

Censo BIENES del ESTADO 1965

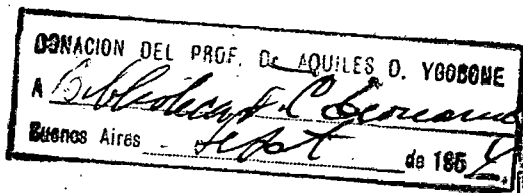
Inventario N° 2445

082445

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

INSTITUTO DE LA PRODUCCION



# EL TRANSANDINO DEL SUR

POR

AQUILES YGOBONE

PUBLICACION N° 37

Top: H33

YD

1953.-

BUENOS AIRES  
REPUBLICA ARGENTINA

1953

MINISTERIO DE EDUCACION

*Ministro:* DR. ARMANDO MÉNDEZ SAN MARTÍN

---

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

*Rectorado*

*Rector:* DR. CARLOS A. BANCALARI

*Secretario General:* DR. JUAN CARLOS DE ARIZABALO

*Prosecretario General:* SR. J. CÉSAR BARROS MONTERO

---

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

*Decano:* ING. JUSTO PASCALI

*Vicedecano en ejercicio del Decanato:* CONT. ALDO V. CHITTARONI

*Consejeros Titulares:* DR. PEDRO BAIOTTO

ING. PEDRO O. BRUNENGO

ING. VÍCTOR C. DONDERO

ING. ANTONIO LASCURAIN

DR. JOSÉ MÁXIMO PAZ

DR. OVIDIO V. SCHIOPETTO

DR. AQUILES D. YGOBONE

CONT. NICOLÁS D'ALTO

DRA. HAYDÉE E. FRIZZI DE LONGONI

*Secretario:* DR. ALFREDO S. NARIZZANO

---

INSTITUTO DE LA PRODUCCION

*Director:* ING. LORENZO DAGNINO PASTORE

*Subdirector:* DR. RAÚL R. MADUEÑO

*Jefe de Investigación:* DRA. MARÍA DELIA ABRINES DE SIRO

*Adscriptos:* DR. HORACIO C. FERRARI

PROF. ADOLFO J. MORELLI

## PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE LA PRODUCCION

### VOLUMENES

- (\*) Nº 1 — "Geografía Económica de la Provincia de Buenos Aires" (estudio realizado con la dirección del Dr. Enrique César Urien). Bs. As., 1939.
- (\*) Nº 2 — "Evolución de la Ganadería Argentina", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore; Buenos Aires, 1945.
- (\*) Nº 3 — "Area Territorial y Población de la República Argentina", por el Ingeniero Lorenzo Dagnino Pastore; Buenos Aires, 1945.
- Nº 4 — "El Problema de los Combustibles Minerales Sólidos en la República Argentina", por la Dra. María Delia Abrines; Buenos Aires, 1948.
- (\*) Nº 5 — "Comparaciones y Correcciones Demográficas determinadas por el Cuarto Censo General de la Nación", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore; Buenos Aires, 1948.
- (\*) Nº 6 — "Territorio Actual de la República Argentina y su División Política", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore; Buenos Aires, 1948.
- Nº 7 — "Las Industrias Forestales Argentinas", por el Dr. Raúl R. Madueño; Buenos Aires, 1948.
- Nº 8 — "Las Regiones Fitogeográficas de la República Argentina", por el Profesor Luis G. Repetto; Buenos Aires, 1948.
- (\*) Nº 9 — "La Energía Hidroeléctrica y la Activación Industrial", por el Ing. Pedro O. Brunengo; Buenos Aires, 1948.
- (\*) Nº 10 — "La Economía del Distrito del Sarre", por el Dr. E. E. W. Altmann; Buenos Aires, 1949.
- (\*) Nº 11 — "La Minería Argentina en el Decenio 1936-1945", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore; Buenos Aires, 1949.
- (\*) Nº 12 — "Cronología de los Viajes a las Regiones Australes. Antecedentes Argentinos"; Buenos Aires, 1950.
- Nº 13 — "La Industria Lechera en la Economía Agraria Argentina", por el Dr. Horacio Carlos Ferrari; Buenos Aires, 1950.
- (\*) Nº 14 — "El Medio y el Hombre en la Estructuración del Ejército Libertador", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore; Buenos Aires, 1950.
- Nº 15 — "Análisis Comparativo del Número de Alumnos y de los Presupuestos de la Universidad de Buenos Aires", por el Contador Camilo S. Mondelo; Buenos Aires, 1951.
- (\*) Nº 16 — "La Industria Argentina: centralización y descentralización", por el ingeniero Lorenzo Dagnino Pastore; Buenos Aires, 1951.
- (\*) Nº 17 — "El Trigo en el Comercio Argentino-Brasileño", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore, 1952.
- Nº 18 — "Industrialización de los Subproductos del vino. Su importancia económica", por el Dr. Edmundo Arroyo, 1952.
- (\*) Nº 19 — "El Té en la Economía Mundial", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore, 1952.
- Nº 20 — "La Caza en la Economía Argentina", por el Dr. Raúl R. Madueño, 1952.
- Nº 21 — "La Costa Industrial Argentina", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore, 1952.

---

(\*) Agotado.

- (\*) Nº 22 — "El Cultivo del Olivó en la Cuenca del Mediterráneo", por Oreste Popescu, 1952.
- Nº 23 — "Planificación y racionalización del sistema ferroviario argentino", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore y Prof. María Susana Donaldson, 1952.
- (\*) Nº 24 — "Francisco P. Moreno, precursor de la Patagonia y arquetipo de nuestra nacionalidad", por el Dr. Aquiles D. Ygobone, 1952.
- (\*) Nº 25 — "La actuación internacional de Francisco P. Moreno", por el Dr. Isauro P. Argüello, 1952.
- (\*) Nº 26 — "El Perito Moreno, primer geógrafo argentino", por el Ing. Lorenzo Dagnino Pastore, 1952.
- (\*) Nº 27 — "Francisco P. Moreno y la conservación de la naturaleza en la República Argentina", por el Dr. José Liebermann, 1952.
- (\*) Nº 28 — "La acción colonizadora de los galeses en la Patagonia", por el Dr. Aquiles D. Ygobone, 1952.
- (\*) Nº 29 — "Moreno, prócer patagónico", por Raúl A. Entraigas, S. D. B., 1952.
- Nº 30 — "Los factores humanos y su influencia en la economía", por el Ing. Pedro O. Brunengo, 1952.
- Nº 31 — "Francisco P. Moreno, redescubridor de la Patagonia", por el Dr. Aquiles D. Ygobone, 1952.
- (\*) Nº 32 — "La Super Red Eléctrica de Europa", por el Dr. Ing. Victorio de Biasi, 1953.
- Nº 33 — "El cooperativismo en el Segundo Plan Quinquenal", por el Dr. Horacio C. Ferrari, 1953.
- Nº 34 — "La transmisión de energía eléctrica a grandes distancias", por el Dr. Ing. Victorio de Biasi, 1953.
- Nº 35 — "El profesor Bailey Willis y la Patagonia", por el Dr. Aquiles D. Ygobone, 1953.
- Nº 36 — "Perspectivas favorables para la expansión de la industria lechera argentina", por el Dr. Horacio C. Ferrari, 1953.

#### SERIES BIBLIOGRAFICAS

- (\*) I — (Curso de 1941): "Producción de Granos".
- (\*) II — (Curso de 1942): "Perspectivas agropecuarias de posguerra".
- (\*) III — (Curso de 1943): "La Industria Azucarera en la República Argentina".
- (\*) IV — (Cursos de 1943 y 1944): "Las Industrias Originadas por la Actual Guerra en la República Argentina; su Estabilidad y Consolidación".
- (\*) V — (Curso de 1943): "Los Combustibles Sólidos en la República Argentina; posibilidades de su explotación económica".
- (\*) VI — (Curso de 1944): "Función de la Navegación en la Economía Mundial".
- VII — (Curso de 1945): "Consumo de Energía en la República Argentina. Fomento de la explotación de las fuentes nacionales de energía".
- (\*) VIII — (Curso de 1946): "La Industria Aceitera en la República Argentina".
- IX — (Curso de 1947): "La Energía Hidroeléctrica en la República Argentina"
- X — (Cursos de 1948, 1949, 1950): "Geografía Económica de las provincias y territorios nacionales".
- XI — (Curso de 1951): "La evolución industrial argentina".
- XII — (Curso de 1952): "Las industrias forestales argentinas".
- XIII — (Curso de 1953): "Estudio integral de la provincia Presidente Perón".
- XIV — (Curso de 1953): "Estudio integral de la provincia Eva Perón".

## *El transandino del Sur*

De los seis ferrocarriles transandinos proyectados casi todos desde hace medio siglo, solamente dos se encuentran terminados actualmente: el de Mendoza a Santiago y el de Salta a Antofagasta. El primero, que constituye la línea madre más antigua de las vías de comunicación directa con Chile, fué librado al tráfico internacional en 1911, luego de haberse terminado el túnel que perfora la roca del macizo andino en una extensión de más de veinte kilómetros y que tardó varios años en construirse. El segundo —de Salta a Antofagasta— se inauguró el 20 de febrero de 1948, luego de haber pasado por muchas y prolongadas alternativas. Si bien continúa la construcción de las cuatro líneas restantes, alguna de ellas bastante adelantada, no puede preverse en qué época se habilitarán al servicio público.

Antes de referirme al llamado "transandino del Sur", por Neuquén, analizaré el trazado de las seis líneas férreas que, en su hora, llenarán las necesidades crecientes de nuestras comunicaciones con la república hermana, tanto más cuando nuestras relaciones con Chile, cordiales y amistosas, poseen un mismo origen histórico y ratifican un continuo crecimiento del intercambio cultural y comercial entre ambos países, máxime cuando la comunidad de intereses y aspiraciones contribuye a estrechar cada vez más esos vínculos fraternos.

Desde el punto de vista general, todos los transandinos se fundan en un idéntico anhelo de cooperación y en una concreta y firme expresión de confraternidad y ofrecen infinitas posibilidades para ambos países. La apertura de esas rutas al tráfico internacional, aunque cada línea, considerada como elemento económico en sí, persiga un distinto objetivo específico, ya que sirve diferentes zonas de influencia y cuyos productos también varían al infinito, no sólo contribuirá al beneficio de la economía de distintas regiones, sino que repercutirá, auspiciosamente, en la economía general de ambos países.

En todos los casos, ya se trate de uno u otro transandino, el objetivo que se persigue lo constituyen siempre las incalculables perspectivas del intercambio comercial y turístico, así como también el acercamiento geográfico que se logra mediante la anulación de las distancias, factor que, a su vez, trae como lógica consecuencia un mayor estrechamiento de los vínculos espirituales.

Por otra parte, en estos últimos años ha podido notarse un movimiento de opinión que, tanto en la Argentina como en Chile, tiende fuertemente a una más íntima compenetración cultural, que deben complementarse mutuamente en vez de alentar ideas aislacionistas que, so pretexto de la muralla andina, han venido enseñándose durante largas

décadas. Por fortuna parece adquirir forma de axioma aquello de que "la Cordillera de los Andes nos une en vez de separarnos". No puede ser más auspicioso el hecho que señalamos, sobre todo si se piensa que por rutas ásperas y difíciles nuestros antepasados acometieron la gesta heroica de la libertad, identificados en una común aspiración, que hoy más que nunca debe consolidarse, para alcanzar la realización de sus destinos y la plenitud de su grandeza.

Como ya lo hemos dicho, desde hace medio siglo en ambos lados de la cordillera el problema de los ferrocarriles transandinos ha venido enfocándose con inusitada persistencia y cada vez fué afianzándose más poderosamente la aspiración común de dar a los pueblos vías de comunicación fáciles y seguras que los unan entre sí de un modo permanente.

Comenzando por el Noroeste argentino, el proyecto de un ferrocarril que uniera la ciudad de Salta con la frontera chilena surgió a principios del siglo. En efecto, en 1906 una comisión de técnicos inició los trabajos de trazado desde Rosario de Lerma a Lagunillas, Moreno, Gólgota, Arcasoque, con variante por Abra Blanca, hasta terminar en Huaytiquina. Más tarde, la ley N° 5.141 (septiembre de 1907) concretó el plan internacional, disponiendo la construcción de la línea que llamaba Ferrocarril del Valle de Lerma a Chile, y que debía llevar el riel hasta Huaytiquina, mientras el gobierno chileno se encargaría de terminar el trazado sobre el Pacífico. La ley facultaba al gobierno argentino para negociar un acuerdo con el país vecino a fin de prolongar la línea hasta Antofagasta.

Sin embargo hubo que esperar casi 15 años para que el viejo proyecto, parcialmente abandonado, resurgiera de la manera más sugestiva. El censo de 1914 había demostrado el estancamiento de las provincias del Noroeste, de las mal llamadas provincias pobres, estudiándose todo lo que pudiese contribuir a crear riqueza en Salta, Jujuy, La Rioja y Catamarca. Por lo que atañe a las líneas férreas de fomento, la primera, cuyo estudio y construcción contemplaba la ley, era la de Huaytiquina. Tras un prolongado ir y venir entre la Cámara de Diputados y la de Senadores, el proyecto quedó sancionado el 30 de septiembre de 1920. Pocos días después el presidente Yrigoyen vetaba la ley, no porque resistiera la idea del transandino del Norte, sino porque había triunfado en el Senado la tendencia de confiar los ferrocarriles a una "empresa mixta" que tomaría, además, a su cargo todas las líneas pertenecientes al Estado. El doctor Yrigoyen prefería la fórmula sostenida en la Cámara de Diputados, y así lo expresó en su mensaje al Congreso. Partidario de la nacionalización y no de la empresa mixta, el primer presidente radical vetó, pues, la ley, pero no desechó la idea. Tanto es así que pocos meses después ordenó, mediante decreto <sup>(1)</sup>, iniciar la obra disponiendo que el primer tendido de rieles se hiciera entre Rosario de Lerma y Gólgota, sobre un recorrido de 43 kilómetros y con un presupuesto de 5.000.000 de pesos. A pesar de todo y ser criticada la medida tomada por el presidente de iniciar las obras sin ley del Congreso, sin créditos votados por las Cámaras y sin un plan que asegurara, por parte de Chile, la terminación de la línea hasta el Pacífico, la empresa se llevó adelante.

---

(1) Lleva fecha del 14 de marzo de 1921.

Posteriormente los planes fueron modificados, pasando la línea por Socompa y no por Huaytiquina como originariamente estaba previsto. Socompa está situada a 100 kilómetros al Sur de Huaytiquina y a una altura de 3.865 metros sobre el nivel del mar. Sin embargo, fué recién el 20 de febrero de 1948 que pudo inaugurarse la línea que une Salta con el puerto chileno de Antofagasta. Ese día, a las 8,5 horas, partió de Salta para Socompa el convoy que conducía a la comitiva oficial. "El tren —expresaba la crónica periodística—, integrado por nueve vagones que arrastra una locomotora del tipo pesado, llegará mañana a las 10 y 25 a la frontera."

Este ferrocarril, llamado el "transandino del Norte", tiene el mérito de haber puesto en contacto directo a dos florecientes y poderosas zonas económicas, que hasta entonces habían estado aisladas, no obstante complementarse sus producciones de una manera admirable. Del mismo modo que para el viaje de ida, al regreso la carga estaba de antemano asegurada por elementos de igual valor económico, lo cual indudablemente constituye una ventaja, por cuanto los fletes se reducen a la mitad de lo que sería si no concurriera esa circunstancia.

Tanto el rendimiento actual como las magníficas perspectivas para un futuro próximo, colocan a esta vía de comunicación internacional entre las de primer rango del continente, no sólo porque une dos ricas zonas limítrofes, sino por poseer todas las características de las grandes rutas a las que converge el comercio aun de remotas procedencias.

Según cálculos aproximados hechos sobre las clases de cargas y sus cantidades (2) que el ferrocarril ha transportado desde el día de su inauguración, puede consignarse que en el primer año de su habilitación ha tenido un movimiento de carga de más de medio millón de toneladas, el cual ha ido en paulatino aumento durante los últimos tres años. Los productos transportados desde el Oeste hacia el Este comprendieron: ganado en pie, carnes manufacturadas, cueros y cerda, lanas, productos lácteos, tanino, rollizos, durmientes, maderas varias para construcción, maíz, trigo, lino, azúcar, algodón, tabaco, minerales diversos, yerba mate. Estos productos iban destinados a Chile y a los mercados de América Central y del Norte, como así también a Europa y Asia.

Desde el Oeste hacia el Este el ferrocarril ha traído como carga de retorno: fertilizantes, pescados, mariscos, vinos y licóres, frutas frescas y secas, porotos, lentejas, especias; todo ello procedente de Chile, además de los siguientes artículos de América del Norte, Europa y Asia: máquinas agrícolas, instrumentos de arte, instrumentos de aplicaciones científicas en ingeniería, medicina, sedas y artículos de vestir importados, etcétera.

Rindiendo justiciero homenaje a la iniciativa del gobierno argentino en la construcción de esa vía internacional, una revista chilena que auspicia la emancipación económica de los pueblos sudamericanos y propugna una estrecha colaboración argentinochilena, expresaba estos conceptos: "La iniciación de los trabajos en un esfuerzo grandioso que convenció de la realización efectiva de la obra, se debe al gobierno argentino del doctor Hipólito Yrigoyen." Nosotros agradecemos esta

(2) El de Tinogasta por Campana, Angulos y Famatina hasta Chilecito, y el otro ramal desde Tinogasta directamente a La Rioja por Aimogasta y Aminga.

sincera expresión del órgano de publicidad chileno, pero también entendemos que los plácemes, en justicia, deben hacerse extensivos al actual presidente de nuestra República, ya que fué él quien, durante su primera administración, llevó a cabo la terminación de la línea hasta la frontera, ensamblándola en Socompa con el riel chileno y librando al servicio público esa grandiosa vía de comunicación internacional abandonada hacía muchos años.

En cuanto al transandino de Catamarca a Copiapó, dispuesto por la ley N° 8.203, que autorizaba la construcción del tramo comprendido entre Tinogasta y el Paso de San Francisco hasta la línea fronteriza, quedó anulado en 1941 debido al encarecimiento de los materiales. El costo de la obra llegó a calcularse en 33.000.000 de pesos. Sin embargo, la necesidad de este ferrocarril consiste, hoy más que nunca, en que plantea la solución de diversos problemas, ya que esta vía, de "desahogo" y reactivación económica, será una de las formas de beneficiar a las poblaciones de La Rioja y Catamarca.

El transandino de Catamarca a Copiapó, de concretarse su construcción, así como la permanente habilitación de los ramales accesorios, devolverá a los fértiles valles riojanos y catamarqueños la floreciente ganadería que poseían hasta fines del siglo pasado.

Otra de las provincias del Noroeste argentino perjudicada económicamente por el cierre de la frontera con Chile, mantenido durante largas décadas, es San Juan. No obstante haber resistido la lucha económica, su comercio en tiempos del intercambio con Chile fué mucho más activo de lo que es en la actualidad.

Otro tanto ha pasado con las provincias chilenas allende la cordillera, especialmente la de Coquimbo, situada a la misma latitud geográfica que San Juan y con fáciles salidas al Pacífico, que le aseguran brillantes perspectivas comerciales. Es, pues, con razón y fundamento que los habitantes de esa rica provincia chilena hace tiempo vienen quejándose de la falta de intercambio con San Juan, con la que antes del cierre de la frontera mantenían un activísimo comercio. Existe, por consiguiente, una imperiosa necesidad de realizar la obra de comunicación internacional que reclaman los intereses vitales de esas provincias, tanto del lado chileno como del nuestro. Solamente con esa vía de comunicación internacional se podría devolver su antiguo esplendor económico al valle de Jáchal, dotado de inmensas riquezas naturales.

El ferrocarril, cuya construcción se inició hace muchos años y quedó luego abandonada a raíz del último terremoto que asoló la provincia, llega actualmente hasta Jáchal y, por el lado chileno, hasta Rivadavia, existiendo entre ambos puntos una distancia de 50 leguas en línea directa.

Por de pronto, y a falta de una comunicación permanente con la vecina república, nuestro gobierno ha encarado resueltamente ese urgente problema vial en el segundo Plan Quinquenal, incluyendo en el mismo la construcción del camino internacional, ya bautizado con el nombre de "Presidente Perón", que unirá a la Argentina con Chile por el paso de Agua Negra de la provincia de San Juan.

Las obras, iniciadas desde hace cuatro años, adelantaban poco debido a una serie de inconvenientes, el menor de los cuales no era ciertamente el cese de toda actividad durante los meses de otoño e invierno, a que obligan las grandes nevadas y heladas en la alta cordi-



llerá: Sin embargo, se calcula que dentro de dos años, a más tardar, se podrá dar cima a esta empresa en la que se viene trabajando simultáneamente en ambos lados de la frontera.

El camino internacional "Presidente Perón", en ciertos tramos y al penetrar en la alta cordillera, se tiende sobre gigantescas montañas que en algunas partes llegan a más de 5.400 metros de altura, atravesando zonas de excepcionales bellezas naturales, que, desde ya, ofrecen brillantes perspectivas para el turismo internacional. Por otra parte, los métodos modernos empleados en la técnica de su construcción brindan seguridades para desarrollar velocidades hasta de ochenta kilómetros por hora, lo cual hace de este camino carretero una de las mejores vías para el tráfico mercantil, pudiendo quedar abierta durante nueve o diez meses al año, por ser el paso de Agua Negra uno de los menos expuestos a las nevadas invernales.

En lo que atañe al transandino de Mendoza a Santiago de Chile, que constituye la única vía de comunicación directa con Chile desde hace más de 40 años, en tan largo lapso no ha sufrido interrupciones en su explotación, salvo las originadas transitoriamente por sismos o tempestades de nieve; debemos decir, sin embargo, que esta línea madre de los ferrocarriles intercontinentales es susceptible de ser complementada por otras vías que descongestionarían el tráfico con la vecina república, el que, con su continuo incremento, no logra, en manera alguna, su desahogo mediante la única vía existente. Para cumplir ese objetivo, el importante sector mendocino de la cordillera debería ser dotado de varias líneas férreas. A este respecto, hace años que existe el proyecto de tender el riel de Tunuyán a Santiago. En efecto, sería ésa una vía de intenso tráfico porque, además de acortar muchas distancias de ambos lados de la cordillera, constituiría, verdaderamente, la línea directa entre Buenos Aires y Santiago de Chile. Por otra parte, el ferrocarril chileno trazado en el sentido de entroncar con la línea argentina, llega hasta El Volcán, lugar situado a escasa distancia de Tunuyán.

El itinerario más indicado para la línea que se proyecta sería: Tunuyán-El Portillo-Piuquenes-Santiago, mientras que de San Rafael o Rancagua podría partir la línea directa que una Buenos Aires con Santiago de Chile, la que, por consiguiente, establecería el nexo del Plata con el Pacífico en un recorrido de 1.250 kilómetros, recogiendo en su tránsito la producción de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Eva Perón, etcétera.

Las posibilidades de transporte de este ferrocarril asegurarían una carga anual, entre ida y vuelta, de 150.000 toneladas por año. Transportaría desde el Este al Oeste: ganado (100.000 cabezas por año), carnes manufacturadas, productos lácteos, subproductos de ganadería en general, vinos destinados a reembarco en Valparaíso, frutas, maíz, trigo y otros cereales, artefactos. De retorno traería de Chile: azufre, carbón, salitre, papel, pólvora, frutas, maderas, mariscos, garbanzos, lentejas, papas, porotos, vinos, especias, productos de los bosques, mielés, yerbas medicinales, etcétera, aparte de mercaderías procedentes de Norte América, Europa, Asia y Oceanía.

La línea existente por Uspallata tiene en la actualidad un movimiento de pasajeros superior al de todas las líneas internacionales de la

América latina en las épocas destinadas al turismo, o sea el verano para viajar desde el Este hacia el Oeste, y primavera y otoño para hacerlo desde el Oeste hacia el Este.

En cuanto al transandino de San Antonio a Puerto Montt, esta línea, parte de la cual fué trazada y construída por el geólogo norteamericano Bailey Willis (3), hace más de cuarenta años, actualmente está terminada hasta Bariloche por el lado argentino.

Como es sabido, se trata de una vía de turismo que combina transportes ferroviarios y carreteros con navegación lacustre, como la ruta por el paso Pérez Rosales y otra, proyectada hace poco, de unir el lago argentino Lacar con el chileno Perihueincó por medio de un lago artificial de 35 kilómetros de longitud, e incluyendo, además, la construcción de una vía férrea entre Lanco y San Martín de los Andes con un recorrido total de 174 kilómetros, de los que 81 se harían por tierra y 93 en ferryboat.

\* \* \*

De todos los transandinos, el que ha cobrado mayor actualidad al presente, suscitando los más diversos comentarios, es sin duda el de la línea de Neuquén a Curacautín, llamado comúnmente "transandino del Sur".

Esta importante vía de comunicación internacional es, acaso, la más antigua de cuantas han tenido principio de ejecución en nuestro país, puesto que se inició en 1896 durante la presidencia del doctor José Evaristo Uriburu.

En la iniciativa, lanzada años antes, se expresaba el propósito de tender "una línea ferroviaria destinada a unir a Chile y la Argentina, en la región Sur, con trazado directo de Bahía Blanca a Talcahuano, es decir, del Atlántico al Pacífico, capaz de promover el intercambio comercial e industrial en zonas de importante riqueza potencial poco explotadas por la deficiencia de los elementos de transporte". El proyecto ofrecía, entre otras, la ventaja de su reducido costo comparándolo con el de las obras similares efectuadas primeramente en Mendoza y luego en el Norte, pues pasaría el macizo andino en un punto de menor elevación del que lo hacían los ya nombrados. Por otra parte, en el proyecto se había estipulado el empleo de la trocha ancha, uniforme en toda la extensión del recorrido, lo que evitaría transbordos antieconómicos y pérdidas de tiempo.

Los trabajos de construcción comenzaron —según ya se ha dicho— en 1896, habiendo intervenido en las gestiones preliminares el presidente, general Julio A. Roca, quien pidió al ingeniero don Guillermo White, representante del F. C. Sud, que esta empresa se hiciera cargo de la construcción de la línea conforme a estudios técnicos ya anteriormente efectuados.

En los primeros tiempos se dió gran impulso a los trabajos, de modo que, al año de iniciados, el tendido del riel alcanzaba a 171 kilómetros, llegando a río Colorado. En 1898 pasaba por Choele-Choel y el

---

(3) Véase al respecto nuestra publicación "Bailey Willis y la Patagonia". Buenos Aires, 1953.

31 de mayo de 1899 pudo inaugurarse la línea hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay. Desde esa fecha en adelante la prosecución de las obras sufrió sucesivas interrupciones, las más fundadas en razones políticas que no es del caso mencionar. Tanto es así que en 1913 sólo se logró llegar hasta el pueblo de Zapala, pudiéndose entonces habilitar la línea en un recorrido de 750 kilómetros, que es la distancia entre ese punto y Bahía Blanca, cabecera de la red.

Diez años antes, es decir, en la época en que acababa de resolverse el conflicto de límites con Chile y habiéndose actualizado, con ese motivo, el viejo proyecto de prolongar la línea hasta la frontera, a fin de entroncarla con la vía chilena, cuya construcción estaba bastante adelantada, el gobierno del general Roca intentó tomar a su cargo la prosecución de las obras que la empresa del F. C. Sud mantenía paralizadas. Al efecto iba a seguir el trazado estudiado por el Cuerpo de Ingenieros Militares, pero como la citada Administración del F. C. Sud, que retenía el respectivo contrato celebrado con el gobierno anterior, manifestara estar dispuesta a proseguir la construcción de la línea hasta la frontera, el propósito del gobierno de ejecutar las obras por vía administrativa fué abandonado.

Lástima grande que los intereses de la poderosa compañía británica —siguiendo una política ferroviaria discrecional y al margen del contralor del Estado— hayan privado siempre sobre los primordiales intereses de la Nación, pues de no haber subsistido tal situación durante largas décadas, acaso el progreso económico de la rica zona sureña no se habría estancado y hoy hubiéramos tenido resuelto el problema de la deficiencia de los elementos de transporte con la habilitación del transandino del Sur aguardada en vano desde hace más de cincuenta años.

En efecto, alcanzado el pueblo de Zapala en 1913, la empresa del F. C. Sud., luego de ensayar una serie de maniobras y subterfugios que le permitían prorrogar su primitivo compromiso, consiguió en el año 1919, mediante el apoyo que le prestara cierto sector interesado de nuestro Parlamento, desligarse por completo del compromiso de continuar la línea.

Muchos años antes de producirse el hecho, la eventual rescisión del contrato en forma aparentemente legal, ya había sido prevista en el Senado, pues en efecto, uno de sus miembros llegó a expresar que “era necesario precaverse para que la línea del Neuquén a la frontera no quedara para las calendas griegas” y que era asimismo “necesario asegurarse para que el ferrocarril hiciera la línea que interesa a la Nación y no las que le convengan a él” (4).

En las postrimerías de la primera presidencia del doctor Hipólito Yrigoyen.—propulsor de las construcciones ferroviarias y defensor de la nacionalización— los Ferrocarriles del Estado se abocaron al estudio y trazado de la línea Zapala-Curacautín, conforme a lo dispuesto por el protocolo Barros Jarpa-Noel; pero, al tocar a su fin el mandato del presidente Yrigoyen, todo quedó en aguas de borraja, no pasando en la actualidad los rieles del pueblo de Zapala, a sólo ciento cuarenta kilómetros de la frontera, y no obstante haber transcurrido cincuenta y

---

(4) Diario de Sesiones del Senado, año. 1906, página 1122.

siete años desde que en Bahía Blanca comenzaran a tenderse los primeros rieles.

Si se compara el transandino por Neuquén con las otras dos vías internacionales actualmente en explotación, por Mendoza y Salta, surgen al punto las notables ventajas que presenta el primeramente nombrado con respecto a los dos restantes, ya que, suponiendo que el ya construido de Salta a Socompa hubiera de hacerse hoy, resultaría para este último un costo cuatro veces mayor que el de la línea por Neuquén. Ya hemos dicho antes que la cumbre por donde ha de pasar el transandino del Sur se encuentra a sólo 1.750 metros, mientras que el transandino por Uspallata cruza la cordillera a 3.200 metros de altura y el del Norte lo hace a 4.500.

A las ventajas técnicas derivadas de una ejecución menos gravosa, súmase además la circunstancia de que la línea del Sur no estaría expuesta a sufrir las consecuencias de aludes, como fué el caso de la vía por Mendoza, ni de desmoronamientos o efectos erosivos, como ocurrió con la línea de Salta. De ahí que los gastos para el transandino del Sur serían evidentemente inferiores con relación a las otras líneas transandinas, y no gravitarían sobremanera en las tarifas de pasajeros y cargas que ha de transportar.

Por otra parte, el obstáculo que al principio parecía implicar el cruce de la línea por la sierra de Las Raíces, del lado chileno, ya ha sido eliminado mediante la construcción de un túnel que atraviesa dicha sierra en una extensión de 4.500 metros y en una elevación de 1.000 metros sobre el nivel del mar. Por lo mismo, el costo del transporte por este ferrocarril sería inferior al de los otros dos que hemos tomado en consideración, ya que su recorrido se efectuaría a menor altura del terreno que cruza. Ya hemos dicho antes que en el trazado de la línea se ha adoptado la trocha ancha en toda la extensión de su recorrido, lo cual constituye otra ventaja más, aparte de que las pendientes que tendrá que subir son de ángulos inferiores a los de nuestros ferrocarriles de las sierras de Córdoba. El servicio de esta línea será permanente durante los doce meses del año, puesto que, a la escasa altura a que el riel cruzará la cordillera, no le afectarán en lo más mínimo ni los aludes, ni las nevadas, ni las avenidas causadas por las lluvias en zonas de mayor elevación. Eliminado, pues, este riesgo y no habiendo, por consiguiente, entorpecimientos en la marcha de los trenes, se deriva de ello la baratura de la conservación del material rodante, factor que, a su vez, ha de traducirse en el aliciente de fletes económicos.

Encarando, ahora, el aspecto exclusivamente industrial de la línea, puede afirmarse que ésta tiene asegurado su éxito. En cuanto a Chile, este país posee para enviarnos abundante mineral, principalmente carbón, cobre, hierro, mercurio, cinc y otras variedades, como así, también maderas muy solicitadas en diversos géneros de aplicación, completando sus remesas ciertos productos agrícolas<sup>(5)</sup> necesarios en Bahía Blanca y sus alrededores. En cambio, la Argentina lograría efectuar el regular suministro de carne a una amplia región del Sur chileno. Contaría, ade-

---

(5) Especialmente aceitunas, ají, ajos, arvejas, avena, garbanzos, lentejas, porotos, ciruelas, orejones, nueces y papas, productos todos que se dan en Chile no sólo en abundancia, sino de excelente calidad.

más, con el tráfico de ganado en pie, enviando a Chile, no sólo la hacienda de la zona cordillerana, sino también la que se embarque en Bahía Blanca. Aquí debemos destacar que la forma en que se realizan los arreos de hacienda en la actualidad, es lenta, cara e insegura, pues hay que tener en cuenta que el paso del ganado en pie demora más de una semana, mientras que el ferrocarril puede transportarlo en veinticuatro horas. De esta manera se podría abastecer el consumo de ciudades como Talcahuano, Concepción, Valdivia, Victoria, Temuco y otras situadas en la zona del Bío-Bío, y hasta podría llegar carne faenada a Santiago, siempre que se instalen mataderos y frigoríficos en la zona fronteriza de Victoria y se efectúe el transporte de la carne en vagones enfriados. No menos importante sería la salida de la lana para el Pacífico y el envío de fuertes cargamentos de cereales, principalmente maíz, trigo y centeno, sin contar otras mercaderías de uso común y permanente.

Por otra parte, no debemos olvidar que la zona precordillerana que va a ser servida por el tramo argentino de la línea internacional, posee ingentes riquezas naturales, configuradas por una serie de valles y altiplanos que llegan hasta las primeras estribaciones andinas y cuyas tierras son altamente aptas para la agricultura y la fruticultura y, en particular, para el cultivo de la alfalfa que en ninguna parte del país crece con más lozanía. Opiniones autorizadas como las de Teodoro Roosevelt y del famoso político alemán doctor Stressemann han calificado a estas regiones como las más hermosas del mundo, destacando que los bosques de Neuquén son de una riqueza difícilmente igualada. Aunque al presente el turismo todavía no se encuentra muy difundido, los bellos panoramas que ofrece la región harán de él, a medida que se vayan conociendo mejor, uno de los sitios predilectos.

Del mismo modo que por esa vía es dable, pues, impulsar el turismo, la línea facilitaría también el acceso a las famosas termas de Copahue, situadas en las inmediaciones de la frontera y de fácil alcance por Las Lajas y Loncopué, pudiendo establecerse allí un importante centro de turismo que, a la vuelta de pocos años, seguramente se convertiría en uno de los más atrayentes y renombrados del mundo, no solamente por la maravillosa virtud curativa de sus aguas sulfo-ferruginosas, sino también por las espléndidas bellezas panorámicas que ofrece el paisaje andino, poblado de tupidos bosques de araucarias que brindan deliciosos lugares de descanso.

En cuanto se refiere al estado actual de las obras, ya hemos dicho antes que la construcción de la línea Zapala a Curacautin por Neuquén adelantó algo en los últimos años por el lado chileno, con la perforación del túnel Las Raíces, que cruza la sierra de igual nombre, mientras que en nuestro país el riel está detenido desde el año 1913 en Zapala, a pesar de hallarse este punto a sólo 140 kilómetros de la frontera.

El plan de prolongación por el lado argentino de este ferrocarril ha tenido, en todo momento, gestores activos. Nosotros —modestia aparte— hace varios lustros que nos hemos enrolado en tan noble causa, entendiéndola que servirla con tesón y constancia es servir a la patria en la medida de nuestros esfuerzos. ¿Y, qué argentino bien nacido puede mostrarse remiso en un asunto de tanta trascendencia, cuando están en juego nada menos que los vitales intereses y beneficios de dos grandes naciones del continente?

Es precisamente por falta de decisión que no se ha llegado aún a resultados positivos, si bien todo el mundo comprende que el progreso de vastas regiones, tanto de la Argentina como de Chile, depende de una más estrecha vinculación —espiritual y material— entre ambos países, que deben compenetrarse íntimamente de la verdad de que sus intereses son idénticos, como comunes son las ventajas a obtenerse si se disponen a trabajar unidos en una misma aspiración, que no puede ser otra que la grandeza y felicidad de los pueblos de Latinoamérica.

Por lo demás, conforta poder comprobar que en Bahía Blanca ha renacido últimamente el optimismo, merced a la entusiasta acción desplegada por un Comité pro Transandino del Sur. En efecto, luego de promoverse reuniones públicas, en las que han sido expuestas las ventajas de la ejecución del proyecto <sup>(6)</sup>, fueron interesadas las autoridades de nuestro país y las de Chile en el sentido de prestar preferente atención a este asunto de trascendente beneficio para ambas naciones. Asimismo, en Chile se han formulado idénticas expresiones de anhelos, con puntos de vista coincidentes, lo cual no deja de ser auspicioso para los resultados que se esperan de las gestiones iniciadas.

Por otra parte, esta línea entre los puntos extremos Bahía Blanca-Talcahuano habría de ser completada con algunos ramales auxiliares, en condiciones de aportar la producción de comarcas de gran productividad, que asegurarían un tráfico cuantioso y crearían fuentes de riqueza también considerables, con atracción del capital para explotaciones de seguro rendimiento.

En un más amplio plan de fomento ferroviario entraría también el de unir el territorio de Neuquén con la provincia de Mendoza. Conviene recordar que durante la ejecución del primer Plan Quinquenal del gobierno se construyó una línea ferroviaria entre las localidades de Pedro Vargas y Malargüe. Prolongando esta línea se fomentaría nuevas zonas susceptibles de regadío y, al mismo tiempo, se daría impulso a las explotaciones de combustibles sólidos, cuyos yacimientos abundan en aquella región, lo mismo que los de algunos minerales, como ser plomo, estroncio, baritina y aun oro y otros.

De los trazados ferroviarios existentes para unir Neuquén con Mendoza, uno parte de Contraalmirante Cordero, cerca de la ciudad de Neuquén, y el otro, de menos extensión, tendría su arranque en las inmediaciones de Las Lajas. Los dos trazados se unen en Buta-Ranquil, cerca de la frontera mendocina. El primero abriría posibilidades a grandes extensiones de tierra regables por las aguas del río Neuquén, a la vez que fomentaría las exploraciones petrolíferas en esa zona y facilitaría una más activa explotación de los yacimientos de azufre de "Chikuido del Medio" y los de carbón de Pampa Tril. El segundo atravesaría zonas de gran tráfico carretero, proveniente de la explotación de diversas minas, y otras aptas para la agricultura y ganadería, especialmente las que quedan en

---

(6) El 11 de noviembre de 1952, el ingeniero don Enrique Moresco, cuya campaña de 1922 a 1925 en el estudio del ferrocarril de Zapala a la frontera chilena ya lo había acreditado como uno de los más distinguidos técnicos y decididos de la ejecución del proyecto, pronunció, a invitación de la Municipalidad de Bahía Blanca, una interesante conferencia, en la que, luego de referirse al historial del ferrocarril, señaló, con su acostumbrada autoridad en la materia, las ventajas técnicas y económicas del transandino del Sur.

los departamentos de Picunches, Loncopué, Norquín, Pehuenches, y Chos Malal. En una palabra, este ferrocarril daría un enorme impulso a las ya numerosas actividades mineras, pero que se han resentido hasta ahora por la falta de transporte adecuado, aparte de que el ferrocarril será siempre el más apropiado medio de transporte para productos mineros, aventajando por muchos conceptos al vehículo automotor.

Por otra parte se comprende fácilmente que para un territorio de casi 100.000 kilómetros cuadrados, como es el de Neuquén, y cuyo progreso de los últimos años es notorio y público, no basta una sola línea ferroviaria, máxime cuando ésta no tiene ni 200 kilómetros de longitud. Ese territorio —lo mismo que la zona militar de Comodoro Rivadavia— necesita una amplia red ferroviaria. El solo hecho de que allí se concentra una de las principales riquezas mineras del país —gran parte de la misma en estado potencial— debe ser motivo más que suficiente para que se aumenten, sin tardanza, los medios de transporte que exige perentoriamente la copiosa producción de aquel territorio.

Nadie que conozca el Sur podrá negar que tanto Río Negro, como Neuquén deben su prosperidad al ferrocarril. El riel avanzó hacia las rutas del desierto, por donde marcharon un día, venciendo mil obstáculos y penurias, las divisiones del general Julio A. Roca. La civilización siguió avanzando y al empuje de su cruzada surgieron las obras públicas que hoy contemplamos y nació a la vida, ubérrimo y lozano, el valle de Río Negro, emporio frutícola del mundo, demostración cabal de lo que puede, junto con el esfuerzo económico, la obra ferroviaria de fomento.

Con tan halagüeños resultados a la vista, creemos que no se debe diferir por más tiempo el enlace del corto tramo que falta cubrir con la línea chilena de Curacautin, incorporando así el transandino del Sur a las grandes vías del continente (7).

#### EL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES EN EL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL

En ninguna época anterior el problema de las comunicaciones ha sido encarado con tanta amplitud y acierto como lo hace el segundo Plan Quinquenal. En efecto, este plan constituye la prolongación ordenada y planificada de las realizaciones ya cumplidas del primer plan de 1947 a 1952.

El Poder Ejecutivo, compenetrado de la necesidad de una reestructuración y perfeccionamiento de nuestro sistema de comunicaciones, máxime teniendo en cuenta que la población del país crece en proporción geométrica, afronta, en el segundo Plan Quinquenal, las nuevas necesidades nacionales con criterio realista, afirmándose —como hemos dicho— en las conquistas ya logradas, pero dando nuevos pasos hacia adelante. Ese es el proceso general que sigue el vasto programa de trabajo esbozado en el plan y que incluye no solamente la planificación de las actividades que el país debe afrontar durante el año iniciado, sino

---

(7) Recientemente visitó Zapala el ministro de Transportes de la Nación, ingeniero Juan Eugenio Maggi, y según estudios realizados en el terreno, se piensa utilizar para el cruce de la frontera el paso Mallín Chileno en vez de Pino Hachado que está frente a Lonquimay, punto donde llegan las vías férreas del lado chileno.

que da adecuadas soluciones a diversos problemas, tendientes a consolidar, mediante obras constructivas y perdurables, la independencia económica, lograda precisamente por la nacionalización de los ferrocarriles y la creación de la Flota Mercante del Estado, ya que esas dos medidas fueron las que más contribuyeron a la liberación económica del país del tutelaje foráneo.

“En materia de transporte —comienza estableciendo el rubro pertinente a las comunicaciones (8)— el país tendrá como objetivo fundamental disponer de un sistema orgánico coordinado y racional que satisfaga en forma continua, eficaz y económica todas sus necesidades, a fin de asegurar el movimiento de la producción hacia los centros de consumo, puertos de embarque y mercados extranjeros; facilitar la vinculación entre los núcleos poblados del país y su vinculación con el extranjero, especialmente con los países de Latinoamérica y particularmente con los países limítrofes; promover el desarrollo demográfico, social y económico del país; propender al autoabastecimiento de materiales y equipos mediante el desarrollo de la industria nacional concurrente; tener en cuenta las previsiones para la defensa nacional.”

Expresados los objetivos fundamentales en materia de transportes, el plan señala en seguida, los generales, que incluyen la planificación del transporte y la reestructuración orgánica del mismo; recomendando, en este último acápite, la máxima utilización de las vías navegables mediante el ordenamiento progresivo de dragados, la unificación y enlace de puertos, terminales y trochas, como también —y de un modo principalísimo— el aumento de capacidad de las vías mediante la señalación, duplicación, dieselización y electrificación de las mismas.

En lo tocante a reestructuración y racionalización del transporte, materias que se complementan recíprocamente, el plan indica, para servicios en estaciones terminales, la pertinente racionalización técnica, económica y del control, lo cual también corresponde con respecto a los mercados de concentración, mientras para las zonas industriales está prevista la coordinación de obras básicas y comunes. En cuanto al acceso a las grandes ciudades se tiene en cuenta la racionalización de los cuatro medios de transporte: la red ferroviaria, la flota marítima, la flota fluvial y el transporte aéreo, este último con respecto a los servicios suburbanos. En el renglón de industrias del transporte se racionaliza su capacitación, mientras ésta, a la inversa, condiciona a aquéllas. El seguro se reestructura mediante la implantación del régimen único que respalda a los usuarios y al personal que realiza el servicio. El Estado fomentará el desarrollo de las investigaciones y estudios relacionados con los medios de transporte, como así también propugnará el ordenamiento de la legislación respectiva.

En esa planificación, como se ve, entran en juego todas las posibilidades económicas, sociales, culturales, políticas y turísticas del Plan Quinquenal, cuyo sistema, en una genial concepción, parece tener presente en todo momento la configuración geográfica del país —especialmente la Patagonia—, base indispensable para la estructuración de un plan de trabajo que abarca todos los aspectos de la vida nacional.

---

(8) Capítulo XXIII del segundo Plan Quinquenal.



En diversas oportunidades hemos abogado por la construcción del transandino del Sur —línea de Zapala a Curacautín por Neuquén— llamado a tener influencia trascendente para el progreso de extensas regiones andinas, de las que participan tanto la Argentina como Chile, cuyas vinculaciones de todo género deben estimularse sin ahorrar esfuerzos.

Hoy más que nunca seguimos con optimismo esta empeñosa campaña, porque todo parece anunciar que, al fin, han de lograrse los resultados favorables que se persiguen con tanto ahinco desde hace medio siglo. Así lo hace prever, al menos, la reciente visita que hiciera a Chile el presidente argentino, general Juan Perón, realizada con el más amplio auspicio popular de ambos países hermanos. Con motivo de este trascendental acontecimiento, que tuvo su más palpable expresión en el triunfal recibimiento que tributó al mandatario argentino el pueblo chileno, la prensa toda del continente se ha extendido en consideraciones, cuyo punto de coincidencia está constituido por el hecho de que se espera que la cordial entrevista, celebrada entre los dos estadistas en un marco exento de la rigidez de los protocolos, signifique un paso decisivo para la unión de los pueblos de América latina, basada en ideales comunes y con proyecciones en el escenario de las cuestiones sociales y económicas. Una garantía de que ese ideal se ha de alcanzar a breve plazo la constituye, sin duda, la amplia unión aduanera concertada entre ambos presidentes, como así también el hecho de que anunciaran desde el Palacio de la Moneda una nueva era en las relaciones de los países que gobiernan.

Nosotros creemos sinceramente que del entendimiento entre los dos jefes de Estado podrán esperarse beneficiosos resultados para las relaciones económicas entre los países de uno y otro lado de la cordillera, así como también un acercamiento mayor, si cabe, en el orden cultural, entre dos pueblos unidos por la historia. Analizando más a fondo el significado de la entrevista que acaba de realizarse y las conversaciones mantenidas entre los dos mandatarios, no puede menos de señalarse el hecho auspicioso de que se haya dado el primer paso efectivo para el fortalecimiento de las economías regionales, lo cual para nuestra manera de pensar es de inmenso alcance, por cuanto, desde ya, puede descontarse como un hecho seguro el que ambos gobiernos se abocarán de inmediato a la prosecución de las obras pertinentes, a la definitiva habilitación del transandino del Sur, desde que esta vía de comunicación internacional constituye precisamente el instrumento esencial e indispensable para alcanzar el objetivo propuesto, o sea el fortalecimiento de las economías regionales a que hemos aludido.

Conscientes de que la historia sigue señalando a los dos países caminos paralelos, estamos seguros de que nada ni nadie podrá destruir los lazos fraternales que vinculan a ambos pueblos dispuestos siempre a concretar en hechos sus anhelos de mutua cooperación. Por fortuna, todos los factores concurren para que a ambos lados de los Andes se plasmen en magnífica realización los ideales y afanes comunes, como cuadra a dos pueblos hermanos que, en un esfuerzo solidario, se dirigen hacia metas gloriosas, vislumbradas alguna vez por O'Higgins y San Martín.

Mayo de 1953.