaban prohibitivos y aún sufrían recargos, cuando las cargas se destinaban a puntos de las provincias de Cuyo situados fuera de la línea. No existían tarifas de combinación y las de recorridos cortos, se sumaban a los fletes del Trasandino. El total resultaba

(101) LOS ANDES, año XXX, N° 8448, 27 de marzo de 1913.

(102) LOS ANDES, año XXX, N° 8437, 13 de marzo de 1913.

enorme, pues equivalía al triple de lo cobrado por cualquier otro ferrocarril trasandino o de montaña, en Sud-América". (103).

A pesar de estas objeciones, el autor confiaba en la solución del problema, por las siguientes razones; "El trasandino por Juncal, es la vía de comunicación natural para la salida de los productos de Cuyo por Valparaíso. Economiza 3.000 kilómetros en la ruta a Nueva York. Se prevé que esta ventaja lo será efectivamente al tomar mayor volumen el tráfico marítimo vía Valparaíso, y provocará sin duda, la desaparición de la anomalía que siempre ha existido de ser más elevados los fletes marítimos por el Pacífico, respecto del Atlántico. Pero para que esta vía no ofrezca entre Mendoza y Valparaíso los inconvenientes del trasbordo en Los Andes por cambio de trocha, se impone agregar un tercer riel desde este punto a Valparaíso, que permita el viaje directo de los vagones que salen de Mendoza... Este ferrocarril representa mucho más que un medio destinado al transporte de pasajeros y cargas entre Argentina y Chile. Su zona de influencia va más allá del servicio de los intereses de ambas naciones. Perú y Ecuador, encuentran la forma de establecer la vinculación espiritual con los países del Atlántico. Es el ferrocarril que significa obra constructiva, no sólo en cuanto al comercio, sino en el orden social, cultural e internacional. Permite el íntimo conocimiento de las necesidades y aspiraciones de los pueblos de los dos Océanos". (104).

Ruperto Echeverría, por su lado, opinaba en 1931 que "Desgraciadamente a pesar de todas estas actividades, los resultados no han correspondido a las expectativas cifradas en estos convenios; el Ferrocarril Trasandino Argentino ha sido puesto de nuevo bajo el control del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, y el progreso y desarrollo de esta vía internacional, Andes-Mendoza, se encuentran frenados por la acción velada y tenaz e intereses comerciales antagónicos. El cuadro N° 4 manifiesta el escaso tráfico de este ferrocarril internacional". Y señalaba los factores desfavorables: "Imposibilidad de hecho de obtener en época próxima, soluciones relacionadas con la capitalización de la sección argentina del Trasandino, que permitan disminuir sus cargas financieras y considerar a este ferrocarril, no como un negocio comercial, sino en el carácter de vía internacional, de finalidades políticas y de fomento; Situación actual de las dos Compañías del Trasandino, constituidas como entidades extranjeras, predominando en una de ellas el Gobierno de Chile, que posee el 70 % de las acciones, y en la sección argentina, la poderosa empresa ferroviaria que une Mendoza con Buenos Aires, y que mantiene el monopolio de

(103) MORESCO, Enrique, op. cit. pág. 5.

(104) MORESCO, Enrique, op. cit., págs. 10 y 12.

los transportes en la Provincia de Cuyo; Soluciones favorables obtenidas en los servicios de administración general del Trasandino Chileno, que han permitido reducir la composición del Directorio de esta Compañía en Londres al mínimo de tres miembros; ... Situación anormal en que se encuentra el Comité Unido, entidad en la cual residen todas las funciones de administración del ferrocarril, y cuya sede, ... ha sido trasladada de Londres a Santiago. Dicho Comité no ha podido constituirse hasta el presente por falta de acuerdo entre las Compañías del Trasandino para la designación de sus miembros. No ha sido aceptada, en efecto, por la Compañía del Trasandino Argentino, la petición que se le ha hecho, de que uno de sus miembros sea un delegado del Gobierno Argentino; La administración del Trasandino, entregada por las circunstancias anteriores, a la acción del Gerente General, representante del Comité Unido, en receso; ... Las tarifas actuales de pasajeros, que con considerablemente elevadas, en forma de estimarse las más altas tarifas que se conocen, no pueden reducirse por falta de acuerdo entre ambas Compañías. ... Tarifas de carga vigentes aprobadas con anterioridad, y que rigen por prórrogas sucesivas; ... Incertidumbre del tráfico de ganado y las interrupciones que suelen producirse en los meses de invierno; El Ferrocarril constituye una vía de montaña de trocha de 1,00 m. de trazado atrevido y con fuertes pendientes. Las vías adyacentes en Chile y Mendoza son de 1,60 con trasbordo en Los Andes y Mendoza; ... La situación ferroviaria de Mendoza es desfavorable, y puede decirse, que ello constituye uno de los inconvenientes que obstaculizan el tráfico por la vía Trasandino y Valparaíso. En efecto, como el mercado de la ciudad de Mendoza es reducido, parte del transporte de las mercaderías que se importen por la vía Valparaíso, hacia las provincias o los departamentos de Mendoza, deben trasbordarse a los vagones del Ferrocarril del Pacífico para ser conducidas a su destino. En estas condiciones, las mercaderías se recargan con el elevado flete de esta Empresa, que corresponde a cortos recorridos. ... Al referirnos a esta materia, debemos expresar que no desconocemos las múltiples actividades que han de ejercitarse en el país vecino para contrarrestar el programa trazado, y que ellas, por lo que respecta a la poderosa entidad ferroviaria que sirve a la región, se traducirá seguramente en una lucha de tarifas". (105).

Entre los argentinos, el escritor marxista Ricardo M. Ortiz, destacaba que "durante su explotación el resultado financiero fue siempre pésimo. Los gastos, en especial los de tracción y conservación, son forzosamente elevados; por otra

(105) ECHEVERRÍA, Ruperto, El Ferrocarril Trasandino, Importación de Mercaderías Extranjeras a la Argentina por el Puerto de Valparaíso, República de Chile, Ministerio de Fomento, Departamento de Ferrocarriles, Santiago de Chile, Imp. Universo, 1931, págs. 4/6, 23 y 39.

parte, el volumen de las mercaderías y el número de pasajeros transportados no son, aún en los años de mayor movimiento, capaces de neutralizar a aquéllos y al servicio de un capital invertido, de suyo elevado" (106).

El ingeniero Dante Ardigo, que ha realizado el trabajo monográfico más completo que se conoce sobre la real incidencia del ferrocarril en una región argentina, en 1934, estimaba que "el F. C. Trasandino, hasta la aparición de los autotransportes, tuvo función de tranvía suburbano, que terminó por las causas apuntadas; quedando reducido su tráfico de pasajeros a la mínima expresión en 1932, año verdaderamente excepcional por la clausura de su línea durante 7 meses. Pero, el hecho positivo es que, ya en los años 1930 y 1931 ese tráfico sólo había alcanzado a 34.000 pasajeros, aproximadamente, integrado en su mayor parte por viajeros internacionales o destinados a los balnearios situados sobre su línea, cifra que escasamente representa el movimiento de cualquier estación sin importancia del interior de nuestro país" (107). "Entretanto procede destacar —agregaba— que esta Empresa ha venido desenvolviéndose en forma precaria, puesto que desde 1893 ha cerrado la mitad de sus ejercicios con déficits absolutos, es decir, sin lograr cubrir los gastos de explotación, y los años restantes no pudo hacer el servicio de intereses de sus acciones y obligaciones" (108). Pasando al análisis de las causas que llevaron a tal situación económico-financiera a la Empresa, recordaba que, "tanto en la vecina República, como en nuestra región andina, se cifraron las más grandes esperanzas sobre la influencia que debía tener en la economía de las zonas que vincula. Pero, la realidad ha distado mucho de las previsiones. ... debido, por un lado, a la ausencia de verdaderos motivos determinantes de tráficos apreciables entre las regiones que separa la Cordillera y, luego a la alta tarificación que la caracteriza, consecuencia de la reducida densidad de ese mismo tráfico, que se suma a lo oneroso de la explotación a causa de las características planialtimétricas de la línea, cuya conservación en invierno es de un costo extraordinario" (109). Examina luego los aspectos vinculados con las tarifas, la relación con la B.A.P., sin concederle la importancia que le adjudican los chilenos, estima, por el contrario, mucho más decisivo el problema de la competencia de los automotores, de las barreras aduaneras y de las estructuras comerciales de las regiones, que sólo con un cambio de la política internacional de la Argentina podrían modificarse; y vuelve a insistir en que "no se pueden

(106) ORTIZ, Ricardo M., op. cit., 104.

(107) ARDIGO, Dante, La Provincia de Mendoza y las tarifas del F.C.B.A. al Pacífico, Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Mendoza, 1934, pág. 47.

(108) ARDIGO, Dante, op. cit., pág. 20.

(109) ARDIGO, Dante, op. cit., págs. 19/20.

ni deben perder de vista los factores adversos a la explotación económica del F. C. Trasandino motivados por su *altimetria* y los *agentes atmosféricos* que exigen año tras año, la inversión de grandes sumas en la conservación de su línea" (110).

Si se tiene en cuenta que después de la sanción de la Ley 12.573, de adquisición del ferrocarril por el Estado Argentino, el problema financiero y el económico no han variado, se apreciará cuánta razón le asistía al Ing. Ardigó. Y eso que el Estado ha hecho nuevas y grandes inversiones, aparte de los millones que desembolsó para su compra. "La Administración General de los FF. CC. del Estado, al hacerse cargo de su reconstrucción, inició los trabajos de extensión desde la estación Mendoza hasta la de Potrerillos, el 15 de noviembre de 1942. En noviembre de 1943 fue rehabilitada la sección de Potrerillos hasta Uspallata, efectuándose el recorrido hasta Punta de Vacas por su antigua ruta desde el 24 de marzo, librándose la línea, en su totalidad reconstruida, el 8 de mayo de 1944" (111).

Elena Palero Herrero, en una investigación sobre el tema, reseñaba los trabajos de la compañía Clark. "De acuerdo a los trabajos de esta empresa —decía— se concede el cruce de la cordillera por el paso de Uspallata, siendo éste, quizás, el *primer error* que debía cargar el Trasandino y sobrellevar a través de su azarosa vida. El trazado elegido fue el de las altas cumbres, a más de 3.000 metros sobre el nivel del mar. Las nieves cierran anualmente este paso, significando no sólo un mayor costo de las obras, sino una cuota de gastos periódicos por reparación y conservación de la línea. A estos inconvenientes, como se sabe, se unen otros de orden climático y técnicos, dados a conocer por la costosa experiencia de unos pocos años de funcionamiento" (112).

En una visión retrospectiva de la cuestión, bajo el subtítulo "Las primeras perspectivas. Y la cruda realidad", exponía: "Grande fue la emoción experimentada por los pobladores de las dos naciones hermanas al ver que los anhelos de tantos años no eran ya una fantasía, sino una palpable y promisoría realidad. Se soñaba con el comercio universal para este ferrocarril; en primer lugar, del Oriente con los mares del Sud; luego se veía en él el camino más corto para las comunicaciones con Europa, y, además, la arteria vital de un intercambio de gran escala entre Chile y la Argentina. No podía iniciarse esta

(111) HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS, Santiago de Chile, Talleres Gráficos del Estado, 1947, pág. 141.

(112) PALERO HERRERO, Elena, El Ferrocarril Trasandino y Nuestro Comercio con Chile, en: Trabajos de Investigación, Tº I, Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, Universidad Nacional de Cuyo, Instituto de Estudios Económicos, Mendoza, Best Hnos., 1943, pág. 626.

obra bajo mejores auspicios, pues en esta época se perforaba ya el Istmo de Panamá. Pero el Trasandino, después de tan fabulosas perspectivas, tuvo que afrontar en realidad una serie de obstáculos: la política protectora seguida por Europa en su comercio, los intereses particulares que elevaban las tarifas del ferrocarril hasta provocar en forma alarmante la disminución del tráfico de mercaderías, la desocupación de los gobiernos, los gastos para la conservación del buen estado de las líneas en las montañas, etc. Todo esto contribuyó a que los altos fines a que estaba destinado se redujeran tan sólo al intercambio de Chile y la Argentina, que hubieran debido intensificar grandemente sus relaciones, desde entonces, no solamente con el fin de sostener la economía del ferrocarril, sino para realizar los imperativos de una política fundamental para los destinos y grandeza de América, tal como hoy se ve claramente" (113). Pero los gráficos muestran "que este tráfico se presentó siempre en forma muy discontinua y a veces irracional" (114).

Sobre este tema de las posibilidades del comercio interandino, el profesor Leiva Hita, también precisaba que "Valparaíso, es el puerto natural de Cuyo... Creemos que solamente un acuerdo que implante la "Cordillera libre" resolverá en forma definitiva los problemas de ese comercio, permitiendo además, el desarrollo y la prosperidad de grandes zonas de ambos lados de los Andes... Debe considerarse a Valparaíso como el puerto natural de Cuyo porque se encuentra a una distancia mucho menor que Buenos Aires, y por lo tanto menor también en el costo del transporte" (115). Pero a ese puerto se puede llegar por otras vías cordilleranas. El mismo autor decía que "se ha considerado la posibilidad de abrir una ruta por el Planchón (San Rafael), para permitir la salida de la producción sureña y facilitar la solución del problema de los transportes, creado a la misma por la insuficiencia de vías" (116).

Para concluir la revista de las opiniones técnicas, citaremos a Honorio Roigt, quien decía: "El problema mayor que está por resolver con relación a este sistema es el del Trasandino de Uspallata... Es del consenso de cuantos técnicos lo han estudiado que el Trasandino actual constituye un *tremendo error de concepción*. Desde el punto de vista del intercambio comercial chileno-argentino, la línea en funcionamiento es, con sus cambios de trochas y

(113) PALERO HERRERO, Elena, op. cit., pág. 627.

(114) PALERO HERRERO, Elena, op. cit., pág. 628.

(115) LEIVA HITA, Francisco V., Importancia Económica de las rutas nacionales en la Provincia de Mendoza, en: Trabajos de Investigación, Tº I, Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, Universidad Nacional de Cuyo, Instituto de Estudios Económicos, Mendoza, Best Hnos. 1943, pág. 623.

(116) LEIVA HITA, Francisco, V., op. cit. pág. 621.

consiguientes trasbordos, más un obstáculo que un instrumento que lo facilite. Con razón alguien la ha llamado una línea de pasajeros exclusivamente y aún a ese respecto habría que ver hasta qué punto el aserto es correcto, como que entre Mendoza y el túnel, es decir en 160 kilómetros de distancia, las vías pasan de la cota 756 a la cota 3.215 metros sobre el nivel del mar. Fue, a no dudarlo, un ferrocarril de pasajeros cuando no existía otro medio de franquear la cordillera que los senderos de herradura, pero la carretera, sobre todo el avión, han reducido considerablemente su utilidad hasta para ese servicio. Lo mejor que se puede hacer con el túnel ferroviario actual es consagrarlo enteramente al tráfico carretero" (117).

Y a su pregunta "¿con qué reemplazarlo?", el mismo autor, luego de recordar el proyecto de Rawson, respondía: "Sea el del Planchón, sea otro más apropiado... lo cierto es que tarde o temprano habrá que abandonar el *trasandino actual y construir otro nuevo*". (118).

Si a esta conclusión se llega después de una larga y triste experiencia, resulta por demás justiciero rendir el homenaje debido a aquellos hombres que con exacta visión del problema, indicaron anticipadamente la solución. Hoy, mientras se trabaja en la construcción del camino trasandino de San Rafael a Talca por el paso del Pehuenche, y se lo proyecta unir a Buenos Aires mediante la ruta de Bowen-Lincoln, obra que beneficiará no ya a una ciudad, sino a la provincia de Mendoza toda, es un deber intentar el recuerdo de Villarino, de Basavilvaso, de Cerro y Zamudio, de Sourryere de Souillac, de Cabrera y, en especial, de Rawson y de Rosetti, que soñaron infructuosamente con la unión americana del Atlántico y del Pacífico.

ENRIQUE DÍAZ ARAUJO

EL SOBORNO DE LA ESCUADRA DE LA CONFEDERACION EN 1853 *

El soborno de la escuadra de la Confederación en junio de 1853, que al mando del contralmirante estadounidense John Halsted Coe bloqueaba el puerto de Buenos Aires, es en el fondo, un episodio más, demostrativo de la influencia decisiva del papel moneda porteño en la definición de la lucha por nuestra organización institucional. Y al decir papel moneda implícitamente está comprendido en la expresión la aduana de Buenos Aires, pues las rentas de éstas fueron las que acreditaron dicho papel y sirvieron para amortizarlo.

Al hacer esta afirmación aclaramos estar muy lejos de participar de la tesis a menudo mencionada, de que la disidencia porteña tuvo por causa el fin egoísta de conservar el mayor tiempo posible el tradicional monopolio rentístico unido al cual pretendía ejercer la hegemonía política. Creemos firmemente que la pléyade de porteños y provincianos eminentes que a lo largo de diez años mantuvieron en alto la causa de Buenos Aires, no lo hicieron por menguados intereses económicos; hubo en ellos un arraigado ideal político-institucional que surge nítido como corolario explicativo al término de la década de la secesión y reunión, como la ha llamado Joaquín V. González, con la unificación del país bajo la presidencia del General Mitre, jefe del porteñismo nacionalista, quien desde su aparición en el escenario político en 1852, bregó por los derechos de Buenos Aires en armonía con los intereses superiores de la nación.

Esto no implica tampoco negar la influencia decisiva del recurso utilizado por Buenos Aires, que recurrió en forma legítima a los bienes que podía disponer para afianzar su posición y hacer frente a la lucha con la Confederación (1).

* Como homenaje de nuestro Instituto al ilustre historiador recientemente fallecido, Prof. Don Carlos Heras, Jefe del Departamento de Historia de la Universidad Nacional de La Plata, reimpresimos hoy uno de sus últimos trabajos, aparecido en la Revista *Trabajos y Comunicaciones* N° 11, de 1963, págs. 59 a 78.

(1) Sobre este tema véase: JAMES R. SCOBIE: *El desarrollo monetario de la República Argentina durante el período 1852-1865*, en: *Revista del Museo Mitre*, N° 7, Buenos Aires, 1954, pág. 15-44.

(117) ROIGT, Honorio, op. cit., págs. 113/114.

(118) ROIGT, Honorio, op. cit., pág. 114.