

LOS CAMINOS INTERNACIONALES DE LA CORDILLERA  
A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (1852 - 1863)

---

I. INTRODUCCIÓN

a) *Antecedentes coloniales de los siglos XVI y XVII*

DURANTE EL PERÍODO HISPÁNICO fue una cuestión clave en las relaciones políticas, puesto que la región de Cuyo (formada por las actuales provincias argentinas de Mendoza, San Juan y San Luis) pertenecía a la jurisdicción de la Capitanía General de Chile. También interesaba desde el punto de vista socioeconómico por tres motivos: a) porque los indios de Cuyo, encomendados a los españoles residentes en Chile, debían atravesar la cordillera para trabajar en el país trasandino; b) porque la ruta era necesaria para el tránsito de los esclavos que llegaban procedentes de Buenos Aires; c) para facilitar el traslado de efectos y productos procedentes de Cuyo o de otros lugares del Virreinato rioplatense.

Las vicisitudes y alternativas de la colonización —tanto en la región tucumana y platense, como en Chile— incidieron en las comunicaciones entre ambas regiones. La primera ruta continental fue inaugurada por el gobernador de Chile Alonso de Sotomayor cuando viajó desde Buenos Aires a Santiago en 1583. Este hecho y la segunda fundación de Buenos Aires por Juan de Garay en 1580, abrieron nuevas perspectivas comerciales, tanto para el Río de la Plata como para Chile y Paraguay. Este itinerario fue el que se usó hasta los primeros años del siglo XVII, en que las autoridades chilenas se preocuparon en buscar otro camino más directo. De 1604 procede el primer informe conocido sobre el descubrimiento de un nuevo camino, debido al capitán Juan de Larrea, vecino de San Juan. En el primer decenio de ese siglo se acrecienta la actividad comercial iniciada a fines de la centuria anterior. Encomendados, hacendados y comerciantes se asocian para empresas de mayor

envergadura entre el Tucumán y el litoral, así como Chile y la región paraguaya. Productos y efectos de toda naturaleza y, especialmente, el tráfico de esclavatura, constituyen el contenido de este intercambio.

La comunicación entre Buenos Aires y Chile servía para trasladar personas y productos entre el Atlántico y el Pacífico. Como consecuencia, Cuyo dejó de ser región marginal o complementaria del contrabando, en ambos océanos, para afianzar su personalidad autónoma regional. Así se convirtió en el camino obligado entre el litoral rioplatense y el Pacífico<sup>1</sup>.

b) *Las comunicaciones en el siglo XVIII a través de Mendoza y el sur*

A pesar de sus inconvenientes era preferible el camino cordillerano a la vía incómoda y costosa del Estrecho de Magallanes. Cuyo, especialmente Mendoza, se convirtió en la "garganta del comercio" con Chile.

Los empeños de dos entusiastas y tesoreros autoridades mejoraron notablemente los caminos de la "Cordillera Nevada". De todas las rutas, fue predilecta la de Uspallata. Merced a la labor de Pedro de Ceballos y Ambrosio O'Higgins, fueron abiertos y parapetados los faldeos de los Andes para facilitar el tránsito. Para abrigo del correo y pasaje se edificaron casuchas provistas de alimentos no perecederos y carbón. Estas casuchas, así como el camino, exigían continuas reparaciones que insumían mucho dinero y siempre quedaba algo por hacer antes que llegara el invierno. Esta ruta de Uspallata tenía el inconveniente que con las nieves quedaba cerrada y era necesario esperar la época de su derretimiento para facilitar el tránsito.

El problema de la comunicación en este siglo revestía suma importancia. No sólo por motivos económicos, sino también por razones militares derivadas de la dominación del territorio y de la situación internacional. Los indios chilenos atravesaban la cordillera y aparecían en el sur de Mendoza, San Luis, Córdoba hasta Buenos Aires. Por otra parte, la continua situación conflictiva con Inglaterra planteaba la nece-

---

<sup>1</sup> Para lo expuesto puede verse el importante trabajo de Rosa Mercedes Zuloaga, *Los primeros caminos y su incidencia en la incipiente economía de la región de Cuyo*, en Revista de Historia Americana y Argentina. Año V, N.os 9 y 10. Mendoza, 1964 - 1965, 11-43. Vid. Morales Guíñazú, Fernando, *Comercio Colonial de Cuyo*. Junta de Estudios Históricos de Mendoza, Mendoza, Best, 1938; Draghi Lucero, Juan, *Introducción a las Actas Capitulares de Mendoza*, Academia Nacional de la Historia. T. I, Buenos Aires, 1945.

sidad de una rápida ayuda y comunicación entre Chile y el Río de la Plata. Así lo destacaba acertadamente Ambrosio O'Higgins en su Informe a Guill y Gonzaga en 1765. Por este motivo, comenzaron los reconocimientos de nuevas rutas por el sur, donde la cordillera era más baja y no existía tanto peligro de las nieves durante el invierno. Y aun cuando las exploraciones dieron por resultado el hallazgo de otros pasos o boquetes, ninguno pudo suplir al de Uspallata.

Es así como se realizó el reconocimiento de los siguientes caminos: 1) del Planchón o de Talca; 2) el del boquete del Atuel; 3) el de la Cordillera de Olivares y boquete de Alico; 4) el de Antuco; 5) el de Villarrica; 6) el de Tupungato o de la dehesa de Santiago<sup>2</sup>.

## 2. LOS CAMINOS EMPLEADOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

A lo largo de nuestra guerra de la independencia las comunicaciones con Chile fueron mantenidas, pero perdieron sensiblemente no sólo en intensidad, sino también en el empeño por la conservación de la ruta y las casuchas. Aunque el predilecto de las comunicaciones comerciales y de pasajeros fuera el paso por Uspallata, también existieron otros que servían para relacionar Argentina y Chile a lo largo de los Andes.

El Gral. José de San Martín, cuando inició su campaña libertadora de Chile y Perú, tuvo que cruzar la cordillera a través de pasos que procedían de los tiempos coloniales y estaban situados en diversos lugares cordilleranos. Es sabido que el Libertador cruzó por seis rutas: Come Caballos (en La Rioja), Los Patos y Guana (situados en San Juan), Uspallata, Portillo y Planchón (en Mendoza)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> De todos estos caminos nos hemos ocupado en otros trabajos: *Historia económica de Mendoza durante el Virreinato 1776-1810*. Madrid, 1961, 321-323; *Reconocimiento de nuevas rutas entre el Virreinato del Plata y Chile (1776-1910)*, Anuario de Historia, Año I, Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1961, 161-198; *Las comunicaciones entre el Virreinato del Río de la Plata y Chile por Uspallata (1776-1810)*, Boletín de la Academia Chilena de la Historia, Año XXIX, N° 66, Santiago de Chile, 1962, 38-52; *El camino cordillerano de Tupungato o de la dehesa de Santiago (1785-1815)*, Trabajos y Comunicaciones, N° 11, Universidad Nacional de la Plata, Departamento de Historia, La Plata, 1963, 87-94.

<sup>3</sup> Vera Peñaloza, Rosario: *El Paso de los Andes por las seis rutas*. Dirección General de Escuelas, Mendoza, 1936, 41-54, 58-62. También Vilardi, Julián A., *Martín y el paso de los Andes por las seis rutas*. San Juan, 1963.

a) *Las rutas transitadas desde el sur hasta Come Caballos*

Numerosos pasos de la cordillera, a mediados de siglo, se empleaban para comunicarse chilenos y argentinos. Según Martín de Moussy, los más conocidos de sur a norte y hasta el paso de Come Caballos, eran: 1) Entre las provincias de Valdivia y Mendoza: *Paso de Nahuel Huapi* o Boquete de Pedro Rosales; *Paso de Arica* y *Paso de Riñihue*, poco conocidos, que usaban los indios pampas y araucanos; *Paso por el boquete del cerro de Villarrica* que, según los indios, podía ser transitado todo el año. 2) Entre las provincias de Concepción y Mendoza: *Paso de la Peña Blanca* y *Paso de Antuco*. El segundo fue recorrido a principios del siglo XIX por Justo Molina y después por Luis de la Cruz<sup>4</sup>. 3) Entre Cauquenes y Mendoza: *Paso de Parqui Lauquen*, *Paso del Planchón* o de Talca. Este conducía de Talca a Curicó y de aquí al cerro del Planchón. Podía ser transitado por siete meses por año. Este paso era más bajo que los del Portillo; por el lado argentino, se llegaba a él desde el Atuel, atravesando valles ricos en pastos, pero escasos en arbustos. Por el lado chileno la ruta era áspera y hasta escarpada. 4) Entre Talcahuano y Mendoza: *Paso por el Portezuelo de Suso o de las Damas*, que saliendo de Talca pronto llegaba al valle de Tinguiririca. Las informaciones más precisas sobre este camino las habían elaborado, después de sendos reconocimientos, José de Cerro y Zamudio (que recorrió la ruta dos veces de ida y vuelta, entre Talca y Buenos Aires, en 1802-1803 y 1804-1805), y Sourrière de Souillac (que viajó hasta Talca en el verano de 1805 y regresó a Buenos Aires al año siguiente). Decía S. de Souillac que "las damas podrían aquí pasar a pie del modo más fácil del mundo". Quizá de esta característica provenía su nombre. Al igual que el del Planchón, comunicaba con el sur de Mendoza<sup>5</sup>; *Paso de Peteroa*, une los valles de Cachapoal en Chile y del Diamante en Mendoza. 5) Entre Santiago y Mendoza: *Paso de la Cruz de Piedra*, que se situaba al sur del volcán Maipo y penetraba en la cordillera por el pequeño río de Aguanda para reunirse más al sur con el camino del Portillo. Si se le efectuaran las reparaciones necesarias, a juicio de M. de Moussy, sería posible atravesarlo durante ocho meses al año; *Paso del Portillo de Piuquenes* (su nombre se deriva de la gramínea chilena *piucun*). Estaba al sur del pico Tupungato y su iti-

<sup>4</sup> Vid. nuestro trabajo *Reconocimiento de nuevas rutas...*, 178-184.

<sup>5</sup> *Idem*, 165-175.

nerario pasaba por el valle del Maipo y el río Yeso. Después llegaba al valle del Tunuyán, notándose que el cauce de este río se encontraba a 2.300 m de altura. Cincuenta kilómetros más al norte se hallaba la estancia del Totoral, que estaba a 90 km de Mendoza, aproximadamente. Este camino era más corto que el de la Cumbre o Uspallata, aunque su recorrido más difícil y más expuesto a las nieves. Por esta razón era poco frecuentado. El *Paso de la Dehesa o del Potrero Alto*, se recorría desviándose del camino de la Cumbre desde Punta de Vacas. Aunque más corto que el de Uspallata, era poco empleado a causa de sus muchas dificultades. Había sido explorado a fines del siglo XVIII en virtud de misiones encomendadas por las autoridades de Mendoza y de Santiago, destacándose Juan Godoy y Ramón Toesca<sup>6</sup>. 6) Entre Aconcagua y Mendoza: *Paso de la Cumbre o de Uspallata*, al que nos referiremos por separado más adelante; el *Paso de los Horcones* (continuación del valle de las Cuevas) era usado en otro tiempo por los contrabandistas. Podían pasarlo los animales (mulas y caballos) que consumían rápidamente el poco pasto que había. Pero el comercio no lo empleaba. 7) Entre Aconcagua, Coquimbo, Huasco y Atacama con San Juan y La Rioja: *Paso de los Patos*, que comunica San Juan con Valparaíso, pero el comercio lo usaba poco debido al crecimiento que, por las nieves, solía tener en verano el río de los Patos. Era más transitado por el ganado. Se encontraba en la falda norte del pico Aconcagua. Desde el lado argentino, el camino empezaba en el valle del Zonda y continuaba por los siguientes puntos: estancia de los Maradona, las Cuevas, Quebrada y aguada, sierra del Tontal, estancia del Leoncito, Quebrada de la Cortadera, río los Patos, ciénaga Redonda, estancia de los Manantiales, Las Leñas, Guardia Vieja, Valle Alto de los Patos, cordillera del Cuzco, Las Achupallas (primera población chilena), Putaendo, San Felipe de Aconcagua y Valparaíso. Total: 118

---

<sup>6</sup> Vid. nuestro trabajo *El camino cordillerano de Tupungato...* Con motivo de su visita en 1855 a Argentina, Benjamín Vicuña Mackenna señalaba la importancia que revestía el que el Gobierno de Chile realizara un reconocimiento del antiguo camino de la Dehesa. Esta vía reduciría a la mitad el camino entre Santiago y Mendoza, "y pondría esta última ciudad —decía— al alcance de una excursión de paseo por entre los más asombrosos paisajes de la naturaleza" (*Páginas de mi diario durante tres años de viaje*. 1853-1854-1855. Obras Completas, T. II, Santiago, Universidad de Chile, 1936, 525). Vid. Sarmiento, Domingo Faustino, *El camino de la Dehesa de Santiago a Mendoza en derechura*. Obras Completas, T. VI, París, 1909, 369-370.

leguas (507 km) <sup>7</sup> *El Paso de Calingasta* atravesaba el valle del mismo nombre. Se seguía el camino de los Patos, pero desviándose hacia aquel valle después de la ciénaga Redonda. El *Paso de Tocota* conducía al valle chileno de Coquimbo y el *de la Laguna o Agua Negra* atravesaba el sur del valle sanjuanino de Pismanta. Los pasos de *Coconta* y el de *Colangüe*, comunicaban los valles de Pismanta y Coquimbo. El *Paso por la cordillera de la Deidad*, que unía Jáchal con Coquimbo y Huasco, se alcanzaba después de atravesar Angualasto y valle del Cura para llegar a Guante. *El Paso de Doña Ana*, por la cordillera de *Yerba Buena*, conducía de Jáchal al puerto de Huasco por los valles del Río de Vallenar. El camino, de este a oeste, partía de San Juan a Jáchal y luego a San Guillermo, donde la ruta se dividía en dos: una al oeste, que iba al *Portezuelo de Doña Ana*; la otra al norte que llevaba a Copiapó, pasando por el Río Blanco y el portezuelo de Come Caballos <sup>8</sup>.

#### b) *El camino desde Copiapó a Catamarca, La Rioja y San Juan*

Otra ruta muy activa era la que relacionaba los valles de Copiapó y su cordillera, con las provincias argentinas de San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán y Salta. Esta vía colocaba a las provincias argentinas del norte en relación con el Pacífico, pues si bien las poblaciones de Copiapó consumían el ganado de las citadas provincias, les mandaban a éstas, en cambio, los efectos europeos que así les llegaban más pronto que por Rosario o Buenos Aires. A Copiapó concurrían los comerciantes argentinos para hacer sus compras. Ese poblado era el depósito de Valparaíso, dice Martín de Moussy.

1) *Camino hacia Vinchina y Famatina (La Rioja)*. Para atravesar la Cordillera partiendo de Copiapó, se salía de Pabellón y se remontaba hasta Amolanes llegando a la elevación de las Juntas. En este lugar el camino ofrecía dos rutas: una directa, pero áspera, a través del paso

---

<sup>7</sup> Juan Antonio Víctor Martín de Moussy, *Memoria sobre la cordillera de los Andes y sus caminos actuales*. Revista de Buenos Aires, N<sup>o</sup> 1, Buenos Aires, 1863, 195, nota.

<sup>8</sup> Hasta aquí, salvo aclaraciones diferentes, hemos seguido al citado J. A. V. Martín de Moussy, *Description Géographique et statistique de la Confédération Argentin, par...* T. I, París, Fermin Didot, Frères, Fils et Cie, 1860, 192-198; 203-205.

Come Caballos, que se cruzaba en dos días; la otra seguía el valle de Jorquera y llegaba a las Juntas del Cachito y al Peñasco de Diego. Comúnmente las tropas y los viajeros elegían esta segunda por ser más fácil y casi llana. Desde las Juntas a Jorquera el camino era muy pedregoso y la elevación del segundo punto semejante a Uspallata.

En el lugar Juntas del Cachito (que reunía a dos arroyos), había una quebrada desde donde partía una senda que en la Cuesta del Obispo, se reunía con el camino de San Juan y Vinchina, en el lado argentino). Pasaba después al Portezuelo Come Caballos (a 4.400 m. de altura, según M. Moussy). Más fácil que este camino, era el que llegaba hasta el Peñasco de Diego, desde donde salían las rutas especiales para las provincias argentinas de San Juan, La Rioja y Catamarca. En este trayecto se encontraban algunos valles superiores, como el de Piuquenes (a unos 3.400 m. según M. de Moussy). Más al sur estaba el cerro del Pulido, contorneado por dos caminos: el del mismo nombre y el de Pircas Negras. Este era el más frecuentado por ser menos áspero y permitía encontrarse con una bifurcación que llevaba a Vinchina, camino de San Juan.

Pasando al lado argentino, el camino atravesaba el río Salado, el valle del río Blanco, y la quebrada de Barrancas Blancas, para llegar al punto más alto de la ruta. Luego se extendían varias llanuras: Alto del Caballo Muerto o Mulas Muertas, Alto del Medio, Alto de la Laguna Brava. Este es un lago salino junto al cual pasa el camino y termina en el cerro de la Estanzuela. Hasta aquí, la ruta era muy peligrosa.

El camino de Famatina por Vinchina y Jagüé era semejante al descrito. Una vez en la línea de la cordillera, ya sea por Pulido o Pircas Negras, se tomaba hacia el SE. atravesando los arroyos Blanco y Carnerito, orilla sur de la laguna Brava hasta llegar al pueblo de Jagüé y luego a Vinchina, donde estaba el resguardo de la provincia argentina de La Rioja. El valle de Vinchina, semejante al de Uspallata, era más poblado y por ello mejor cultivado. Pero para llegar a la villa de Famatina —que era el centro comercial de La Rioja con Chile— debía pasarse la cuesta de Sañogasta. Por las Ramadas, Pulido, Come Caballos, Alto de Pucha-Pucha y el Peñón, se podía llegar a Vinchina en seis días, pero se tardaba nueve pasando Jorquera, Pircas Negras y Leoncito.

2) *Camino para Catamarca.* Si el destino fuera Tinogasta (en Catamarca) se recorría el mismo camino, pero más al norte. Del Peñasco de Diego, se seguía por Pircas Negras, quebrada de Barrancas Blancas,

Laguna Brava, Mulas Muertas y se alcanzaba la cumbre de la Estanzuela. Se descendía hasta Arroyo del Loro, Ciénaga Redonda, Altos del Machaco, Valle de Tambería, cordón de la Troya y Valle de Anillaco, para llegar a Tinogasta después de haber andado 130 leguas en el término de diez días.

3) *Camino para San Juan.* Para llegar a esta ciudad cuyana, la ruta era la misma que la de Vinchina hasta el río Carnerito, desde donde había que dirigirse hacia el Sur, pasando por la Pampa de Carnerito, Sepulturas, la Cueva de Pastos Largos, quebrada de Pastos Amarillos y se llegaba a las estancias de Santa Rosa y San Guillermo. Desde aquí se caminaban 45 leguas para encontrar el valle de Jáchal.

4) *Las casuchas.* La travesía de estos caminos demoraba de ocho a doce días, de acuerdo al estado del tiempo y de los animales. Con cargas livianas, y siguiendo la ruta más corta, podía tardarse seis días de Pabellón a Vinchina, ocho de Pabellón a Tinogasta y diez del mismo lugar a San Juan.

M. de Moussy opina que en estos caminos lo más práctico no era un ferrocarril, sino mejorarlos estableciendo abrigos para resguardarse en esas inhospitalarias soledades. Concretamente, sería necesario construir casuchas semejantes a las que existían por el camino de Mendoza, pero de mayor tamaño y mejor consistencia. Al respecto, recomendaba que fueran de dos pisos "los dos de bóveda: el inferior para los animales, el superior dividido en dos piezas, y con dos chimeneas para la gente". Consigna que los gobiernos de Argentina y Chile estaban igualmente dispuestos para esa empresa y que en Copiapó ya había empezado una suscripción para aquel destino.

Según refiere M. de Moussy, los viajeros *vaqueanos* consideraban que en el camino de Tinogasta había que construir 17 casuchas y 11 en el de Vinchina. De estas 28, corresponderían 6 a Chile y 22 a la Confederación. Se calculaba su costo a razón de 3.000 ps. cada una y para que no fuera oneroso para ninguno de los dos países, M. de Moussy proponía que se construyeran en un lapso de cuatro años a razón de cuatro por año. En la ruta a Tinogasta los sitios más apropiados para establecer casuchas en ambos lados de la cordillera, eran los puntos significativos de su recorrido. Del lado chileno: Última Guardia (a 11 leguas de Jorquera), Ojos de Agua, Juntas de Cachito, Valle de Piuquenes, Peñasco de Diego, Línea de Pircas. Del lado argentino: Quebrada del Guanaco, Río Salado, Río Blanco, Quebrada de Barrancas Blancas, Campo del Caballo Muerto, Campo del Medio, Laguna Bra-



va, Portezuelo de la Estanzuela, Encrucijada de las tres Quebradas. En el camino de Vinchina, había escuchado aconsejar los siguientes lugares: Quebrada del Obispo (a 4 leguas del Peñasco de Diego), al otro lado de la línea de Come Caballos, Alto de Pucha-Pucha, margen del río Blanco, ídem del Río Carnerito, Sepulturas, Pastos Largos, Pastos Amarillos, Las Salinas, La Cuestecilla, Cuesta del Leoncito<sup>9</sup>.

c) *Camino para Fiambalá (Catamarca) por San Francisco*

M. de Moussy consignaba que paralelamente al camino de Barrancas Blancas, existía otro que, pasando por Puquios, Paipote, Maricunga, Río Salado y Tambería, llevaba a Fiambalá (al norte de Tinogasta), en la provincia argentina de Catamarca. Era más recto y corto, pero difícil por lo alto, desamparado y frecuentemente cerrado por las nieves. Quienes más lo transitaban eran los baqueanos de la cordillera y sólo en época favorable.

Los pasos por San Francisco para Fiambalá fueron examinados en 1854 por el ingeniero chileno Nicolás Naranjo. Cuatro años más tarde los recorrieron los ingenieros ingleses Flui y Robfe. Los dos dictámenes encontraron las mismas dificultades y facilidades que en la cordillera de Barrancas Blancas. Según el ingeniero Naranjo, de las 100 leguas que tenía este camino desde Copiapó a Fiambalá, 59 podrían andarse en coche realizando algunos arreglos, pero el resto requeriría mucho trabajo y dinero. En general, las opiniones de la época juzgaban que en esta ruta faltaban abrigos para los pasajeros y animales.

Para transitarlo, y siempre desde Copiapó, se tomaba el camino ordinario de la cordillera de San Francisco, desde donde llegaba a Tres Cruces y luego a la Ciénaga Redonda. Se franqueaba el arroyo Salado para encontrar más adelante la Tambería, donde abundaban el agua, el forraje y la madera. A 40 leguas más adelante se llegaba a Fiambalá, después de haber andado en total 114 leguas. Fiambalá estaba en un lugar que permitía comunicarse con otros puntos de Argentina. Dist-

---

<sup>9</sup> Para todo lo expuesto, J. A. V. M. de Moussy, *Description...*, I, 207-210; *Memoria...*, 372-382; 523-528.

ba 9 leguas de Tinogasta y desde aquí quedaban 5 —de excelente camino— hasta Copacabana, para alcanzar las llanuras de la Rioja después de costear el norte de la Sierra de Velazco, y bajar los pequeños cerros que unen la Sierra de La Rioja con la Punta de la de Ambato. Una vez en este punto, se podía llegar al litoral argentino atravesando las partes más bajas del lado norte de las Sierras de Córdoba <sup>10</sup>.

#### d) *Camino por San Francisco para Salta*

Esta ruta se encontraba más al norte de la anterior. Salía por Paiote y desde Maricunga se dirigía hacia las Tres Cruces. Después pasaba al norte de la Laguna Verde para franquear el Portezuelo de San Francisco (el punto más importante del camino). Descendía hacia el Valle de San Buenaventura y después de atravesar otra cordillera, llegaba al valle de Laguna Blanca. Quedaba, entonces, atravesar solamente la sierra de Chango Real y los Valles de Aimacha y Molinos. Cuarenta y cinco leguas después estaba Salta. Para llegar a la quebrada del Escape había dos caminos: uno por el Valle de Cachi, San José y Lintín y el otro por la Pacheta y Cachi Pampa. Bajando de la cuesta del Obispo se llegaba a la quebrada del Escape que estaba poblada y cultivada. Después de pasar por el Rosario y los Cerrillos, el recorrido terminaba en la ciudad argentina de Salta. En total son 227 leguas que se recorrían en 18 a 20 días. La ruta no era tan mala como la de Vinchina, pero también necesitaba casuchas a fin de favorecer el comercio con Salta.

Otro camino semejante, salía de Copiapó y pasaba por San Andrés, Hunca, Laguna Brava, quebrada del Diablo, Antofagasta (al pie de la cordillera), Ojo de la Punilla y se reunía con la ruta anterior en Aimacha. Aunque la distancia era menor, el camino era muy malo <sup>11</sup>.

#### e) *Comunicación con Bolivia*

Otros pasos más al norte, servían para comunicar Argentina y Chile con Bolivia. Uno de ellos era el de *Antofagasta*, que partía desde Molinos y tomaba la ruta de Copiapó, atravesando Aimacha, Tacuil,

---

<sup>10</sup> *Idem*, *Memoria*..., 527-531; *Description*..., I, 210-211.

<sup>11</sup> *Idem*, *Memoria*..., 531-532; *Description*..., I, 211.

quebrada del Diablo, Loro Guazi, Cajón de las Breas, Paposo, Colorados y se descendía por la quebrada del Juncal, hasta San Andrés. El otro, el *del Despoblado*, conducía de Salta a Cobija, puerto boliviano sobre el Pacífico. El camino partía de aquella ciudad argentina, subía la quebrada del Túnel, pasaba por Tastil, llegaba a San Antonio de los Cobres (en Jujuy). Después pasaba por el abra de los Chorrillos para llegar al Despoblado, que comprendía Tocomar, Agua Caliente y Guayquiteña hasta Pajonal. Más adelante se encontraba la estancia de Soncor y finalmente, el pueblo de Atacama. A 30 leguas de este punto, se hallaba el valle de Calama, desde donde se marchaba 45 leguas para el puerto de Cobija. La distancia total era de 180 leguas. A pesar de sus inconvenientes, esta ruta era muy transitada, pues se la podía usar todo el año <sup>12</sup>.

La comunicación de las provincias argentinas de Salta y Jujuy con Bolivia, se efectuaba por caminos cuyo tránsito no se interrumpía durante el año. Pero las rutas principales eran: 1) *Altos de Piscuno*, recorriendo valle de Calchaquí, Cuesta de Acay, San Antonio de los Cobres, Casabindo, Abra de Queta, Altos de Piscuno. Se atravesaba después la puna de Jujuy y se llegaba a Estarca y Lípez en Bolivia. Desde aquí, se podía ir a Potosí, Oruro, Puno, La Paz, etc. 2) *Abra de Cortaderas*, que se alcanzaba saliendo de Jujuy, continuaba por el valle de Humahuaca hasta el Abra citada. Se descendía en los valles de Suipacha y Tupiza <sup>13</sup>.

#### f) *Vicisitudes y características de las rutas cordilleranas*

Señalaba M. de Moussy, que en todos los caminos de la cordillera debían andarse cuatro a ocho días sin encontrar recurso de ninguna clase. La parte más alta era seca. Algunas personas se apunaban (dificultad para respirar aún sin realizar actividad) o sufrían otros males. Aunque en verano no había nieve, solían padecerse las tormentas que constituían un peligro para el transeúnte, por los rayos, granizos, huracanes, etc. Desde abril el paso de la cordillera se hacía pe-

<sup>12</sup> *Idem*, *Memoria...*, 35; *Description...*, I, 211-213.

<sup>13</sup> *Idem*, *Description...*, I, 214. Para estos caminos, así como para los anteriores, hemos tenido a la vista el *Atlas* correspondiente a la *Description Géographique et Statistique...*, de J. V. Martin de Moussy. Paris, Librairie de Fermin Didot Frères, 1873. Planche XXX.

ligroso porque las nieves, vientos y fríos helaban a los viajeros, destruían caravanas y hasta desaparecía el camino, pues quedaba sepultado bajo la nieve. Los viajeros y la carga podían salvarse si encontraban algún refugio natural. Estas desgracias sucedían más frecuentemente desde La Rioja hacia el norte, pero también ocurrían en el límite cuyano<sup>14</sup>.

Por otra parte, la cordillera sólo podía transitarse con bestias de carga y para ese objeto en "todos los pasos de los Andes del Sud de Salta, se usan mulas". La carga de las mulas variaba de 12 a 16 arrobas (150 a 170 kg) según sus fuerzas y estado. Andaban unas 10 leguas por día y en caso de necesidad podían marchar 12 y hasta 15 horas en una jornada. Si el camino estaba en regular estado y la mula era buena, el animal andaba 1½ legua por hora. M. de Moussy aclaraba que no se trataba de "leguas castellanas de 6.000 varas, sino de cinco mil, y esas escasas".

La tropa no paraba nunca y si alguien debía hacerlo por alguna necesidad, el resto seguía su marcha. Una tropa estaba compuesta de 32 a 40 mulas cargas y se llevaban otras 10 ó 12 para refresco. Dos capataces dirigían el conjunto, secundados por un peón por cada 8 mulas, un ayudante cada cuatro peones, y un muchacho que llevaba la yegua madrina. El número de peones podía aumentarse cuando lo exigían el estado del tiempo o las condiciones de la carga. Todo este personal andaba montado y llevaba las ropas y víveres necesarios para un largo camino<sup>15</sup>.

Estas características se aplicaban a todos los caminos de la cordillera, incluso al de la Cumbre o Uspallata, al que ahora nos referiremos.

### 3. EL PASO DE LA CUMBRE O DE USPALLATA

De todos los caminos cordilleranos, el más importante desde el punto de vista político, económico y social era el de la *Cumbre* o *Uspallata*, que comunicaba Mendoza con Santiago y Valparaíso. Por él se había consolidado la amistad chileno-argentina, desde la cuna de estas naciones, allá en tiempos hispánicos. Luego, durante la Independencia, Uspallata había visto desfilar los soldados y los políticos que lo tran-

---

<sup>14</sup> *Idem*, *Memoria...*, 42-45; *Description...*, I, 217.

<sup>15</sup> *Idem*, *Memoria...*, 39-40; *Description...*, I, 215-216.

sitaban en victoria o en derrota. En el período de nuestra formación institucional, fue testigo de muchos viajes y vicisitudes. El volumen más significativo del comercio entre el Atlántico y el Pacífico, se hacía por esta vía. Por eso, en el Río de la Plata se decía que Mendoza era "garganta del comercio" con Chile. Numerosos viajeros de casi todo el mundo se refirieron a este camino. En 1859, decía M. de Moussy que el paso de la Cumbre había sido y era todavía el más frecuentado y conocido de los Andes.

#### a) *El itinerario hasta la frontera*

El camino hacia Chile salía de la ciudad de Mendoza en dirección al norte hasta el Cerro de la Cal y costeano los Paramillos <sup>15 bis</sup>, entraba en la quebrada de Villavicencio en donde la subida se hacía muy notable marchándose por un desierto donde el polvo salitroso que levantaba los animales, envolvía a los transeúntes. Se llegaba a los ranchos de Villavicencio, para comenzar un camino áspero que llevaba a la angostura Punta del Agua y luego a los Hornillos (casas de piedra en forma de horno) para seguir hasta la cumbre de los Paramillos, desde donde se observaba a Mendoza en toda su belleza, así como al camino hasta ahí recorrido. Después se descendía hasta el valle de Uspallata.

Desde aquí, el camino continuaba por la margen del Río Mendoza, remontaba la quebrada entre masas enormes de roca. A siete leguas de Uspallata se encontraba el río Picheuta y cruzándolo se llegaba a la ladera de las Cortaderas, después a la de la Jaula, del Caletón de Polvaredas <sup>16</sup>. Por último Punta de las Vacas, en donde se abrían tres quebradas: la del sur que iba directamente al Tupungato y tomaba el camino de la Dehesa, ya citado; la del medio era la de las Cuevas, que seguía la ruta principal de Chile; la del norte, o "de las Vacas", por donde pasaba el río del mismo nombre. Sobre el río de las Vacas el

---

<sup>15 bis</sup> Se llamaba *Paramillo* cuando la eminencia era abrupta y tenía un ascenso abrupto (Vicuña Mackenna, B., *ob. cit.*, 513).

<sup>16</sup> Mayer, Arnold, *Del Plata a los Andes. Viaje histórico-pintoresco a través de la República Argentina (en la época de Rosas)*. Prólogo y notas de J. Luis Trenti Rocamora. Buenos Aires, Huarpes, 1944, 105-113. Cuando el camino había sido cortado con gran dificultad junto a montañas cuyos costados se alzaban abruptos y casi perpendiculares al río, recibía el nombre de *ladera* (Vicuña Mackenna, B., *ob. cit.*, II, 513).

gobierno de Mendoza había mandado construir un puente (vid. infra IV). Este río se une con el de los Horcones para formar el Mendoza.

El ascenso hacia las Cuevas era más accidentado y podía decirse que aquí comenzaba la parte peligrosa de la cordillera.

Se iniciaba entonces, la serie de *casuchas*, construídas en la época hispánica, para protección de los correos y transeúntes. Del lado argentino había cuatro: de las Vacas, de los Puquios, del Paramillo, de las Cuevas. Del lado chileno seis: de la Cumbre, de la Calavera, del Portillo, del Juncal, de los Ojos de Agua, del Peñón. Las chilenas eran chicas, pero estaban más cercanas unas de otras. Cada una se ubicaba a 2 ó 3 leguas de distancia entre sí. Todas ellas tenían forma de bóveda de ladrillos, levantada sobre una base de piedra de dos o tres varas de alto para que no fueran cubiertas por la nieve. Sus medidas oscilaban entre 6 y 7 varas de largo, 3 ó 4 de ancho y otras tantas de elevación. Cuenta Vicuña Mackenna que cuando los viajeros eran sorprendidos por las tormentas, quemaban las puertas y umbrales para calentarse con su fuego.

Antes de comenzar el valle de las Cuevas, se pasaba la ladera de Juan el Pobre. En buena estación, el valle de las Cuevas se atravesaba fácilmente. En la tercera parte de su extensión, se encontraba Puente del Inca, puente natural formado por los depósitos calcáreos del agua que salía debajo de las rocas vecinas, cargada con carbonato de cal ferruginoso. Este puente tenía 20 m de largo, 15 de ancho y 5 a 8 de espesor. "Pero lo más extraordinario —dice M. de Moussy— es la parte interior de esta bóveda, tapizada de estalactitas de una blancura de nieve, formadas por las infiltraciones de las aguas, y los dos grandes agujeros cavados en una especie de alabastro por donde brotan sin cesar dos chorros poderosos de una agua mineral tibia, de calor de 34 grados".

Después de Puente del Inca, se subía el Paramillo de las Cuevas, que cerraba el valle. Al descender, éste continuaba con suelo llano tapizado de un pasto fino, ambiente triste y silencioso. Dos horas de marcha más adelante, el viajero estaba en el pie de la cordillera, que se trepaba en una hora y media a través de caracoles que no ofrecían mucha dificultad, aunque las bestias "necesitan pararse cada tres minutos para tomar resuello", dice M. de Moussy. Aquí se llegaba a la frontera con Chile<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Salvo aclaración en contrario, hemos seguido a J. A. V. M. de Moussy, *Memoria*, 174-182, y *Description...*, I, 198-201.

## b) *El cauce de la Cumbre*

Siempre el tránsito de la Cumbre era peligroso, pero mucho más cuando no se hacía en el verano. Vicuña Mackenna nos ha dejado testimoniados en páginas hermosas, los peligros y emociones que se experimentaban al cruzar la cumbre nevada en época no propicia. El la atravesó en el mes de octubre.

Comienza por referirnos los preparativos que se efectuaban para recorrer a pie el tramo de la Cumbre. Entre ellos, figuraba calzarse los *tamangos*. Se trataba de "cueros de carnero —dice— en que se forraba el pie hasta más arriba del tobillo y se afianza después con una sandalia y correas de cuero de buey, presentando la imagen de un pequeño aparejo de mula, con una superficie de un pie cuadrado más o menos, que impide se hunda el pie en la nieve reblandecida o se resbale en las pendientes congeladas".

Llegados a la Cumbre, sólo iban en mula tres viajeros y el patrón. "Caminábamos en silencio por el borde de las laderas —agrega— tristes y mudos como aquellos desolados sitios, encontrando a cada paso de la mula un hondo y espantoso abismo delante de nosotros. Hubo un momento, en verdad, en que me creí perdido... Llegamos al borde de un despeñadero de nieve congelada que como una sábana colgaba perpendicularmente de los farellones de la cuesta... iba a terminar, tres o cuatro cuerdas más abajo, en las rocas, por donde el naciente río de Mendoza saltaba en selvático ruido. Los peones que iban adelante [y a pie] pasaron como a gatas este desfiladero, pues sólo existía una huella de pies humanos. Pero el atrevido *vaqueano* metió su mula y le siguió la mía, y a ésta la de mis compañeros... ¡Fue un instante terrible! Yo sólo miraba las patas de la mula que me precedía y que se resbalaba sobre el sendero con espantosa inseguridad, mientras el jinete que la montaba iba mudo e impasible, envuelto en los pliegues de su *rito* cual el espectro de los abismos... El más leve desvío en la uña del animal que montábamos ¡y ya estábamos en la eternidad!... Cuando salvamos el abismo, yo desaté todo el aliento que se había comprimido en mi pecho y hubiera querido dirigir un reproche a nuestro temerario guía, pero mis labios sólo balbucieron el eco del reconocimiento a la mano alta y misteriosa que nos había guiado en aquel inminente peligro..."<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> *Ob. cit.*, II, 538-539.

c) *El descenso chileno*

La bajada hacia Chile se hacía con más facilidad. La pendiente era rápida, pero por escalones bruscos. En una hora se estaba al pie de la montaña, después de haber atravesado el llano de las Calaveras, el Alto de la Laguna del Inca (de la cual dice M. de Moussy que "no hay nada más salvaje ni más siniestro"), las bajadas del Portillo y del Juncalillo. El camino se volvía más fácil en Ojos de Agua, para seguir a Arroyo del Peñón y después a la Guardia Vieja (posada, en medio de arbustos y potreros), donde antes estaba el resguardo aduanero. La ruta seguía áspera pero con paisaje pintoresco. Después de la punta de los Quillaes se seguía hasta los Colorados (donde se encontraba la aduana) y atravesando terreno escabroso aunque poblado, se llegaba a Santa Rosa de los Andes, bonita ciudad convertida en centro del comercio trasandino. De Santa Rosa había 30 leguas hasta Valparaíso y 22 hasta Santiago<sup>19</sup>.

d) *Cálculo de distancias y tiempo de travesía*

Entre Mendoza y Santa Rosa de los Andes había —salvo muy leves discrepancias— acuerdo en el cálculo de las distancias. M. de Moussy nos proporciona los siguientes datos indicando los puntos más significativos del camino:

*Lado argentino*

<i>Mendoza</i>	<i>Leguas</i>
Cerro de la Cal	
Villavicencio . . . . .	15
Angostura Punta del Agua . . . . .	
Cumbre del Paramillo . . . . .	3½
Resguardo de Uspallata . . . . .	11
Orilla de Uspallata . . . . .	3
Zanjón Borrado . . . . .	4
Los Tambillos . . . . .	2

<sup>19</sup> J.A.V.M. de Moussy, *Memoria...*, 182-185; *Description...*, I, 201-202.



Cumbre del Paramillo de las Vacas . . . . .	3
Base occidental del mismo Paramillo . . . . .	$\frac{1}{4}$
Punta de las Vacas . . . . .	2
Casucha de los Puquios . . . . .	3
Puente del Inca . . . . .	$\frac{1}{2}$
Cumbre del Paramillo de las Cuevas . . . . .	1
Pie de la Cordillera . . . . .	3
Cumbre de la Cordillera . . . . .	1
<b>TOTAL</b> . . . . .	<b>53%</b>

*Lado chileno*

De la Cumbre de la Cordillera . . . . .	
Aconcagua	
Pie de la Cordillera . . . . .	1
Casucha de la Calavera . . . . .	1
Portillo	
Casucha del Juncalillo . . . . .	2
Casucha los Ojos de Agua . . . . .	2
Casucha del Arroyo del Peñón . . . . .	1
Guardia Vieja . . . . .	3
Resguardo de los Colorados . . . . .	6
Santa Rosa de los Andes . . . . .	7
<b>TOTAL</b> . . . . .	<b>23<sup>20</sup></b>

Aunque aquí sólo resultan 75% leguas, en el cálculo general consigna 83, pero señala que son 80 leguas cuando hace la estimación de las jornadas. Vicuña Mackenna considera también 80 leguas<sup>21</sup>. Tomando los datos del argentino Francisco Latzina, Greve calculó 320 km, es decir 74½ leguas aproximadamente<sup>22</sup>. En general, puede considerarse que, de acuerdo a los diferentes cálculos, la distancia oscilaba entre 79 a 84 leguas, es decir, de 340 a 360 km.

<sup>20</sup> Idem, *Memoria*. . ., 186-192. Sin embargo, en el cálculo general dice que desde Mendoza a la frontera con Chile había 55 leguas en total (*Idem*, 186). Aclara que la legua es de 5.000 varas (*Idem*, 185).

Este camino se recorría generalmente en el término de 15 días en invierno y 6 días en verano<sup>23</sup>. M. de Moussy incluso agrega que las 54 horas de marcha se andaban a razón de 1½ leguas por hora. Las jornadas se distribuirían de la siguiente manera:

	<i>Horas de marcha</i>	<i>Leguas</i>
1ª de Mendoza a Villavicencio . . .	9½	15
2ª de Villavicencio a Uspallata . . .	9%	15
3ª De Uspallata a Punta de Vacas . .	10	15
4ª de la Punta de las Vacas al pie de la Cordillera . . . . .	8	10
5ª del pie de la Cordillera a la Guardia Vieja . . . . .	8	12
6ª de la Guardia Vieja a Santa Rosa de los Andes . . . . .	8%	13
TOTAL . . . . .	54	80 <sup>24</sup>

En el tramo comprendido entre Uspallata y la Guardia Vieja no se podía obtener ningún recurso y el viajero debía conducir consigo cuanto fuera necesario<sup>25</sup>.

Finalmente, Moussy destacaba que la ruta podía recorrerse sin dificultad con mulas de carga. Porque transformar este camino en uno carretero, exigiría un gasto de muchos millones de pesos, que, indudablemente, no se encontraba dentro de las posibilidades financieras de la Confederación Argentina ni de la República de Chile<sup>26</sup>.

#### e) *Datos estadísticos de 1852*

La importancia de la ruta por Uspallata queda evidenciada con la lectura de las referencias estadísticas de la época. En el Archivo His-

<sup>21</sup> *Ob. cit.*, II, 534-535.

<sup>22</sup> Greve, Ernesto, *Historia de la ingeniería en Chile*. T. II, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1938, 473.

<sup>23</sup> J. A. V. M. de Moussy, *Memoria...*, 185; Vicuña Mackenna, B., *ob. cit.*, II, 535.

<sup>24</sup> J. A. V. M. de Moussy, *ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Idem*, 185 y 192.

tórico de Mendoza, hemos encontrado el siguiente cuadro, que firma Nicolás Villanueva, fechado el 2 de setiembre de 1852 y que da *Noticia del tráfico por Uspallata de ida y vuelta a esta Provincia y la de San Juan*<sup>27</sup>:

	<i>Pasajeros</i>	<i>Peones</i>	<i>Cargas</i>	<i>Mulas</i>	<i>Caballos</i>
De Mendoza para Chile	212	780	3.502	5.048	720
De Chile para Mendoza	364	878	2.044	5.354	536
De San Juan para Chile	82	128	498	812	203
De Chile para San Juan	69	237	1.031	1.422	355
<b>TOTAL</b>	<b>727</b>	<b>2.023</b>	<b>7.075</b>	<b>12.636</b>	<b>1.814</b>

Estos datos se deben referir al verano 1851-1852 y a lo que corría del segundo año.

#### 4. REPARACIONES Y ACONDICIONAMIENTO DEL PASO DE LA CUMBRE (POR EL LADO ARGENTINO)

Notables esfuerzos realizaban todos los años las autoridades de Mendoza, para colocar a la ruta de la Cumbre en condiciones de ser transitada, antes de la llegada del verano.

##### a) *Gastos de compostura entre 1850 y 1852*

Ya en octubre de 1850, en previsión del verano, se encomendó a José Mario Honorato el arreglo de la ruta. Este empresario cobraba 50 ps. por día y sus dieciocho peones recibían un jornal de 6 ps. Por supuesto, que también debían afrontarse los gastos de traslado y mantenimiento. Los hombres que en esta oportunidad se hallaban empleados, consumieron siete arrobas de carne y debieron fletarse dieciocho caballos, que a 10 ps. c/u. significaban un gasto de 22,4 ps. fuera de otros 70 ps. que les proporcionó el Jefe de Policía cuando partieron a destino desde Mendoza. En total, los gastos llegaron a 185,4½ ps.<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> AHMi, Carp. 324. Leg. Aduana. 1852.

<sup>28</sup> Gastos originados en la reparación del camino a Chile. Mendoza, diciembre 2 de 1850. *Archivo Histórico de Mendoza. Epoca Independiente* (en adelante AHMi). Carp. Obras Públicas.

Las mulas que se destinaron a estos trabajadores fueron traídas desde La Paz (Mendoza) por el precio de 38 ps., que se pagaron a Francisco Robledo<sup>29</sup>.

El tránsito debía ser muy activo porque al terminar el verano, el camino ya se encontraba otra vez deteriorado. Por ejemplo, el 17 de marzo del año siguiente y hasta el 8 de abril, un grupo de trabajadores se dedicó a "componer el camino de Chile". Esta vez la labor estuvo a cargo de Sixto González, quien, ayudado por tres personas, cobró en total 194½ ps.<sup>30</sup>. Durante el año 1851, se gastaron 372,1 2/8 ps. para el mismo trabajo<sup>31</sup>.

En el verano de 1851-1852 fueron invertidos 500 ps. para la reparación del camino y hubo necesidad de destinar 428.4 ps. en el resguardo de Uspallata y 219.6 ps. en el del Portillo<sup>32</sup>. El 9 de septiembre de 1852 fue designada una Comisión integrada por Carlos M. Rivarola, José Olmedo y Benito González, para que dictaminara sobre los trabajos que sería necesario realizar en la ruta. En el mismo mes sus integrantes se trasladaron hasta Uspallata con acompañantes, totalizando seis personas, que demoraron quince días en cumplir su cometido. Entre flete, mantenimiento, sirvientes, etc., gastaron 95 ps.<sup>33</sup>.

Según informaba a sus lectores *El Constitucional de Los Andes*, los diarios de Chile destacaban que el gobierno trasandino estaba programando una gran reforma en los caminos cordilleranos, a fin de reducir el que se hacía por Uspallata<sup>34</sup>.

b) *Informe técnico de la Comisión designada en 1852. El puente sobre el río de las Vacas*

La Comisión citada debía expedirse no sólo sobre el camino, sino también respecto a la fundación de una importante Villa en Uspallata.

---

<sup>29</sup> Factura presentada por D. Francisco Robledo. Mendoza, octubre 26 de 1850. *Ibid.*

<sup>30</sup> Recibo de lo pagado a los peones que marcharon a componer el camino a Chile. Mendoza, abril 11 de 1851. *Ibid.*

<sup>31</sup> Estado General que manifiesta las entradas y salidas en la Caja de la Provincia (26 de diciembre de 1850 hasta 24 de diciembre de 1851). AHMi, Carp. N° 324. Legajo Aduana, 1852.

<sup>32</sup> AHMi, Carp. 257. Legajo Aduana, 1853.

<sup>33</sup> Gastos originados por la Comisión que ordenará los trabajos a realizarse en el camino a Chile por Uspallata. Mendoza, septiembre 14 de 1852. AHMi, Carpeta Obras Públicas.

<sup>34</sup> N° 56 (Mendoza, 15 agosto 1855), 32.

En el informe que elevaron al Ministro General de Gobierno, informaron sobre temas vinculados a su cometido.

Respecto a la instalación de la Villa de Uspallata, la consideran impracticable por diversas razones. En primer lugar, la temperatura era demasiado baja. Según cálculos del Tte. Coronel de Ingenieros, Carlos Rivarola (que integraba la Comisión), la altura de Uspallata permitía sólo el cultivo de trigo, el cual se hallaba expuesto a las tormentas de piedra que asolaban continuamente el lugar. De modo que era difícil encontrar pobladores para radicarse, pues no constituía estímulo suficiente la posibilidad de trabajar el breve lapso que comprendía el tráfico de cordillera. Por otra parte, el agua para el consumo sólo abundaba en el verano, mientras que escaseaba notablemente durante el invierno por el congelamiento permanente del manantial que bajaba del Cerro Negro, de donde procedía.

En Uspallata existía un resguardo que se había reparado en la época del ex gobernador A. Mallea. Al costado de esta construcción, era factible establecer una "aduanilla", que podría estar preservada en el invierno. Sin embargo, había otros lugares para levantarla separadamente. En cuanto a la casucha de Punta de Vacas, la Comisión omitía referirse porque estaba al otro lado del río y en completo estado de ruina. Además, en ese lugar "se encuentran muchas casas de piedra de las cuales hacen uso vasto tiempo ha" y sólo sería necesario trasladar nuevos materiales. De ahí que resulte más conveniente demoler la vieja y sacar de ella los pocos materiales que aún tiene. En general, dada la importancia de este lugar para la comunicación con Chile y los peligros que representan las laderas, "sorprende como es que una vasta apatía haya por tantos años dejados en un inminente peligro, los intereses comerciales que tanta riqueza producen a la Provincia".

El puente sobre el río de las Vacas fue medido nuevamente y se encontró que debía ser más ancho que lo pensado anteriormente y su construcción era necesaria, aunque también podía repararse el que se usaba. Se estimaba que este puente debía tener 25 ó 26 varas de largo<sup>35</sup>. Una semana más tarde el ingeniero Rivarola elevó el presupuesto para la construcción de este puente. En él se determinaban claramente los rubros que era necesario cubrir. Para albañilería deberían destinarse 232.6

---

<sup>35</sup> *Dictamen de la Comisión encargada de inspeccionar el camino a Chile.* Mendoza, octubre 14 de 1852. AHMi, Carp. N° 31. *Comisiones Varias* (1810-1865).

ps., entre construcción, fletes, sueldo de maestro albañil y peones, con las herramientas correspondientes. Era preciso disponer 40 cargas de madera de algarrobo de 7 pulgadas, además de otras 30 de 30 pulgadas, para tablonos que costaban 385 ps. También se necesitaba comprar 22 cargas de madera de álamo y ciprés que valían 95 ps. Para los trabajos de carpintería (oficiales, aprendiz y aserradores, hacían falta 141.2 ps. En ferretería (clavos, fragua, oficial herrero, carbón, lima y cera) se estimaban 125.4 ps. y, por último, para herramientas de carpintería, baranda del puente e imprevistos, debía calcularse la suma de 280 ps. En total, este puente costaría 1.323 ps. 2 rs. Si el largo total del puente, incluido el terraplén en ambos extremos, era de 25 varas, el ancho debería ser de 5 varas contando las barandas. Muy notable —y previsor para su reputación— es la nota aclaratoria colocada por el ing. Rivarola al final de su presupuesto: "La duración del referido puente es tanta cuanto no se pudra la madera, no fallando en su construcción"<sup>36</sup>. La construcción del puente le fue encargada a Rivarola. Tres años más tarde, todavía reclamaba al gobierno el pago de los gastos ocasionados en el viaje que realizó para presupuestar el camino que, en su caso, llegaban a 70 ps.<sup>37</sup>

De esta obra, decía Moussy que hacía mucho honor al empresario. Tenía 20 varas de largo y 5 de ancho, era de un solo arco que descansaba sobre dos sólidos macizos de piedra seca. "Esta construcción es tanto más notable —agrega— cuanto que todas las maderas han debido ser transportadas allí a lomo de mula en una distancia de cuarenta leguas"<sup>38</sup>. Cuando en 1855 lo pasó Vicuña Mackenna, dijo que el puente era "no sólo excelente, sino aun elegante y sin peaje, mientras que del costado de Chile vimos con verdadero rubor que nos cobraban dos reales por persona en el peaje del puente del río Colorado, puente de maderas podridas que parece más bien una angarilla o una chigua desarmable..."<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> *Presupuesto elevado al Gobierno por D. Carlos María de Rivarola para la construcción de un puente en el Río de las Vacas*. Mendoza, octubre 21 de 1852. AHMi, Carp. Obras Públicas.

<sup>37</sup> *Don Carlos María Rivarola eleva cuenta de gastos*. Mendoza, mayo 8 de 1855. *Ibid.*

<sup>38</sup> J. A. V. M. de Moussy, *Memoria...*, 179.

<sup>39</sup> *Ob. cit.*, II, 533. Sobre el peaje a Chile, vid. Greve, *ob. cit.*, II, 494-502.

c) *Reparación en el verano 1852-1853 e incidencias con el contratista José Olmedo*

En diciembre de 1852 aparece como encargado del arreglo del camino, José Olmedo. En los primeros días de ese mes se dirigió al Jefe de Policía para exponerle algunos inconvenientes que habían surgido. Según el contrato, el trabajo que debía efectuar de acuerdo al informe presentado por la Comisión inspectora, comprendía sólo el arreglo de 3 cuadras del camino. Sin embargo, él había comprobado que en esto había un error, pues aquella medición no coincidía con la situación real. Según su prolijo examen el trabajo comprendía 5 cuadras 11 varas. En consecuencia, pedía se le indicara si su trabajo debía limitarse a las 3 cuadras o extenderse al total. En este caso, estimaba que le correspondía el pago por ese aumento. En segundo lugar, también solicitaba Olmedo que se le abonara a medida que fuera cumpliendo las distintas etapas del trabajo convenido, "a efecto de proporcionarse recursos para acabar la obra hasta su conclusión". Finalmente, el contratista solicitaba se arbitraran las medidas necesarias para evitar la repetición de incidentes como el que debió soportar de un descomedido. Este era un arreador de Uspallata, quien le amenazó abrirse paso a balazos, si los trabajos le impidiesen continuar algún arreo.

El contratista estaba haciendo esta gestión personalmente y suplícaba una rápida resolución por cuanto la demora le perjudicaba, teniendo en cuenta que la obra exigía su presencia. Luis Molina se hizo eco de esta solicitud, "para que no se paralice una obra que tanto importa a nuestro comercio por cordillera, que ya se ve principiar"<sup>40</sup>.

A los cuatro días de esta consulta, el Gobernador se dirigió a la Comisión para señalarle la sorpresa del gobierno ante el notable error señalado por Olmedo, siendo que la Comisión se encontraba "dotada de un personal competente, con los elementos necesarios y tiempo suficiente". Que en el caso de ser exacta la medición de Olmedo, la Comisión no la ha realizado "con el cuidado que era debido", infligiéndose con "ello un perjuicio al Estado, al tener que pagar al encargado... un máximo de trabajo", que no hubiera ocurrido de haberse hecho el reconocimiento con prolijidad. La nota era severa y revelaba una no disimulada indignación oficial. Sin embargo, se apresuraba en se-

---

<sup>40</sup> D. Luis Molina informa al Ministro sobre una consulta hecha por D. José Olmedo. Mendoza, diciembre 2 de 1852. AHMi, Carp. N° 31, Comisiones Varias (1810-1865).

ñalar la esperanza que "la Comisión, celosa de su buen desempeño, traiga explicaciones" que sin duda se derivaban de hechos que "no ha debido esperarse de sus conocimientos [y] del anhelo que exponía le asistía en el cumplimiento de su encargo"<sup>41</sup>.

Era explicable el estado de ánimo del gobernador. Había pedido los fondos precisos a la Legislatura y ahora debía solicitar autorización para ampliar la inversión. En este pedido, el P. E. recordaba a los legisladores que el gobierno les había solicitado autorización para invertir fondos en el arreglo de caminos,

"mientras tanto la estación avanzó, el movimiento mercantil dio principio con fuerza y fue preciso acometer la empresa sin autorización. Se han mandado componer, como más urgentes los puntos peligrosos en el camino de Chile. Antes de un mes quedarán allanadas las laderas y colocado sobre el río de las Vacas un puente sólido y seguro".

Por otra parte, informa que una Comisión se encontraba encargada de redescubrir el camino de la Dehesa de Santiago (por Tupungato) o explorar otras rutas que acortaran la distancia a Chile<sup>42</sup>. La Legislatura respondió al gobernador, dándole su "entera aprobación a todos los trabajos que el gobierno ha mandado practicar" en el camino a Chile, así como el puente sobre el río de las Vacas<sup>43</sup>.

En fin, hacia mediados de febrero, José Olmedo había concluido el trabajo. Así lo informaba al inspector Luis Molina destacándole que

"el continuado y numeroso tráfico de toda clase de recuas destruyen en parte, e imperfeccionan el camino en cuyo caso, y de tales resultados son exentos de toda responsabilidad, pues cuando se ha efectuado el arreglo del camino en los últimos puntos ya en los anteriores trabajados había mucho que recomponer".

Señalaba que, sin reparar en los costos, lo había reparado por su cuenta, con miras a asegurar y perfeccionar la obra que se le había

---

<sup>41</sup> *El Gobernador al Presidente de la comisión inspectora del camino a Chile*. Mendoza, diciembre 6 de 1852. AHMi, Carp. N° 27. Copiador año 1852, fs. 114-115.

<sup>42</sup> *El Constitucional de los Andes*. N° 220 (Mendoza, 31 enero 1853), p. 11.

<sup>43</sup> *La H. Legislatura responde al P. E. sobre los puntos que contiene su Mensaje*. Mendoza, febrero 15 de 1853. AHMi, Carp. 403. Leg. 1853.



encomendado, 'sin afectarme de inminentes peligros que han amenazado mi existencia hasta dejarme de ellos cicatrices en mi cuerpo, de lo que me felicito, cuando los consagro al bien público en consonancia con las loables miras del gobierno"<sup>44</sup>. Luis Molina elevó esta nota recomendando la atención sobre "datos y observaciones que creo de alguna importancia"<sup>45</sup>. La cuenta presentada por Olmedo, detallaba los trabajos convenidos y dos complementarios, que hacían elevar el costo total a 7.012 2 6/8 ps. Como el presupuesto acordado era de 6.423 ps., se le debía la diferencia de 589 ps.<sup>46</sup>

d) *Los trámites ulteriores. Nuevos trabajos en el verano 1853-1854 y su inspección*

A fin de revisar el camino reparado por el contratista Olmedo, el P. E. designó una Comisión integrada por Julián Aberastain y Francisco Lemos Godoy. Debían dictaminar si el trabajo se había realizado conforme al contrato indicándose, en su caso, las reformas que debían efectuarse en el camino. El gasto que demandó el viaje de la Comisión estuvo a cargo de las arcas públicas<sup>47</sup> y ascendió a la suma de 32 ps.<sup>48</sup>. Transcurridos tres meses, uno de los miembros —Francisco Lemos Godoy— solicitó su reemplazo pues se hallaba implicado por haber actuado antes como revisor<sup>49</sup>.

Poco tiempo después, apareció en el periódico de Mendoza la noticia que entre las nieves del cajón de Tupungato, se habían encontrado dos peones chilenos congelados. Aunque conocían el camino, parece que la tragedia se produjo porque una manada de guanacos los había tentado y se internaron demasiado en el cajón, siendo allí sorprendidos por el último temporal<sup>50</sup>.

<sup>44</sup> Don José Olmedo al Sr. Jefe de Policía D. Luis Molina. Mendoza, febrero 17 de 1853. AHMi, Carp. Obras Públicas.

<sup>45</sup> D. Luis Molina al Ministro de Gobierno. Mendoza, 18 de febrero de 1853. *Ibid.*

<sup>46</sup> Resumen de la cuenta general elevada por D. José Olmedo. Mendoza, febrero 24 de 1853. *Ibid.*

<sup>47</sup> Decreto del 9 de marzo de 1853. AHMi, Carp. N° 154 (1852-1856). *Registro Oficial.*

<sup>48</sup> Cuenta que presenta la comisión designada por el Gobierno. Mendoza, abril 29 de 1853. AHMi, Carp. Obras Públicas.

<sup>49</sup> D. Francisco Lemos Godoy al señor Oficial Mayor del Ministerio de Gobierno. Mendoza, junio 15 de 1853. *Ibid.*

<sup>50</sup> *El Constitucional de los Andes*. N° 380 (Mendoza, 22 agosto), 34.

Llegada la primavera de ese año Luis Molina y José Olmedo convinieron ante el escribano Francisco Mayorga, un nuevo contrato para que el segundo volviera a reparar el camino de Uspallata. Debía efectuarlo en todos los puntos que no se arreglaron el año anterior y los que se hubieren deteriorado. Olmedo recibiría 1.518 ps. por el trabajo, pero se obligaba a cumplirlo con su persona y bienes, ofreciendo la garantía de Adriano Gómez<sup>51</sup>. A fin de año, las reparaciones estaban concluidas, según informó el Gobernador a la Legislatura en el Mensaje del 1º de enero de 1854. En esta oportunidad, también comunicaba que las exploraciones realizadas para descubrir el antiguo camino de la Dehesa u otro cualquiera que acortase la ruta con Chile —anunciado en enero de 1853— no habían tenido resultado alguno<sup>52</sup>.

Por decreto del 31 de diciembre de 1853, el Gobierno provincial designó una Comisión de vecinos, para que inspeccionara los trabajos que se habían efectuado en Uspallata. Estaba integrada por Ramón J. Godoy, Juan M. Sosa y Pablo Pescara. El primero de los nombrados, solicitó su relevamiento porque se hallaba “personalmente administrando su casa de negocio y otros varios compromisos que requieren su presencia diaria en todo enero”, en virtud de un contrato que tiene firmado<sup>53</sup>. El gobierno no accedió a este pedido por cuanto Sosa firmó el dictamen elevado por la Comisión designada.

El informe presentado al respecto era muy minucioso. Señalaba que en el arreglo de la angostura debía quitarse el agua del camino en Caracoles por donde debían subir las mulas cargadas. Este trabajo no estaba bien terminado, el Sr. Olmedo contestó que repararía lo que faltaba. En la mitad de la ladera por donde baja un arroyito, se nota el camino muy estrecho a causa de una pendiente muy pronunciada que debiera cerrarse. Pero ello no ofrecía notable dificultad. En otro lugar, debiera rebajarse el terreno para evitar el peligro de un banco. Asimismo, sería necesario dar más anchura al camino en la parte que estaba junto a la ladera Santa María y en la subida del Bermejo faltaban sendas o caracoles<sup>54</sup>.

---

<sup>51</sup> D. Luis Molina y José Olmedo al escribano Francisco Mayorga. Mendoza, septiembre 27 de 1853. AHMI, Carp. Obras Públicas.

<sup>52</sup> Mensaje del Poder Ejecutivo de la Provincia de Mendoza a su muy Honorable Legislatura. Mendoza, Impr. del Constitucional, 1854, 4.

<sup>53</sup> D. Juan M. Sosa al Ministro General interino. Mendoza, enero 3 de 1854. AHMI, Carp. Obras Públicas.

<sup>54</sup> La Comisión inspectora de los trabajos realizados en la reparación del camino de Chile eleva informe. Mendoza, abril 27 de 1854. *Ibid.*

e) *La Villa de Uspallata*

En el camino a Chile, el valle de Uspallata tenía una fundamental importancia, no sólo por las posibilidades económicas que podía proporcionar, sino también porque tratándose de un lugar fronterizo, era un hito obligado en la ruta cordillerana.

Según cuenta M. de Moussy, en ese lugar se encontraba una población cuya actividad fundamental radicaba en los ingenios de beneficiar cobre, así como en la hacienda y posada que allí estaban instaladas. La fundición pertenecía a Felipe Correa, quien era dueño de las minas *La Valenciana* y *Santa Elena*, situadas a 6 leguas al SE. de Uspallata. Trabajaban en estas actividades mineras unas cien personas. Por otra parte, la hacienda y posada ofrecía toda clase de recursos para personas y animales<sup>55</sup>.

Para dar más relevancia a ese poblado y más empuje a este importante camino, el gobierno de Mendoza dispuso fundar una Villa en ese lugar, con todos los atributos inherentes a la nueva situación. Por ese motivo, promulgó la ley del 25 de octubre de 1854, mediante la cual se expropiaba "de la hacienda de Uspallata, una legua cuadrada de terreno en el local más conveniente para la fundación de una villa" (art. 1º). De la indemnización correspondiente se hacía cargo el fisco, de acuerdo a previa y justa tasación de peritos (art. 2º). El paño de tierras que se expropiaba, sería repartido en parcelas que no excedieran las 25 cuadras cuadradas, cediéndose bajo diversas condiciones: a) nadie podía vender su propiedad a otra persona que ya la tuviera en la Villa; b) los propietarios se obligaban a cercar y cultivar alfalfa en la proporción de 1/3 el primer año, 2/3 el segundo y el resto al cabo de tres años. Claro está, que se podría dedicar una tercera parte del terreno a cualquier otro cultivo. Se trataba, pues, de estimular la residencia y el trabajo de los terrenos; c) la acequia regadora sería construida por el Estado, pero los usuarios reembolsarían el costo en el lapso de cuatro años; d) concluidos los cuatro años, la posesión pasaría a perpetuidad y, entonces anualmente pagarían al fisco 2 rs. por cuadra en calidad de impuesto (art. 3º). Se disponía también, que antes de procederse al reparto de tierra, se delineara una plaza en el centro de una cuadra por lado, y dejara ocho manzanas en torno a ella (art. 4º). Frente a esta plaza se construiría la Aduana (art. 5º). El

---

<sup>55</sup> *Memoria...*, 176. Vid. Vicuña Mackenna, B., *ob. cit.*, II, 530-531.

resto del terreno se distribuiría entre los vecinos, "en calidad de merced", pero sujeto a dos obligaciones: a) levantar en el plazo de dos años las murallas de la calle, incluso las de la casa habitación y cuyas medidas deberían tener, por lo menos, 16 varas de frente; b) desde el segundo año pagarían perpetuamente, un impuesto de 1 real por año (art. 6º). Quienes en la nueva Villa establecieran "casa de abasto o puestos de venta de cualquier especie", no pagarían impuestos por el lapso de diez años (art. 7º) <sup>56</sup>. Desconocemos a qué impuestos alude cuando habla de ellos en los arts. 3º y 7º Aunque indudablemente no debía tratarse del mismo, en el texto de la ley no está aclarado.

Al año siguiente, todavía no se había hecho casi nada, porque un decreto de 1855 aún mandaba trazar y entregar solares en Uspallata. Vicente Galigniana fue nombrado subdelegado de la Villa, quien, asociado al agrimensor Pablo Pescara, debía dar posesión a los favorecidos, de acuerdo a la ley <sup>57</sup>. Sin embargo, la formación de esta Villa no pudo concretarse. Moussy anota que, a pesar de las ventajas ofrecidas por el gobierno mendocino, no se habían "presentado habitantes todavía" <sup>58</sup>. Esta situación no mejoró, pues el decreto del 8 de febrero de 1865 suspendía los efectos del de 1855 <sup>59</sup>.

#### f) *Los trabajos efectuados en el verano 1856-1857*

Como era habitual todos los años, también se arregló el camino en el verano 1856-1857. Fueron abiertas 10 cuadras, se pasó la rastra, emparejaron altos, abrieron 9 cuadras de acequia al costado de otro camino, etc. Todo esto lo realizó José María Rodríguez, a quien se le pagaron 38 ps. Por su parte, Timoteo Gordillo fue encargado de abrir un canal para servir a la cañada <sup>60</sup>.

---

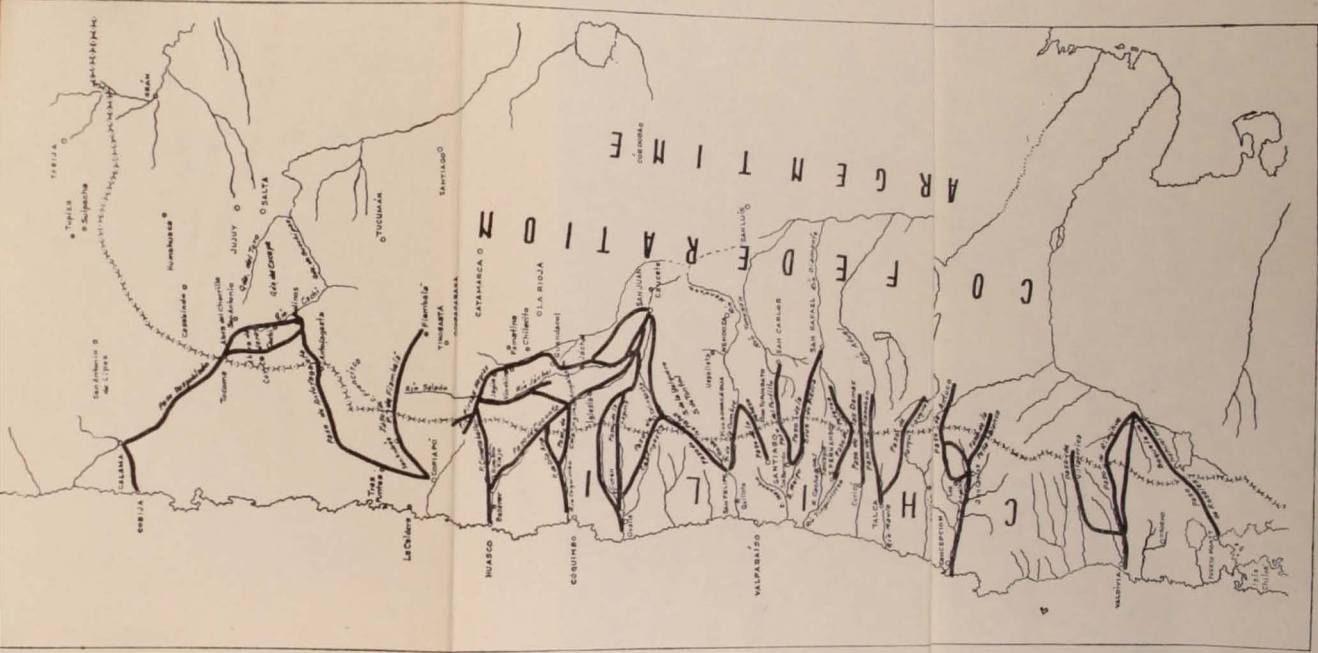
<sup>56</sup> *Proyecto de la fundación de la Villa de Uspallata*. AHMI, Carp. N° 1. Antecedentes de Villas Departamentales. También en Ahumada, Manuel de, *Código de leyes, decretos y acuerdos que sobre administración de justicia se ha dictado la Provincia de Mendoza, mandado formar por el Excmo. Gobierno en su decreto de 16 de enero de 1860*, 286-288.

<sup>57</sup> Ahumada, M., *ob. cit.*, 308-309; Chaca, Dionisio, *Breve Historia de Mendoza*. Buenos Aires, 1961, 378-379; Verdaguer, José Aníbal, *Historia de Mendoza*, Mendoza, Suc. Juan Verdaguer, 1935, 128.

<sup>58</sup> *Memoria...*, 176.

<sup>59</sup> Chaca, D., *ob. cit.*, 379.

<sup>60</sup> *Gastos efectuados en el camino de la entrada de la República de Chile*. Mendoza, enero 25 de 1856. AHMI, Carp. Obras Públicas.



PASOS DE LOS ANDES

Versión reunida de la *Corte de viajes* de Dr. V. Martín de Moussy, contenida en el *Atlas* de ese autor (1873, vol. nota 13).

Por decreto del 9 de marzo, fueron designados Francisco Lemos Godoy y Julián Aberastain; para que examinaran los trabajos efectuados en el camino de Uspallata y el puente construido en el río de las Vacas. En anteriores Comisiones figuraba el ing. Carlos María Rivarola, pero ahora no está su nombre. Presumimos que esa ausencia se debe al hecho de haber intervenido en la construcción del puente. No sabemos si se trata de una obra propuesta en 1852 (Vid. nota 36) que, ya concluida, quizás debió ser reparada.

Sea lo que fuere, la Comisión se contrajo a cumplir la misión encomendada. Respecto al camino, no se preocupó en atenderlo porque "según informes fidedignos de pasajeros, poco había que observar en la compostura practicada". Por ese motivo, fundamentalmente se dedicó a examinar el puente y del camino sólo señaló los aspectos más notables.

El informe sobre el puente es minucioso. A través de su texto podemos ir imaginando sus detalles y casi reconstruirlo completo. Dice que está apoyado sobre un "muro natural de peñasco", que en ambos extremos le sirve de base y reforzado con cimientos de cal y canto. La luz del puente es de 19 1/2 varas y su ancho de 5 varas 3 pulgadas. Pero a fin de reforzar las barandas contra el tope de cargas o animales, tiene unos postes, distribuidos convenientemente. Esto, "si bien disminuyen el ancho del puente en una vara por cada costado, dan más consistencia a las barandas que en un accidente peligroso pueden sostener una carga". Por lo tanto, el ancho útil es de 3 vs. 3 pulg. Las maderas que se han empleado, son de olivo, ciprés, algarrobo y en las barandas hay una o dos corridas de álamo. La clavazón es de hierro.

Para probar la resistencia del puente, los comisionados aprovecharon la presencia de una tropa de mulas, a la cual hicieron pasar sobre aquél. Ellos se colocaron debajo "para deducir por el sacudimiento u otros accidentes de su solidez". Pasaron 13 mulas sueltas, seguidas de 7 cargadas y luego las restantes en orden regular. De esa manera, sometieron al puente a una carga total de 210 arrobas (2.415 kg, aproximadamente). Durante esta prueba, "nada se notó que no fuese satisfactorio". El informe alude a la casilla que se encuentra en la parte norte del puente. Está construida de piedra y embarrada y se halla complementada por "unas pircas que sirven para repararse de los vientos". En consecuencia, a juicio de la Comisión, el puente ofrece "seguridad, estabilidad y fortaleza", pero no pueden dar otra opinión "por falta de conocimientos prácticos". Aconsejaban, finalmente, que a las

maderas se les colocara alquitrán con caoba y aceite, a fin de conservarlas. En sustitución del aceite, sugieren el empleo de grasa de yegua licuada.

No obstante los buenos informes que decían tener sobre el camino, hicieron importantes observaciones sobre su estado y los trabajos efectuados. La bajada "hacia el puente sólo está trazada por una senda", con excepción de unas varas antes de llegar. Del otro lado, la subida está igual, con el agravante que una piedra al principio de la subida, entorpece el paso. Todo esto implica un riesgo para las mulas cargadas. Para más, al comienzo de las laderas de las Vacas, no hay indicio de que se hubiera realizado trabajo alguno. En el Arroyo del Paramillo de las Vacas hay una cuadra de mal camino, mientras que en el Manantial de las Vacas ese mismo estado se prolonga hasta el peñón. En el Alto de los Tambillos se encuentran dos cuadras muy pedregosas y se requeriría compostura en varios lugares del tramo que va hasta el Arroyo de las Polvaredas. El precipicio que siempre había en el Caletón, aun permanece y se notan muy malas la bajada, paso y subida del Arroyo de la Cortadera, así como la ladera de ésta. Y de la misma manera se encuentran los otros puntos del camino (ladera de la Jaula, Caracoles, ladera de Picheuta, Angostura).

Por todo lo visto y expuesto, la Comisión creyó su deber "ser leal y verídica" y por ello manifiesta "que las composturas practicadas en el camino, no son de naturaleza tal, que puedan llenar las miras que se hayan propuesto el Supremo Gobierno, menos garantizar de riesgos los intereses que por él se conducen, ni dar comodidad a los viandantes". En cuanto a la cuenta presentada por el empresario, se observan dudas que la Comisión no puede resolver, por cuanto se hace alusión a trabajos suprimidos y órdenes verbales del Ministro sobre los cuales no están informados.

Luego sugiere algunas medidas que podrían adoptarse en el arreglo del camino, destacando que en general deben salvarse los precipicios, darle mayor anchura y quitarle las piedras. Concluye señalando que en un lugar el terreno es apto para trazar el camino en línea recta, a fin de ahorrar más de tres leguas en su recorrido <sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> Informe de la Comisión encargada de revisar el camino a Chile y puente sobre el río de las Vacas. Mendoza, abril 9 de 1857. *Ibid.*

g) *El estado del camino hacia 1857. La solicitud del comercio mendocino*

En agosto de 1857, el gobernador informaba a la Legislatura, que mejora "la vía de entrada de Chile, y actualmente se encuentra del todo expedita de los embarazos que la entorpecían"<sup>62</sup>.

Hasta ahora hemos visto que el gobierno encargaba a un contratista los trabajos para reparar el camino de cordillera y luego comisionaba a algunos entendidos para que examinaran las obras. Como esta tarea comenzaba muy tarde y llevaba bastante tiempo, no solía satisfacer las exigencias del comercio ni de los pasajeros. En algunos casos llegaba el mes de abril —es decir, cuando había concluido la época de tránsito por los Andes— y recién la Comisión estaba por expedirse. O, si no, para apresurar el servicio de la ruta, las reparaciones se efectuaban con urgencia y no se terminaban como correspondía.

A mediados de 1857, *El Constitucional* se lamentaba de la falta de medidas gubernativas para dar al camino un arreglo duradero, siendo que el Congreso había otorgado más de 2.000 ps para ese fin<sup>63</sup>. Es que esta ruta seguía para siempre recibiendo "una mezquina y superficial compostura que, o viene tarde... o no satisface a las exigencias del tráfico". Destaca también la importancia vital de este camino para la economía de Cuyo y del país. De ahí que, un arreglo mal hecho o realizado muy tarde es como no efectuarlo. El camino, por ello, debe ser acondicionado al comenzar octubre de cada año. El comercio de Mendoza ha tenido razón en quejarse ante la negligencia del Gobierno nacional. Al de la provincia le corresponde, pues, "mandar hacer los trabajos por cuenta de la nación"<sup>64</sup>, a cargo del subsidio que el Congreso había otorgado en el presupuesto nacional a la provincia. Estas quejas no eran infundadas. El mismo periódico informaba días después, que algunas personas llegadas de Chile habían hecho saber "que el acamino está por cortarse en varios puntos". De seguirse así, la compostura se haría, entonces, muy difícil<sup>65</sup>.

Alarmado por esta situación, el comercio de Mendoza se dirigió al gobierno provincial señalándole los peligros y dificultades del camino

---

<sup>62</sup> *El Constitucional*. N° 1516 (Mendoza, 4 de agosto de 1857), 11-5.

<sup>63</sup> N° 1599 (Mendoza, 18 de noviembre de 1857), 31.

<sup>64</sup> *Idem* N° 1601 (Mendoza, 21 de noviembre de 1857), 21.

<sup>65</sup> N° 1604 (Mendoza, 24 de noviembre de 1857), 21-2.



a Chile. Le pedían, "como a guardián de los intereses públicos y de las instituciones nacionales", que ordenara su recomposición al administrador de Rentas<sup>66</sup>. En virtud de este pedido, el Ministro General de Gobierno, Federico Maza, contestó al Juez de Comercio para avisar recibo de la solicitud del comercio. Lamenta no poder abrogarse la representación del Gobierno nacional, pero está dispuesto "al mismo tiempo de no omitir medio para que los importantes objetos de esa solicitud sean oportunamente satisfechos". En su consecución, comisiona al Juez de Comercio para que conjuntamente con los señores Nicolás Villanueva y Eusebio Blanco, levanten "una suscripción particular entre el comercio de esta plaza, por una suma igual a la presupuestada... para la reparación" del camino cordillerano. La suma que se obtuviera sería reintegrada no bien el gobierno de la Confederación librara la suma asignada en el presupuesto nacional<sup>67</sup>.

El Juez de Comercio dio inmediato curso a esta disposición. No sólo comunicó a los otros miembros la designación de que habían sido objeto, sino que citó a los comerciantes a su despacho, a fin de interiorizarlos del decreto gubernativo y esperaba "que ninguno se excusará de concurrir a este llamamiento"<sup>68</sup>. Los comerciantes respondieron con largueza. No sólo acudieron a la reunión convocada, sino que facilitaron el dinero. Debían tener confianza en la devolución prometida y estaban urgidos porque el arreglo del camino tocaba vitales intereses suyos. El Gobierno nacional no tardó en autorizar al Administrador de Rentas para que efectuara el gasto que ocasionaría la reparación de la ruta. En vista de ello, la comisión se dispuso devolver las sumas facilitadas, "dando... las más expresivas gracias a los prestamistas, por su ilustrado y patriótico apoyo"<sup>69</sup>.

## 5. EL CAMINO A CHILE EN 1863

Hacia 1863 el ambiente gubernativo argentino se movía en una nueva atmósfera política. El elenco administrativo que acababa de hacerse cargo del Estado, tenía el propósito de efectuar una amplia reno-

---

<sup>66</sup> *El Constitucional* N° 1606 (Mendoza, 27 de noviembre de 1867), 31-2.

<sup>67</sup> Mendoza, diciembre 1° de 1857. AHMi, Carp. N° 28. *Copiador año 1867*, fs. 107. También en *El Constitucional* N° 1666 (Mendoza, 3 de diciembre de 1857) 24.

<sup>68</sup> *El Constitucional* N° 1610 (Mendoza, 2 de diciembre de 1857), 32.

<sup>69</sup> *El Constitucional* N° 1612 (Mendoza, 5 de diciembre de 1857), 24.

vación. Desde el año anterior, los ejércitos recorrían el país con motivo del levantamiento del general Peñaloza. Apenas habían transcurrido seis meses de la nueva gestión presidencial y Mitre ya disponía —por conducto del Ministerio del Interior— la indagación sobre el estado del camino a Chile por la ruta de Villavicencio - Uspallata.

a) *El Informe elevado al Ministro del Interior*

Por ese motivo, a principios de 1863 fue designado Pompeo Moneta (ingeniero en puentes y caminos), para que examinara el camino de cordillera y luego elevara un informe sobre su estado. El comisionado vino a Mendoza y viajó hasta el límite con Chile. A su regreso presentó al Ministro del Interior una extensa relación, en la que consignó todas las observaciones recogidas.

Comienza por destacar que el camino más frecuentado entre Mendoza y Valparaíso es el llamado "paso de la Cumbre", que se hace por Uspallata. En cambio, la ruta más directa entre Mendoza y Santiago es el paso del "Portillo", distante 25 leguas al sur de Uspallata, pero sólo es transitable tres meses al año. El de la Cumbre es en forma de herradura y ningún rodado puede pasar por él. El tránsito normal se hace desde noviembre hasta abril, mientras que en el resto del año es utilizado sólo en caso de urgencia porque "la gruesa capa de nieve que lo cubre impide el paso de las cabalgaduras, y si bien el correo no suspende sus viajes en tal estación, está obligado a dejar los animales en un cierto punto y cruzar a pie por los lugares más peligrosos". En general es riesgoso hasta en el mejor tiempo. Destaca el ingeniero Moneta que para hacer más transitable y menos peligroso el camino, no ha faltado "criterio... sino plata". No se ha empleado la pólvora "para hacer saltar las peñas que estorban los caminos". Las cantidades que se han gastado en esta vía "no han servido para mejorarla mucho", ya sea por falta de buena dirección o adecuado control o porque el dinero asignado no alcanzaba para realizar todas las reparaciones necesarias.

Después, nuestro informante se dedica a describir el estado del camino en todos sus tramos. Para hacerlo con más claridad divide la ruta en tres grandes secciones: a) de Mendoza a Uspallata; b) de Uspallata a Punta de Vacas; c) desde aquí hasta la Cumbre.

b) *El tramo de Mendoza a Uspallata*

Se sale de Mendoza por la calle de la Alameda en dirección al norte, siguiéndose por un camino recto, llano y bastante ancho, y aun-

que el piso es arenoso, se encuentra en buen estado. Se pasa por la Caldera, después por las Lomitas, elevándose con suave pendiente hasta entrar en la quebrada de Villavicencio. Continúa el camino en forma muy estrecha y tortuosa, pero bien provisto de agua de vertientes. A excepción de algunos trechos, el camino sigue en buen itinerario y su "piso sería bueno si no fuera ni mojado ni embarazado de piedras". Antes de llegar al Paramillo, existe "un mal paso que se llama la "Angostura", y bien se podría llamar el Salto. El piso está alfombrado de piedras, grandes y chicas "con un continuo velo de agua que corre por encima". Consigna el ingeniero Moneta que todos los empresarios comprometidos a la reparación del camino, se habían limitado sólo a colocar las piedras a un costado para indicar la orilla del camino, pero el paso de las numerosas arreas han vuelto las cosas a su estado primitivo.

Esta subida del Paramillo "es ruda y trabajosa, los zigzag son demasiado parados". El alto del Paramillo, aunque dilatado y con pastos, estaba atravesado por muchas quebradas, con bajadas y subidas muy pronunciadas. El camino era pedregoso, con una anchura de 2 varas. Después de pasar por un cordón de piedras y dos lomas, se llega a Uspallata. El ingeniero Moneta calculaba que esta sección tenía en total 22 leguas, "considerando la legua de 6.000 varas y la vara de 866 milímetros". Es decir, 155,880 km.

Las obras cuya ejecución era de urgente necesidad, consistían en el arreglo de la Angostura y la subida del Paramillo. Pero si se quisiera mejorar completamente el camino, sería necesario emparejarlo en varios puntos, ensancharlo a 7 varas, trazarlo en una línea más recta donde tiene muchos meandros y abrir trechos nuevos, construir zigzag donde la pendiente era muy pronunciada, etc. El costo calculado para todas las obras propuestas, era de 6.200 ps. Sin embargo, esta sección del camino tiene diversos inconvenientes que no podían remediarse, tales como: en algunos tramos falta el agua y en otros el pasto; en el alto del Paramillo se sufren fuertes vientos, a lo que se agrega tener que subir y bajar muchas elevaciones.

Estas circunstancias lo llevaron a estudiar la posibilidad de buscar una vía distinta, antes de recomendar al Gobierno los gastos necesarios en la ruta por Villavicencio. Este pensamiento lo llevó a examinar otros lugares. Primero recorrió el valle que sale a Luján, costeano el Canal Zanjón y luego el valle del río Mendoza, desde el cual podría alcanzar el valle de Uspallata. Pero después de ocho días de exploración, se dio

cuenta "que el valle no sirve para ninguna clase de caminos"<sup>70</sup>. Después visitó la quebrada "Casa de Piedra" y la "del Manzano". Ninguna de las dos era apta para cumplir el objetivo deseado: la primera por las sinuosidades y elevaciones, mientras que la segunda corría el peligro de las fuertes inundaciones provenientes del deshielo cordillerano.

Cuando nuestro informante llegó a Mendoza se le dijo que este camino había sido mal elegido" y que más bien ésta [la elección] ha sido hecha por el acaso, que no trazada por determinados principios". Después de haberlo comprobado personalmente, el ingeniero Moneta contradice esa opinión y afirma rotundamente, "que la línea de Villavicencio no está tan mal elegida como se cree por muchos, y se puede contraerse a su mejora con la persuasión de que no hay otra más conveniente".

### c) *De Uspallata a la Punta de las Vacas*

La longitud de este tramo está calculada en 13 leguas y corre casi completamente por el valle del río Mendoza. En general, el camino sigue por las lomas de pequeña elevación, pero cinco leguas antes del río Picheuta comienza a notarse la presencia de piedras sueltas y redondas que hacen muy incómodo el tránsito. El río Picheuta no ofrece dificultad para su cruce y el histórico puente ya no podía emplearse por su mal estado, desde hacía cuatro años. Luego el camino se halla "interceptado por zanjones adonde es un continuo subir y bajar", a lo cual se junta la mala calidad del piso. El peligroso tramo que pasa por la Cortadera es descrito por Moneta con la emoción del que atraviesa un gran riesgo:

"En la "cortadera" es un derrumbe primero, y después un cerro compuesto de tierra y piedra, no muy coherente, donde está practicado el paso; estará a unas cincuenta varas de altura sobre el río

---

<sup>70</sup> Vicuña Mackenna es de esta misma opinión. Al examinar en 1855 la posibilidad de seguir el cauce del río Mendoza para evitar las vueltas de Villavicencio, señala que el lecho del río es estrecho y agreste, ofreciendo a la vez, cortadas a pico y saltos de agua (*Ob. cit.*, II, 525-526). El nuevo camino a Chile —por Potrerillos— que desde hace algunos años se prefiere al de Villavicencio porque es más plano y sin peligros, se encuentra precisamente en la línea desechada por Moneta y Vicuña Mackenna.

que corre al pie y tendrá 500 varas de largo. La anchura es en general de 2 varas, como en toda la línea, pero en varios puntos, o por alguna piedra que se proyecta del cerro, o por alguna porción del camino que ha derrumbado el río, apenas el animal puede pasar poniendo mucha atención. Los varios ensanches que se han practicado para conservar la necesaria anchura al camino, han empeorado su condición, porque la pared del cerro, de muy parada se ha hecho vertical y de vertical a desplome.... Adonde había derrumbado el camino se han construido también pequeñas paredes a seco sobre el declive mismo; pero cuán fácil es que todo se precipite sobre la resbalosa cara en que nada puede afianzarse; y cuán fácil que las gruesas piedras medio descolgadas y pendientes sobre el camino, despegándose de su débil liga, caigan y lleven consigo una parte del camino y lo dejen inutilizado."

Y con algo de desaliento, concluye este párrafo Moneta: "A menos de hacer inmensos trabajos, estos males son irremediables."

La ladera llamada del Caletón no es muy diferente de la anterior. Las abundantes piedras, las irregularidades del piso y la superficie resbalosa que forma el paso de tantos animales, "hacen de esta ladera la más peligrosa de todas. Un pie que resbala, un tropiezo que da la carga en la peña es suficiente para perder una mula y una carga. No se debe ya a la previsión del hombre, sino a la habilidad singular de las mulas." En realidad, según consigna Moneta, no se ha hecho un trabajo formal para poner en condiciones esta ladera y nunca se ha conseguido mejorarla. Es que para no "desperdiciar la plata", "se precisa a toda costa abandonar estas laderas". Después se pasa por las Polvaredas, Manantial de las Vacas, Paramillo de las Vacas, ladera de Juan Pobre hasta llegar al río de las Vacas.

El ingeniero Moneta nos informa sobre el estado del famoso puente en el último río citado. Recordemos que el ingeniero Rivarola lo había construido de madera y hasta hacía pocos años se encontraba en buen servicio según dictamen de una comisión inspectora. De él dice ahora Moneta que, aun cuando está construido sobre un buen principio, la unión de las piezas ha sido tan débil, que el puente cedió muy pronto y fue necesario apuntalarlo con una formal palizada, con lo que ha podido continuar en servicio hasta ahora." Para agravar, las uniones inferiores han cedido hasta separarse 3 pulgadas de las piezas donde estaban empalmadas. Como estos defectos ya no se pueden remediar, es necesario renovar totalmente el tramo del puente, utilizando la madera

que está bastante conservada." Punta de las Vacas, paraje final de esta sección, es el lugar donde el río de este nombre y el de los Horcones se reúnen para formar el río Mendoza.

A juicio de Moneta, en esta sección se encuentran los mayores inconvenientes del camino cordillerano. Por ese motivo es necesario efectuar numerosas e importantes obras. Hace falta ensanchar, limpiar y rectificar el camino en varios puntos; arreglar las bajadas, consolidarlo todo (sobre todo el que se encuentra en el cauce del río) colocando toda la piedra menuda que sea necesaria, aun trayéndola de largas distancias; compostura de otros tramos. Este trabajo forzosamente era costoso, calculándose su presupuesto en 32.000 ps, suma muy elevada en su época.

#### d) *Desde Punta de las Vacas hasta la Cumbre*

Esta parte es de tránsito llevadero, pues sus pendientes no son pronunciadas; se encuentran pequeños cerros, aunque algunos son tortuosos o tienen incómodos zigzag y otros se suben "caracoleando". El llamado "paso de la Iglesia" se alcanza después de atravesar una pronunciada cuesta en la cual hasta "los animales se cansan excesivamente y tienen que pararse a cada rato a descansar". Como en invierno, este paso se hace difícil por la abundancia de nieve, se emplea el paso "del Bermejo", situado hacia el este.

En los valles de los Horcones y las Cuevas es donde la nieve cae tan abundantemente en invierno que impide el pasaje de mayo a octubre. Los correos —y quien desee— deben atravesarlo a pie corriendo "las penurias y los peligros de un lento viaje". Por esta causa se construyeron las casuchas de refugio. En esta parte del camino se encuentran cuatro de ellas, situadas en Punta de Vacas, Puquios, pie del Paramillo, pie de la Cordillera. De ellas, sólo una se halla en buen estado y, además, hace falta construir otra entre la de Vacas y Puquios, porque cuando nieva mucho no se alcanza a correr en el día la distancia que media entre las dos existentes.

El arreglo del camino en varios puntos, así como el de las casillas y construcción de la nueva, requeriría una inversión de 6.000 ps, aproximadamente. A esto se agregarían otros 12.000 ps para acondicionar la subida de la Cordillera. Además, sería necesario tener varios camineros que cuidaran y repararan continuamente las pequeñas descomposturas

del camino y, empleando los arroyitos, cultivaran pasto donde fuera posible, tal como se hacía en los Alpes.

Como conclusión del examen practicado, afirma que en toda la línea, "no he encontrado ningún obstáculo serio, que se oponga a la apertura de un camino carretero." Más todavía, con el gasto de unos 18.000 ps se podría colocar el tramo comprendido entre Villavicencio y Uspallata, en condiciones de hacerlo en coche. De ahí en adelante, se precisarían 120.000 ps, aproximadamente.

De esta manera termina el minucioso informe presentado por Moneta al Ministro del Interior. Muchas de sus observaciones y sugerencias fueron aprovechadas ulteriormente a tal punto que hoy (1969) las podemos ver concretadas en la ruta cordillerana <sup>71</sup>.

## 6. CONCLUSIONES

A través de esta rápida ojeada histórica han podido apreciarse las rutas que vinculaban a las comunidades argentino-chileno-boliviana.

La necesidad de la supervivencia política en la época colonial obligó a buscar primero, mantener después, ampliar más tarde y asegurar por último, los caminos que permitían traspasar el gran obstáculo de la cordillera nevada. A estas exigencias obedecen las exploraciones y los trabajos realizados hasta la independencia. No sólo la vinculación política, también la vida económica, social y militar reclamaban la viabilidad de estas rutas, de las cuales unas eran más hipotéticas que reales, o sólo servían para usos muy limitados.

En aras de estos objetivos fueron aprovechados pasos y caminos que provenían de los tiempos prehispánicos. También se exploraron otros nuevos. El caso es que al promediar el siglo XIX, aproximadamente son cincuenta los lugares conocidos por donde podía atravesarse la cordillera. No todos tenían la misma importancia y los informes oficiales y viajeros se han encargado de dejarnos testimoniados cuáles eran las rutas más transitadas. Esta nómina iba desde el norte al sur de la cordillera y su ubicación geográfica abarca las áreas de las tres comunidades nacionales afectadas por la presencia de los Andes: Argentina, Chile y Bolivia. En todos estos caminos, el viajero estaba expuesto a

---

<sup>71</sup> Informe presentado por Pompeo Moneta al Ministro del Interior de la República, referente a la visita efectuada en caminos de la cordillera. Mendoza, 4 de mayo de 1863. AHMi, Carpeta Informe 1825-1903.

riesgos y vicisitudes. No eran los mismos en todas las latitudes, pero había peligros comunes, que debían sobrellevarse con experiencia, valentía y serenidad.

De todos los pasos y caminos cordilleranos conocidos, ninguno superaba en importancia al de la Cumbre o de Uspallata. La tradición había confirmado su uso, pese a las dificultades y al hecho de poder transitarse sólo en una determinada época del año. Esta ruta tenía precauciones que, ya fuera por la acción oficial (reparaciones y casuchas) o por los recíprocos servicios de arrieros y comerciantes, no solían encontrarse comúnmente en las otras conocidas y esporádicamente transitadas.

La significación de esta ruta se hallaba corroborada por la circunstancia de haberse convertido Mendoza en la "garganta del comercio" entre el Pacífico y el Atlántico, y por la densidad de su circulación tanto en carga como en pasajeros. Así se revela a través de los documentos de mediados del siglo XIX, en los cuales consta que sólo en el año 1852 hicieron la carrera 2.750 personas (pasajeros y peones), 14.470 cabezas de ganado (mular y caballar) y 7.075 cargas.

Por supuesto que este pasaje tan intenso, así como los inconvenientes determinados por las características geológicas, geográficas y geomorfológicas de la cordillera, obligaban a una atención permanente de la ruta. No sólo para repararla todos los años, sino también para pensar su mejoramiento y rectificación. Todos los países realizaban esfuerzos en aquel sentido. En el caso argentino, se registra la preocupación constante que el gobierno de la provincia de Mendoza tenía por la conservación del camino cordillerano de Uspallata. Gastos anuales repetidos, a veces a costa de sacrificios, afrontaban los mendocinos sin la ayuda del Gobierno nacional. Planeaba los trabajos y luego controlaba su realización mediante inspecciones. Notable esfuerzo fue la construcción del puente sobre el río de las Vacas, que mereció el elogio de los viajeros. El comercio se sumaba a estos afanes anticipando, a veces, el dinero necesario para los trabajos, pues el mantenimiento del camino afectaba intereses económicos vitales.

Hacia 1863, las autoridades nacionales —en consonancia con la nueva etapa institucional que comenzaba— quisieron tener una noticia precisa sobre el estado y las necesidades de la ruta por Uspallata. A tal fin, enviaron al ingeniero Pompeo Moneta para que recorriera la ruta y proporcionara referencias sobre su mejoramiento. El comisionado cumplió su misión y elevó al Ministro del Interior un importante infor-



me sobre el camino cordillerano. Este documento constituye la reseña más seria que se haya elaborado en su época sobre el camino que nos ocupa. Constituye, pues, un hito en el estudio de la historia de nuestras comunicaciones cordilleranas.

Sin embargo, los mismos trabajos y procedimientos continuaron hasta muy próximo mediados de este siglo, en que se aplicaron técnicas modernas para hacer transitable sin grandes riesgos, la ruta de Uspallata. Pero aún no se ha logrado hacerlo transitable durante todo el año.

En fin, la referida es la situación de los caminos de la cordillera a mediados del siglo XIX. Correspondería examinar a continuación las incidencias que el mismo tuvo en la actividad socioeconómica. El tema es sugestivo y merece abordarse con cierto detenimiento y seriedad en el estudio de las fuentes. Asimismo, habría que considerar las repercusiones que tuvo el ferrocarril transandino en la ruta caminera. Estos aspectos constituyen materia para próximos trabajos.