MUNICIPALIDAD DE LAS HERAS

"El mejor homenaje que podemos rendir a nuestro departamento
y a nuestra gente es el deber cumplido
por aquel fuimos encomendados.
Con esta premisa y con esta convicción trabajamos,
y hoy podemos decir que en gran parte hemos cumplido.
Realizamos obras históricamente postergadas
en nuestro departamento
pero posibles y hechos realidad con el esfuerzo
de la misma gente organizada...
Es el camino trazado, no por mi o por un sector en particular
sino por la realidad social y el protagonismo de la comunidad.
Por todo esto es que en este nuevo aniversario de nuestro querido
departamento decimos con más orgullo que antes, somos lasherinos.

Ing. GUILLERMO AMSTUTZ
Intendente Municipal
de Las Heras

Las Heras crece con el esfuerzo de su gente

LAS HERAS

Historia y perspectivas



Aportes para el estudio de un departamento del noroeste de Mendoza, con especial referencia al Corredor Andino

Pablo Lacoste (compilador)

MENDOZA UNO Enero de 1996

Las Heras

Historia y perspectivas

Aportes para el estudio de un departamento del noroeste de Mendoza, con especial referencia al Corredor Andino

Pablo Lacoste (compilador)
Atilio Baldini
Roberto Bárcena
Carem Becerra
Gastón Bustelo
María Eugenia Cépparo
Oscar D'Angelo
Daniel Dueñas
Patricia Mónica Herrera
Claudia Lacoste
Liana Linera
Aldo César Montes de Oca
Oriana Pelagatti
Delia Rapali
Juan Schobinger
Susana Soria
Rosario Vargas

Mendoza, miércoles 31 de enero de 1996 UNO

Juan Gregorio de Las Heras

Tu apellido de diosa y de terruño
de soberanía y mieses
magullan dos siglos de América
y aún laten tus resuellos
en el férvido blanco de la nieve
y en el fondo azul
de la gran cordillera.

Caminante de praderas y cúpulas
caminante inmortal de tambores
y galopes de tiempo
infatigable viajero de leguas
y de sueños vastos
de levadura y gestas.

En el diálogo con los siglos
o con los mares
o con los dioses
está la voz americana en tu voz
guerrero de océano a océano
guerrero del Plata al Callao
guerrero de batallas esculpidas
de patrias insurgentes.

Cuando en el alumbramiento aquel
arreciaban los dolores del sur
y la tierra que amabas
se bautizaba de fuego y futuro
allí estabas acompañando al camarada
mayor
para sazonar con tu sangre y tu sal
la anchura de los tiempos.

La desnudez de tu acero
aún resuena en los huracanas
de estrellas y letras que batallan en el
enjambre de los cañones
en Quechereguas y Membrillar
en Potrerillos y Putaendo
Chacabuco, Curapaligüe y Gavilán
Maipú y Callao.

¿Cuántos horizontes y albas
Juan Gregorio
cruzaron tus miradas
en el perfil de la historia?
¿Cuántas cordilleras te debemos?

OSCAR D'ANGELO

INTRODUCCION

Por PABLO LACOSTE

El departamento de Las Heras configura un territorio muy especial de la provincia de Mendoza, tanto por su localización geográfica como por su evolución política, social y cultural.

Las Heras se extiende desde las proximidades de la ciudad de Mendoza hasta los límites de la provincia con Chile y San Juan.

Esta proximidad fue aprovechada para establecer vías de transporte y comunicación a lo largo de los siglos. Concretamente, desde Uspallata los lasherinos tuvieron sus caminos hacia Chile por Las Cuevas, y hacia San Juan por Calingasta. Alrededor de estas rutas se tejieron ricas historias, muchas veces ignoradas en el momento de toma de decisiones.

Su privilegiada situación geográfica le ha permitido al departamento mantener un estrecho lazo con los principales sucesos de la historia provincial. Ello se prolonga desde los tiempos funda-cionales hasta la actualidad.

En efecto, cuando los españoles fundaron la ciudad de Mendoza se instalaron pocos metros al sur de un lugar ocupado por los aborígenes. Se trataba de la estancia del cacique Tabalqué, tierra que poco tiempo después pasó en propiedad a manos de los conquistadores. De todos modos, ese territorio, ubicado poca distancia al norte del emplazamiento de los españoles, mantuvo durante mucho tiempo su población indígena. Por este motivo fue denominado La Chimba (que significa lugar habitado por indios cerca de un curso de agua).

Los españoles no sólo los despojaron de la tierra,sino también los presionaron a través de un acelerado proceso de aculturación. Además, se diezmó la población indígena mediante la denominada "saca", sistema comercial por el cual los conquistadores trasladaban a los indios por la fuerza hacia Chile, para hacerlos trabajar como esclavos en las minas de La Serena. En vano trataron los indios de rebelarse contra este sistema y su comunidad se debilitó profundamente.

Paralelamente se desarrolló un intenso proceso de mestizaje que hizo sentir sus efectos en



El Campo de Instrucción de El Plumerillo, uno de los principales lugares históricos del departamento de Las Heras.

las poblaciones ubicadas al norte de la ciudad de Mendoza.

Más tarde se verificaron las divisiones administrativas actuales. Primero, la ciudad de Mendoza; después, el departamento de Las Heras. La parte urbana de este último logró mantener parte de las antiguas etnias indígenas, de los primeros pobladores del territorio, que lucharon vitalmente para sobrevivir a la agresión colonial.

De esta forma se modeló el perfil de la población del departamento de Las Heras, con sus notas de originalidad y resistencia a la opresión. No por casualidad en este departamento se emplazó el centro de operaciones del general San Martín en su gesta emancipadora. El Ejército de los Andes se entrenó en el Campo Histórico de El Plumerillo, y una de las columnas principales cruzó la cordillera por el camino de Uspallata.

También en Las Heras lograron profundo arraigo movimientos populares de resistencia a la oligarquía, expresados primero a través de los bandidos como el gaucho Cubillos, y más tarde con el peronismo que tuvo un baluarte casi invencible en Las Heras.

Por otra parte, la posición geográfica del departamento facilitó que el mismo se ubicara a la vanguardia del desarrollo del transporte provincial. Desde el punto de vista del transporte terrestre, en Las Heras se encuentra buena parte del Corredor Andino, principal vía de intercambio de bienes y personas entre Argentina y Chile a través de la Cordillera de los Andes. Las bellezas naturales de esta ruta, sumada a la presencia de pistas de esquí y fuentes de aguas termales, generaron las condiciones propicias para la instalación de hoteles de turismo. Entre otros cabe mencionar los de Puente de Inca, Penitentes, Uspallata y Villavicencio.

Es preciso destacar también que en Las Heras se ha desarrollado el principal polo aeronáutico de la provincia. Allí se instalaron el primer aero club civil de Mendoza, el aeropuerto internacional El Plumerillo y la Base de la IV Brigada Aérea. A ello hay que sumar el aporte del Aero Club Uspallata, que durante muchos años fue el único del país especializado en formar pilotos civiles de montaña.

Las distintas etapas de la evolución económica de la provincia hicieron sentir sus efectos en el departamento de Las Heras. Un buen ejemplo se verificó en la década de 1930. Ante el agotamiento del modelo sustentado en el monocultivo y la vitivinicultura la clase dirigente provincial procuró avanzar en la diversificación económica de Mendoza. En este contexto comenzaron a instalarse en Las Heras importantes empresas cementeras, que contribuyeron a transformar el perfil socioeconómico del territorio.

La historia de Las Heras va de los incas y la gesta libertadora a los hoteles de turismo y las grandes empresas actuales

Para reflejar aspectos referidos a estos temas, se ha elaborado el presente trabajo. Es la tercera entrega de una serie que se inició con los libros dedicados a los departamentos de Tunuyán y San Martín. Ahora aparece el ejemplar dedicado a Las Heras, con la participación de investigadores y profesores universitarios, juntamente con autodidactas especializados.

Juan Schobinger y Roberto Bárcena, arqueólogos de prestigio internacional, escriben la parte de prehistoria y culturas indígenas, incluido el Camino del Inca. Los temas sanmartinianos son desarrollados por Daniel Dueñas, docente universitario y presidente del Centro de Estudios Libertador San Martín. Antes de escribir en este trabajo sobre la ruta que siguió el Ejército de los Andes por Las Heras, Dueñas recorrió a lomo de mula, el derrotero de los hombres de San Martín.

María Eugenia Cepparo y Rosario Vargas, profesoras e investigadoras de Geografía, docentes universitarias, aportan en lo referente al Corredor Andino.

Los demás temas geográficos están en manos del equipo que integran Liana Linera, Carem Becerra, Susana Soria y Delia Ballarini, que también han participado en las publicaciones anteriores de esta colección, dedicadas a los departamentos de Tunuyán y San Martín.

El trabajo incluye un estudio inédito sobre el Aero Club de Uspallata, escrito por Atilio Baldini. El autor es un bodeguero importante de Luján y, a la vez, investigador autodidacta. Es la cabeza del equipo dedicado desde hace varios años a cultivar la Historia Aeronáutica de Mendoza.

En la parte política del departamento se examinan los principales conflictos suscitados alrededor del gobierno municipal. Se incluyen artículos de Gastón Bustelo y Claudia Lacoste, jóvenes estudiantes universitarios que vienen en ascenso, y en 1995 obtuvieron sendos primeros premios en el concurso Legislatura y Ciencias Sociales.

La parte económica actual, con las empresas y las estrategias impulsadas desde los sectores públicos y privados para sacar el departamento adelante, ha quedado en manos de Aldo César Montes de Oca, periodista especializado en temas económicos.

Buena parte de los autores pertenecen al Centro de Integración Territorial (CINTER), entidad auspiciada por la Facultad de Ciencias Políticas (UNC) que nuclea a profesores e investigadores universitarios, junto con autodidactas de los departamentos del interior de la provincia.

II-PREHISTORIA

Por ROBERTO BARCENA

La cultura de los habitantes del actual departamento de Las Heras ha experimentado una profunda evolución en los últimos 10.000 años, según lo reflejan los sitios arqueológicos

Las investigaciones arqueológicas mendocinas en general condujeron a dilucidar modos de vida de los naturales desde épocas tempranas muy próximas al final del Pleistoceno (etapa de las glaciaciones) y comienzos del Holoceno o etapa geoclimática actual: es decir de hace unos 12.000 a 10.000 años.

El hombre de aquel entonces, organizado en bandas de cazadores-recolectores, debió enfrentar los últimos tiempos de condiciones ambientales distintas a las muestras y convivir con fauna, como los grandes perezosos –megatéridos, milodóntidos–, que pronto se extinguirían, persistiendo otra parte importante y más reciente, que hoy conocemos –guanacos, ñandúes, entre otros.

De igual modo, el paisaje vegetal cambia, obligando las nuevas características climáticas a otros límites de la vegetación como fue, por ejemplo, el que ya no pudieron traspasar las coníferas que alcanzarían el Sur mendocino, que se reconocen hoy sólo hasta el Norte del Neuquén.

La geografía, por su parte, presentaba un relieve próximo al actual, con la retirada final de los hielos a los límites de la nieve eterna, cercano al que apreciamos en las alturas andinas mendocinas.

Los estudios arqueológicos de los últimos años en el departamento de Las Heras, tanto del área de cordillera y valluna de altura, como de la precordillera, pampas altas y pedemonte oriental de la misma, fueron consolidados por la integración disciplinaria con botánicos, zoólogos, geomorfólogos y palinólogos, entre otras especialidades de la ciencias modernas.

Con tales esfuerzos se demostró la presencia humana, prácticamente sin solución de continuidad, en los últimos 10.000 años (vg: sitios arqueológicos en abrigos rocosos o a cielo abierto, de Agua de la Cueva, Paso de los Paramillos I, Alero 2 al Arroyo del Tigre, Cueva del Toro, área de Villavicencio, etcétera).

Asimismo, pudo comprobarse que al menos desde unos 4.000 años antes de Cristo no sólo la fauna sino que también la flora era semejante a la actual, situación que denuncia condiciones climáticas cercanas a las nuestras, característica de las regiones áridas del Oeste argentino (vg: abrigos rocosos Jagüel III, Agua de la Tinaja I, etcétera).

El modo de vida cazador-recolector de los naturales persistió durante milenios, progresando en el aprovechamiento del espacio, en el acondicionamiento de su hábitat –en los abrigos rocosos y en sitios a cielo abierto–, en el desarrollo de las técnicas –lítica, cestera, de la tenería, etcétera– y en la complejización social y de las creencias –culto de los muertos (entierros complejos, tratamiento especial de los párvulos), grabados y pinturas rupestres, etcétera–.

Luego, en los dos últimos milenios anteriores a la era, el proceso se acelera con el conocimiento de los cultígenos y las prácticas agrícolas. Pequeños cultivos de calabaza, zapallo, poroto, maíz y quinoa se hacen comunes, junto a la persistencia de la caza –guanacos, choiques, vizcachas, peludos, etcétera– y recolección –de huevos, de frutos de algarrobos, chañares, molles, etcétera–.

La agricultura necesitó de un sistema hidráulico, desarrollo incipiente de la irrigación al principio, generando la estabilización de los grupos humanos en cercanías de la actividad: el modo de vida de los agricultores también alfareros con el advenimiento de la era significa viviendas más permanentes en relación con los sitios de cultivos, uniloculares y desagregadas al principio, luego con cierta densidad, siempre en pequeños grupos separados y relacionados con los cursos de agua naturales y artificiales.

Viviendas semisubterráneas o construidas desde la superficie, con su parte aérea de materiales perecederos, vegetales de la zona –algarrobo, jarilla, acerillo, totora, junco, carrizo, etcétera–, probablemente armados en tramas que se recubrirían de barro –tipo "quincha"–.

La domesticación animal tampoco se hizo esperar y por la misma época de los inicios agrícolas la esquila de las llamas suplementa las lanas salvajes –de guanaco principalmente– en la textilería zonal.

Llegado el segundo milenio de la era, extremo inicial del que nosotros epilogamos, el aprovechamiento agrícola se extiende y los fértiles conos de deyección y planicies aluvionales, periferia y fondos de valle son mejor aprovechados. El sistema de irrigación de tomas y canales se hace más complejo, y su ejemplificación podemos hacerla mejor con el que incas y españoles hallaron en uso por los huarpes del pedemonte oriental de la precordillera, en el área de la actual ciudad de Mendoza y departamentos aledaños –como el de Las Heras–.

En fin, los grupos indígenas del área montañosa mendocina, sobre todo del Noroeste provin-

UNO/Roberto Bárcena



Trabajos de protección en el sitio con grabados rupestres del cerro Tunduqueral, cerca de Uspallata.

cial, probablemente de la etnia huarpe en relación con otras del Noroeste argentino y del Norte chico y área central chilena, soportan la dominación incaica –fines del siglo XV– y luego la hispánica –desde el segundo tercio del siglo XVI– que llega para quedarse.

El valle del Uspallata, del sector cordillerano de Las Heras, siempre fue corredor de las comunicaciones andinas longitudinales con el Noroeste del actual país y de las transversales trasandinas.

Antiguas sendas indígenas llegaban o corrían por él y por sus prolongaciones naturales del alto valle del río Mendoza-Las Cuevas camino de Chile y del valle inferior del río Los Patos, por Barreal-Calingasta, camino de Iglesia y el Noroeste argentino (como asimismo existían las sendas a través de la precordillera, conexión pedestre con el pedemonte oriental, remedada después por las huellas transitadas a fuerza de equinos, finalmente caminos para vehículos –vg: camino de la Quebrada de Santa Elena, donde todavía pueden apreciarse rocas con grabados rupestres).

La inauguración incaica, hacia 1.480 dC (gobierno del Sapa Inca, Tupac Yupanqui), debió mejorar alguna huella, construyendo su propia vialidad. Hoy vemos el camino incaico, trascurriendo de norte a sur por el valle, según una característica senda rectilínea, aprovechando el pedemonte de las estribaciones del Cordón del Tigre, parte de la Cordillera Frontal en la zona.

Camino y construcciones circadas anexas –tambos y otras– son parte de los vestigios materiales de aquella dominación. Sirvieron para facilitar las comunicaciones del extenso imperio, para el desplazamiento militar y para la movilidad de los recursos económicos de la organización estatal, que tuvo en el norte y centro de Mendoza su límite extremo, austral oriental. (Ver en otro lugar de esta publicación nuestras consideraciones sobre este tema).

Esta conquista facilita de distinta forma otra, dramático sino de Andinoamérica de allende al Atlántico, la hispánica, que hace sus jornadas épicas por el trazado estatal incaico: de la costa peruana de Cajamarca al Cuzco y el altiplano boliviano, Chile y Argentina.

En 1551 Francisco de Villagra y sus huestes hallan el camino incaico de Uspallata y lo transitan a Chile (como vimos, Santiago se había fundado en 1541). En 1561, Pedro del Castillo y sus acompañantes vuelven a utilizarlo, camino de la fundación de la Ciudad de Mendoza.

La suerte está echada. Nuevos pasos en el viejo camino: peregrinación de huarpes al calvario de la encomienda en Chile, vía de comunicación pedestre y ecuestre durante la colonia, "casuchas de la cordillera" mediante –enclavadas varias en lugares de tambos, en la segunda mitad del siglo XVIII–, ruta de la libertad americana en la segunda década del siglo XIX, camino del destierro y de la esperanza siempre, en fin, camino carretero, Ruta Internacional Nº7 y de la hermandad de los pueblos hoy.

Y todo esto, en los límites del secular Departamento de Las Heras. Lo que sigue es otra parte de la Historia, y sobre este proceso nos hablan los otros autores del volumen.

El autor es arqueólogo, docente de la UNC e investigador del Conicet.

Arte rupestre y momia incaica

Por JUAN SCHOBINGER

Dos importantes yacimientos arqueológicos hay en el departamento de Las Heras: los petroglifos del Tunduqueral y el enterratorio incaico del cerro Aconcagua

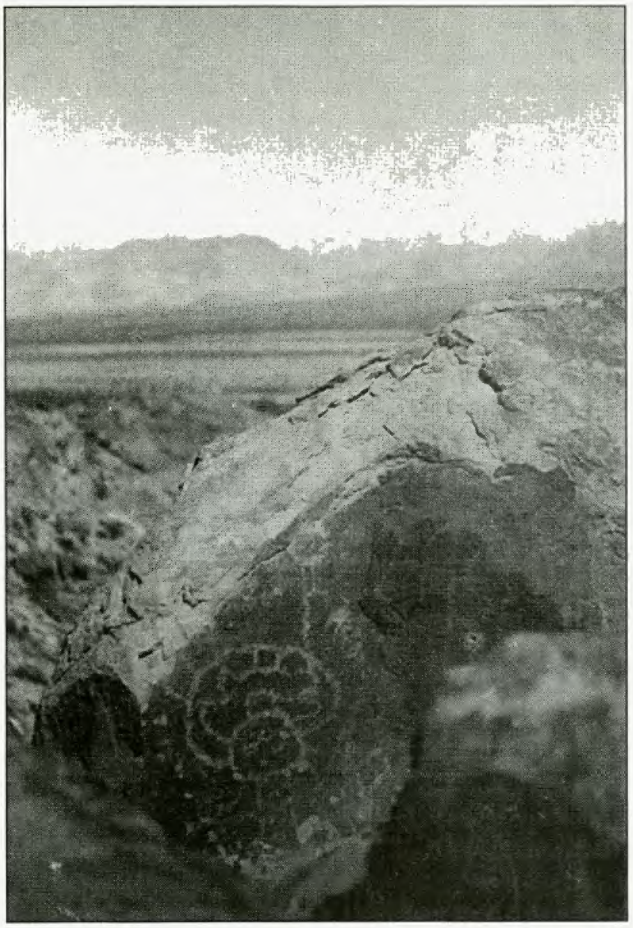
El departamento de Las Heras, al extenderse por todo el sector noroeste de la provincia de Mendoza, constituye en su zona montañosa el extremo sur de lo que los arqueólogos llaman el Area Cultural Andina. En otro lugar de esta publicación se habla del valle de Uspallata como zona de entrada de influencias llegadas desde el norte en diversos momentos prehispánicos, sobre todo el Camino del Inca y poblados asociados que actualmente se hallan bajo investigación.

Aquí, queremos señalar dos yacimientos arqueológicos que se encuentran entre los más importantes de la provincia: los petroglifos del Tunduqueral y el enterratorio incaico del cerro Aconcagua.

El cerro Tunduqueral ("lugar de tunduques", un roedor que suele dejar huellas en forma de oquedades subterráneas) emerge de un sector del valle de Uspallata situado a unos 6km al norte de la villa homónima. Su última estribación hacia el oeste presenta varios grandes bloques pétreos, caídos en tiempos muy lejanos. Sobre su superficie se fue formando una pátina oscura –un efecto de los agentes climáticos en zonas secas–, lo que fue aprovechado por los "shamanes" de la población precolombina que vivió en el valle hace unos mil años para realizar grabados rupestres (también llamados "petroglifos").

La técnica de confección fue el martilleo fino mediante una piedra dura; en cuanto a las representaciones, son muy variadas y en algunos casos bastante irregulares. Se destacan los antropomorfos de apariencia más o menos fantasmagórica, al modo de enmascarados (que probablemente representen espíritus o seres míticos).

A su lado hay series de círculos y otras representaciones abstractas o simbólicas, inclusive el trazo triple comúnmente llamado "rastro de avestruz", que existe tanto en la Patagonia como en el Noroeste argentino. Hay un sólo grupo escénico: un hombre que tira de una llama, ambos muy esquemáticos; típico motivo andino.



Cabeza mascariforme grabada en el cerro Tunduqueral, cerca de la villa de Uspallata.

Entre el abigarramiento de motivos se destaca una "cabeza mascariforme", como denominamos a una cabeza grande, con extremidades apenas insinuadas, coronada por un penacho o aureola curvilínea. Su interpretación está sujeta a hipótesis difíciles de verificar. Figuras similares hay en San Juan y en Chile, en donde probablemente se han originado.

Este grupo de petroglifos es uno de los más importantes del área Cuyana. Lamentablemente, en 1972 fueron objeto de varias destrucciones intencionales. De nada sirvieron los letreros explicativos que habíamos hecho colocar poco antes. Tenemos la esperanza de que poco a poco se generalice la conciencia de que los yacimientos arqueológicos constituyen parte de un patrimo-

nio que hay que respetar. Por algo existe legislación que obliga a ello, aunque de nada servirá ésta si no se logra esa concientización mediante una incansable labor educativa.

Carácter distinto tiene el otro conjunto arqueológico que queremos comentar. Se trata del enterratorio incaico descubierto hace una década por andinistas mendocinos a 5.300 metros de altura en un lugar del filo sudoeste del Aconcagua.

Afortunadamente, ellos tuvieron conciencia de la importancia potencial de este hallazgo. Lo dejaron intacto y volvieron un par de semanas después como guías y ayudantes de los arqueólogos del instituto respectivo de nuestra Universidad Nacional de Cuyo.

De este modo, pudimos realizar la excavación con metodología científica del fardo funerario que contenía en su interior el cuerpo congelado de un niño de 7 años, que había sido sacrificado ritualmente en tiempos del Imperio Incaico hace unos 500 años.

Después de una serie de trabajos –que hubo que realizar con lentitud–, estuvimos este año en condiciones de exponer el rico ajuar de la momia del Aconcagua (textiles, plumajes, collar de piedras multicolores, estatuillas), para lo cual se nos cedió espacio en el moderno Museo del Area Fundación de esta ciudad. A través de paneles y publicaciones de esta exposición temporaria (que se prolongará hasta fines de febrero) se proporcionan detalles de la investigaciones realizadas y la interpretación de este hallazgo, que se paraleliza con otros "santuarios de altura" que en gran número existen desde el sur del Perú (en donde hace poco se han efectuado hallazgos similares en el Nevado de Ampato) hasta el centro de Chile (momia del cerro El Plomo).



UNO/Juan Schobinger

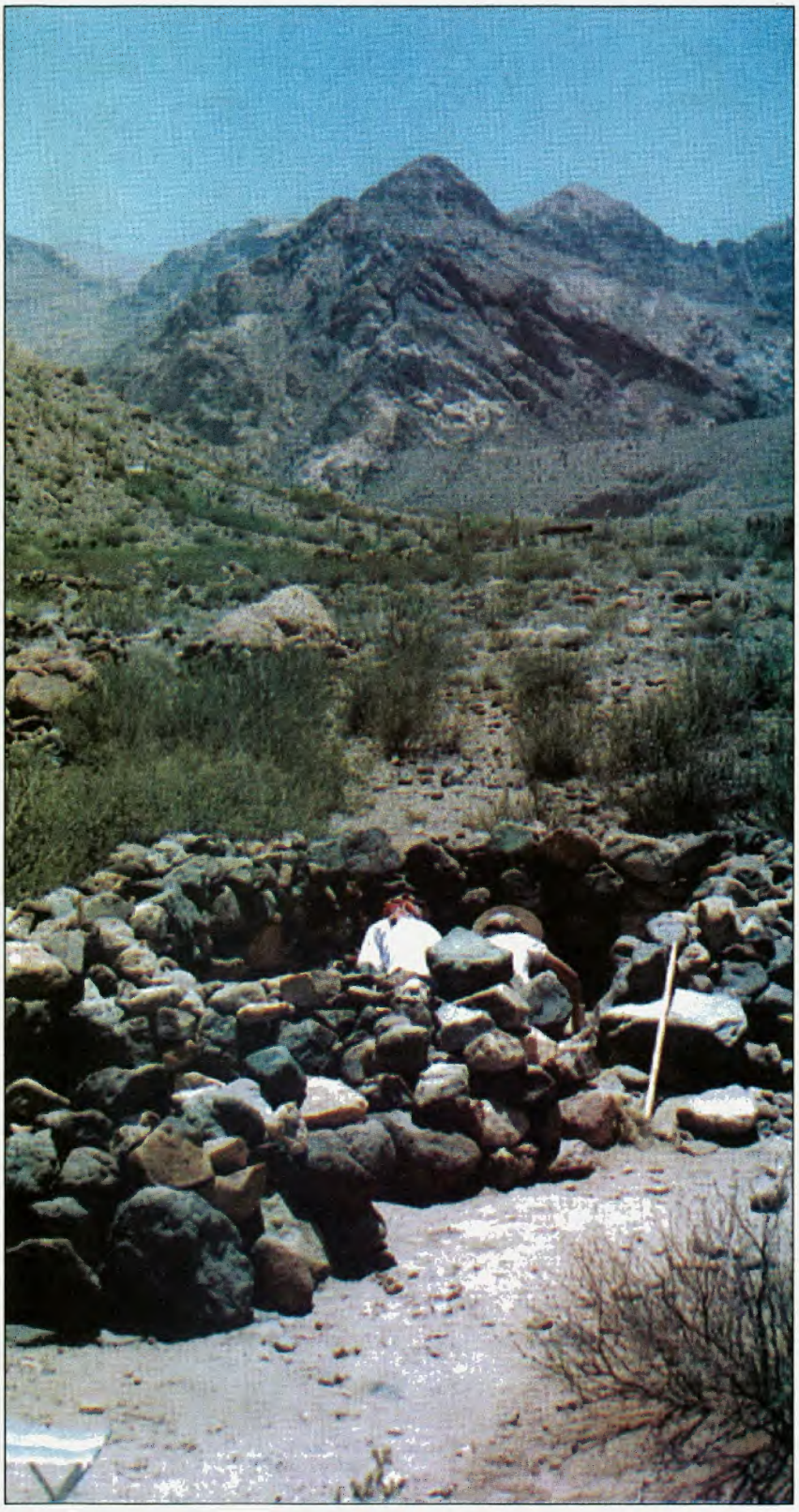
Momia inca hallada en el Aconcagua a 5.300 metros de altura.

Aunque muy poco han proporcionado este tipo de momias por congelamiento, sólo tres han sido estudiadas científicamente (El Plomo, El Toro, Aconcagua), y su interés –aparte de aspectos museológicos y estéticos del material asociado– estriba en que nos proporcionan conocimientos novedosos y profundizados acerca de creencias y prácticas religiosas (y en definitiva, de la cosmovisión) de los antiguos pueblos andinos, nuestros predecesores en estas tierras.

El autor es profesor emérito de Arqueología Prehistórica de la Universidad Nacional de Cuyo.

El dominio incaico en la zona

UNO/ Roberto Bárcena



Por ROBERTO BARCENA

A fines del siglo XV –aproximadamente 1480 aD–, los incas extendieron su dominación al noroeste de la provincia de Mendoza.

Esto debió ocurrir durante el gobierno del Inca Tupac Yupanqui, y la anexión al estado se profundizó bajo el gobierno del siguiente Sapa Inca, Huayna Capac (aproximadamente 1491-1527).

Pronto, la conquista hispánica produjo el colapso en el centro del poder andino (muerte de Huascar y de Atahualpa, 1532/1533, y caída del Cuzco, 1533/36) y con él la desarticulación progresiva de la dominación incaica en el resto de las regiones (ingreso de Diego de Almagro al Collasuyo, y acceso al noroeste argentino y al norte chileno, 1535/1536).

Es decir que la dominación incaica en Mendoza, en Cuyo en general, debió extenderse por unos cincuenta o sesenta años, época de la sujeción efectiva de las poblaciones regionales al incario.

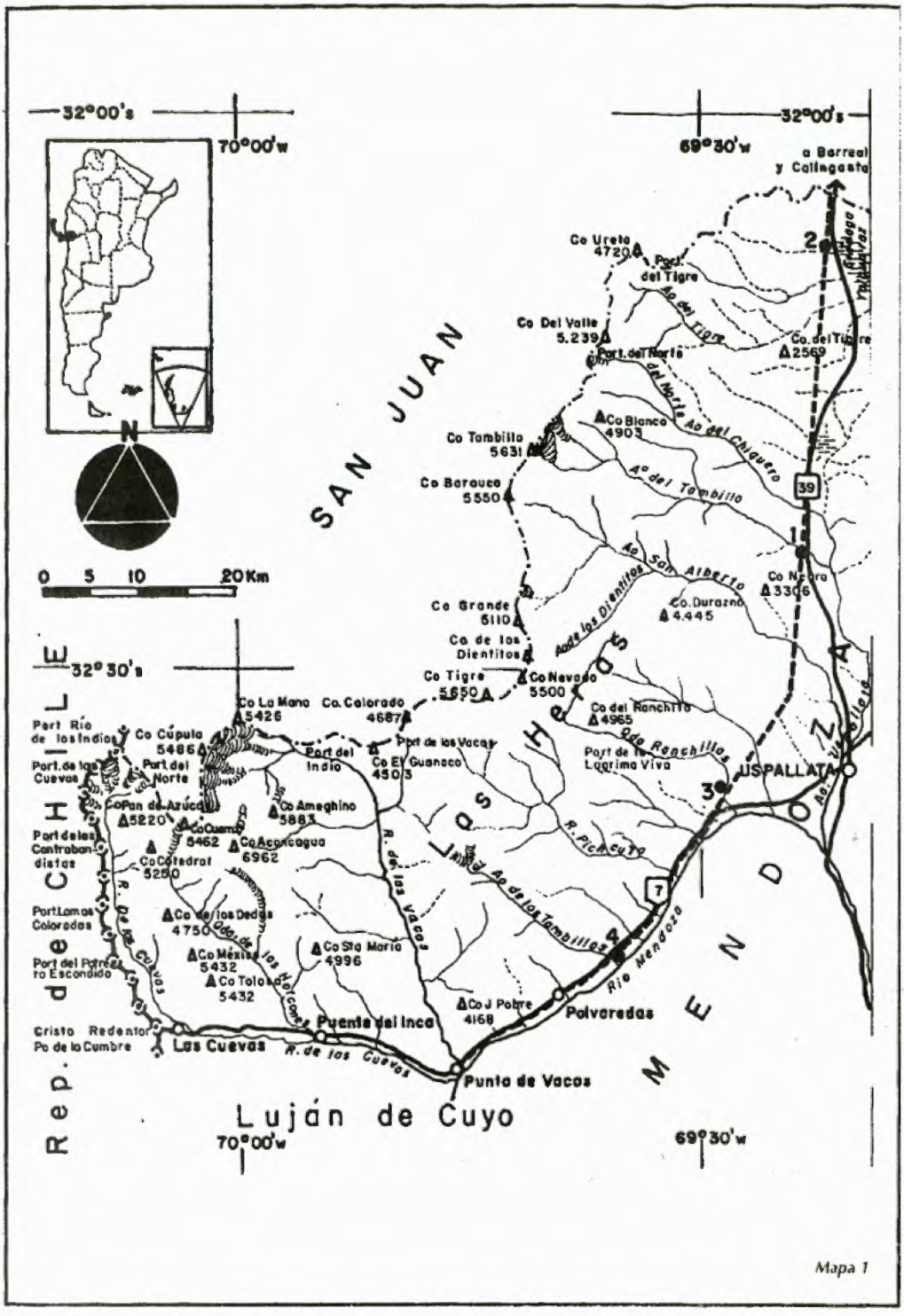
Los aborígenes locales fueron por lo tanto sujetos del inca y cumplieron el papel asignado en estos casos por la organización estatal.

Sirvieron en los tambos ("tampu"), produjeron bienes como cerámica o productos agrícolas para su almacenamiento en los depósitos estatales ("collca") y su posterior redistribución, mantuvieron expedito el camino anexo ("capac ñan"), fundamental para las comunicaciones y el flujo energético necesario en la estructuración del sistema incaico, etcétera.

Existió una verdadera red de tambos, de la que hoy se conser-

Tareas de investigación arqueológica en las ruinas del tambo incaico de Ranchillos.

Mapa del Noroeste de Mendoza. La línea de grandes trazos señala el camino del Inca, paralelo a la actual ruta 39 que une Uspallata con Calingasta. Referencias de los tambos incas: 1–Tambillos, 2–Ciénaga de Yalguaraz, 3–Ranchillos y 4–Tambillitos.



Mapa 1

van sus vestigios, configurada en el área que nos ocupa, de oeste a este y de sur a norte, siguiendo el derrotero del camino al que están ligados, por los de Las Leñas, Punta de Vacas, Tambillitos, Ranchillos, Tambillos y Ciénaga de Yalguaraz.

A estos vestigios –de distinta importancia según su grado de conservación– debemos sumar otros, como los del sitio ceremonial del cerro Aconcagua y, probablemente, los del cerro Penitentes.

Asimismo, existen otros sitios, distintos de los tambos, que acusan la presencia incaica, tanto en el propio Valle de Uspallata y zonas vecinas, como en el área precordillerana y en la vertiente oriental de la misma, con lo que puede explicarse mejor la existencia de un enclave incaico en el mismo Valle de Güentota (sector de la futura fundación de la ciudad de Mendoza y aledaños).

Los restos (cerámicos y otros) provenientes de la excavación científica de los recintos generalmente pircados de los tambos permiten establecer las probables relaciones de los indígenas locales con la organización estatal incaica; y también la presencia de materiales originados en el actual territorio chileno, Norte Chico y área central del país ve-



Detalle del patio y habitación del tambo inca de Tambillos, cerca de Uspallata.



Mapa que representa la expansión del Imperio Inca en Sudamérica.

cino pueden estar mostrando las relaciones con etnias de ese origen, igualmente bajo dominación incaica.

Los portadores de estos últimos materiales (restos de vasijas cerámicas, condecoración pintada característica, etcétera) pudieron ser "mitmaq" (mitimaes, etnias foráneas, desplazadas a los nuevos territorios por incaizar) del grupo denominado diaguita chileno y de etnias del centro de Chile, con los cuales se efectuaría la conquistas del oeste de Cuyo.

Mendoza, especialmente su porción noroeste, fue el extremo austral oriental del Collasuyo, porción sur a su vez del Tahuantinsuyu o domino de las cuatro regiones ("suyu") unidades entre sí, con centro en el Cuzco ("ombligo" del mundo incaico).

Los tambos

La voz castellanizada de la palabra quechua "tampu" hace referencia a las construcciones, sólo de época incaica en nuestra región, a la vera del camino incaico

y ubicadas a distancia más o menos regular unas de otras.

En el norte de Mendoza esta distancia es de unos 22 y 25 kilómetros, como lo prueban los dos tambos reconocidos a partir de Tambillitos (Ruta Nacional Nº7) hacia el noroeste, Ranchillos y Tambillos (Ruta Provincial Nº39).

La distancia entre estos sitios, de avituallamiento y pernocte de los súbditos autorizados del incario, se considera relacionada con los recursos hídricos disponibles, con la topografía del terreno por la que transcurre el camino y con las posibilidades de cumplir una jornada de marcha a pie y conduciendo recuas de llamas (camélido domesticado, utilizado como animal de carga).

La funcionalidad de los tambos en muchos casos excedía la de "posadas", incluyendo recintos para las manufacturas estatales (manufactura de alfarería, de objetos suntuarios –adornos corporales u otros–, etcétera) u otras funciones, constituyéndose algunos en centros administrativos locales (caso probable de Ranchillos) y regionales.

Los tambos suelen configurase según un patrón arquitectónico que incluye una "cancha" o "RPC" (Rectángulo Perimetral Compuesto según la terminología arqueológica, con diversas posibilidades funcionales), plazas intramuros, corrales, etcétera.

El "RPC" es una estructura de paredes de piedra, consistente en un muro perimentral que encierra un espacio rectangular o

UNO/Juan Schobinger



Lugar de santuario de altura, donde se descubrió la momia inca.

LOS APOSTOLES

LA PERMANENCIA DE UN RECUERDO

ATENCION EN EL PARQUE:
Gral. Paz s/n - Algarrobal - Las Heras
Tel.: 510015 - Radio llamado: 296900
Cód. 573

INFORMES Y VENTAS:
Sarmiento 784 - (5500) Mendoza
Tel.: 241873

OFICINA E INFORMES:
Dr. Moreno 1447 - Las Heras - Mendoza



cuadrangular, decidido a su vez por muros perpendiculares y paralelos al principal, delimitando sectores menores en damero. De esta manera se conforman habitaciones, depósitos, abiertos a espacios internos, patios de tareas domésticas, de preparación de utensilios, corrales.

El camino incaico

La voz quechua que lo designa es "capac ñan". Se trata, en nuestra zona, de una senda de unos 2,50 metros de ancho. Despejada de piedras, avanza desde el norte de Mendoza ingresando por la Ciénaga de Yalguaraz, se dirige al sur por el pedemonte alto del cordón del Tigre, llega a Tambillos y prosigue unos kilómetros después al suroeste hasta alcanzar Ranchillos.

Sigue luego en esa misma dirección, se orienta pronto francamente al oeste, por la quebrada actual del río Mendoza-Las Cuevas hacia el paso cordillerano, transpone por él la Cordillera del Límite, y pasa al actual territorio chileno.

En este último sector, se confunde hoy el camino incaico con parte de la traza de la RutaInternacional Nº7.

Hacia el norte de Yalguaraz –zona del límite actual con la provincia de San Juan–, el camino incaico continúa al Valle de Calingasta y de allí, también por valles intermontanos, al noroeste argentino.

Los restos del camino incaico en Las Heras representan el extremo suroriental conocido de la vialidad imperial, camino principal al oriente de los Andes.

Este "capac Ñan" lleva, altiplano mediante, al Cuzco. Esta ciudad prehispánica se encuentra a unos 2.200 kilómetros del norte de Mendoza.

Existen ramales trasversales del camino que, por pasos de la cordillera, unen la senda cuyana, cisandina, con otra –u otras– longitudinales trasandinas.

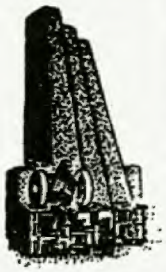
Esta red de caminos facilitó la ingresión regional hispánica y luego fue en parte la base de otras establecidas durante la Colonia. Fue, asimismo, de utilidad estratégica para la gesta sanmartiniana y, finalmente, desembocó en los caminos carreteros modernos, que se le superpusieron o se establecieron en proximidades de las antiguas trazas.

Los restos de la presencia incaica en el actual territorio mendocino tienen su máxima expresión conocida en los límites del departamento de Las Heras.

Los tambos y el camino incaico que los vincula son Patrimonio Cultural Provincial, protegidos legalmente, investigados científicamente y preservados por acciones concretas de conservación y de valorización cultural, como las desarrolladas por el Programa de Arqueología de Montaña (PRODAM; CEICYT-UNC-Gobierno de Mendoza), y cuentan con otros múltiples auxilios, institucionales oficiales y privados, y de la comunidad en general.

Tales vestigios, de una época característica de la historia local y regional, merecen conservarse no sólo por su relevancia y por la preocupación presente por estos bienes sociales, sino también por la responsabilidad de legarlos en las mejores condiciones posibles a las generaciones venideras.

TECNOFILM S.R.L.
Fábrica de bolsas
de polietileno
Impresos hasta
4 colores.
Envases descartables.
Bazar plástico
Fábrica y ventas:
Lisandro Moyano 53 - Tel. 303245
Las Heras - Mendoza


TRANSPORTES
EL PLUMERILLO
s.a.

Independencia 2690 - Tel. 487365
5539 - Las Heras - Mza.

Más de medio siglo
transportando mendocinos
hasta y desde Las Heras

Las bóvedas coloniales de Uspallata

Por P.MONICA HERRERA

En el actual Museo las Bóvedas se encontraban los altos hornos de fundición de metales más importantes de la región en tiempos de la colonia.

Declarado monumento histórico nacional, el museo se ubica en la Ruta Provincial Nº 39, a dos kilómetros de la Villa de Uspallata.

Las Bóvedas de Uspallata estuvieron bajo la protección de la VIII Brigada de Infantería de Montaña por varios años. En febrero de 1994 el museo fue puesto nuevamente en funcionamiento, bajo la supervisión conjunta de la Dirección de Patrimonio el Infraestructura Cultural, la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Sitios Históricos y la Municipalidad de Las Heras.

El gran interés de las construcciones y edificio abovedado radica en que es una de las pocas edificaciones que se conservan de la época colonial y su posible relación con la orden de la Compañía de Jesús en Mendoza. Se pueden observar el basamento de edificaciones realizadas en piedra asentada con barro, de planta rectangular preferentemente, restos de un molino hidráulico y un túnel.

También un sector de bóvedas, formado por tres recintos de cúpula apuntada. Su uso pudo tener un sentido práctico funcional, ya que en invierno no permite la acumulación de la nieve; en verano es más fresco por su material térmico (adobe) y como resultado de la cúpula donde se concentra el calor en la parte superior.

Por los vestigios encontrados es indudable que funcionó como horno de fundición.

La historiadora Rosa Guaycochea lo relaciona con el accionar de las órdenes religiosas, especialmente jesuítica, por coincidir este tipo de edificios abovedados con el camino seguido por los doctrineros.

El historiador Carlos Salvador Laría ubica la explotación española de las minas de Uspallata con anterioridad a la fundación de Mendoza. Esta se debió a la expedición del capitán Pedro de Leiva, que partió de Chile; el material extraído fue transportado directamente hacia ese lugar.



Las bóvedas fueron construidas en la época colonial para fundir metales.

En *Recuerdos del pasado*, Vicente Pérez de Rosales califica los sitios de Uspallata como uno de los más importantes y primeros de explotación metalífera en la época colonial, comparándolo con Potosí en Perú, o Famatina en la Rioja. Según sus investigaciones, en el archivo del antiguo cabildo de Mendoza existían hacia el 1660, 319 bocas de minas registradas, de lo que se deduce la magnitud de la riquezas extraídas.

En la zona de Paramillos aún se ubican ruinas pertenecientes al trabajo minero realizado por diversos grupos, tanto de los jesuitas en el siglo XVII como de los ingleses, franceses y demás grupos hacia fines del siglo XIX. Dada la magnitud de antiguas construcciones abandonadas el lugar es conocido popularmente como La Ciudad Fantasma.

En el interior del museo se pueden apreciar tanto piezas de la época colonial como prehispánicas, y una colección de minerales con restos petrificados y piedras semipreciosas.

A fin de brindar a la comunidad un lugar de actividades de carácter cultural y educativo se realizan en el museo distintos tipos de exposiciones y eventos que apuntan a rescatar nuestro patrimonio cultural.

Los visitantes son recibidos por el Cuerpo de Guardias de Patrimonio Cultural. Lo integran un grupo de jóvenes que en 1995 se radicaron en Uspallata para promover actividades culturales y visitas guiadas, organizar granjas ecológicas y recuperar la crianza de la llama, animal simbólico de tradición andina.

Estos jóvenes, que abandonaron la ciudad para vivir en las montañas, se han organizado como cooperativa de trabajo bajo el nombre simbólico de Guaytamari, que significa "Lugar de amor".

La autora es docente radicada en Uspallata, miembro de Guaytamary.

I-EL EJERCITO DE LOS ANDES

Por DANIEL DUEÑAS

La independencia de tres naciones se forjó en el Campo de Instrucción de El Plumerillo

Una de las claves de la estrategia sanmartiniana para la concreción del plan continental de liberación era la conformación de "un pequeño ejército, pero bien disciplinado", con el cual cruzar los Andes, devolver la independencia a Chile –reconquistada por los realistas desde la batalla de Rancagua– y posteriormente, por vía marítima llegar al Perú, asestando un golpe definitivo al baluarte español de Lima.

Una vez definidas las líneas rectoras del plan de campaña San Martín debió dedicarse, ya como gobernador intendente de Cuyo, a organizar ese ejército sobre la base de las tropas existentes en este territorio, compuestas fundamentalmente por los auxiliares de Chile, bajo el mando del coronel Juan Gregorio de las Heras, y las milicias cívicas de la provincia. A este núcleo inicial se incorporaron paulatinamente otras unidades provenientes de distintos puntos del país; mientras que con la implementación del voluntariado se completaron los cuadros necesarios para iniciar la gran empresa libertadora.

Sin embargo, el crecimiento de su ejército trajo aparejados los inconvenientes y necesidades propias de toda fuerza armada. Era imperioso dotarlos de armas, equipos, vestimentas y de todos los elementos necesarios para afrontar el cruce andino.

Paralelamente, estas tropas, entre los que se contaban numerosos reclutas sin mayor adiestramiento, debían ser entrenadas y preparadas con eficiencia para cumplir su deber en los campos de batalla.

Debemos tener en cuenta que con la llegada de San Martín al Río de la Plata se introdujeron nuevas tácticas de combate de base napoleónica, con lo que se modificaban radicalmente los métodos militares de la época, más cercanos a la lucha de montonera y guerrilla gaucha, y se los acercaba a los más modernos métodos europeos. La capacitación de los hombres del Ejército de los Andes era prioritaria y para ello debía encontrarse el lugar adecuado para un eficaz entrenamiento, atendiendo a que los cuarteles de la ciudad no resultaban además con la capacidad suficiente ante el incremento de los efectivos.

La búsqueda del nuevo emplazamiento se inició sin dilación. En este sentido nos destaca el entonces cadete del Ejército Gerónimo Espejo: "Se explotaron los alrededores y se hallaron terrenos aparentes a cuatro y cinco leguas, pero al general le convenía una de mayor inmediación para no desatender ni la instrucción del ejército ni el giro de los asuntos gubernativos. Por esta circunstancia fortuita el que se encontró más adecuado fue uno adyacente al paraje El Plumerillo, que distaba poco más de una legua al noreste de la ciudad".

Nacía el Campo de Instrucción que vería formarse las huestes libertadoras que marcharían por gran parte de Sudamérica.

Si bien las características del terreno no eran las más óptimas para un emplazamiento militar por sus condiciones salitrosas y de gran humedad, presentaba las ventajas de su cercanía a la ciudad a la vez que evitaba recurrir a otros terrenos cultivables que eran necesarios para la evolución económica de la provincia.

La delineación de las construcciones levantadas en el campo estuvo a cargo del sargento mayor José Atencio Alvarez Condarco, oficial del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Andes, y uno de los principales colaboradores del *Libertador* en los relevamientos de montaña y en distintas actividades técnicas.

Son numerosas las discusiones y versiones sobre la ubicación del campamento y sus construcciones, surgidas de los distintos relatos y producto de diversas interpretaciones de los investigadores; y deberán profundizarse los estudios si se desea llegar a una verdad más acabada. No obstante ello, es interesante transcribir aquí un breve texto que, surgido de los relatos de hombres como Espejo, era publicado en conmemoración del centenario de la Revolución de Mayo. El mismo nos acerca una imagen de aquel campamento y de la actividad que allí se realizaba: "Con vistas al naciente se construyó una línea de cuarteles de tapial, dejando a su frente una gran plaza –cinco o seis manzanas en conjunto– destinada a los ejercicios doctrinales. Los alojamientos de jefes y oficiales estuvieron a retaguardia de esta línea. A la derecha de la serie de galpones se acuarteló el batallón de artillería, los números 8 y 11, tan famosos después, ocuparon los sucesivos y quedó un espacio vacío para otro cuerpo que debía crearse más tarde. Con frente al norte y formando martillo elevároronse los galpones para el cuartel general y Estado Mayor y con frente al sur y en igual disposición, de los escuadrones de granaderos a caballo.

"Levantóse como remate de la plaza mirando al oeste un largo paredón de doble espesor de tapial para ejercitar a la tropa en el tiro al blanco, ejercicio que se repetía continuamente. Al apuntar la aurora se disparaba un cañonazo en la guardia de prevención de la artillería, tocaban diana en los cuerpos y la plaza se poblaba de grupos que se movían en diversos



En el campo histórico pueden contemplarse réplicas de armas y uniformes de la época.

sentidos, unos ocupados del manejo de las diferentes armas y otros en la escuela de guerrilla, la de campaña o de batallón según el grado de disciplina de cada una. "Esta ocupación duraba de tres a cuatro horas por la mañana y otras tantas por la tarde, hasta que la corneta de órdenes del Estado Mayor tocaba retirada.

"El general salía de su rancho a recorrer los grupos diseminados en aquel campo, en especial los de reclutas que todos los cuerpos tenían en aprendizaje. En ocasiones hacía salir un recluta de la fila para aleccionarlo, explicando con paciente minuciosidad la posición del cuerpo que da esa gallardía académica que tanto distingue al soldado; en otras iba a los que se ocupaban del manejo del sable, desenvainaba el suyo y hacía de figurante, demostrando con explicaciones claras el efecto de los movimientos hasta hacerse comprender de los más remisos".

Así transcurrían aquellos duros días de formación del Ejército de los Andes. Sus hombres verían con agrado la llegada de la retreta nocturna y el final toque de silencio. Al amanecer una nueva jornada los estaría esperando. Todo exigía el general San Martín y todos cumplieron con su deber.

El sitio original del Campo de Instrucción –que fue desmantelado por orden de San Martín después de la partida del Ejército– ocupaba una gran extensión, necesaria para albergar tal cantidad de tropa y animales, muy lejos en cuanto a superficie de lo que hoy conocemos como sitio histórico.

De su definición se han ocupado importantes historiadores, algunos de la talla de Juan Draghi Lucero, quien diera a luz la existencia de los restos de un paredón de tiro al blanco de ese campamento y abriera con su estudio grandes polémicas.

No obstante ello, el actual emplazamiento se debió encontrar en ese entorno general del histórico campo y cumple a la perfección su acción de símbolo de una de las partes más grandiosas de la historia de nuestra tierra.

El 24 de mayo de 1910, en plena celebración del centenario de la Revolución de Mayo, fue inaugurada una pirámide en el predio en homenaje al Ejército de los Andes, si bien el sitio debió esperar hasta fines del año 1941 para que fuera reconocido como lugar histórico a través de su correspondiente decreto nacional.

Albergó hasta su traslado los restos del general Gerónimo Espejo, héroe de la Independencia y quien en gran medida nos permitiera con sus recuerdos conocer el campo y los trabajos que allí se desarrollaban.

Recientemente el Gobierno de la Provincia, a través de la Dirección de Patrimonio e Infraestructura Cultural y la municipalidad del departamento de Las Heras, puso en marcha un importante proyecto tendiente a recrear una zona ambientada de aquel viejo campo, donde los escolares pudieran vivir aquella historia. Se construyeron barracas que nos permiten conocer hoy la austeridad en que vivieron esos hombres, desde el último soldado hasta el mismo Estado Mayor con su comandante al frente. Los uniformes, réplica de los usados por la Guardia Cívica de Cuyo de la época, que fuera reorganizada por San Martín, contribuye, durante los días de actividad, a acercarnos esos días en que los futuros héroes de los Andes se preparaban para la gran gesta.

Hoy, el Centro de Estudios e Investigaciones Libertador General San Martín, institución reconocida por el Instituto Nacional Sanmartiniano, tiene a su cargo las tareas culturales en este predio y con sumo esfuerzo se avanza en esta nueva forma de vivir la historia.

Aquí, como en numerosos lugares históricos del departamento de Las Heras, es donde debe darse el trabajo cotidiano de conservar y difundir nuestro patrimonio. Un patrimonio del que el pueblo lasherino –y Mendoza toda– es el verdadero custodio.

El autor es presidente del Centro de Estudios Libertador San Martín y prosecretario del CINTER.



Campo Histórico El Plumerillo, lugar desde donde partieron las columnas del Ejército de los Andes en 1817.

El cruce de la cordillera

La columna de Juan Las Heras cruzó los Andes por Uspallata y Las Cuevas para combatir a los *maturrangos*

Por DANIEL DUEÑAS

El departamento de Las Heras es aquel que presenta el mayor número de sitios sanmartinianos reconocidos oficialmente en el territorio provincial. Desde el Campo de El Plumerillo hasta el mismo Cristo Redentor el trayecto queda jalonado por importantes lugares históricos vinculados con la gesta libertadora, que permiten a quien los recorre formarse una acabada idea de las enormes dificultades que debieron ser salvadas por el genio del general San Martín para lograr convertir su sueño de independencia sudamericano en una realidad concreta.

Gran parte de estos sitios, algunos rescatados y presentes en la conciencia mendocina y otros

en espera de su puesta en valor, son producto de la marcha del Ejército de los Andes a través de la mole andina en aquella etapa fundamental de nuestra historia como es el cruce de la cordillera. Importantes documentos y referencias militares de la época han fundamentado este reconocimiento que hoy permite referenciar una de las rutas sanmartinianas de mayor importancia y procurar su demarcación con fines educativos y turísticos.

Aquella historia, que muestra mudos testigos en estos lugares, comenzaba en el año 1917, cuando el Ejército de Los Andes se ponía en marcha y una de sus columnas principales, al mando del entonces coronel Don Juan Gregorio de Las Heras, se dirigía a Chile por el camino de Uspallata. El 18 de enero de aquel año se abría, al decir del gran historiador José Pacífico Otero, una de "las páginas más luminosas en la historia de América" que representa el esfuerzo más genial y dinámico en la lucha por la libertad sudamericana.

El plan continental de liberación bullía en la mente del futuro Libertador y su cumplimiento exigía un rápido dominio de las fuerzas enemigas operantes en Chile para poder dar paso a la expedición al Perú, como punto culminante de la campaña. Para ello era necesario engañar a los realistas de forma tal que, a la vez de no poder detectar y detener la marcha de las tropas patriotas a través de la cordillera, mantuvieran sus efectivos dispersos a lo largo del extenso territorio chileno impidiendo su unificación en el momento de dar la batalla decisiva. Esto implicaba conducir un "pequeño pero bien disciplinado ejército", con todos sus materiales y bagajes, incluida su artillería, a través de un terreno totalmente inhóspito y peligroso, asegurando que el mismo, al fin del penoso recorrido, estaría en condiciones de dar aquella gran batalla que San Martín ya había previsto fuera en la Cuesta de Chacabuco.

Los probables caminos fueron recorridos, ya sea personalmente por el comandante en jefe del Ejército como por sus oficiales y baqueanos, y elegidos en función de los objetivos militares que debían ser alcanzados, evitaban restar movilidad a las distintas columnas que por ellos marcharían y ser detectados en su avance por las patrullas y espías enemigos. Esta verdadera labor de ingeniería estratégica dio por resultado que las tropas sanmartinianas cruzaran la Cordillera de los Andes por seis rutas, desde la provincia de La Rioja, hasta el lejano sur mendocino, en el actual departamento de Malargüe. Uno de esos caminos, el de Uspallata –al que haremos referencia en esta nota– se ubica totalmente en el territorio lasherino y es, sin duda alguna, una de las facetas más destacables del patrimonio histórico departamental.

La columna patriota que por esa ruta marcharía estaba conformada por el Batallón Nº11, un pelotón del glorioso Regimiento de Granaderos a Caballos y una sesión de Artillería, con un total de aproximadamente 680 hombres, sin contar un piquete de milicianos de San Luis, gastadores y otros efectivos de apoyo que los acompañaban. Esta tropa era la necesaria para proteger Mendoza ante un eventual avance español y disimular la marcha seguida por el grueso del Ejército que se dirigía hasta Chile por el camino de Los Patos.

Su jefe, Las Heras, un austero capitán de milicias y comandante de compañías de línea unos pocos años antes de la campaña se había convertido en un colaborador destacado de San Martín por sus conocimientos geográficos y propia experiencia. Es tal la confianza que le dispensa el comandante que, a pesar de habérsele indicado un itinerario a seguir, se le faculta para alterarlo según las circunstancias y necesidades. Y Las Heras, considerado por algunos estudiosos militares como el máximo conductor táctico de infantería de la guerra de la independencia, demostraría estas cualidades al modificar el recorrido en busca de un mejor desarrollo de las acciones.

La columna, que requería para su movilización cerca del millar de animales de silla y cargo, y que en las difíciles condiciones de montaña debió presentar una longitud de unos 4,5 kilómetros, partió del campo de instrucción de Plumerillo, el 18 de enero de 1817 a las 11.30. Es bastante llamativo el horario de la partida si tenemos en cuenta las elevadas temperaturas que se dan durante el verano mendocino, aunque resulta explicable si consideramos el tiempo que debió insumir el preparativo final, con el atalaje de tantos animales y las demoras propias de la puesta en marcha de una empresa semejante.

La misión de los hombres de Las Heras requería un primer y rápido avance hacia Uspallata para poder estacionarse en ese lugar y, a modo de muro de con-

En territorio argentino se libraron los combates de Picheuta y Potrerillos (Punta de Vacas)

tención, cerrar el desfiladero del río Mendoza, para asegurar nuestra ciudad, que cumplía las funciones de base de operaciones, a la vez de dar protección a la retaguardia del ejército. Lograr esto llevó al jefe de la división a realizar una primera y dura marcha hasta Canota, primer campamento patriota. Este lugar histórico que constituye uno de los más ventajosos sitios para campamento militar por sus características topográficas y recursos naturales fue alcanzado por las tropas luego de una marcha forzada de más de once horas para cubrir las quince leguas que separaban Canota del punto de partida, la cual debió realizarse en un terreno sin agua y donde sólo crecían algunos pobres arbustos.

No obstante el gran esfuerzo, la llegada de Canota permitió ahorrar un día de recorrido ante el itinerario original establecido por San Martín, y dar a los extenuados soldados una jornada de descanso adicional en ese verdadero oasis en las primeras estribaciones cordilleranas. La próxi-

a etapa sería la Estancia de Uspallata.

El día 20 de enero los hombres, ordenados en columna de a dos, con el piquete de San Luis a retaguardia ayudando en todas las necesidades y los granaderos más atrás para evitar que nadie se rezagara, partieron en pos del valle uspallatino. Para ello debieron dejar atrás la Cruz de Paramillo, la quebrada y la desolada pampa de Canota; pasar por Agua de las Cuevas –sitio que hoy ha adquirido una importancia arqueológica vital al detectarse en ese lugar uno de los asentamientos humanos más antiguos en la provincia–, recorrer las quebradas de Uspallata y Santa Elena para llegar finalmente a Uspallata, importante enclave de la estrategia sanmartiniana.

En ese lugar las tropas patriotas permanecerían destacadas hasta el 29 de enero, día en que se dedicaron a cumplir con las tareas propias de alistamiento para enfrentar el cruce andino y las prácticas comunes, desde la distribución de polvorines a los zapadores y granaderos hasta la lectura de las disposiciones penales establecidas por San Martín.

No obstante, esa aparente calma se vería rota por una noticia que llegaría al campamento: la derrota patriota en Picheuta. El interés de este lugar en cuanto a nuestro patrimonio cultural hace necesario detenernos especialmente.

Nuestra atención, en cuanto a las acciones bélicas sanmartinianas, se ha visto generalmente dirigida a las grandes batallas como Chacabuco y Maipú, como corolarios de todo el esfuerzo libertador y del genio táctico y estratégico de San Martín. También se hace comúnmente referencia al combate de San Lorenzo como única acción en la que participara el prócer en tierra argentina, y sin duda fue así. Pero es importante destacar que los primeros combates del Ejército de los Andes no fueron en suelo chileno sino en nuestra misma provincia y si bien fueron de características menores por el número de fuerzas participantes, tienen el gran valor de haber sido los primeros en la campaña andina.

Uno de los atractivos de la zona de Pachotea, a pocos kilómetros de Uspallata, y quizás el punto referente de la misma, es el puente colonial que lleva su nombre y que fuera camino apropiado para viajeros y correos de aquellos tiempos. Este viejo puente de piedra con un mástil en cuya base una placa recuerda el Fortín de Picheuta y la lucha que se dio allí.

Las previsiones sanmartinianas antes de la apertura de la campaña habían contemplado los más diversos aspectos, desde la instrucción de las tropas y la obtención de los materiales indispensables hasta la construcción de pequeños puestos de observación en la distintas rutas cordilleranas y la acción de espionaje propia de la denominada "guerra de zapa".

San Martín, consciente de la posición estratégica del enclave de Picheuta para la vigilancia de la ruta de Uspallata, desde donde puede detectarse el avance enemigo a gran distancia, hizo emplazar un pequeño puesto, donde una escasa dotación de milicianos tenía a su cargo la custodia del camino. Aquel sencillo reducto sería el motivo del primer encuentro armado en el cruce de los Andes.

Las noticias contradictorias que llegaban a los jefes realistas en Santiago, fruto del exitoso desarrollo de la guerra de zapa, que ocultaban la marcha del Ejército, los llevó a ordenar un avance de las tropas españolas acantonadas en las cercanías de las cumbres y efectuar un reconocimiento en territorio mendocino. Para ello un destacamento realista compuesto por hombres de los afamados batallones Talavera y Chiloé se dirigió a Paramillo de Vacas en busca de esa vital información.

Su jefe, el sargento mayor Marqueli, desprendiendo bajo su mando un grupo de cincuenta soldados continuó hacia Picheuta, realizó una dura marcha nocturna por las faldas de Polvaredas y cerros vecinos hasta llegar en la madrugada del 24 de enero a las cercanías del fortín patriota, donde una despreocupada guardia de cinco soldados y ocho milicianos al mando de un cabo estaba entregada al descanso.

Al notar el jefe español la imposibilidad de continuar sin ser detectado realiza una maniobra asombrosa, y en plena oscuridad logra rodear el emplazamiento marchando por un sendero poco conocido. No obstante haberse distanciado del núcleo de sus tropas que se dispersan en la noche alcanza con diecisiete cazadores el puesto de observación y, ayudado por la sorpresa, inflinge a los soldados patriotas una primera derrota.

Los asombrados guardias cordilleranos deben rendirse casi sin poder usar sus armas. Finalizada la acción los españoles deciden retroceder, luego de destruir la fortificación, y reunirse con el resto de sus tropas que los esperaban más adelante.

ITINERARIO SEGUIDO POR LAS HERAS (1817)

En territorio argentino exclusivamente

Fecha	Desde	Hasta	Desde	Hasta	Tiempo
18/1	Plumerillo	Canota	11.30	22.30	10.00
20/1	Canota	Uspallata	8.45	18.45	10.00
29/1	Uspallata	Picheuta	8.45	15.15	6.30
30/1	Picheuta	Polvaredas	7.45	15.30	7.45
31/1	Polvaredas	Arroyo Sta. María	8.30	16.00	7.30
1/2	Arroyo Sta. María	Paramillo de Cuevas	14.10	17.40	3.30
2/2	Paramillo de Cuevas	Cumbres	0.30	3.15	2.45

La noticia de este primer revés fue llevada por un soldado fugitivo a las tropas acantonadas en Uspallata, donde el coronel Las Heras inmediatamente dispuso la persecución de las tropas enemigas que se habían acantonado al oeste del río de las Vacas, en el paraje conocido como Los Potrerillos y que hoy se encuentra cercano a la vieja aduana cordillerana.

El sargento mayor Martínez, con una compañía del Batallón Nº11 y sus treinta granaderos a caballo encuentra a los realistas perfectamente atrincherados en aquel lugar.

Se libra entonces, el día 25, el segundo combate de la gesta, donde las tropas sanmartinianas hacen gala de valor y esfuerzo tratando de desalojar a sus oponentes de su fuerte posición, lo que no logran a pesar de numerosos intentos. No obstante, en un momento de interrupción de lucha los realistas se retiran dejando tras de sí equipos y animales.

Aquel encuentro dura una tres horas, recién al cabo de las cuales Martínez puede enviar un correo a Uspallata con las novedades, indicando su imposibilidad de perseguir a los realistas por el lastimoso estado en que se encontraban sus cabalgaduras. El camino hacia las cumbres quedaba nuevamente despejado para los hombres de Las Heras.

El día 29 la columna reanuda la marcha desde Uspallata con destino a Picheuta, donde pasa a descanso mientras los granaderos, en atenta vigilancia, ocupan las laderas de los cerros que rodean el sitio. Al día siguiente una nueva jornada hacia Polvaredas los esperaría.

Las condiciones del camino son sin duda alguna sumamente difíciles, y si bien no nos llegan datos de fuente del ejército que avanza por esta ruta, algunos relatos de viajeros dejan una dura semblanza del recorrido en este tramo.

Así, Francis Bond Head se refiere a aquellas laderas diciendo: "Es el peor paso de la cordillera. Las montañas aparecen arriba casi perpendiculares y en pendiente continua hasta el torrente rápido que se enfurece abajo. La superficie está cubierta con piedra y tierras sueltas, derribadas por el agua. La senda va por este declive y es malísima en setenta yardas, con solamente pocas pulgadas de ancho...".

Por su parte, Alexander Caldcleugh al recordar estos trayectos que debió recorrer la columna de Las Heras recalca que esas sendas montañeras "apenas si dan paso a una mula cargada y muchas mulas caen hasta el torrente que se precipita en el fondo del barranco...".

Un nuevo descanso se haría junto al arroyo Santa María, desde donde una patrulla al mando del abnegado baqueano de la división, José Antonio Cruz, se adelantaría para buscar incansablemente durante cerca de 36 horas de cabalgata los mejores lugares de observación y los tramos de sendas más transitables y seguros.

La columna de Las Heras realizó el cruce nocturno a mayor altura de la historia universal

El grueso de la columna y esa avanzada se reunirían en el último campamento en suelo argentino: Paramillo de Cuevas. Atrás habían quedado los vadeos de los ríos Vacas, el torrente más peligroso que debía ser salvado, y Cuevas. Adelante, las altas cumbres. Pero ante ellas se realizaría otra hazaña.

En este último campamento, donde hoy se puede observar una de las antiguas casuchas de la cordillera mandadas a construir para servir de refugio a los viajeros de antaño, Las Heras toma una importante decisión. Cruzaría las cumbres esa misma noche.

De esa forma evitaría el permanente viento cordillerano que sopla casi sin descanso durante el día y que podría perjudicar su marcha; ahorraría a sus hombres una fría noche de campamento junto a esas grandes y heladas eminencias aprovecharía la ventaja de su rápido avance, al parecer ignorado por los españoles allende los Andes y, por último, llegaría antes a suelo chileno.

Sin más, a las doce y media de la noche, luego de haber repartido galleta y vino entre sus tropas, iniciaría el ascenso ayudado solamente por la luz de la luna que se convertía en su aliada en aquella proeza.

Para reducir el tiempo de escalamiento, Las Heras tomó la determinación de usar simultáneamente los dos pasos existentes, el Bermejo y el Iglesias, que hoy se pueden ver junto al monumento al Cristo Redentor.

A las tres y cuarto de aquel 2 de febrero la columna sanmartiniana completaba el ascenso. Se había cumplido el cruce nocturno a mayor altura que registra la historia militar del mundo. Un galardón más para el Ejército de Los Andes.

Tras las huellas de esta columna avanzaba penosamente el capitán fray Luis Beltrán conduciendo la artillería. A pesar de las enormes dificultades, ningún cañón se perdió en la marcha y el parque llegaba a Santiago unos días después que el grueso de las tropas.

De esta forma se completa el relato de la ruta sanmartiniana de Uspallata. El viajero atento de hoy puede ,al recorrer estos lugares cargados de historia, detenerse en Plumerillo, Canota, Uspallata. Imaginar los combates de Picheuta y los Potrerillos y los campamentos de Polvaredas, arroyo Santa María y Paramillo de Cuevas.

Mirar hacia el majestuoso Cristo Redentor y pensar en aquellos soldados que una lejana noche marchaban por esas cumbres en busca de un ideal de libertad. Ver en ellos la base de la mayor estatua que pueda erigirse en homenaje al Libertador. Nuestro recuerdo y reconocimiento harán el resto.

-HISTORIA POLIT CA

Por PABLO LACOSTE

El departamento de Las Heras ha sido escenario de intensas luchas por el poder político. Las dos ramas del gobierno municipal han desarrollado diversos conflictos, con numerosos casos de juicios políticos y destituciones de autoridades. Por otra parte, la política lasherina ha tenido repercusión de nivel provincial y nacional.

Como en el resto de la provincia, las primeras elecciones libres para intendente de Las Heras se registraron en 1922. A partir de entonces se abrió una etapa de agitada lucha electoral, caracterizada por la sucesión de conflictos entre las dos ramas del gobierno municipal (el intendente Zapata, conservador, y el Concejo Deliberante, lencinista). También se registraron serios incidentes entre el intendente y el gobernador Carlos Washington Lencinas. Tal como examina Bustelo más adelante, en dos años hubo juicios políticos e intervenciones a la municipalidad de Las Heras.

Ese primer conflicto terminó en 1924, con motivo de la intervención federal a Mendoza. A lo largo de los ocho años posteriores la Municipalidad de Las Heras compartió la suerte de sus pares del resto de la provincia. Se reiteraron gestiones frustradas, en las cuales ningún intendente pudo cumplir el mandato de tres años previsto por la Constitución.

1– Etica política y rol del Estado en la "Década infame"

Entre 1932 y 1943, el Estado provincial y todas las comunas (menos Godoy Cruz) fueron gobernadas por el Partido Demócrata a través de elecciones fraudulentas, en algunos casos con derramamiento de sangre y hasta asesinatos políticos. Para las fuerzas políticas opositoras quedaba el reducido espacio que podían constituir las bancas legislativos por minoría. De todos modos, bastó este pequeño lugar para producir hechos políticos trascendentes. Fue el caso del concejal lasherino Andrés L. Agüero (UCR).

Las Heras es el municipio donde más intendentes fueron destituidos

En Las Heras, la municipalidad entró en negociaciones con una importante empresa establecida en el departamento. La firma solicitó una exención de impuestos por 20 años para realizar nuevas inversiones. Una parte del Concejo Deliberante se manifestó de acuerdo con la iniciativa. Pero hubo también expresiones de disidencia a partir del principio por el cual "debe pagar más el que más tiene". En efecto, el concejal radical Agüero señaló que era injusto exigir a los humildes vecinos del departamento el pago de las tasas municipales, y eximir de las mismas a las grandes empresas.

La cuestión puntual se amplió rápidamente para abarcar el antiguo tema de la política fiscal y el rol del Estado ante las distintas clases sociales. O para definir al servicio de los intereses de qué clase se colocaba el Estado.

El agitado debate tenía una connotación extra, debido a la delicada situación del concejal radical. En aquella época, los ediles cumplían sus funciones ad honorem; es decir, sin gozar de sueldos, dietas u otros estipendios. Para ganarse la vida permanecían en los trabajos que desempeñaban antes de asumir sus funciones públicas. En este contexto, el concejal radical Agüero vivía una situación muy complicada, pues su trabajo se desarrollaba –desde 1930– en la empresa que había solicitado la exención impositiva.

A lo largo de los debates previos al tratamiento del proyecto, Agüero se manifestó contrario a la iniciativa. En estas agitadas jornadas, la empresa resolvió comunicarle al edil que consideraba incompatible el desempeño simultáneo de las dos funciones (empleado de la firma y concejal), por lo cual debería renunciar a su cargo público o de lo contrario, sería despedido. Agüero se negó a abandonar su banca, con lo cual fue automáticamente separado de su cargo. El hecho fue denunciado públicamente por la Confederación de Trabajadores de Mendoza, a través de un comunicado. La central gremial señaló que el obrero había trabajado durante diez años en la empresa, observado durante todo ese tiempo una conducta ejemplar y un excelente desempeño en sus funciones. Luego reivindicó la posición del trabajador, "sin el propósito de asumir la defensa por la actividad política del mencionado obrero (UCR) sino asumiendo la defensa del derecho de libertad de pensamiento que tienen todos los ciudadanos que habitan nuestra tierra".

La Confederación designó una comisión para entrevistarse con el gerente de la firma, debido a que habría otros empleados en situaciones similares a las de Agüero. El gerente se negó a recibir a esta comisión y expresó que únicamente se reincorporaría Agüero una vez que renuncie a la concejalía y que la misma medida se tomaría con todos los obreros que actuaran en política. Finalmente, la CTM expresó su repudio por la actitud de la empresa y solicitó a los poderes públicos tomar las medidas del caso.

El Concejo Deliberante trató el polémico proyecto en la sesión del 29 de agosto de 1940. También se informó al cuerpo que uno de sus miembros, el edil Agüero, había sido despedido por la empresa de marras. Después de un arduo debate, y con el voto del bloque oficialista, el

Concejo resolvió aprobar la exención impositiva por 20 años para la empresa. Votaron por la afirmativa los concejales Robelo, Sosa, Caribali, Bonfant, Castro y Mitre (PD). Por la negativa lo hicieron los ediles Suárez, Cianciardo y Agüero 9UCR). el Concejo aprobó también una declaración por medio de la cual se solicitaban explicaciones al gerente de la firma, en lo referente a la cesantía de Agüero.

La respuesta del gerente se hizo pública por medio de una solicitada (3/9/1940). Entre otros argumentos, se señalaba que "imagínese el señor presidente del Concejo Deliberante a qué críticas daría una disposición tomada por un Concejo Deliberante determinado y en el cual una sociedad tuviera un número de empleados como para formar mayoría suficiente a fin de conseguir una ordenanza cualquiera". La firma aseguró que "es su norma invitar a sus empleados a prescindir de toda clase de actividad política, para evitar que se originen trastornos en el trabajo o que se resienta la labor que se desarrolla dentro del establecimiento". Para dar mayor fuerza a su argumentación, el gerente aseguró que en la firma trabajaba el ex concejal de Guaymallén, Herrera. "El mismo renunció a su puesto en nuestra empresa y cuando expiró su mandato como concejal volvió a nuestra empresa y fue reincorporado sin ningún inconveniente".

El documento generó polémicas en los medios de prensa de la época. La UCR refutó la nota del gerente al asegurar que Herrera se había desempeñado durante dos años a la vez como edil y empleado de la firma. El partido de Alem resolvió además "destacar ante los afiliados la conducta del concejal Andrés L. Agüero, que en detrimento de su situación económica, ha cumplido con su deber manteniendo los principios del programa partidario y las decisiones emanadas de sus organismos directivos".

El clima político se agitó cada vez más. Además de la solicitada, el gerente envió una nota al Concejo donde ampliaba su respuesta. Entre otros datos, se consignaba que el entonces ministro de Hacienda de la Provincia, Mauricio Beck, a pesar de haberse desempeñado como abogado y concejero de la empresa desde su fundación había renunciado a su cargo para presentarse como candidato a diputado provincial.

El Concejo Deliberante celebró una sesión especial para tratar el caso. Después de un intercambio de opiniones se dieron a conocer las posiciones de cada sector. La bancada oficialista (PD) logró aprobar por mayoría de votos un proyecto a través del cual el Concejo "se da por satisfecho con las explicaciones de la nota contestación de la sociedad". Como fundamento sostuvo que "es un caso personal entre el señor Agüero y esa sociedad, por lo que no afecta los privilegios del cuerpo".

La UCR reiteró su respaldo a Agüero. Declaró que era injustificada su cesantía y protestó por la actitud de la compañía, alegando que con esta actitud vulneraba la autonomía del Concejo Deliberante de Las Heras.

2– Crisis y cambio

A partir de la intervención federal Borzani se sucedieron varios gobiernos de facto y de fraude patriótico. Por estos motivos el pueblo de Las Heras permaneció veinte años sin elegir su intendente.

Ello recién fue posible en 1947, lo cual permitió la llegada al poder del peronista Reynaldo Ruarte. Pero poco después se desató un nuevo juicio político que terminó con su separación del cargo.

Fue relevado por intendentes interinos designados entre los concejales.

Esta situación se normalizó en 1951, cuando el gobierno convocó a elecciones. Conforme con la flamante Constitución Provincial de 1949 el pueblo tuvo por primera vez la oportunidad de elegir al intendente por voto directo. De todos modos, se produjo una situación irregular, pues en el marco del autoritarismo del partido gobernante se manipulaban los plazos de los mandatos para subordinarlos a sus intereses. En este contexto, las elecciones de 1951 se realizaron para consagrar intendentes que sólo permanecerían en sus funciones durante un año (1951–1952).

En aquellos comicios el peronista Rosario lo Duca se convirtió en el primer intendente lasherino electo directamente por el pueblo y a la vez, en el primero que cumplió su mandato. Pero sólo fue un período de un año.

Lo Duca fue sucedido por José Alberto Zapata, también peronista, que fue el primer intendente que pudo cumplir el mandato constitucional de tres años en Las Heras (1952–1955).

En 1955 fue electo su sucesor, Pedro Jaliff, cuya gestión se frustró debido al golpe de Estado de ese año.

3– Demócratas, radicales y colaboracionismo (1955–1963)

Como en el resto del país y la provincia, los radicales y demócratas de Las Heras apoyaron el golpe de Estado de 1955 y el sistema político posterior, fundado en la alternancia de gobiernos de facto y semiconstitucionales, con la proscripción del peronismo.

Entre 1955 y 1958 el país fue gobernado por presidentes militares. En Mendoza, radicales y demócratas brindaron hombres de sus filas para cogobernar tanto en el orden provincial como en los municipios.

En ese período el interventor federal de facto, Isidoro Busquets, se derogó por decreto la Constitución Provincial de 1949. En su lugar entró nuevamente en vigencia la Carta de 1916, conforma a la cual la elección de intendentes se realizaría en forma indirecta.

Con estas pautas, en 1958 se convocó al pueblo a elecciones nacionales, provinciales y municipales, con el peronismo proscrip-

to. En Las Heras resultó electo intendente Benito Parés en representación de la UCRI, rama escindida del radicalismo, liderada en el orden nacional por el entonces presidente Arturo Frondizi. En este triunfo resultaron decisivos los votos peronistas. Parés fue el segundo intendente lasherino que pudo cumplir el mandato normal de tres años.

En 1961 se realizaron nuevas elecciones. En la provincia triunfó el Partido Demócrata, que llevaba a Francisco Gabrielli como candidato a gobernador. Los gobiernos municipales quedaron distribuidos en cuatro partidos: demócratas, radicales, desarrollistas y socialistas.

Este esquema se vio sacudido poco después, debido al golpe de Estado de 1962.

Tras la intervención federal a la provincia todos los intendentes presentaron sus respectivas renuncias. El Poder Ejecutivo aceptó las de los jefes comunales frondizistas, pero procuró retener a los demás en sus respectivos cargos.

Automáticamente los partidos involucrados debieron tratar el tema e impartir instrucciones a sus miembros.

El PD autorizó a sus intendentes a permanecer en sus cargos, mientras que tanto el PS como la UCR ordenaron a sus hombres renunciar a sus cargos, en defensa de las instituciones republicanas y en repudio al golpe de Estado.

En este contexto, los intendentes radicales adoptaron distintos criterios. Algunos acataron lo dispuesto por el Congreso Partidario y renunciaron. Otros prefirieron el camino opuesto y permanecieron en su cargo, al precio de romper con el partido.

Este fue el caso del intendente de Las Heras. David Bartolomé renunció a su afiliación a la UCR y aceptó permanecer al frente de la municipalidad.

Su ejemplo fue seguido por otros intendentes radicales, como Andrés Blanco (Lavalle) y Ulpiano Suárez (San Carlos).

Hubo algunos agravantes, pues varios comités departamentales se revelaron contra lo dispuesto por el Congreso Partidario y avalaron la presencia de uno de sus representantes como intendente de facto.

Con estas actitudes los citados dirigentes contribuyeron a formar una imagen de aproximación del radicalismo a los grupos conservadores y golpistas, y a alejarlo de los sectores populares y proscriptos.

4– Peronismo y resistencia en Las Heras (1956–1965)

Con el golpe de Estado de 1955 se puso en marcha un sistema político respaldado por militares, radicales y demócratas caracterizado por la alternancia de gobiernos de facto y semiconstitucionales, que tenían en común la proscripción del peronismo.

A través de distintas normas legales se prohibía el uso de símbolos y nombres de Perón y su movimiento. De esta forma, el partido político mayoritario quedó excluido de toda posibilidad constitucional de llegar al poder.

El peronismo diseñó dos estrategias. Por un lado, la llamada resistencia, que consistía en responder a la violencia de arriba con la violencia de abajo. Esto se tradujo en hechos de sabotaje y atentados realizados en todo el país en vista de expresar el repudio de amplias capas de la población hacia el sistema político impuesto.

Esta estrategia se reflejó también en Las Heras. En efecto, en marzo de 1956 se realizó un atentado. El mismo consistió en sabotaje al ferrocarril. Concretamente, se aflojaron uniones de vías en un tramo de 200 en la zona de Los Tamarindos.

Mientras tanto, demócratas y radicales se repartían los cargos públicos del gobierno de facto y del sistema proscriptivo posterior.

Después de ocho años el modelo sufrió un rápido desgaste. Y ante la primera oportunidad, el pueblo lasherino expresó su repudio por el mismo.

Estas condiciones se dieron en 1963. A mediados de ese año se convocaron a elecciones nacionales, provinciales y municipales. El peronismo estaba proscripto pero se permitió la participación de partidos neoperonistas. Entre ellos, el Movimiento Popular Mendocino (MPM).

En Mendoza, la elección provincial tuvo como ganador al PD, que postulaba nuevamente a Francisco Gabrielli.

En el plano departamental se configuró un mapa muy heterogéneo. Los gansos ganaron en cuatro comunas, entre ellas los populosos departamentos de Guaymallén, Godoy Cruz y San Rafael. Los radicales se impusieron en cinco municipios (el mayor de los cuales fue San Martín) y los desarrollistas en uno (Malargüe). El neoperonismo fue la fuerza que triunfó en mayor cantidad de departamentos (ocho). La mayoría eran comunas con poca población, salvo dos casos: Maipú y Las Heras.

El triunfo peronista de Las Heras resultó sumamente importante para la reconstitución de esta fuerza en la provincia. Sobre todo por el peso relativo del departamento. Alta fue la responsabilidad del intendente Pedro Sicre, y muy conflictiva su gestión. La misma desembocó un una profunda crisis, que terminó con la renuncia del intendente (1965). De todos modos, ante la situación de acefalía, fue preciso convocar a elecciones municipales, con lo cual se provocó un nuevo hecho político de relevancia en el departamento.

5– Elecciones y manipulación institucional (1965)

En 1965 Las Heras concentró el centro de la atención política de la provincia. Porque ese año se ponía a prueba el sistema institucional de la provincia mediante las elecciones municipales del departamento del norte.

Como se ha tratado en otros estudios, los intendentes de 1963 habían sido electos mediante el sistema indirecto debido a un decreto de convocatoria del Poder

Ejecutivo Nacional, al cual se había amoldado obsecuentemente el interventor federal en Mendoza.

Por este decreto se había violado la Constitución Provincial, que establecía en su artículo 199 la elección directa de intendentes justamente para evitar contubernios políticos a espaldas del pueblo, a través de los cuales la élite pudiese burlar el resultado de las urnas.

El artículo 199 se había modificado por ley provincial, y luego fue ratificado en plebiscito popular por más de 99% de los votos (1960).

A pesar de ello, como ya se explicó, las elecciones de intendentes de 1963 se realizaron en forma indirecta, dando lugar a escandalosas maniobras.

Los intendentes electos aquel año comenzaron sus respectivos mandatos con desigual suerte. El de Las Heras se encontró con serias dificultades y se vio obligado a renunciar. Consecuentemente, fue preciso convocar a elecciones para proveer reemplazante.

La clase dirigente entró en la cuenta de que, a pesar del insólito decreto de convocatoria a elecciones indirectas de 1963, se mantenía vigente el artículo 199 de la Constitución Provincial. Conforme con el mismo, en 1965 se convocó a elecciones de intendente de Las Heras mediante el voto directo del pueblo.

Resultó triunfador el candidato peronista Pedro Miranda, que se presentó a través del sello de Movimiento Popular Mendocino (MPM).

El triunfo peronista en estas elecciones lasherinas causó un fuerte impacto en la provincia y convenció a los grupos que controlaban el Partido Demócrata y la UCR que el peronismo podía ganar una elección de gobernador si la misma se realizaba en forma directa, y apuntaló a los partidarios de la reforma de la Constitución Provincial en el sentido de establecer el sistema indirecto para la elección tanto del gobernador como de los intendentes.



Guillermo Amstutz fue electo intendente de Las Heras en dos oportunidades.

6– Entre Perón y Vandor: las polémicas de 1966

La reforma constitucional de 1965, impuesta por radicales y demócratas, apuntó a impedir casos como el de Las Heras, abriendo la posibilidad a eventuales acuerdos de cúpulas en los colegios electorales.

Simultáneamente se desató una profunda crisis en el seno del peronismo. Un sector, liderado por Ernesto Corvalán Nanclares, se abrió del MPM y se presentó como Partido Justicialista (PJ). Otro grupo, conducido por el vandorista Alberto Serú García, se mantuvo en el MPM y presentó sus propias listas.

En 1966 se celebraron nuevas elecciones provinciales y municipales bajo la normativa del sistema indirecto y con el peronismo dividido. Ello dio lugar a nuevas polémicas en los lugares donde el partido ganador no contaba con mayoría absoluta en el colegio electoral: Luján y Las Heras.

En Las Heras, el PJ obtuvo 9352 votos (32%); superó al PD, que obtuvo 7680 sufragios (26%), a la UCR, con 6707 (23%) y al MPM, que logró 4030 votos (14%). El comicio se completó con 578 votos del socialismo, 366 en blanco y 120 observados.

Como resultado, el PJ obtuvo dos electores mientras que el PD, la UCR y el MPM lograron uno cada uno. Ninguna de las cuatro fuerzas contaba con los tres votos necesarios para imponer su candidato en el Colegio Electoral. De todos modos, se aguardaba que el caso se resolvería mediante una alianza de las dos fuerzas peronistas (PJ y MPM). Pero el elector de esta última fuerza, Reinaldo Ruarte, se resistía a votar por el candidato del PJ. Varios motivos lo inclinaban a ello. Por un lado, la profunda rivalidad entre las dos facciones peronistas de ese momento. Por otro, el conflicto suscitado 17

años antes, cuando él había sido intendente y con el apoyo del varios peronistas se le había realizado juicio político.

La resistencia de Ruarte a votar por el candidato a intendente del PJ no tardó en trascender y el problema se complicó cada vez más. La sesión del Colegio Electoral, convocada para el 20 de mayo, fracasó. Inútiles resultaron las presiones ejercidas sobre Ruarte para obtener su renuncia.

Finalmente se sentaron a negociar Serú García y Corvalán Nanclares hasta llegar a un acuerdo. El mismo se dio a conocer públicamente el 22 de mayo a través de una solicitada firmada por Serú García, por la cual convocaba a los electores del MPM a votar a los candidatos del PJ.

De esta forma se destrabó la situación política de Las Heras y Ruarte accedió a respaldar al PJ. Se reunió el Colegio Electoral, y fue consagrado como intendente el candidato más votado en el comicio.

7– Décadas agitadas

En los últimos 30 años el departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Las Heras mantuvo un estrecho paralelismo con sus pares del resto de la provincia.

En 1973 se realizaron elecciones municipales de las que resultó triunfador el candidato peronista Ernesto Rufino Villegas. Este dirigente, junto con sus pares del resto de la provincia, participó activamente en las luchas internas entre el gobernador Martínez Baca y el vice, Carlos Mendoza, del lado de este último. Enrolado en el ala derecha peronista, el intendente de Las Heras firmó declaraciones y solicitadas que contribuyeron a precipitar el juicio político y la caída del gobernador.

Poco después, Rufino Villegas fue separado de su cargo debido a la intervención federal de Antonio Cafiero.

Las Heras debió esperar hasta 1983 para elegir un nuevo intendente. Fue entonces cuando se produjo la sorpresiva victoria radical, que por única vez pudo vencer al peronismo en su bunker de Las Heras.

El intendente Domingo Bartolomé logró cumplir su mandato y en 1987 retornó el peronismo al poder. Se sucedieron Domingo Fúrfuri (1987-1991) y Guillermo Amztutz. Este llegó al Ejecutivo municipal en 1991 y fue reelecto para ese cargo en 1995.

8– Concejales procesados y legisladores imputados (1995)

La normalidad exhibida en el departamento Ejecutivo del gobierno municipal en la última década, contrastó con las agitadas sesiones del Concejo Deliberante de Las Heras.

El escándalo se suscitó a partir de la denuncia de la edil Patricia Gutiérrez (UCR), conforme con la cual los concejales cobraban un sobresueldo en forma ilegal (1994).

El problema era común a todos los municipios de la provincia. Porque a partir de una ley provincial se había establecido un monto máximo ($1.000) a las remuneraciones mensuales de los concejales por todo concepto.

Esta norma, profundizada con un posterior decreto del Poder Ejecutivo Provincial, entró en colisión con los intereses de muchos concejales de la provincia, que aspiraban a percibir mayores remuneraciones. Para alcanzar este objetivo se desarrollaron distintas maniobras en la mayoría de los municipios, para eludir la ley. Como los concejales se beneficiaban con estas irregularidades, durante varios años el tema se mantuvo en secreto. Hasta que la edil lasherina Patricia Gutiérrez rompió el pacto de silencio.

Gutiérrez denunció que en el Concejo Deliberante de Las Heras los ediles cobraban por un lado los $1.000 de rigor, y por otro un complemento de $1.700 en forma ilegal.

La denuncia fue trasladada formalmente a la Justicia. En 1995 el magistrado interviniente determinó que había suficientes elementos de prueba para procesar a todos los concejales lasherinos involucrados en la maniobra. Su acción se extendió hasta dos dirigentes ediles que ya habían cumplido sus mandatos como concejales y se desempeñaban como legisladores provinciales. Debido a sus fueros, no fueron procesados pero sí imputados

INTENDENTES ELECTOS POR EL PUEBLO
LAS HERAS (1922-1995)

NOMBRE	Período	Partido	Cumple	Motivo
Roberto V. Zapata	1922-24	PL	no	Interv. prov.
Alberto Montenegro	1926-27	UCRL	no	Salud
Benedicto Trícoli	1927-28	UCRL	no	Interv. federal
Reinaldo Ruarte	1947-48	PP	no	Juicio político
Rosario lo Duca	1951-52	PP	sí	1 año
José Alberto Zapata	1952-55	PP	sí	3 años
Pedro Jaliff	1955-55	PP	no	Golpe Estado
Benito Parés	1958-61	UCRI	sí	3 años
David Bartolomé	1961-62	UCRP	no	Golpe Estado
Pedro Sicre	1963-65	MPM	no	Crisis
Pedro Miranda	1965-66	MPM	no	Golpe Estado
Ernesto Rufino Villegas	1973-74	PJ	no	Interv. federal
Domingo Bartolomé	1983-87	UCR	sí	4 años
Domingo Fúrfuri	1987-91	PJ	sí	4 años
Guillermo Amstutz	1991-95	PJ	sí	4 años
Guillermo Amstutz	1995-99	PJ	?	Asumió 1995

Fuente: elaboración propia a partir de la prensa de la época y documentación municipal.

por la justicia.

Varias consecuencias se derivaron de esta operación. Por un lado, se produjo la paradójica situación de un foro parlamentario integrado en su totalidad por políticos procesados por la Justicia y que a pesar de ello, seguía funcionando como tal. Por otra parte, se puso en marcha un juicio político interno que muchos interpretaron como ajuste de cuentas.

Todos los integrantes del Concejo tomaron distancia de la concejala Gutiérrez y la aislaron. En el interin esta dirigente resolvió alejarse de su partido (UCR) y sumarse a una nueva fuerza política (PAIS) fundada en 1994 por el ex gobernador José Octavio Bordón.

A raíz de esta cambio de bancada sus pares consideraron que tenían el argumento suficiente para excluirla del cuerpo. Se realizó entonces el juicio político a la concejala denunciante, Patricia Gutiérrez, que despertó una gran expectativa tanto en el orden provincial como nacional.

En efecto, importantes medios de prensa siguieron con interés las alternativas del juicio político a la concejala lasherina. Incluso el tema fue expuesto en programas televisivos emitidos en Buenos Aires, con alta audiencia nacional.

El caso cobró importancia porque allí se dejaría sentado un importante precedente: ¿constituye el cambio de partido argumento válido para separar de su banca a un integrante de un cuerpo colegiado electo por el pueblo? El tema resultaba altamente trascendente, por las ramificaciones que podría tener en el resto del país, donde muchos legisladores provinciales y nacionales, especialmente del peronismo, se habían sumado al partido de Bordón. El criterio podía alcanzar el mismo Bordón, pues había sido electo senador nacional por el Partido Justicialista y luego había fundado el PAIS.

Casi sin proponérselo, el Concejo Deliberante de Las Heras lideró esta polémica de alcance nacional. Pero la posición de los fiscales era débil pues, para buena parte de la opinión pública, la cuestión de fondo no era el problema del cambio de partido político sino la necesidad de sancionar a quien había roto un pacto de silencio.

Desde distintos sectores se censuró la actitud de los concejales lasherinos. En los debates salieron a luz numerosas irregularidades del funcionamiento del Concejo.

De todos modos, los operadores políticos de la iniciativa debieron ceder ante la presión de la opinión pública y el juicio político no prosperó.

9- Conclusión

Como en el resto de la provincia, el intendente de Las Heras comenzó a ser electo por el pueblo a partir de 1922. Desde entonces se eligieron 16 intendentes pertenecientes a cinco corrientes políticas: liberalismo, lencinismo, radicalismo, desarrollismo y peronismo.

De esos 16 intendentes, sólo cuatro cumplieron su mandato constitucional, de tres años hasta 1966 o de cuatro años de allí en adelante. Hubo un caso irregular, de un intendente que cumplió su mandato de un año (1951) debido a la manipulación electoralista que realizó en esos años el Gobierno provincial.

Los otros nueve intendentes no pudieron cumplir su mandato. Entre ellos, cinco fueron desplazados del cargo por motivos comunes a los demás intendentes de la provincia: intervenciones federales o golpes de Estado militares.

Los cuatro restantes se alejaron del cargo por motivos específicos del departamento: razones de salud, crisis y juicios políticos.

En este sentido, Las Heras es el departamento mendocino donde más intendentes debieron alejarse del cargo por crisis o juicio político. Concretamente, de los cuatro casos de intendentes separados de sus funciones por juicio político efectuados en la provincia de Mendoza, dos se verificaron en Las Heras (50% del total provincial).

Por otra parte, los conflictos suscitados alrededor de la Municipalidad de Las Heras llegaron a convertirse tres veces en episodios de proyección nacional: primero en tiempos de Lencinas; segundo, en la época del enfrentamiento de peronistas y vandoristas y tercero, en torno de José Octavio Bordón.

Otro tanto puede afirmarse de la lucha política en la década de 1960.

Las negociaciones entre los distintos grupos antiperonistas produjeron un fuerte desgaste y conformaron una unidad con los sucesos del año anterior. En este mismo sentido, las elecciones de intendente de Las Heras de 1965 y 1966 pusieron a prueba el sistema institucional de la provincia y demostraron la endeblez y angosta base de legitimidad del modelo político diseñado por militares, demócratas y radicales gobernar a partir del golpe de Estado de 1955.

Por otra parte, en el Concejo Deliberante lasherino se abrieron debates sobre temas de interés público general, como las dietas de los funcionarios públicos, los sistemas directos o indirectos de elección popular, la legitimidad de cambio de partido político para los concejales y legisladores.

El departamento de Las Heras reflejó, en suma, la profundidad de la crisis política que sufrió la provincia y la Nación a lo largo de buena parte del siglo XX.

El autor es docente de la Facultad de Ciencias Políticas (UNC) y presidente del CINTER.

Gansos y pericotes

Por GASTON BUSTELO

Un juicio político y dos intervenciones provinciales a la Municipalidad de Las Heras fueron el saldo de las agitadas luchas de los años 20

A principios de la década del '20 la comuna de Las Heras fue víctima de dos intervenciones en el reducido lapso de 10 meses. El hecho sacudió el escenario político mendocino y llegó, incluso, a ser tratado por la prensa nacional. El 30 de julio de 1922, durante el gobierno de Carlos Washington Lencinas, se realizaron en Mendoza las primeras elecciones democráticas de intendentes. Los mismos eran elegidos en forma indirecta. Con la realización de estos comicios se terminaba con casi cuatro años de intervenciones a los municipios. Los lencinistas vencieron en la capital y en todos los departamentos excepto en uno, Las Heras.

El 28 de agosto el Concejo Deliberante eligió por unanimidad para desempeñar el cargo de intendente a Roberto Zapata. Este había estado ya al frente del Municipio en 1917, durante unos meses, sin haber podido terminar su mandato. Esta vez había sido elegido concejal por la Unión Comunal y el Partido Liberal. Ambas agrupaciones habían llevado a los comicios la misma lista de candidatos. Las cosas no le resultarían fáciles al flamante intendente. A los pocos días de haber sido elegido tuvo varios problemas para poder asumir sus funciones. Luego de las elecciones de 1923, el partido de Zapata redujo en forma considerable el número de concejales que poseía. Esto hizo que el Consejo se convirtiera en una corporación de miembros radicales. Así comenzaron las hostilidades y las combinaciones para hacer renunciar a Zapata. El punto culminante del conflicto se cumplió en octubre de 1923, cuando el gobernador le pidió al intendente Zapata que renunciara. A los dos meses el Concejo Deliberante le practicó un juicio político y como resultado del mismo se decidió exonerarlo de su puesto de intendente y concejal.

La acusación fue presentada por el concejal Juan Borosqui, el cual dijo: "El ciudadano Zapata ha defraudado como funcionario todas las esperanzas de sus conciudadanos por su inconducta e ineptitud". A Zapata se le imputaban los siguientes cargos: aplicación desigual de la tasa municipal, rebajándola a sus amigos y compañeros políticos; no publicar los balances que determina la ley orgánica municipal; no haber llamado a licitación por las obras públicas superiores a los $1.000; falta de prestación de servicios municipales e incumplimiento de la disposición relativa a la inspección en las escuelas del municipio, entre otras acusaciones.

Zapata se defendió con el argumento de que en el caso de las patentes municipales la rebaja se había decidido en una reunión privada realizada con la mayoría de los concejales. Asimismo, aseguró que la reducción estaba condicionada a que el Concejo Deliberante dictara la ordenanza correspondiente. Caso contrario, los contribuyentes pagarían el monto total sin rebaja. Respecto de los demás cargos dijo que son inconsistentes e infundados.

El juicio político por el cual se destituyó a Zapata padecía de varias irregularidades. De hecho se aprovechó que el intendente había pedido licencia por tres meses para formular el pedido de juicio político. Al pedir licencia el intendente titular, quedó en poder del Ejecutivo municipal el presidente del Concejo Deliberante, D'Amelio. Este reunió al Concejo bajo su presidencia y además votó cuando se condenó a Zapata. Estas dos actividades le estaban prohibidas debido a que se desempeñaba como intendente interino. Estos hechos constituyeron una abierta violación a la carta orgánica municipal. Luego de retirarse del edificio del Concejo Zapata dijo: "He sido despojado de mi cargo mediante la violación de toda disposición legal y por simples móviles e intereses políticos. No pertenezco al radicalismo y ese ha sido el principal motivo de mi cesantía como intendente y concejal". A los pocos días Zapata se presentó ante la Suprema Corte de Justicia para pedir que se declarase nula la determinación del Concejo por considerarla ilegal y se mandara reponerlo en su cargo. Mientras tanto, la Intendencia de Las Heras quedaba en manos de D'Amelio. Al tiempo, el gobernador Carlos Washington Lencinas, por medio de un decreto, nombró intendente interino a uno de los más famosos matones a sueldo que poseía el lencinismo, el señor Tomás Lima. Más conocido como *el Tuerto*. El mismo se desempeñaba como comisario de Las Heras.

En junio de 1924 la Suprema Corte de Justicia emitió un fallo en el que declaraba nula la resolución del Concejo Deliberante de Las Heras por la cual se dejaba cesante al intendente Zapata. En virtud de este fallo, Zapata se apersonó en la Intendencia para reasumir sus funciones pero no lo pudo hacer debido a que Borosqui, en carácter de secretario de la Municipalidad, se negó a permitirle la entrada mediate la invocación de instrucciones recibidas directamente del Ministro de Gobierno, Saa Zarandón. En función de lo ocurrido Zapata volvió a recurrir a la Corte Suprema de Justicia y pidió que se hiciera efectiva la sentencia por medio de la fuerza pública. Tam-

bién envió una nota al presidente de la Cámara de Senadores y Diputados de la Nación comunicándoles lo acontecido y pidiendo la intervención a la Provincia.

La Corte de Justicia, por su parte, denegó el auxilio de la fuerza pública solicitado. Su decisión se basaba en que no correspondía ejercitar contra un poder del Estado semejante medida. En el mismo documento la Corte le comunicó al Poder Ejecutivo provincial que Zapata no había dejado de ser legalmente en ningún momento intendente de Las Heras. Y que habiéndose declarado nula por inconstitucionalidad la resolución del Concejo Deliberante que lo destituyó, corresponde sea repuesto de inmediato en su cargo.

El 11 de julio de 1924 Zapata concurrió nuevamente a la Intendencia. En el despacho del intendente encontró al interventor Lima. Este le comunicó que había un decreto del Poder Ejecutivo que ordenaba que se lo reintegrara en su cargo. Zapata reasumió el 11 de julio de 1924 la Intendencia de Las Heras. Una de sus primeras medidas fue convocar a elecciones de concejales para el día 12 de setiembre. La medida se basaba en la imposibilidad de constituir quórum legal de seis miembros del Concejo, debido que a tres concejales les había expirado el mandato y otros dos habían renunciado.

La persecución del gobierno provincial al municipio de Las Heras continuó luego de la reasunción de Zapata. En agosto varias veces la policía rodeó el edificio de la Municipalidad. En esos días fueron detenidos el secretario de la municipalidad, Pablo Lemos; el jefe de mesa de entrada, Eulogio Sáez, y los empleados Juan Gallardo y Manuel Aguirre. Estos denunciaron que un agente de policía les había dicho que si continuaban trabajando en el municipio serían detenidos en cualquier instante. El día de la detención la policía se negó a dar información sobre la causa legal de tal situación abusiva. Ante esta situación el intendente Zapata volvió a pedirle a las autoridades del Congreso Nacional que se ocuparan de tramitar la intervención federal a la provincia, en virtud de los hechos denunciados.

Finalmente, el Poder Ejecutivo Provincial, el 10 de octubre de 1924 dispuso mediante el decreto Nº 372 lo siguiente: "Debido a que la situación de la comuna de Las Heras está fuera de toda previsión legal desde que, no



Carlos Washington Lencinas

contando por acefalía absoluta con el Concejo Deliberante, órgano insustituible para dar validez a su acción, y en virtud de que la Junta Electoral de la Provincia entiende que la convocatoria a elecciones hecha por el intendente para el 12 de setiembre está fuera de toda prescripción legal puesto que la ley orgánica municipal establece como fecha para llenar su cometido el primer domingo de abril de cada año y debido al carácter de indispensable que tal convocatoria tiene, el gobierno de la provincia decreta:

Artículo 1: Declárese intervenida la municipalidad de Las Heras al sólo efecto de normalizar la vida institucional de la misma.

Artículo 2: Nombrase, con carácter ad honorem, interventor de la mencionada comuna al señor Tomás Lima. Quien queda facultado para nombrar el personal necesario al complimiento de lo dispuesto en el presente decreto.

Lima asumió el 11 de octubre, estando intervenida también la provincia de Mendoza. El diario *Los Andes* en su editorial del 12 de octubre decía lo siguiente: "Es indudable que el conflicto con la municipalidad de Las Heras tiene un aspecto político, y aparece rodeado de tales circunstancias que no recomiendan la medida casi heroica que se ha tomado a pocas horas de la llegada a Mendoza de la Intervención Federal. La sospecha es ingenua, frente a las causas y hechos que se exponen en el decreto referido, pero es que el ambiente ya esta predispuesto a contemplar los más elementales actos de gobierno como movimientos exclusivos de una actividad puramente política".

Zapata fue nuevamente intendente de Las Heras en el año 1932. Esta vez tampoco pudo terminar su mandato. El 8 de enero de 1935 presentó su renuncia ante el Concejo Deliberante por razones de salud. Asumió en su reemplazo el entonces presidente del Consejo, Cayetano Bonfanti, del Partido Socialista.

El conflicto con la municipalidad de Las Heras junto con el rechazo del diploma del senador conservador Julio César Raffo de la Reta (1923) y del diputado Joaquín Méndez Calzada (1924) evidencia la incapacidad lencinista para convivir con sus adversarios políticos. Este conflicto constituye también uno de los tantos matices hegemónicos y autoritarios del lencinismo que ayudaron a empañar la buena imagen que había adquirido al sancionar importantes leyes sociales.

El autor es estudiante de Ciencias Políticas y vicepresidente del CINTER-Gran Mendoza.

El juicio político de 1948

Por CLAUDIA LACOSTE Y ORIANA PELAGATTI

El Concejo Deliberante destituyó al intendente Reynaldo Ruarte por violación de sus deberes de funcionario, usurpación de atribuciones e inconducta administrativa

El juicio político es uno de los mecanismos institucionales existentes para prevenir o sancionar el mal desempeño de los funcionarios públicos. Según cada caso, su reglamentación se establece en la Constitución Nacional, Provinciales o en leyes que rigen para los ámbitos municipales. Un fallo condenatorio no tiene más efecto que la destitución del funcionario, a menos que haya incurrido en delitos sujetos a la justicia ordinaria.

En el desarrollo de la historia política provincial estos mecanismos se han aplicado en escasas oportunidades. Se registran cuatro casos de intendentes destituidos por juicio político, uno de los cuales tuvo lugar en el departamento de Las Heras en 1948.

1-El intendete Ruarte

Gobernaba entonces la comuna lasherina el intendente Reynaldo Ruarte. Pertenecía al partido peronista, a través del cual llegó al poder en las elecciones municipales de 1947.

Entre otras medidas de gobierno, la Comuna impulsó un loteo para promover el desarrollo urbano. El Concejo Deliberante aprobó el loteo y posteriormente el intendente dispuso, por medio de una resolución, el remate de las tierras.

Algunos concejales se manifestaron en desacuerdo con la actitud del intendente por considerar que se había excedido en sus facultades. Para ellos el remate no podía disponerse por resolución del intendente sino que requería una ordenanza del Concejo Deliberante.

2-La acusación

A principios de mayo de 1948 se presentó formalmente la denuncia en el Consejo Deliberante contra el intendente.

El Consejo, integrado mayoritariamente por peronistas, constituyó una comisión para investigar el hecho. Meses más tarde, de acuerdo con los resultados de la investigación el cuerpo resolvió que había motivos suficientes para iniciar un juicio político al intendente.

La acusación queda formulada en los siguientes términos: 1) violación de sus deberes de funcionario; 2) usurpación de atribuciones del Consejo; 3) inconducta administrativa.

El Consejo considera que el mal desempeño del intendente había ocasionado lesiones patrimoniales en perjuicio de la comuna.

El doctor Atilio Moretti asumió la representación del intendente Ruarte. Inició la defensa con la descripción de una situación adversa para su ejercicio: pidió una prórroga para prepararse convenientemente, protestó por la escasa publicidad dada al proceso, recusó a un concejal, denunció que se le había negado acceso a documentación coartándose el derecho de defensa.

El Consejo Deliberante lo acusó de utilizar un recurso dilatorio esperando que expirase el plazo perentorio de quince días establecido para la validez del procedimiento. Solicitó a Moretti que entrase en materia.

3-La defensa

El defensor argumentó que la acusación no era procedente porque derivaba de una mala interpretación de la Ley Nº 1079, donde no se otorgaba en forma explícita al Consejo Deliberante la facultad de aprobación de loteos y remates.

Finalmente, se sometió a votación. Los tres cargos fueron aprobados por unanimidad.

Como consecuencia, Ruarte fue separado de sus funciones como intendente.

Paradójicamente, Ruarte siguió adelante con una exitosa carrera política. Poco después de haber sido encontrado culpable en el juicio político fue designado jefe de la Seccional 16ª de la Policía en el departamento de Las Heras.

En los años siguientes participó activamente en la vida política del departamento. En la década de 1960 volvió a ocupar cargos de primera importancia en el orden municipal.

4-Conclusión

El desarrollo del juicio político al intendente Ruarte y sus consecuencias representa un ejemplo del funcionamiento de este mecanismo como garantía del desempeño honesto de las funciones públicas.

Debido a la inconsistencia de la denuncia y de las declaraciones vertidas en el diario de sesiones y en la prensa, no queda claro si se trató de un caso de corrupción o si sólo fue un conflicto de usurpación de atribuciones.

De todos modos, llamó la atención el criterio aplicado por el cual un funcionario depuesto por la rama deliberante del gobierno municipal fue premiado con cargos importantes. Resultó confuso el mensaje de la clase política hacia la sociedad.

Las autoras son estudiantes de la Facultad de Filosofía y Letras (UNC)

IV-GEOGRAFIA DE LAS HERAS

Por SUSANA SORIA Y DELIA RAPALI

El departamento de Las Heras tiene una extensión de 8.955 km2. Es uno de los más grandes de la provincia (6%). Sus límites son: al Norte con la provincia de San Juan al Este con los departamentos de Lavalle, Guaymallén, Capital y Godoy Cruz; al Sur con el departamento de Luján de Cuyo y al Oeste con la República de Chile.

1-Relieve

Desde el punto de vista físico se pueden distinguir dos dominios muy netos: el de montaña y el de piedemonte.

Varios cerros, como el Tolosa, México, Pan de Azúcar, Ameghino, Pirámide y Cuernos superan los 5.000 metros de altura

La montaña ocupa gran parte de la superficie del departamento y se sitúa al Oeste principalmente en los distritos de Las Cuevas, Uspallata y Capdevila. El Piedemonte se extiende hacia el este, ocupando el resto del departamento. En el dominio de la Montaña se pueden destacar los siguientes sectores: Cordillera Principal, Cordillera Frontal, Precordillera y valle intermontanos.

Cordillera Principal

Es una faja de montañas jóvenes con orientación general Norte-Sur cuyo ancho en el departamento varía entre 25 y 35 km. También se la conoce como cordillera del límite, pues sus cimas forman el límite con la República de Chile. Muy elevadas, constituyen la divisoria de aguas

La montaña ocupa gran parte de la superficie del departamento

entre las vertientes oriental y occidental. Se formaron con la orogenia anterior durante el mesozoico y cenozoico, plegandose el voluminoso "paquete" sedimentario de depósitos fundamentalmente marinos del Jurásico inferior al Cretácico inferior que se encuentran interdigitados con rocas volcánicas.

Durante el Mesozoico inferior esta zona estuvo sometida a un régimen extensional, pero en el Cretácico medio con la ruptura de Pangea y su deriva posterior se dio inicio a la etapa compresiva anterior. El hecho de que ya se encontraban formadas la Cordillera frontal y la Precordillera, provocó la gran elevación de estas montañas al no poder extenderse hacia el este.

Numerosos son los picos que sobrepasan los 5.000 m. como por ejemplo lo cerros Cúpula (5.486), Cuernos (5.462), Catedral (5.290), Pan de Azúcar (5.220), México (5.432), Pirámide (5.800), Ibáñez (5.650), Tolosa (5.432), Ameghino (5.883), FIT Gerald (5.367) y el Aconcagua de 6.962 metros s,n.m. que se halla íntegramente en territorio lasherino, aproximadamente a los 32º40' Lat. Sur y a los 70º de Long. Oeste, casi en línea recta con el paso de los contrabandistas y el Catedral y a escasos 12 km. de la frontera.

Ubicado en el cordón de los Penitentes, es un macizo romboidal conformado por una masa de sedimentos marinos volcánicos. Es la cumbre más alta de América y punto de convergencia del andinismo nacional e internacional, siendo Nicolás Plantamura y Mario Pastén en 1934, los primeros argentinos en hacer cumbre.

La gran altura ha determinado también la presencia de importantes glaciares, como los ventisqueros de Las Vacas, Gussfeldt y Horcones, que alimentan algunos curso de agua que se encajonan entre los cordones y forman parte de la cuenca del Río Mendoza.

Tal es el caso del río de Las Cuevas, que baja por la quebrada de Benjamín Matienzo, el que a la latitud de Puente de Inca recibe como tributario al río de los Horcones y más al este, cercano a Punta de Vacas se encontrará con las aguas del río de Las Vacas. El caudal de estos curso de agua dependerá de la cantidad de nieve caída en cada año, aunque se sabe que a principios del cuaternario el clima era más frío y húmedo que el actual, pues

Con sus 6.952 metros, el Aconcagua es el cerro más alto de América

se han encontrado evidencias de distintas glaciaciones de tipo alpino.

En la zona del límite hay numerosos portillos o pasos como el del Norte, río de los Indios, de los contrabandistas, de Lomas Coloradas, del Potrero Escondido y de la Cumbre.

En este último se encuentran el Monumento al Cristo Redentor, inaugurado en 1904 a 4.200 m. s.n.m., prueba de la amistad entre argentinos y chilenos, y el Túnel Internacional habilitado en 1980, que comunica las dos naciones, y cuyos antecedentes se remontan al túnel del ex ferrocarril trasandino. Poco antes de legar al túnel se encuentra la villa de Las Cuevas, población fronteriza que se terminó de construir en 1951, a 3.150 m. de altura. La villa anterior había sido sepultada por un derrumbe del cerro Tolosa en siglo pasado,

cuyos restos son visibles aún hoy sobre el terreno.

En el ambiente de la Cordillera Principal se encuentra el Parque Provincial Aconcagua creado por ley Nº48.07/83 con el fin de preservar el ambiente de alta montaña. En el territorio del parque está el edificio de la Aduana Internacional de Horcones que controla el tránsito vehicular de personas y mercadería desde y hacia la República de Chile.

Cordillera Frontal

Al este de la Cordillera Principal está constituida por estructuras que se formaron durante la orogenia gondwuanica del paleozoico superior al Mesozoico inferior. Sus rocas son en general magmáticas, destacándose las andesitas. Al producirse la orogenia anterior se comportó como un bloque rígido que frenó los empujes del oeste, y se sobre elevó adquiriendo su altura actual. Comienza en territorio lasherino con la Cordillera del Tigre que alcanza entre 4.500 y 5.000 m. de altura.Esto determina la presencia de angostas quebradas en las que existen cursos de agua permanentes y temporarios como los arroyos Tambillos, Picheuta y Chacay que vuelcan sus agua al río Mendoza, mientras que los arroyos San Alberto, del Tambillo y del Chiquero son tributarios del arroyo Uspallata, el que recorriendo en valle del mismo nombre termina en el río Mendoza.

Algunas cimas importantes son: cerro del Ranchito (4.965 m.), cerro Durazno (4.445 m.), cerro Montura (4.268 m.) y cerro Negro (3.306 m.). En el dominio de la Cordillera Frontal y al costado de la ruta internacional Nº7 se encuentran la Localidad de Polvaredas y el puente histórico de Picheuta.

Precordillera

Es una montaña vieja, paleozoica, que ha sido plegada, erosionada y rejuvenecida por los movimientos orogénicos del terciario. En Mendoza se presente sólo su extremo sur, que llega aproximadamente hasta el río Mendoza, pues la unidad se continúa por el norte en las provincias de San Juan y La Rioja. Está separada de la Cordillera Frontal por una faja de valles longitudinales, representados en el territorio de Las Heras por los valles del Llaguaraz y Uspallata.

Es un macizo de cumbres redondeadas con pampas de altura y con pendientes asimétricas pues la oriental es más abrupta que la occidental. Se estructuran numerosos cordones entre los que se pueden citar: Sierra de Uspallata, Los farallones, de los Paramillos, del cerro Yareta, de Bonilla, de los Peñas, del toro, etc. Sus alturas varían entre 2.000 y 3.500 m. Entre los cordones aparecen numerosas quebradas con cursos de agua temporarios como las de Canota, Invernadita, de los gateados, de Manantiales y de San Isidro.

Valles intermontanos

Al departamento de Las Heras le corresponden los valles del Llalguaraz y Uspallata que se continúan en la provincia de San Juan con la línea de valles Barreal-Calingasta. Están constituidos por fosas tectónicas (graven) que se formaron durante el terciario (orogenia andina fruto de fuerzas distensivas que produjeron fracturación en bloques y hundimiento de la zona mencionada.

Posteriormente se rellenaron con sedimentos adquiriendo su aspecto actual. Están recorridos en la parte superior el arroyo Uspallata que colecta las aguas que bajan de los faldeos occidentales y orientales.

Los primeros están mejor or-

Programe sus vacaciones a sólo 8' del centro de Mendoza en:

Termas del Challao
H O T E L

- Baños Sauna
- Piletas individuales con hidromasajes y **agua termal**
- Masajes de relajación
- Pileta de natación
- Trekking
- Mountain bike
- Cabalgatas

Restaurante abierto al público los 365 días del año

Circuito Turístico El Challao - Las Heras
Tel.Fax (54-61) 445560 - 445599



Paisaje clásico de Puente del Inca, localidad ubicada en el camino a Chile, entre Punta de Vacas y Las Cuevas.

ganizados hidrográficamente que los segundos y son los ya mencionados arroyos. San Alberto, del tambillo, del Chiquero y del Tigre. Más al norte, la línea del valle funciona como un "bolsón" con escurrimiento centrípeto como se puede observar en el barreal de Uspallata y la ciénaga del Llaguaraz. Todo el valle está recorrido por la ruta provincial Nº39, camino consolidado que remata por el sur en la villa de Uspallata.

Dominio del Piedemonte

Es una amplia fija que se extiende al este de la Precordillera cuyo declive tiene dirección Oeste-este. Es una superficie de erosión (gran rampa o glacis) Cuyos materiales, en general gruesos, son producto de la desintegración de las rocas de la Precordillera, arrastrados por los cursos de agua que bajan de la misma y depositados en forma ordenada de acuerdo a su granulometría de oeste a este, ocupando los más finos en los sectores más distantes de a montaña. Esta sedimentación es reciente (cuaternario) y se pueden constatar algunos testimonios de cambios climáticos de río y húmedo a árido que son observables en la red de drenaje, pues se presentan escurrimientos de dos tipos: encauzado, relicto de la etapa fría y húmeda y difuso propio del clima árido actual. Todo el paisaje está retocado por la erosión pero también influye la neotectónica que ha producido nuevos fracturamientos. Asociados a ella aparecen algunas cerranías y lomadas, de escasa altura, pero fácilmente distinguible como por ejemplo los cerros del Challao.

Todo el departamento es una zona inestable desde el punto de vista sísmico y tiene posibilidades de sufrir un sismo de grado IX, destructivo, cada 100 años.

2-Clima

Se deben distinguir en el departamento dos tipos de clima: árido en el este y de alta montaña en el oeste.

La zona cordillera posee grandes amplitudes térmicas que hacen variar el termómetro entre -30º y 20ºC respectivamente. Está influenciada por los vientos del anticiclón el Pacífico sur que provoca precipitaciones del orden de los 700 mm. anuales, casi todas ellas en forma de nieve. La época de mayores nevadas se da en los meses de julio y agosto.

Con el descenso gradual de la altura del Oeste a Este también disminuye la acción de los vientos del Oeste, lo que se traduce en aumento de las temperaturas y baja en las precipitaciones.

En el Este del departamento, en cambio la aridez caracteriza el paisaje, como el Anticiclón Atlántico Sur. Por la lejanía al mar, éstos vientos llegan en contadas ocasiones, pues son frecuentes las calmas. La heliofanía es muy importante, y muy baja la humedad relativa del ambiente.

Las precipitaciones están en el orden de los 250 mm. anuales y se concentran en la épica estival, fundamentalmente en los meses de octubre,diciembre, enero y febrero.

Generalmente entre mayo y setiembre se pueden presentar típicas situaciones de viento zonda que traen aparejados numerosos inconvenientes: fuerte suba de la temperatura, ráfagas muy violentas, brusca caída de la humedad relativa y levantamiento de polvo desde el piso a la atmósfera, provocando daños a las personas y a las propiedades.

3-Biogeografía

En consonancia con el clima la flora y fauna variarán según los sectores.

En el árido piedemonte y Precordillera se encontrarán especies vegetales xerófilas, psamófilas y halófilas, tales como cactáceas, jarillas (Larrea divaricata y cuneifolia), jarilla macho (Zucagnia punctata), ala de loro (Monttea aphrylla), pichanilla (Fabiana denudata), tomillo (Acantholoppia seriphioides), retamo (Bulnesia retama), molle (Schinus polygamis), coirón (stipa sps.), algarrobo dulce (Prosopis flexuosa), lirea (Cerci-



Cada verano, el cerro Aconcagua convoca a numerosos andinistas a escalar sus legendarias paredes de hielo y piedra.



La villa fronteriza de Las Cuevas, a 3.200 metros sobre el nivel del mar.

dium australis), grabat (Acacia furtispina), etc.

En alta montaña, en cambio el tipo de vegetación que domina es el de la estepa gramínea que se adapta a las excepcionales circunstancias de frío, vientos y nieve.Se presenta en matas, bajas y extendidas en forma circular. Su período de reproducción y crecimiento es breve, y en los meses de verano se produce la floración de colores y formas bellísimas. son características de la región las yaretas (azurella sp.), neneo (mulinum crassifolium), cuerno de cabra (adesmia subterránea), espuela de caballero (Tropaeolum polyphyllum), arvejilla (Lathynus macropus), romerillo (chamaecephalhid).

Mas arriba de los 4000 m. se encuentran algas y líquenes, como el alga roja de las nieves (Chlamigdomonas nivales), Candelariella terrígena, Placolicamona pettata.

Con respecto a la fauna, resulta difícil hacer una determinación precisa de los ambientes que habitan dada su gran movilidad. Pero se puede decir que tanto en el piedemonte como en la montaña existen variados tipos de animales: artrópodos, anfibios, reptiles, mamíferos y aves. Entre los arácnidos son frecuentes los alacranes y las arañas del género Lactrodectus (como la "Viuda Negra", o Thera posidae (como la "araña pollito"), Serpientes del género Bothrops como la Yarará y lagartijas.

Entre los mamíferos se pueden citar: comadrejas (Didelphis azarae), cius (Microcavia australis), chiñe (comepatus chinga mendosus), gato montés (Felis geoffrorjis salinarium), guanaco (Lama granicoe), liebre (Lapus europaeus), puma (Felos concolor), rata de os Andes (Aconarmys frescus), tunduque (Ctenomys mendocius), zorro colorado (Disicyon culpacus).

Mucho más rica es la avifauna representada por: churruches (Pyrocephalus rubimus), catita de la sierra (Bolborhynchus aymara), aguila mora (Geramaetus melanilelucus), Torcacitas (Columbia picuí), choique (Rhea americana), pecho colorado (sturnella Loyca), martineta (Eudromia elegans), chingolo (Junco capensis), jilguero (carduelos magellanicus), petitorras (Troglodytas aedon), perdiz cordillerana (Mothoprocta pentlandii), agacharea (Thinocorus orbignyianus), piquito de oro (Catamenia analis), zorzal gato (Turdus amaurochalinus), lechuzo (Buho virginianus), cóndor (Vultur griphus), entre otros.

Las autoras son profesoras de Geografía e investigadores del CINTER.

Ficha écnica

Por LIANA LINERA y CAREM BECERRA

Nombre oficial: Las Heras.
Gentilicio de sus habitantes: lasherinos.

El territorio

Dónde encontrarlo en el mapa: desde los 31º59' hasta los 33º10' de L.S., desde los 70º20' hasta los 68º30' de L.O.

Superficie: 8.955km2, se ubica en el sexto lugar entre los departamentos de la provincia y representa el 6% de la superficie del territorio de Mendoza.

Extensión: N-S: 118km aproximadamente. E-O: 152km aproximadamente.

Perímetro: 540.

Límites:

Al norte con la provincia de San Juan, al este con los departamentos de Lavalle, Guaymallén, Capital y Godoy Cruz; al sur con el departamento de Luján de Cuyo y al oeste con la República de Chile.

División administrativa: Distritos: Ciudad, El Plumerillo, Las Cuevas, El Borbollón, Uspallata, Capdevila, El Challao, El Resguardo, Cieneguita, Panquegua, El Pastal, El Algarrobal y El Zapallar.

Ambiente natural

Relieve: abarca dos áreas: montaña al oeste y piedemonte al este. La montaña se subdivide en tres cordones: Cordillera principal, frontal y precordillera, separados éstos últimos por valle intermontanos. El piedemonte es una extensa rampa de erosión con declive oeste-este.

Condiciones climáticas: árido en el este y de alta montaña en el oeste.

Cuántos somos y cómo somos

Población: 1991: Total: 156.545 habitantes - Varones: 76.551. Mujeres: 79.994.

En Las Heras se encuentra el 7,25% del total de comercios existentes en la provincia

Densidad: 1991: 17,50 habitantes por km2.

Indice de masculinidad: 1991: 95,7%.

Composición por edad: 1991: jóvenes de 0 a 14 años: 53.615. Adultos de 15 a 64 años: 93.667. Ancianos de 65 años y más: 9.263.

Natalidad: 1992: 20,90 por mil (tasa provincial: 22,45 por mil).

Mortalidad general: 1992: 5,80 por mil (tasa provincial: 6,90 por mil).

Mortalidad infantil: 1992: 20,42 por mil (tasa provincial: 22,49 por mil).

Nupcialidad: 1992: 4,44 por mil (tasa provincial: 5,96 por mil).

Dónde y cómo vivimos

Población urbana y rural: (1991) Población urbana: 95,77%.Población rural: 4,23%.

Centros Urbanos: Gran Mendoza, 145.823 habitantes; Uspallata, 2.934h; Blanco Encalada, 447h; Punta de Vacas, 304h; Puente del Inca, 216h; Polvaredas, 174h; Las Cuevas, 70h.

Educación. 1992: Nivel preprimario: establecimientos: 41 oficiales, 2 privados. Matrícula oficial: 2.891, privada: 76. Nivel primario: establecimientos: 43 oficiales, 3 privados. Matrícula: oficial 19.267; privados, 469. Nivel secundario: establecimientos: 15 oficiales, 1 privado. Matrícula de establecimientos oficiales: 2.114.

Tasa de analfabetismo: 1991: 3,59%.

Salud. 1992: Hospitales: sector público: 2, Gailhac, con 87 camas, y Uspallata, con 22 camas.

Centros de salud: provinciales, 10; municipales, 1.

Economía

Agricultura: 1988: de la superficie total censada, 85.636ha; están en cultivo 4.323ha; los frutales con mayor superficie son ciruelos, 93,30ha; con peral 83,30ha y con duraznos 43,2 ha; la hortaliza más representativa es el tomate, con 129,90ha.

La superficie (1991) destinada a los viñedos es de 2.09ha, que representan sólo el 1,43% de la superficie dedicada a este cultivo a nivel provincial.

Ganadería: 1988: bovinos: 4.706 cabezas; caprinos: 5.617; equinos: 1.586; polos de cría y recría: 14.049 cabezas.

Minería: 1990: rocas de aplicación industrial: arcilla, 83.350 ton/año; caliza, 761.895 ton/año; serpentina, 1.300 ton/año.

Minerales metalíferos: minerales de oro: 75 ton/año (es el total extraído en la provincia).

No metalíferos: bentonita, 4.611 ton/año y talco, 3.309 ton/año.

Industria. 1985: Cantidad de establecimientos industriales: 410; personal ocupado en la industria: 3.076. Vitivinicultura: cantidad de bodegas: 18 (provincia: 1.262).

Zonas industriales reconocidas y aprobadas por la Dirección de Infraestructura Industrial: 1993: Zona industrial Las Heras.

Comercio: cantidad de establecimientos: 2.393. (representa el 7,25% de la provincia). Personal ocupado en el comercio: 4.409 (es el 5,17 % del personal provincial).

Las autoras son profesoras de Geografía y miembros del CINTER.

V- EL CORREDOR ANDINO

Por PABLO LACOSTE

Argentina y Chile se encuentran separadas por una de las cadenas montañosas más altas del mundo: la Cordillera de los Andes, con picos que arañan las 7.000 metros. No obstante ello, a lo largo de los siglos las comunidades emplazadas a ambos lados de la Cordillera lograron mantenerse enlazadas mediante los caminos abiertos aprovechando los pasos naturales.

A lo largo de los últimos cuatro siglos el camino más importante para el transporte terrestre entre Argentina y Chile fue el que cruzaba por el valle de Uspallata, en el departamento de Las Heras.

La ruta a Chile progresó muy lentamente. Los polvorientos caminos prestaron su servicio primero para las llamas; luego, para las mulas. Recién en el siglo XIX comenzaron a pasar las primeras carretas y en el XX, los autos.

El camino a Chile se terminó de pavimentar recién en 1978, obra que se completó dos años después con la inauguración del túnel internacional.

Del antiguo Camino del Inca hasta la actual ruta internacional, totalmente pavimentada, hubo un lento proceso de transformación que demoró más de 500 años.

1. La época de los indios

En los alrededores de Uspallata vivieron importantes comunidades indígenas, con su propio arte rupestre, su cerámica y sus construcciones arquitectónicas. El cerro Tunduqueral, con sus petroglifos, es una de los principales testigos de estas culturas, tal como estudia Schobbinger.

Cuando Cuyo fue conquistado por los incas los súbditos del imperio seleccionaron la zona de Uspallata como lugar adecuado para el trazado de la ruta imperial. El Camino del Inca, una de las máximas obras de ingeniería de las Altas Culturas Americanas, con 30.000 kilómetros de extensión desde Pasco a Cuyo, venía desde el norte, pasaba por el actual departamento de Calingasta (al sudoeste de la provincia de San Juan), llegaba hasta Uspallata y de allí seguía hacia el oeste para cruzar la Cordillera de los Andes y llegar al actual territorio chileno.

La llegada de los españoles en el siglo XVI supuso un proceso combinado de rupturas y continuidades en los aspectos sociales, económicos y culturales de la región.

Un punto importante de continuidad fue la vigencia de la ruta de Uspallata hacia ultracordillera. Fundamentalmente porque los fundadores de las ciudades cuyanas provenían de Santiago y el territorio dependió de la Capitanía General de Chile durante más de 200 años (1561–1776).

De todos modos hubo cambios importantes. Como ruta principal para el cruce de la cordillera se mantuvo el camino de Chile a Uspallata. Pero de allí, el eje más importante sufrió una modificación.

El otrora camino principal, que giraba hacia el norte para llegar a Tamberías, fue desplazado en cuanto a su importancia por el que se dirigía hacia el este. Ascendía hacia la Cruz del Paramillo, llegaba a Villavicencio y de allí hacia la actual ciudad de Mendoza, fundada por Pedro del Castillo en 1561.

Otro cambio importante fue la incorporación de nuevos animales de carga que transformaron profundamente las posibilidades del transporte. Así lo determinó la sustitución de la llama por la mula.

La llama podía trasladar una carga de 12 a 14kg de peso, y desplazarse a una velocidad de 18Km por día. La mula, en cambio, era capaz de transportar 184Kg de paso a una velocidad de 45Km diarios. El salto era claramente significativo.

2. Las venas abiertas de Cuyo

En el siglo XVI los españoles comenzaron a distribuirse los indios para explotarlos mediante el sistema de encomiendas. A cambio del trabajo manual de los indios los encomenderos les "retribuían" impartiéndoles su ideología religiosa.Las primeras encomiendas cuyanas se establecieron justamente en Uspallata.

Con la llegada de los Jesuitas, a principio del siglo XVII, la región experimentó un profundo cambio. Se expandió la producción minera y la fundición de altos hornos. Cerca de la zona de la Cruz del Paramillo se abrieron numerosas bocas para extracción de minerales. Cada vez se demandaban más brazos y fue preciso levantar construcciones para albergar a los mineros.

El mineral extraído (hierro, plomo, cobre y sobre todo oro y plata), se trasladaba a Uspallata. Allí se construyeron altos hornos de fundición de metal, con capacidad para alcanzar temperaturas de 1.200 grados. Aprovechaban el desnivel y el curso de agua para la utilización de un molino hidráulico que molía el mineral. En la parte de hornos se construyeron bóvedas de siete metros de altura, con orificio en la parte superior, para permitir la salida del humo.

Allí se fundían los lingotes de oro y plata que se trasladaban a lomo de mula hacia Chile. Eran embarcados en Valparaíso y de allí se llevaban hacia España para afrontar los gastos de la corona, especialmente las guerras de religión.

Con la sangre, el sudor y las lágrimas de los indios, y las riquezas naturales de Uspallata, al igual que las del Potosí, se contribuyó a la financiación de los sueños imperiales de la decadente corona española en los siglos XVII y XVIII.

Por otra parte, en los siglos XVI y sobre todo XVII, la ruta a

Chile por Villavicencio y Uspallata fue el escenario de una de las actividades humanamente más condenada de la Historia de Mendoza. Concretamente, a través de este camino se consumaba la llamada "saca".

Por este comercio los españoles trasladaban indios huarpes oriundos de Cuyo hacia Chile, para hacerlos trabajar como esclavos en las explotaciones mineras de La Serena y otras áreas. Miles de familias indígenas fueron desgarradas mediante este sistema, que separaba al padre de familia de su mujer, sus hijos y los ancianos.

Este sistema contribuyó en forma decisiva a la rápida caída demográfica de la población indígena de Cuyo. Sobre todo porque muy pocos indios separados de su tierra por estos medios lograron regresar a Mendoza. Algunos se sublevaban en la montaña y perecían en las persecuciones. Otros morían de frío durante la travesía. Fue tan duro el castigo recibido por los indios que en 1624 el obispo de Santiago de Chile, tras una visita pastoral por el lado oriental de los Andes, afirmó que los indios vivían peor que el pueblo hebreo en tiempos de los faraones egipcios. Los reclamos fueron desoídos por los conquistadores españoles y en poco tiempo se hizo sentir la falta de mano de obra servil.

Fue necesario entonces compensar la ausencia de indios y para ello se introdujeron los negros esclavos, provenientes de África. Mendoza se convirtió en el siglo XVII y XVIII en un importante polo de comercio colonial de esclavos.

3. Consolidación del corredor andino

La ruta a Chile por Uspallata y Villavicencio era empleada por comerciantes, religiosos, funcionarios y demás grupos que se desplazaban de un lado a otro de la cordillera.

Una de las actividades más importantes era el traslado de ganado a pie. El mismo se traía de San Luis, Córdoba o del Litoral, se engordaba en los campos de alfalfa o en los pastizales naturales de los valles cordilleranos y se exportaba hacia Chile para satisfacer la demanda de los distintos sectores, especialmente del Ejército Real, empeñado en su extenuante lucha contra los indios araucanos. Esta actividad resultó importante a lo largo de toda la época colonial y hasta fines del siglo XIX. Como reflejo de su importancia, basta mencionar que en 1641 cruzaron la cordillera 30.000 cabezas de ganado.

Un siglo después se trasladaron los elementos necesarios para la instalación de la Casa de la Moneda en Santiago de Chile.

Esta carga se transportó por mar de España a Buenos Aires, en carretas desde allí hasta Mendoza y a lomo de mula de la capital cuyana hasta Santiago. El traslado se realizó en dos viajes, uno en 1744 y otro, al año siguiente. En la zona cordillerana se emplearon 32 mulas en el primero y 24 en el segundo para llevar más de diez toneladas de carga, que incluía todo tipo de herramientas, herrajes, molinos, punzones, martillos y matrices (Alvaro Jara).

En el siglo XIX se realizaron mejoras y el camino a Chile se hizo transitable para las carretas

En el siglo XVIII el Estado comenzó a brindar mayor atención a los caminos y los ingenieros militares realizaron estudios y proyectos para redefinir trazas e impulsar mejoras. En la ruta cordillerana, "en la década de 1760 fueron construidas unas sólidas casetas de cal y ladrillo, bajo la dirección del ingeniero Juan Garlard y de su ayudante delineador, Ambrosio O'Higgins. Dichas casetas, de forma abovedada, ofrecían un resguardo seguro a los correos, viajeros y arrieros en las noches y durante las tempestades. Estos edificios tenían entre 1,6 y 1,8 metros de alto. Se componen de un solo cuarto, sin otra abertura que la entrada. Dentro del cual se pueden apretujar treinta personas o más" (Villalobos).

Poco después, en 1793 se construyó un puente en el camino por Uspallata que se denominaba puente de Villarroel. Este vino a sumarse al Puente Picheuta, también construido en la poca colonial, como aporte al sistema de transporte cordillerano. Además, sobre el final del siglo, se realizaron nuevas mejoras en las partes más difíciles del camino. Este se ensanchó hasta los tres metros, lo cual supuso un importante avance para permitir un transporte más rápido y seguro. De todos modos, durante toda la época colonial, el camino sólo era apto para el transporte de vehículos con ruedas (carretas) desde Mendoza hasta Villavicencio. A partir de allí era necesario seguir a pie o a lomo de mula.

En el siglo XIX se realizaron nuevas obras de mejoramiento de las comunicaciones y el transporte. En 1872 se inauguró el servicio de telégrafo entre Santiago y Mendoza. Por otra parte, y después de intensos y costosos trabajos, se logró habilitar todo el trayecto entre ambas ciudades para las carretas. Esto permitió la organización de empresas regulares de transporte a través del sistema mixto de mulas y coches.

La carreta fue el principal medio de transporte durante varias décadas. Perdió su monopolio en 1910, con la inauguración del túnel trasandino, habilitado especialmente para el transporte ferroviario entre Argentina y Chile. A partir de ese momento, el viejo camino de las carretas cayó en desuso y el Estado suprimió las tareas de mantenimiento del mismo. Comenzó una nueva era, signada por el rápido proceso de evolución de la técnica.

Durante 24 años el ferrocarril desplazó del primer plano a otras formas de transporte terrestre. Pero el tren también tuvo su ciclo, y los caminos recuperaron pronto

su vigencia. Así lo dispuso el aluvión de 1934 a partir del cual la línea ferroviaria quedó fuera de servicio.

Volvió entonces a escena el camino por Villavicencio y Uspallata, que se mantuvo como principal vía para el transporte por los siguientes 27 años.

4. El automóvil y los primeros cruces de la cordillera

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

En 1910 se inauguró el túnel para el Ferrocarril Trasandino

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

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

5. El turismo y la ruta

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

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

Varias de estas fuentes termales estaban ubicadas entre la ciudad de Mendoza y el límite internacional. Entre ellas cabe citar los casos de Villavicencio, Cacheuta y Puente del Inca. Vinculados a estos lugares se encuentran otros sitios de interés por sus bellezas y por tanto, aptos para el emplazamiento de hoteles como Potrerillos y Uspallata. La clase dirigente provincial detectó en forma temprana la potencialidad de estos recursos, y desde las primeras décadas del siglo XX la preocupación por explotar estos recursos mediante el turismo estuvo presente en el discurso de periodistas, empresarios y políticos. De esta forma se alentó la inversión en tramos de camino cordillerano más cortos y por tanto, proporcionados a los recursos disponibles por parte del Estado.

En 1923 se efectuó el primer cruce de la cordillera en auto

Inicialmente estas obras no tenían como objetivo llegar al límite con Chile sino algo más modesto: explotar las bellezas de interés turístico de la zona. De esta manera avanzó el camino y poco a poco se acortaron las distancias entre Mendoza y las Cuevas. En la década de 1920 el Ministerio de Obras Públicas de la Nación realizó los estudios para la construcción del camino de acceso a las Termas de Villavicencio. Terminados los estudios, en 1927, se realizaron las negociaciones entre las partes interesadas, en vista de definir el aporte de cada una en la financiación. Finalmente se acordó que la obra sería ejecutada por el citado ministerio, quien aportaría 40% de los fon-

dos. La empresa propietaria del recientemente inaugurado Hotel Termas se haría cargo de 20% y el Gobierno de la provincia contribuiría con 40% restante.

Para viajar de Mendoza a Chile, durante casi cuatro décadas todo el transporte automotor pasaba por Villavicencio. Recién en 1961 se inauguró la ruta por Potrerillos

Así se dispuso en el decreto 813 (24-11-1927). En los considerandos de esta norma se fundamentó la decisión casi exclusivamente en los intereses turísticos de la zona. Paradójicamente, no se ponderaba el aporte que este camino brindara al comercio y la integración con Chile. Luego se completaron las obras de pavimentación de todo el tramo de Mendoza a Villavicencio. El hotel se consolidó como oferta turística y el Estado alcanzó un objetivo concreto. Pero indirectamente ello permitió concluir 60 kilómetros de ruta y de esta manera acortar las distancias hasta el límite internacional.

6. El Estado nacional y el desarrollo vial

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) fue un organismo clave en la construcción del Corredor Andino. En alguna medida, el avance de este estuvo estrechamente vinculado con el desarrollo de aquella. Y análogamente, las eventuales paralizaciones de la DNV contribuyeron a retrasar las tareas de la ruta internacional. La DNV fue creada en 1932, en el marco de la Ley Nº11.658. Esta aseguraba la autarquía del organismo que contara con recursos propios provenientes de un impuesto a los combustibles. A lo largo de la década de 1930 la DNV transformó profundamente el mapa carretero a lo largo y a lo ancho de toda la Argentina.

En esa época se construyó la red troncal de rutas nacionales, lo cual permitió comunicar pueblos, unir ciudades, cruzar desiertos, trepar montañas y contribuir en forma decisiva a la unificación del mercado interno. Este fenómeno se desarrolló plenamente en la provincia de Mendoza en particular.

En la etapa de oro de la DNV la ruta a Chile experimentó importantes progresos. En efecto, en la década de 1930 se invirtieron $337.000 en la construcción de 36Km de camino de montaña en el tramo Villavicencio–Uspallata. Esta obra fue ejecutada en 1937. Dos años después se invirtieron otros $24.215 en el camino de acceso al hotel de Villavicencio, en obras básicas y enripiado.Esta tarea se completó con obras de mejoras en el tramo de Uspallata al Cristo Redentor. En 1937 se realizaron tareas de faldeo en rocas y obras de arte a lo largo de 2.000 metros ($26.400). Entre 1937 y 1939 se invirtieron $36.000 en la construcción de terraplenes y defensas del puente sobre el río Mendoza en Uspallata.

Las condiciones de transitabilidad por la ruta a Chile se transformaron totalmente en menos de diez aos. El Estado que en 1930 sólo conservaba 15 kilómetros de ese camino, un lustro después, a través de la DPV, conservaba los 200Km de camino que unían la ciudad de Mendoza con el límite internacional. Para esta tarea se destinaban más de $50.000 al año (en 1937 el Estado invirtió $27.200 en la conservación de los 100Km del tramo entre Mendoza y Uspallata, y $27.000 en los 106 kilómetros que van de Uspallata al límite internacional). El tránsito terrestre automotor desde y hacia Chile se multiplicó. Como ya hemos indicado, a mediados de la década de 1920 el transporte de pasajeros de un país a otro en vehículos automotores se reducía a pocas decenas de aventureros al año. Una década después, la situación se transformó totalmente. En 1937, por ejemplo, viajaron de un país a otro en vehículos automotores más de 20.000 personas (18.200, en empresas de transporte y 2.200, en vehículos particulares). Cabe señalar que también en este caso el turismo actuaba como estímulo para la actividad. Así lo refleja la discriminación de tránsito de pasajeros por mes (50% de los viajes se verificaban en la temporada veraniega).

Es preciso señalar también que el camino por Villavicencio tenía dos trazas, una de ida y otra de vuelta. El ascenso se realizaba por los "caracoles", mientras que el descenso se hacía por la Quebrada del Toro. De esta forma se ganaba en seguridad y tiempo, al evitarse accidentes.

La DNV inició una nueva etapa a partir del golpe de Estado de 1943. Las autoridades emanadas del mismo y el gobierno posterior (peronista) impulsaron una política totalmente distinta en la materia. El aspecto fundamental fue la supresión de la autarquía de la DNV. El Estado orientó sus recursos hacia otras prioridades, fundamentalmente actividades asistencialistas.

La DNV se vio envuelta en una etapa de "desorden", según la prensa, y tras diez años de aplicar criterios populistas, la DNV tenía un quebranto de 20 mil millones de pesos. Los medios periodísticos de la poca analizaron críticamente este proceso: "Tal quebranto incidió en el retroceso de la acción vial en todo el país, con la acentuada disminución en la construcción de caminos pavimentados, seguida del abandono en algunos casos y de la reducida reparación en otros, de los caminos sistematizados y en servicio desde 1932. La prensa reflejó en distintos momentos el giro operado en la DNV a partir del cambio de política determinado por el golpe de Estado de 1943. A partir de ese momento, según *Los Andes,* obras públicas orientadas a vialidad quedaron virtualmente paralizadas, al menos en Mendoza.

El contraste de la eficiencia de

la DNV entre la etapa inicial, controlada por los conservadores (1932-1943), con la segunda, bajo los gobiernos peronistas (1943-1955), era muy evidente. Así lo notaban los usuarios de las rutas argentinas y los dirigentes especializados en el tema. En 1956, el presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, Francisco Gabrielli, informó que la DNV haba construido 67.682 Km en el período 1933–1944, y apenas 13.015 en el lapso 1945–1954.



El camino por Villavicencio fue usado durante siglos por mineros, comerciantes y soldados.

Después del golpe de Estado de 1943 la construcción de rutas experimentó una rápida decadencia. El Estado priorizó los aspectos sociales y postergó las tareas de vialidad. Las construcciones se hicieron en forma lenta e interrumpida. No se verificaron mejoras importantes en la ruta a Chile por Villavicencio y Uspallata. Por su parte, la construcción del tramo Potrerillos–Uspallata, iniciado en 1941, se demoró escandalosamente y recién se inauguró en 1961.

7–La ruta actual

En 1961 se abrió el camino de Mendoza a Uspallata por Potrerillos. Las condiciones de transitabilidad eran muy precarias pues todavía faltaban construir varios túneles, ensanchar el camino en diversos tramos y pavimentarlo. Durante un tiempo sólo se permitía la circulación en un sentido, con lo cual había horarios para ida y para vuelta. Además, para realizar las voladuras en vista de la construcción de los túneles el camino se interrumpía reiteradamente.

Estas tareas demandaron diez años. Recién hacia 1971 se completó el trayecto asfaltado y con túneles entre Potrerillos y Uspallata.

A pesar de las dificultades mencionadas, el automotor optó por el camino por Potrerillos en el momento mismo de su habilitación; es decir, en 1961. A partir de entonces, el tránsito de Mendoza a Uspallata se desplazó masivamente de Villavicencio hacia Potrerillos. La razón era muy clara: tras arrancar de Mendoza, a 700 metros sobre el nivel del mar, el camino por Villavicencio exigía ascender a 3.000 metros para alcanzar la cruz del Paramillo, luego bajar a 2.000 metros en la zona de Uspallata y más tarde volver a ascender a 3.000 metros para llegar a Las Cuevas. En cambio, el camino por Potrerillos pasaba suavemente de los 700 metros de Mendoza a los 2,000 de Uspallata, sin tantos ascensos y descensos.

Teniendo en cuenta estas ventajas, la ruta por Potrerillos se consolidó rápidamente. El viejo camino por Villavicencio se vio postergado. El Estado concentró su interés en la ruta por Potrerillos, y las tareas de conservación del camino por Villavicencio se hicieron cada vez más distanciadas.

La situación se complicó aún más con el aluvión de 1970. Este fenómeno hizo sentir sus efectos en toda la zona, especialmente en la Quebrada del Toro, cuya traza quedó prácticamente borrada. A partir de entonces sólo quedó vigente el camino por los Caracoles. Como medida de precaución se estipularon horarios de ascenso y de bajada. De cualquier manera, el Estado exhibió cada vez menos interés en la conservación de este camino. En invierno las tareas de mantenimiento pasaron a ser nulas. En verano se efectuaban algunos trabajos, siempre insuficientes.

Mal conservado, con escasas mejoras y casi sin señalización para sus tres centenares de curvas, el viejo camino por Villavicencio quedó reducido a una alternativa para deportistas y turistas especiales.

De todos modos, en los últimos 20 años se consolidó una parte del Corredor Andino corres-

pondiente al departamento de Las Heras. Concretamente, el tramo entre Uspallata y Las Cuevas. Entre 1971 y 1978 se realizaron importantes inversiones tendientes a mejorar las condiciones de transitabilidad. Se efectuaron voladuras, se ensancharon tramos y se construyeron puentes. En 1978 se terminó de pavimentar la totalidad de la ruta y en 1980 se inauguró el túnel internacional.

8. Conclusión

El Corredor Andino sufrió importantes cambios en los últimos cinco siglos.En la primera etapa, en tiempos del Imperio Inca, la principal vía de comunicacion era desde el norte, para llegar de Tamberías a Uspallata y de allí a Chile. Luego el camino se reorientó hacia el Este. La ruta principal fue de Mendoza a Uspallata, pasando por Villavicencio (1561–1961), mientras el camino hacia Calingasta perdió importancia paulatinamente.

La tercera etapa se abrió en 1961, con la inauguración del camino de Mendoza a Uspallata por Potrerillos. A partir de entonces, el camino por Villavicencio sufrió el mismo proceso que el antiguo de Calingasta: perdió vigencia y sólo fue recorrido por un reducido número de viajeros.

Estos caminos fueran también testigos de la transformación de los medios de transporte, de las velocidades de marcha y los tiempos que demandaban los viajes. De la llama se pasó a la mula (siglo XVI), de allí a la carreta (siglo XIX) hasta adoptar el ferrocarril y el automotor (siglo XX).

Cada medio de transporte planteó nuevas exigencias de transitabilidad y el Estado se ocupó de introducir las mejoras del caso. En la época colonial se realizaron algunas tareas, especialmente la construcción de las casetas para el refugio de los viajeros. Luego fue preciso ensanchar el camino para permitir el paso de las carretas. En el siglo XX se construyeron rutas asfaltadas para permitir la circulación de autos y camiones.

Los nuevos medios de transporte y la mejora de las rutas permitieron un importante cambio en velocidad y tiempo necesarios para recorrer el Corredor Andino. La velocidad pasó de los 18Km diarios de la llama a los 45Km de la mula, de allí a los 100 km diarios de la diligencia y finalmente a los 100Km por hora del automotor. El tiempo de viaje de Mendoza a Santiago se redujo de veinte días en el siglo XV a ocho días en el XVII y a cinco horas en el siglo XX.



La belleza natural del lugar incentivó la construcción del Hotel y la ruta a Villavicencio.



El espacio que rodea a la Villa de Uspallata presenta las mejores condiciones del circuito cordillerano.

Uspallata y su desarrollo

Por M. EUGENIA CEPPARO y ROSARIO VARGAS

Uspallata es la más importante localidad de alta montaña a 1.752 metros sobre el nivel del mar y a 105km de la ciudad de Mendoza, unida a ella por la tradicional ruta de Villavicencio y por la más moderna variante de Potrerillos. Goza de una posición de encrucijada, ya que se halla sobre la Ruta Nacional Nº7, que la une a Mendoza, pero también de importancia internacional, convirtiéndola en un importante núcleo de apoyo a los contactos entre Argentina y Chile; y sobre la Ruta Provincial Nº39, que la conecta con las localidades ubicadas en el valle longitudinal sanjuanino, permitiéndole participar de otro tipo de integración regional.

1-Una amplia y rica planicie intermontana

Uspallata tiene el sitio más favorable de todos los asentamientos cordilleranos, lo que le ha permitido experimentar el mayor crecimiento demográfico y el desarrollo más dinámico. Se halla ubicado en una amplia y panorámica planicie intermontana, terminación de una larga serie de valles longitudinales que se ubican entre la precordillera y la cordillera frontal y que nacen en San Juan. Las Pampas de Tabolango en la ribera norte y la de Uspallata en la ribera sur del río Mendoza, con pendientes hacia el valle, contribuyen con el ensanchamiento considerable que existe entre las montañas en este sector del corredor andino. Las condiciones ambientales que se originan son diferente a las del resto de los asentamientos del trayecto montañoso, ya que ofrece las mejores posibilidades para la bifurcación de las comunicaciones, la concentración de la población y la expansión de las áreas ocupadas. En los sectores de la planicie de extrema aridez, dominan los jarillales muy abiertos con grandes superficies de suelo desnudo. Por el contrario, la parte central de la misma, no sólo está cubierta por sedimentos más finos y profundos, sino también recibe los aportes de los arroyos San Alberto y Uspallata que bajan de la cordillera del Tigre y de las sierras de Uspallata. Según las condiciones climáticas, edáficas e hidrológicas, es posible el cultivo de forrajeras, hortalizas y forestales. Pero son principalmente, las posibilidades de extender el riego



Uspallata concentra los principales servicios públicos de la zona cordillerana.

las que condicionan la expansión de esas áreas cultivadas.

Al beneficio de la fertilidad relativa de los suelos se le suman otros factores de características climáticas. Si se exceptúan el escaso monto de las precipitaciones, 150 mm anuales, la mitad con respecto a las que caen en Puente del Inca, las condiciones climáticas de Uspallata son mucho más benignas que las de alta montaña. Existe la diferencia entre las cuatro estaciones con temperaturas el doble más elevadas que las de las localidades ubicadas hacia el oeste. El verano es muy agradable, aunque el período libre de heladas es demasiado corto para la exigencia de la mayoría de los cultivos. Son las grandes montañas que rodean al valle las que determinan las condiciones locales de este clima, templado y seco, frente al frío y seco de carácter periglaciar del oeste. (Capitanelli, R. 1967, p.137).

Todos estos elementos y sus propiedades han configurado un paisaje muy diferente al del resto del área montañosa. A pesar de la presencia de manchones de suelo fértil, de la posibilidad de contar con la irrigación, y de la menor duración de la estación fría, no han sido factores que hayan provocado la suficiente atracción y arraigo de población como para convertir a Uspallata en el polo de desarrollo del corredor andino. Otras circunstancias explican la falta de dinamismo de su proceso de desarrollo.

2-Un largo y lento proceso de ocupación

Los cortes en el tiempo de los ciclos de ocupación responden a los hechos históricos que más han impactado en el asentamiento. El primero se extiende desde antes de la colonización española hasta 1550, momento en que ya se valorizaba a la cordillera como espacio de circulación. El Camino del Inca es un reflejo de la importancia que el imperio indígena con centro en Cuzco, otorgó a este cordón montañoso como vía de comunicación. En Mendoza, el camino llegaba hasta el Valle de Uspallata, frente a la cordillera del Tigre con una definida orientación norte-sur. Al llegar al cajón del río Mendoza, el camino se desviaba hacia el oeste en dirección a Chile hasta que llegaba a Quillota donde empalmaba con la otra vía principal del Cuzco a Chile (Huerta, Marta, 1979, p. 101). Este contacto entre los valles de los ríos Mendoza con el del río Aconcagua, representa el antecedente más antiguo de la relación entre las vertientes argentino-chilenas. Para la protección y el alojamiento de los grupos que transitaban por el Camino del Inca, se realizaron una serie de construcciones de piedra en el valle de Uspallata. Formaron una red de tambos: Tambillos, Ranchillos y Tambillitos.

2.1. Valorización de los propios recursos

La siguiente etapa se extendió entre 1550 y 1800 en donde los hechos claves fueron el descubrimiento de los recursos de la zona y los primeros contactos coloniales entre las dos vertientes cordilleranas. Con la fundación, en la Capitanía General de Chile, de Santiago del Nuevo Extremo en 1541, se iniciaron las ondas colonizadoras que afectaron esta vertiente de la cordillera, una de las cuales fundó la ciudad de Mendoza en 1561. El valle de Uspallata, era el lugar de paso obligado de las avanzadas españolas, donde se hallaban instalados pacíficos grupos indígenas, que desarrollaban una economía de subsistencia que consistía en la práctica de una rudimentaria agricultura, principalmente maíz, recolección de frutos y pastoreo de la llama.

El primer intento de colonización se remontó al año 1562 cuando se estableció una encomienda en el lugar para reunir y hacer trabajar a los indios más dóciles. Posteriormente, a través de una Merced Real se entregó parte de los terrenos más fértiles del valle para el establecimiento de una estancia. (Maza, J.I., 1979, p. 120). El descubrimiento de la abundancia de las minas de plata de los alrededores de esta bolsón, se sumó a las ventajas surgidas por las buenas condiciones del sitio, convirtiéndolo en el más destacado lugar de circulación y provisión en el

camino de contacto entre las autoridades de Mendoza con las de Chile.

Se suceden las referencias de los viajes desde Santiago hacia la provincia de Cuyo en búsqueda de indios "guarpes" para realizar trabajos en la Capitanía General de Chile y de las partidas de ganado vacuno desde Cuyo. Principalmente, desde la primera mitad del siglo XVII, los arreos de animales y las caravanas de los comerciantes de ganado y licores tenían como ruta obligada al valle de Uspallata. Desde fines del siglo XVII y durante el siglo XVIII, se caracterizó por las tareas de explotación de las minas de plata y por la fundición del mineral realizadas por los indios y organizados por religiosos que tenían a su cargo la catequización de los mismos.

A pesar de que este período se caracteriza por el descubrimiento de los recursos del lugar, la influencia de las demandas externas e internas, llevaron a las vertientes argentina y chilena a entrar en contacto y tener como punto de apoyo de sus relaciones al pequeño asentamiento de Uspallata. La cordillera no significó ningún obstáculo, por el contrario la intención de cruzarla fue permanente y eso la hacía más valiosa. Políticamente, durante la mayor parte de este período, Mendoza como el resto de Cuyo, estuvo incluida dentro de la jurisdicción de la Capitanía General de Chile, dependiente del Virreinato del Perú. En 1776, cuando se creó el Virreinato del Río de la Plata, Cuyo pasó a formar parte de la nueva estructura política y la cordillera andina, que hasta ese momento había sido una barrera natural pero no imposible de cruzar, adquirió el carácter de frontera política entre Chile y Argentina. El valle de Uspallata conservó el mismo valor estratégico.

2.2. Incremento de relaciones

En la etapa siguiente, que se extendió entre 1800 y 1900, los hechos más relevantes fueron el cruce de la campaña libertadora y la intensificación de las relaciones comerciales entre las dos vertientes de la cordillera. El paso del Ejército al mando del General Las Heras, en 1817 con 3.600 hombres, no se vio impedido por las adversas condiciones climáticas y de relieve que presenta la alta montaña. Las profundas gargantas del río Mendoza, acompañadas en parte por elevadas terrazas y fuertes vertientes y afectadas por bajas temperaturas y vientos violentos y fríos, no se comportaron como barreras infranqueables al proyecto del General San Martín. Por el contrario, después de este hecho se ampliaron y diversificaron los contactos. Dentro de estos intercambios, el rubro que más se intensificó fue el traslado de ganado en pie que trajo aparejado para Cuyo, el aumento de las tierras dedicadas al cultivo de la alfalfa para el alimento del ganado en las planicies y en los valles intermontanos.

El intercambio comercial de Cuyo con la vecina región chilena, centrado en la ganadería, presentó fluctuaciones importantes en coincidencia con los vaivenes en las exportaciones de Argentina a Chile. Cualquiera fuera la situación, aproximadamente el 80% de las transacciones se efectuaba desde Cuyo, a través del paso por Uspallata. (Liberti, S, 1968, p. 121).

Hacia 1879, las realidades económicas y políticas de ambos países eran difíciles, provocando una notable disminución de las relaciones comerciales entre ellos y en consecuencia afectando el movimiento circulatorio por el camino de Uspallata. Mientras Chile tenía delicadas relaciones con sus vecinos, Argentina llevaba a cabo su Campaña al Desierto. Finalmente, antes de culminar este ciclo, se fue gestando un hecho que tendrá notables consecuencias en el período siguiente: la conexión de la red ferroviaria entre Cuyo y el Litoral y la iniciación de la construcción del Ferrocarril Trasandino, lo que demuestra el interés que tenían ambos países por promover y jerarquizar el espacio cordillerano, aunque no afectó como se esperaba a todos sus asentamientos.

2.3. Los regimientos

Efectivamente, en la etapa siguiente, entre 1900 y 1980, la llegada del FFCC, de los regimientos militares y el avance espontáneo de la urbanización, constituyeron los hechos más importantes por la naturaleza de sus impactos. El paso del ferrocarril por la zona en 1910 fue para algunos asentamientos un hecho importantísimo no sólo, porque les dio origen sino también porque consolidó actividades relacionadas con los servicios y el comercio. En la vertiente argentina, la extensión del FFCC Trasandino no tuvo los mejores efectos. La instalación de las estaciones ferroviarias, no significó la instalación de asentamientos estables y de creciente población. Sólo permaneció el personal directamente vinculado al mantenimiento de las vías y a la provisión de agua para el funcionamiento de los trenes a vapor. Situación que se agravó cuando fueron reemplazadas por las máquinas diesel ya que se redujo el número de estaciones y se redistribuyó el escaso personal de apoyo.

Por otra parte, la llegada del ferrocarril hasta la frontera significó, una marcada decadencia del desarrollo de la ganadería en el área cordillerana, como también en el cultivo de alfalfa en los valles intermontanos o en los conos aluviales de la precordillera ya que se eliminó la venta de ganado en pie. La población dedicada al engorde y arreo de animales y a la agricultura, se vio forzada a desplazarse hacia la planicie mendocina orientada al cultivo de la vid. En consecuencia, este éxodo de población fue otro de los motivos que no contribuyeron con el desarrollo incipiente de los centros de alta montaña, como el de Uspallata.

El ferrocarril tampoco favoreció el desarrollo de esta localidad. La ubicación de la estación estaba en una posición excéntrica con respecto al emplazamiento del núcleo. En esta etapa, las huellas de actividades humanas sólo estaban representadas por los puestos ganaderos de la estancia del lugar, que fue pasando de mano en mano hasta que a principios de este siglo llegó a ser propiedad de Benito Villanueva.

Desde mediados del siglo pasado se sucedieron intentos de urbanización que quedaron sin efecto debido a la falta de convicción en las decisiones o por conflictos internos en los organismos de poder. El definitivo origen urbano del asentamiento es posterior a 1940. El motivo principal fue la instalación de dos unidades del ejército, el 8º Grupo de Artillería de Montaña y el Regimiento de Infantería de Montaña 16, con el fin principal de resguardar el área de frontera y con la consecuente radicación más numerosa de población.

A lo largo de su presidencia, específicamente en 1953, Perón visitó el lugar e inauguró una ampliación del Hotel que llevaba su nombre. De esta época es también el primer plan regulador de la villa que tenía como fin organizar el trazado del pueblo y disponer sus áreas de expansión. No logró concretarse en su totalidad, sólo quedan como huellas de ese proyecto los barrios civiles que junto a los del personal militar se extienden hacia el norte y el sur de la calle principal. Posteriormente, se creó un centro comercial en los galpones que sirvieron de depósito de materiales durante la edificación del hotel y de los regimientos. Alrededor del incipiente centro se fue expandiendo espontáneamente el área urbana de la villa donde se radicaron principalmente los obreros que habían participado en las tareas de construcción.

Si bien la llegada del ejército explicó en gran medida el aumento de la población de Uspallata, su presencia tuvo algunos efectos negativos, dado que ocupó la mayor parte de las mejores tierras de los valles de Uspallata, de San Alberto y del área destinada a la expansión del plano urbano. En consecuencia, esta instalación determinó el desarrollo de las actividades productivas fuera de los sectores más favorecidos ecológicamente y limitó la expansión urbana equilibrada en el emplazamiento elegido. Otro factor que influyó en el lento crecimiento demográfico, fue el carácter temporario e individual del personal del ejército. Al no incorporarse definitivamente con sus familias, no sólo aumentó el índice de masculinidad, sino que no generó la cantidad y calidad de servicios que podrían haber jerarquizado aún más al núcleo poblado. El centro primitivo de la villa fue creciendo a través de barrios construidos según las políticas contempladas en el plan regulador de la década del '40, sin embargo, predominó la falta de ordenamiento planificado y la expansión discontinua de la urbanización, lo que trajo aparejado problemas en los títulos de propiedad de las tierras y en la provisión equitativa de los servicios básicos. Inconvenientes que comienzan a solucionarse en la etapa siguiente.

Uspallata fue creciendo paulatinamente como el centro de servicios y equipamiento más completo de la zona, para satisfacer las necesidades de la población urbana concentrada en la villa y de la rural dispersa en el valle. Con el tiempo, sus servicios adquirieron más complejidad, cubrieron las exigencias tanto del resto de los nucleamientos de alta montaña como del transporte de pasajeros y de carga que se iba intensificando, primero, por la ruta por Villavicencio y posteriormente (1961), por la variante de Potrerillos. La necesidad de mejorar los servicios a los medios de transporte automotriz favoreció el mayor crecimiento de la población de Uspallata. Hasta ese momento, Polvaredas había sido la estación ferroviaria más poblada.

El impacto de ese incremento se manifiesta comparando los censos de 1947 y 1960. En 1947, Uspallata contaba con 415 habitantes que aumentaron a 3.525 habitantes en 1960. Dato que no sólo está indicando la alta tasa de crecimiento intercensal, sino también la concentración de población con respecto al resto de las localidades. Fenómeno, este último, que se mantiene hasta la actualidad a pesar de sus desequilibrios en las variaciones intercensales. El ejemplo más revelador es la disminución experimentada entre los censos de 1960 y 1980 con valores de variación negativa que fueron en aumento: -20,62 entre los censos de 1960 y 1970 y -75,57 entre los censos de 1970 y 1980. Fueron las décadas de decaimiento y estancamiento de la población de todo el corredor. La inmigración hacia otros centros externos al área y la disminución del crecimiento vegetativo explican estas pérdidas de población.

2.4. Planes de promoción

Finalmente, desde 1980 a nuestros días, la situación ha variado. Los hechos más notables son la desaparición del crecimiento intercensal negativo y la sucesión de planes de desarrollo que tienden a solucionar problemas que se arrastran desde hace muchos años y que promueven a la localidad para convertirla en el "Centro" de la ruta internacional. El deterioro de los servicios a lo largo de la mayoría de los asentamientos cordilleranos en estos últimos años provocó la emigración de población hacia Uspallata. Sus casi 3.000 habitantes ocupan los barrios construidos a lo largo de distintos planes de fomento, pero también las villas inestables, que significan un importante porcentaje dentro del total de las viviendas.

Uno de los proyectos más im-

portantes es la regularización de los títulos de propiedad de las tierras y de las viviendas de pobladores radicados desde hace muchos años sobre terrenos públicos provinciales y nacionales. Numerosas familias ya han recibido los títulos correspondientes gracias a que la campaña de escrituración no se detuvo, pero tampoco ha terminado. La Comisión del Valle de Uspallata, creada en 1988 tenía como misión gestionar la transferencia de las propiedades del ejército a la provincia y regularizar y entregar esas tierras a los habitantes de lotes urbanos y de terrenos para la agricultura y la industria. Las gestiones han fructiferado, sin embargo al derogarse el antiguo Plan Regulador en 1992, la comisión carece de un marco de referencia para definir políticas y decidir correctamente los proyectos de desarrollo. Circunstancia que hace necesaria la implementación de nuevas pautas de ordenamiento.

A partir del año 1991 se inició un movimiento impulsado por el Concejo Deliberante de Las Heras, que promovía el establecimiento de una zona franca en Uspallata. Las ventajas del lugar fueron repetidamente apoyadas y fundamentadas debido a los impactos dinamizadores que provocaría su instalación.

Entre ellas figuran: su posición sobre una ruta de carácter internacional y con un intenso movimiento de cargas y pasajeros, y muy cerca de los puertos de aguas profundas del Pacífico; la provisión de servicios básicos para la actividad comercial e industrial y para el crecimiento de la población; el dilatado espacio físico que permitiría un buen ordenamiento y la radicación de numerosas industrias que no interferirían con el resto de las actividades instaladas; un importante sector privado dispuesto a altas inversiones aunque de costos operativos bajos; la radicación de numerosos organismos provinciales y nacionales que otras áreas no poseen; y la promoción de un polo de desarrollo en una región de frontera de lento crecimiento pero de alto valor geopolítico.

Estas fueron algunas de las posibilidades que hubieran podido favorecer a la localidad y minimizar el desequilibrio regional de la zona. Sin embargo la Comisión Evaluadora se decidió por la localidad de Luján de Cuyo para la instalación de la zona franca, con lo cual Uspallata perdió la gran oportunidad de beneficiarse con un proyecto integral favorable para su desarrollo interno como para su área de influencia estimulando el ingreso de capitales y la radicación de pobladores. Precisamente este es el problemas que más preocupa.

El desarraigo de la población es la consecuencia de conflictivas y contradictorias decisiones que no apoyaron el desarrollo o simplemente lo retardaron. Desde la eliminación de la venta del ganado en pie, la ubicación de la estación fuera del centro de la villa, la instalación de los efectivos militares en los mejores terrenos, la disminución del personal del ejército al eliminarse el servicio militar obligatorio, el recorrido directo de los medios de transporte entre Mendoza y la V Región sin necesidad de detenerse en esta localidad, y principalmente la falta de conciencia de la necesidad de poblar una zona de alto valor estratégico, fueron los principales hechos que debilitaron a Uspallata a lo largo de los distintos ciclos de su evolución.

Sin embargo, existen otros proyectos sobre los que se está trabajando para lograr el crecimiento económico y demográfico que necesita Uspallata. Es necesario que cuente con el apoyo necesario de los organismos de decisión para promover: 1) la minería a partir de créditos especial pra emprender la explotación de las canteras de la zona; 2) el turismo a través del mejoramiento y ampliación de su infraestructura (existe un proyecto de instalación de un complejo turístico de alto nivel en la localidad); 3) los servicios más completos para el transporte de cargas y pasajeros que ha aumentado vertiginosamente en los últimos años (existe el proyecto de ampliar el playón para camiones, la construcción de una terminal de ómnibus y de un moderno complejo aduanero); y 4, la actividad agrícola orientada a la producción de semillas de alta calidad de papa, ajo y porotos.

3. Conclusión

A pesar de las frustradas gestiones de promoción que, a lo largo de los últimos 50 años, tuvieron como centro a Uspallata, siempre ha tenido el primer rango de jerarquía urbana entre todos los ubicados sobre la ruta internacional.

La supremacía de Uspallata en detrimento de los demás, en relación a la concentración de población, refleja una desorganización funcional y un desequilibrio en la evolución poblacional de la microred que se ha formado a lo largo de los tres ejes de fijación que sustentan y articulan los asentamientos cordilleranos. El río Mendoza, la ruta internacional y el FFCC han sido factores de fuerte peso que en forma alternada o simultánea han beneficiado o han alterado la evolución de todos los centros rodeados por el impactante ambiente andino.

Uspallata ha sido el más beneficiado. La presencia permanente de población así lo demuestra. Después de una larga tradición de asentamiento aborigen, y de encrucijada, paso y provisión de expediciones colonizadoras, militares y comerciales, su función actual es ser el principal y más completo proveedor de servicios de su población como del intenso tráfico que circula por este corredor.

Sin embargo, necesita acertadas decisiones que hagan más enérgico, dinámico y ordenado su desarrollo y que puedan afectar no sólo al ámbito local sino también al contexto regional representado por este circuito cordillerano.

Las autoras son docentes de la Facultad de Filosofía y Letras (UNC). M. E. Cepparo es además investigadora del Conicet.

La circulación internacional

Por M. EUGENIA CEPPARO

El recorrido paralelo del Ferrocarril Trasandino y de la ruta internacional, que enlazan a numerosos centros poblados y que siguen el trayecto del río Mendoza, reflejan el papel influyente que ha tenido y tiene este "canal" como encauzador de movimientos y fijador de asentamientos.

El aumento de la circulación de los transportes de carga y de personas, las intensas relaciones comerciales y las crecientes inversiones de un país a otro demuestra el interés de Chile y Argentina por reafirmar su integración. Este es un proceso irreversible, porque depende de factores externos condicionantes e internos de necesidad.

En efecto, Argentina y Chile históricamente han tenido un pasado en común, más aún Mendoza y la V Región, que estuvieron integradas por un mismo eje de comunicación a la Capitanía General de Chile. Esta unión se ha incrementado con el tiempo debido a las exigencias de los mercados.

Actualmente, el sistema de interconexión Cristo Redentor y el proyectado del túnel de baja altura reflejan un intento más efectivo de integración física y tienden a minimizar el carácter de barrera estacional que tiene la cordillera. Las inversiones en infraestructura vial convertirán a este sector del Oeste argentino en una zona de provisión de servicios para facilitar y agilizar el comercio de los países del Mercosur y potenciar su condición bioceánica, ya que cuentan con la posibilidad de exportar su producción por Chile.

Este país ha comenzado a establecer interdependencias reales con el Mercosur, para lo cual ha firmado tratados bilaterales con cada uno de ellos. A su vez, existe un proceso progresivo de integración por regiones, como paso previo a la globalidad, etapa que beneficia aún más a

Dinámica de la ruta a Chile en el contexto del Mercosur

Mendoza.

De todas las provincias fronterizas Mendoza es la que tiene más ventajas comparativas desde varios puntos de vista: históricamente, por su fluida relación con Chile; por su posición, porque es una encrucijada entre varias rutas importantes y porque posee muy buenas condiciones de accesibilidad entre el Atlántico y el Pacífico; por su infraestructura, porque cuenta con las mejores posibilidades físicas para perfeccionar o ampliar sus interconexiones viales y ferroviarias.

1-Decisiones integradoras

A partir de la década del 90 se materializaron algunos intentos de integración regional a nivel físico, comercial y bursátil, los que comenzaron hacia la década del 60 con la formación del ALALC y otros tratados similares. Los sectores donde más se evidencia el interés integrador son además de obras de infraestructura, minería, energía, construcciones, mercado de valores, fondos de inversión, puertos y transporte.

Algunas de las decisiones –en parte concretadas y otras en proyecto–, que ponen en evidencia esta intención común de complementar los dos países y que benefician a Mendoza en general y al Corredor Andino en particular, son las siguientes:

1- Mejoramiento de los servicios y de la ruta relacionado con la seguridad y con el ordenamiento de la misma. Entre los primeros se destaca la repavimentación y la señalización de varios tramos. En relación al ordenamiento, se proyecta crear una unidad administradora para el control estricto del transporte de cargas en cuanto a medidas y tonelajes, así como la creación de comités para detectar problemas nivológicos, hidrológicos y de contaminación.

2- Rehabilitación del túnel ferroviario y del tren Trasandino, que conectaría los sistemas ferroviarios del Atlántico y del Pacífico. Esta medida no sólo agilizaría el tránsito sino que serviría para el transporte de cargas pesada y peligrosa y evitaría el tramo de los caracoles chilenos.

3- Mantenimiento de la operatividad de la ruta el mayor tiempo posible a lo largo del año. Hay dos proyectos que permitirían el logro de este objetivo. El de mayor envergadura y costo es la construcción del túnel de baja altura, cuyo sistema de tráfico interno agilizaría el tránsito y evitaría accidentes y congestionamientos. La otra alternativa, de menor inversión, es la propuesta del ingeniero Civelli, que consiste en el control de avalanchas mediante defensas, terraplenes y cobertizos de hormigón y tras simultáneas de limpieza de la ruta durante los temporales a ambos lados de la cordillera. Este último proyecto no afectaría la gravación sobre las mercaderías en la medida en que lo haría el túnel de baja altura.

4- Habilitación de puertos mendocinos en el Pacífico que permitirían la colocación de nuestra producción en los puertos del sudeste asiático. El puerto elegido por su mayor adaptabilidad y menor costo de puesta en marcha, es el de Ventana. El Gobierno mendocino está promoviendo la inversión y el accionar público y privado para agilizar este proyecto.

5- Levantamiento de las restricciones fitosanitarias por parte de Chile, debido a que mantiene severos controles de aftosa y mosca del Mediterráneo con respecto a nuestra producción. Para los técnicos argentinos, estos problemas no existen, serían cuestiones de competencia productiva. Sin embargo, se ha logrado la flexibilización en el tránsito de ajos, cebollas y semi-

llas de papas hacia terceros países.

2-Los efectos del incremento de circulación

Todas estas decisiones han provocado impactos de diferentes naturaleza e intensidad.

Los que se relacionan directamente con la ruta internacional son los siguientes:

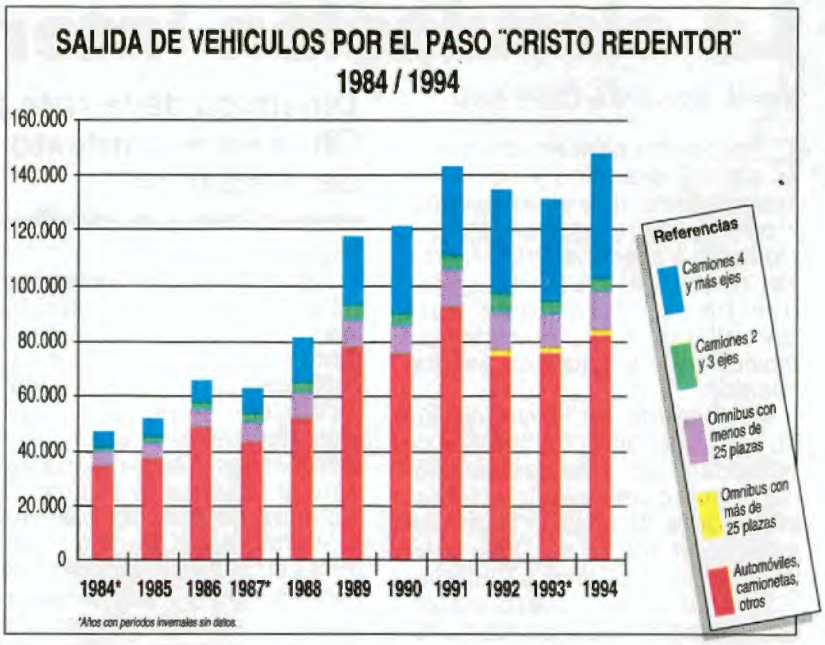
1) El avance en los intercambios comerciales. En el volumen de las relaciones comerciales entre los países del Mercosur a través de Chile o entre Argentina y Chile, Mendoza tiene un papel preponderante no sólo por la posición estratégica de la ruta internacional, sino por la participación provincial en las exportaciones. Sus ventas a Chile en el período enero a mayo de 1994 y 1995 han experimentado un aumento de 133,02%.

Actualmente Mendoza exporta a Chile por el Corredor Andino ajos, aceitunas, mosto de uva, ferroaleaciones y manufacturas de hierro y acero, y recibe de ese país manufacturas de todo tipo.

Otro dato revelador es que en 1993 Argentina le proveía a Chile, a través del paso Cristo Redentor, 7.500 toneladas de mercaderías, 25 por cada uno de los 300 camiones que cruzan este paso. Por otra parte, el Corredor Andino es el eje de circulación obligado por donde no sólo entran las importaciones argentinas desde el puerto de Valparaíso, sino que también es el lugar de tránsito de las mercaderías chilenas a Brasil y Paraguay y viceversa. La intensidad de estos flujos está reflejada en la evolución de la salida de los vehículos (automóviles, ómnibus y camiones) por el paso Cristo Redentor.

Durante la década 1984 a 1994 se aprecia un movimiento moderadamente ascendente hasta 1988. En 1989 se inicia un importante crecimiento del tránsito, que alcanza un punto culminante hacia 1991 y coincide con el inicio de las negociaciones del Mercosur.

2) El incremento del turismo entre Mendoza y la V Región. El tránsito de 1.500.000 personas anuales convierte a este paso en el segundo en importancia después de Ezeiza.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de cobro de peaje de la DNV.

3) Las pérdidas que ocasiona el cierre periódico de la ruta. Estas son cada vez mayores debido a la intensificación de sus movimientos comerciales. Efectivamente, en estos últimos años el hecho que provocó los mayores daños estuvo relacionado con la avalancha sobre el río Aconcagua en el año 1993, que obligó al cierre del paso internacional hasta que se recuperaran los tramos deteriorados de la ruta.

La desviación de la circulación por pasos fronterizos neuquinos provocó para Mendoza una disminución de la recaudación por derechos y gravámenes aduaneros que eran del orden de los 9 millones de pesos mensuales. Y para Chile el perjuicio fue mayor, porque debió mejorar las instalaciones y reconstruir la infraestructura vial.

3-Conclusión

En definitiva, cualquiera de las decisiones encaradas o en proyecto y que tengan como objetivo lograr una mayor y mejor integración entre los países del extremo sur americano impactará en el Corredor Andino. Este eje de circulación siempre ha tenido un gran protagonismo, en un primer momento en las relaciones entre ambos países y, actualmente, en las interconexiones entre otras naciones latinoamericanas.

El Mercosur, los tratados bilaterales y la posibilidad de utilizar puertos chilenos para la salida de la producción mendocina y la del Mercosur, hacia el mercado asiático, le dan a esta vía de comunicación un papel preponderante en el nuevo modelo económico mundial.

Sin embargo, en el trayecto mendocino el incremento de los movimientos comerciales y el aumento en el tránsito de cargas y pasajeros ha impactado exclusivamente en el camino y no en las poblaciones. Especialmente las intermontanas, no han acompañado el desarrollo y el dinamismo que experimentó y experimenta la ruta. El marco natural ha tenido un gran peso en la explicación de ese estancamiento, pero también lo tienen los procesos de decisión, desconocedores de la importancia estratégica de los centros que bordean a una vía de conexión tan importante.



Parque aéreo de las compañías comerciales que operan desde y hacia el aeropuerto El Plumerillo.

VI-TRANSPORTE AEREO

Por PABLO LACOSTE

El departamento de Las Heras ocupa el centro de la historia aeronáutica de la provincia de Mendoza, tanto civil como comercial y militar. Porque ha sido escenario de episodios históricos de importancia nacional e internacional. Además, allí se han instalado los principales establecimientos aeronáuticos de Mendoza.

Por un lado, es preciso tener en cuenta que en el departamento de Las Heras tuvo su sede inicial el Aero Club Mendoza, que se estableció en Los Tamarindos (1915).

Durante medio siglo, la institución líder de la aviación civil mendocina mantuvo su sede en Las Heras. Posteriormente se trasladó a Agrelo y luego a La Puntilla.

El departamento del Norte tuvo otro polo de desarrollo de aviación civil en Uspallata. Allí se estableció un importante aeroclub, que se convirtió en el único del país que se especializaba en formar pilotos de montaña.

La aviación civil dio lugar a la aviación comercial. El aeródromo

de Los Tamarindos (zona que en 1939 pasó a llamarse El Plumerillo) se convirtió en lugar clave para el desarrollo del transporte aéreo del cono sur. Basta recordar que a partir de las décadas de 1920 y 1930, este aeródromo fue utilizado por empresas francesas, alemanas y norteamericanas que realizaban sus primeras armas en la apertura de las rutas internacionales de Europa a América, pasando por Buenos Aires y Santiago con escala en Mendoza. Entre ellas cabe mencionar la francesa Compagnie Générale Aeropostale, que contaba con la presencia de célebres pilotos franceses como Antoine de Saint Exupéry, Henri Guillaumet y Jean Mermoz. En aquellos años operaron también en el viejo aeropuerto lasherino la empresa alemana Cóndor (subsidiaria de Lufthansa), la norteamericana New York-Rio-Buenos Aires Line (NYRBA) y luego Panagra (que a partir de la década de 1960 pasó a llamarse Braniff).

En 1995 se inauguró una nueva aeroestación, llamada Francisco Gabrielli, manteniéndose el nombre de Aeropuerto El Plumerillo, siempre dentro del departamento de Las Heras.

Fue importante también el servicio prestado por el Aeroparque de Mendoza, instalado en El Challao. Se trata de un aeródromo ubicado mitad en la ciudad de Mendoza y mitad en el departamento de Las Heras. El Aeroparque prestó servicios desde 1964 hasta 1994.

Las Heras es sede también de operaciones de aviación militar. En efecto, en el Aeropuerto de El Plumerillo, además de las instalaciones para aviación comercial, se encuentra la IV Bridaga Aérea, principal base para el transporte aéreo militar de Mendoza.

Al contar con aeródromos y, a la vez, por tratarse de un departamento limítrofe con Chile, Las Heras fue sede de episodios trascendentes de la historia aeronáutica nacional. Entre ellos cabe mencionar los siguientes.



Detalle del interior del nuevo Aeropuerto El Plumerillo.

Primero, el accidente que le costó la vida al precursor de la aviación argentina, Jorge Newbery, cuando se preparaba para realizar el primer cruce aéreo de la cordillera con su Morane Saulnier Parasol. El episodio se registró en el antiguo enclave situado en Los Tamarindos (1914). Con el mismo avión de Newbery intentaron cruzar la cordillera otros dos pilotos, Alberto Macías y Pedro Zani. Pero ambos proyectos se frustraron. El primero se accidentó en Uspallata (1914) y el segundo sufrió fallas de motor cerca del límite y debió ensayar un aterrizaje de emergencia cerca en Punta de Vacas (1917).

Segundo, el aterrizaje en Uspallata del globo aerostático comandado por Eduardo Bradley y Angel María Zuloaga. Proveniente de Santiago de Chile, en poco más de tres horas logró el primer cruce aéreo de la Cordillera de los Andes en su parte central (1916).

Tercero, la tragedia de Benjamín Matienzo, cuando estaba a pocos metros de cruzar el límite internacional y, por tanto, de lograr uno de los primeros cruces aéreos de la cordillera en avión. Su máquina se estrelló cerca de Las Cuevas. Matienzo llegó a tierra con vida pero no pudo hacer frente al frió y murió congelado (1919).

Cuarto, la hazaña de la joven francesa Adrienne Boland. Tras partir de Los Tamarindos, llegó a Las Cuevas y de allí cruzó el límite internacional, con lo cual se convirtió en la primera mujer que cruzó los Andes en avión (1921).

Sobre cada uno de estos temas se podría desarrollar un estudio en profundidad. Inclusive, existe una rica bibliografía al respecto. De todos modos, por razones de espacio, ha sido preciso seleccionar el material para la presente edición.

A tal efecto, se incluye a continuación un trabajo original sobre un tema relevante y a la vez poco conocido: el aeroclub de Uspallata. Sin entrar en mayores detalles, basta señalar al respecto que el artículo siguiente es el resultado de largos años de investigación por parte del principal especialista en historia aeronáutica que tiene la provincia de Mendoza.



Hangar del Aeroclub Uspallata, con el nombre de los legendarios globonautas Zuloaga y Bradley.

E Aeroclub Uspallata

Por ATILIO BALDINI

La historia comenzó el 28 de noviembre de 1956, cuando un grupo de oficiales del Ejército Argentino decidió dar forma a un club civil que fuera capaz de integrar en su seno a todos lo adeptos a la actividad de vuelo en montaña. Aquel día, reunidos en los carteles del Primer Destacamento de Montaña Escuela, el núcleo inicial de entusiastas redactó los estatutos de la futura asociación, y designó a los integrantes de la primera comisión directiva. Ellos eran: presidente, Eduardo Mauricio Aguirre; vicepresidente primero, Carlos Eduardo Quiroga; vicepresidente segundo, Ignacio Rodolfo A. Nazar; secretario, Rómulo Celichini; prosecretario, Aníbal del Valle.

1-El reconocimiento oficial

En 1957, comenzó a gestionarse ante el gobierno de Mendoza la aprobación de los estatutos sociales. Los trámites se iniciaron ante la oficina de Inspección de Sociedades, que conformó el expediente G.2/6/1957 con las actuaciones administrativas. Considerando los dictámenes de esta repartición y de la Asesoría de Gobierno de la Provincia, el 25 de marzo de 1957, el interventor federal doctor Isidoro Busquets suscribió, junto con el ministro de Gobierno, Guillermo Petra Sierralta, el decreto 1.125, concediendo personería jurídica a la institución aeronáutica que habría de actuar bajo el nombre del Aeroclub Uspallata. La norma fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza el jueves 28 de marzo de 1957. Los estatutos serían modificados parcialmente antes de fin de año. La reforma fue aprobad por decreto 5.653 del 15 de noviembre de 1957.La entidad había nacido en los papeles. Restaba ahora darle forma en la realidad.

2-Del papel a la realidad

El 14 de setiembre 1957el coronel Eduardo Mauricio Aguirre (comandante del Primer Destacamento de Montaña Escuela) recibió del Ejército, en calidad de préstamo, con destino al campo de aviación, un galpón EMEPA grande, de catorce por treinta y seis metros de lado. Días después, el 25 de setiembre, arribaron dos galpones EMEPA chicos, de cinco por seis metros de lado. Estos galpones, metálicos y en-



El Stearmans PT-17 y el Piper fueron utilizados para remolcar planeadores.

samblables, serían destinados por el club para hangar y talleres respectivamente.

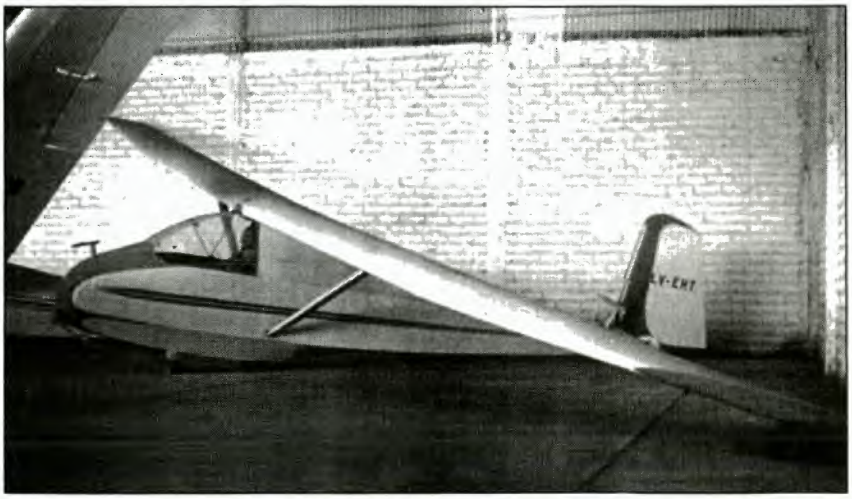
Por nota elevada al director general de Circulación Aérea y Aeródromos, con fecha 4 de octubre, fue solicitada la habilitación del aeródromo asentado en terrenos de propiedad del Ejército, a los fines de la práctica del vuelo con y sin motor. El perímetro (que ya figuraba en cartas aeronáuticas de 1941) se encontraba a cuatro kilómetros de la Villa de Uspallata. Las pista principal (de tierra) tenía una longitud de 2.400 por 30 metros, orientada en sentido 33/15 sobre la circunsferencia de 360 grados de la brújula magnética. La pista auxiliar (también de tierra) tenía 1.000 metros y orientación 04/22. Ambas estaban ubicadas a la vera del camino que une a Uspallata con la localidad de Calingasta, en la provincia de San Juan.

Los primeros pasos estaban dados. Con el aeródromo trazado, la infraestructura edilicia en pie y la organización jurídica concluida se habían sentado las bases para la obtención del material que hiciera realidad los sueños de volar. El 18 de abril de 1958, contra entrega de recibo provisorio número 434/58, la Base de Vuelo sin Motor de Merlo hizo entrega al club "de planeadores" Uspallata de un equipo de piezas manufacturadas compuesto con las maderas y herrajes necesarios par el armado de un velero de entrenamiento Grunau Baby III. Por recibo provisorio 436/58 se hizo entrega también de un equipo de planeador Hütter 17b. Ambos kits fueron remitidos en vuelo desde la localidad de Merlo abordo de un carguero Bristol 170 Freighter de la Fuerza Aérea Argentina, en el que también viajaba el joven carpintero aeronáutico Héctor Mateo Poulain.

En esos días se alejó de la presidencia de la institución el coronel Eduardo Aguirre en razón de haber sido nombrado comandante de Infantería del Ejército de los Andes, con nuevo asiento en la ciudad de Mendoza. Le sucedió en el cargo de presidente del club y comandante del primer destacamento de Montaña Escuela su hermano, coronel José Armando Aguirre. (Este cambio fue una cuestión de hecho, no registrada en las actas de asamblea ni hecha conocer a las autoridades administrativas competentes. Tal vez por su insignificancia, nadie observó esta irregularidad. Por otra parte, la primera comisión directiva habría de concluir con su mandato algunos meses después, el 28 de noviembre.

Una de las primeras tareas del nuevo presidente fue gestionar la obtención de un avión remolcador que pudiera poner en el aire a los planeadores que el club tenía en construcción. La Armada tenía en su inventario un importante lote de biplanos Boeing B75N1 (popularmente conocidos por el nombre de su constructor original: Stearmen), que por entonces estaban siendo desprogramados de las unidades de entrenamiento de la aviación Naval.

El 21 de abril de 1958, fue ele-



Planeador de instrucción del Aeroclub Uspallata.

vada una nota al comandante de Operaciones Navales contraalmirante Isaac Francisco Rojas solicitándole contemplara la posibilidad de proveer al club, sin cargo, un Stearman 76D1 con motor Wasp Junior de 320 caballos de potencia. En la misiva se hacía referencia al deseo de convertir al hermoso valle de Uspallata en uno de los centros más importante del volovelismo nacional. Se anunciaba a tal efecto que antes de finalizar abril se iniciaría el curso de aprendizaje de vuelo sin motor con un planeador plaza y un avión de remolque despachado por la Dirección General de Vuelo sin Motor.

La nota explicaba que el Stearman naval era requerido por cuanto el remolcador rotaba por todos los clubes de planeadores del país, motivo por el cual era previsible que no permaneciera en Uspallata por mucho tiempo. En consecuencia, era previsible que en breve la institución contara con dos planeadores armados y varios pilotos recibidos... pero ningún avión remolcador.

La nota al contraalmirante Rojas hacía una breve referencia a las magníficas condiciones que ofrecía la zona de Uspallata para las actividades de volovelismo, que vaticinaban una prominente actividad de planeadores en la región. Finaliza dejando constancia de la personería jurídica de la institución (otorgada por decreto 1.125 de la Intervención Federal de la Provincia) y de la habilitación como Escuela Civil de Pilotaje Aéreo y Centro de Entrenamiento, por disposición 5.123 de la Dirección General de Fomento, Instrucción y Habilitación.

La nota cursada a la Armada no tenía ni visos de ser contestada. El Club de Planeadores Uspallata estaba formado principalmente por hombres del Ejército, sus directivos eran oficiales del ejército y su enclave se encontraba en una área controlada por el ejército. Las viejas rivalidades institucionales tuvieron repercusión también en este caso concreto, de resultas que las serias aspiraciones del coronel Aguirre quedaron pronto convertidas en inocentes fantasías.

Existía un basamento jurídico para la discordia. El decreto 92.470 del 10 de junio de 1941 colocaba bajo el contralor de la Marina de Guerra a todos los aeródromos, hidropuertos y pistas de emergencia del Estado y entidades autárquicas establecidos o a establecerse hasta 50 km de la costa. Esta injerencia de la Armada Argentina se amplió paulatinamente en dos sentidos. Por un lado, la Marina extendió de hecho sus potestades hacia los aeródromos que no eran del Estado. Por otra parte, "apadrinó" a los aeroclubes de planeadores que operaban dentro de su área de influencia. De esta forma, quedó constituida una delimitación fáctica, consuetudinaria, entre las Armada y el Ejército (que por entonces administraba la aeronavegación en el país). La Fuerza Aérea heredó este esquema. Y siendo el Aeroclub Uspallata una institución de montaña (ergo, alejada de la costa) no incumbía a la Marina su "padrinazgo".

Sin embargo, los hombres del club no estaban dispuestos a entregarse. La ayuda les llegó vía Fuerza Aérea, en la forma de un avión entrenador. En efecto, el 12 de julio de 1958 fue recibido el Piper PA-11 Cub matrícula LV-YPU (número de construcción 11-691), equipado con el motor Continental A65 número de serie 60928-8-8, ambos remitidos en virtud del expediente 63.003 de la dirección General de Fomento, Instrucción y Habilitación.

La presencia del Cub garantizaba la actividad de vuelo, pero no resolvía el problema de los planeadores, que una vez construidos estarían condenados a permanecer en tierra. Sólo la Armada contaba con los aviones ideales para el remolque y era preciso insistir para que fuera asignado uno. Las tratativas epistolares comenzaron de nuevo.

El 17 de abril de 1958, la Marina de Guerra respondió finalmente las misivas. Informó que no poseía en su inventario Stearmans del modelo 76D1 por cuanto habían sido retirados del servicio hacia algunos años. Pero contaba si con Stearmans del modelo PT-17 con motores de 220 caballos de fuerza. Se acaba de abrir una brecha de esperanza.

El 18 de setiembre de 1958 el Piper Cub fue remotorizado con la planta de poder Continental C-75-12 número de serie 4669-6-12. El motor original fue remitido al Aeroclub Mendoza, aunque fue recibido por esta institución recién el 1 de octubre de 1966.

Dos notas fueron cursadas a la Armada en lo que quedaba de 1958: una el 11 de agosto y otra el 10 de diciembre. Ambas concretaban el pedido de un ejemplar a obtener del inventario de PT-17 anunciados en disponibilidad. Ninguna fue respondida.Finalmente, el 16 de febrero de 1960 se curso la última carta, también dirigida al jefe del Estado Mayor Naval, contralmirante Jorge E.Perrén, que tampoco tuvo contestación.

Mientras tanto, informaciones divulgadas por la prensa daban cuenta que la Marina habría de subastar en breve sus aviones Stearman. Era la última oportunidad de hacerse con uno de ellos. El 25 de junio de 1960 fueron remitidos urgentes telegramas a las más altas autoridades de la Secretaría de Aeronáutica y la Dirección General de Fomento, Instrucción y Habilitación, en procura de que gestionaran por su cuenta la transferencia o adquisición de uno de los remolcadores navales con destino al club. En forma paralela a los telegramas oficiales, el coronel Eduardo Mauricio Aguirre hizo llegar una carta particular al director General de Vuelo sin motor, Julio Héctor Silva. En ella, textualmente, decía: "Después de esto, si por lo que le puede costar a la Aeronáutica esta compra no la hacen, se pueden ir a la reputísima madre que los parió".

Vuelo Sin Motor, por supuesto,

no movió un dedo por el remolcador. La Armada tampoco, pero fue más delicada en la negativa. El 15 de junio de 1960 el ayudante de Ordenes del comandante de Operaciones navales informó que era imposible acceder a lo solicitado por el aeroclub, por cuanto los aviones Stearman habían sido licitados con antelación al requerimiento de la institución.Se cerraba definitivamente el primer capítulo de la historia.

3. Cumbres borrascosas

La situación del club era difícil: la incorporación de un remolcador era impensable y la permanencia del entrenador no era segura. Para colmo, el 22 de octubre de 1959 había sido devuelto al Ejército el galpón EMEPA utilizado como taller. Los utilajes y herramientas debieron ser reubicados en los dos restantes cobertizos, no sin cierta incomodidad.

Sin embargo, no todas eran malas noticias. Mientras las conversaciones por el Stearman fluían infructuosamente, Héctor Poulain progresaba, solo, en la construcción del planeador Baby III. Por nota del 25 de abril de 1959 se informaba al director general de Vuelo Sin Motor sobre el estado en que se encontraban los trabajos, dejando en claro que no se podía precisar la fecha de terminación ya que Poulain asignado temporariamente por la dirección, era requerido nuevamente por la misma.

La terminación de Baby, sin embargo, era inminente. Prueba de ellos es que el mismo 25 de abril se solicitaba a Vuelo sin Motor la remisión de un kit de planeador Cóndor IV, para armarlo no bien culminaran los trabajos de velero en construcción.

Además, se requería la presencia del señor Héctor Populain en forma permanente. El joven mecánico había dado sobradas muestras de profesionalismo y responsabilidad en sus procedimientos, tanto que se ...uelto imprescindible para el club. Por otra parte, el propio Poulain había expresado sus deseos de continuar en la institución ya que le resultaba más fácil contribuir al sostenimiento de sus padres desde Uspallata que desde Buenos Aires.

Pese a todas las dificultades descriptas, la actividad durante 1959 fue intensa. Aquel año el instructor Santiago Sibilla entrenó a siete pilotos, todos ellos integrantes de la Guarnición Militar Uspallata. La presencia de Sibilla, sin embargo, sería transitoria, de resultas que para 1960 el club carecía de instructor. La situación persistía en el mes de setiembre. ya que en nota a la DGFlyH (datada el día 12) se reiteraba la solicitud de asignación de un instructor de vuelo con motor.

El 2 de octubre de 1960 se accidentó en la pista del aeroclub el FMA IA-35 Huanquero matrícula E-514, en el transcurso de un aterrizaje forzoso que le causó daños del 30 por ciento. Su piloto (vicecomodoro Julio C. Bertollo) y mecánico (suboficial Auxiliar a.farías) resultaron ilesos.

Hacia fines de 1960 el Aeroclub Uspallata recibió una oportuna ayuda económica de parte del Gobierno Nacional. El decreto 13.428 del 31 de octubre le confirió una subvención de 91.000 pesos moneda nacional, discriminada del siguiente modo: Instructor de Vuelo $25.000, Mecánico de Mantenimiento $42.000 y Peón de Hangar $24.000. El dinero ayudó a paliar algunos déficit de caja y permitió mirar hacia 1961 con algún optimismo.

Con todo, la memoria redactada al fin del ejercicio 1960 indicaba que la situación por la que atravesaba el club en materia de adiestramiento era desesperante: el instructor Sibilla estaba alejado, la Dirección de Fomento había expresado la escasez de profesionales en disponibilidad y la institución no contaba con fondos que permitieran contratar a un entrenador por su cuenta. Recién el 30 de junio de 1961 fue asignado un nuevo instructor para Uspallata, en la persona del señor Osvando Coll. Pero éste no asumió nunca sus funciones y, en consecuencia, no instruyó a ningún alumno.

4. El cielo puede esperar

Entre tantos ajetreos, un hito fundamental llenó de orgullo a los hombres de Uspallata: a despecho de problemas, Héctor Poulain había terminado de construir el Baby III. Era el primer planeador armado íntegramente por una institución aeronáutica de Cuyo. Era, también, la realización de un proyecto feliz soñado dos años atrás. El vuelo inaugural fue previsto para el 25 de mayo de 1960, coincidiendo con el 150 aniversario de la Revolución de Mayo.

El despegue estuvo a cargo del señor Lorenzo Aballay, instructor de Vuelo Sin Motor para la Zona Cuyo. A falta de un avión, el remolque se hizo con una camioneta Ford V8 modelo 1935, facilitada por el Aeroclub San Martín y conducida por el señor Julio Allub. Una soga de trescientos metros unió la parte trasera de la chatita con la proa del planeador. A las 13.30 exactamente el motor V8 bramó sobre la pista, el cable se tensó muy suavemente y dio comienzo la carrera de despegue.

El Baby se despegó del suelo y trepó muy suavemente por los cielos de Uspallata. Fue su primer y único vuelo en montaña. Después de aterrizar, el instructor Aballay expresó que hacía tiempo que no comandaba un velero tan bien hecho, ante tan maravillosa vista y en zona tan óptima. Una lluvia de felicitaciones cayó sobre Héctor Poulain, verdadero responsable de la hazaña. Para dar una idea de su esfuerzo, baste decir que el planeador había sido construido en el galpón el "Campo General Las Heras", ubicado en los suburbios de la villa. Para ser trasladado al campo de vuelo le debió ser desmontada el ala, que fue fijada nuevamente previo al despegue, a varios kilómetros del taller.

Tras aquel épico 25 de Mayo, el Baby fue hangarado en las instalaciones del club, imposibilitado de volar por falta de piloto y de avión remolcador. Sus cualidades, sin embargo, habían quedado demostradas. Un día después del vuelo inaugural fue solicitada a la Dirección General de Fomento la matriculación del aparato. El pedido fue contestado el 15 de setiembre, con la remisión del Certificado de Matriculación e Inscripción correspondiente al planeador Grunau Baby III LV-EGU, número de construcción 38, de propiedad del Estado Nacional. El Certificado de Navegabilidad de Avión Sin Motor confirmaba que el velero había sido construido por piezas individuales de industria privada, siendo armado en el club de Planeadores Uspallata, en Buenos Aires y en Mendoza. La construcción había terminando el 15 de abril de 1960, fecha en la cual fue librada la inspección técnica final.

Poco más de un año después del vuelo inaugural, el Baby continuaba anclado a tierra en Uspallata. Las relaciones de colaboración con el Aeroclub San Martín había ido en ascenso, a punto que muchos alumnos de montaña estaban realizado el curso de velero en la institución del Este.

Así las cosas, en julio de 1961 se decidió vender a San Martín el planeador de un solo vuelo. El día 27 fue solicitada autorización a la Dirección General de Aviación Civil para proceder a la efectiva transferencia. La autoridad administrativa dio la venía y el 19 de setiembre de 1961 fue suscripto el compromiso de compraventa. El acuerdo (por 25.000 pesos moneda nacional) fue suscripto por el señor Ricardo Ferllén (vicepresidente del Aeroclub Uspallata) y por el señor Julio Allub (presidente del Aeroclub San Martín). La transferencia, empero, no fue inmediata.

El 25 de octubre de 1962 el LV-EGU fue sometido a una inspección de vuelo (certificada el 19 de noviembre). La Libreta de Historial lleva fecha 12 de diciembre. Para el 14 de enero de 1963 el planeador aún se encontraba armado en el hangar de Uspallata. Finalmente fue desmontado y enviado al comprador. En San Martín pasó a ser uno de los veleros favoritos, debido principalmente a sus performances y docilidad. Al cabo de dos o tres años, al finalizar un vuelo regular, el piloto Edgardo Sibilla (hijo de Santiago) embistió un tamarindo, arrancándole el plano de cuajo. El planeador se precipitó de punto, destruyéndose en un noventa por ciento. La baja fue definitiva. Aún se conservan en San Martín algunos restos.

5. Plegar las alas

El dinero obtenido con la venta del Baby III fue invertido de inmediato en la compra de un avión destinado a tareas de ambulancia y traslado. La decisión recayó sobre el Piper PA-24-250 Comanche matrícula LV-HDD (ex LV-PFN), adquirido por un valor de u$s 23.000 a la firma Ronchetti, Razetti y compañía S.A.C.I.F.I. por contrato del 13 de setiembre de 1961. Entregada la seña de estilo al momento de la compra, se dispuso el traslado de la flamante unidad desde Rosario a Mendoza. El 27 de noviembre a las 19.50 horas, en el transcurso del ferry, el Comanche sufrió un accidente en la localidad de Villa Carlos Paz (Provincia de Córdoba). El piloto Ricardo Ferllén resultó ileso, pero el avión quedó con roturas del treinta por ciento. Cumplidas las investigaciones y pericias del caso, la Dirección Nacional de Aviación Civil concluyó en disposición 115/62 que el accidente (calificado como leve) se había debido a un aterrizaje largo y posterior choque contra obstáculos, por posible fallas del sistema de frenos. El Comanche no llegó nunca a Uspallata. Después de largas discusiones (abogados mediante) fue devuelto a la firma vendedora.

La mala racha pareció no detenerse. A comienzos de 1962 debió ser restituido al Estado Nacional el Piper Club LV-YPU, situación bastante irregular por cuanto el aparato había sido previamente donado al Aeroclub Uspallata en virtud de la Ley 16.074 del 16 de noviembre de 1961. El LV-YPU revistó un tiempo en el inventario del Aeroclub Mendoza, institución con la cual, sin embargo, nunca operó. Luego de un tiempo fue asignado al Aeroclub Tupungato, que lo utilizó ininterrumpidamente durante casi treinta años desde su aeródromo y desde Aeroparque Mendoza.Finalmente, el 11 de marzo de 1990 se destruyó totalmente en un accidente en la localidad de Los Cerrillos (Tupungato), perdiendo la vida de sus tres ocupantes.

Desde mayo de 1962 la actividad fue esporádica en el campo de vuelo de Uspallata. Sin aviones, planeadores ni pilotos, la institución se apagó rápidamente. El 15 de diciembre de 1967 fue realizada la primera de tres Asambleas Extraordinarias tendientes a recuperar la situación del club. No se llegó a ninguna solución. En las dos siguientes reuniones (del 17 de mayo y 29 de agosto de 1968 se resolvió convocar a la intervención administrativa. La medida fue ejecutada por intermedio de la Dirección Provincial de Aeronáutica, que desde 1949 ejercía el control de funcionamiento de las asociaciones civiles aeronáuticas de Mendoza conforme lo establecido por la Ley 1.837. Fue designado interventor el señor Pedro Miranda Monte, piloto de la gobernación, que procedió a inventarias y retirar todos los bienes de las instalaciones del club. Por expediente G-1 9-D-158 se dispuso que el patrimonio de la entidad pasará a la dirección Provincial de Aeronáutica.Entre los bienes transferidos al Estado se encontraba el kit de construcción del planeador Hütter 17b, que no había sido armado. Nunca más se supo de él.

El gobierno de Mendoza retiró la personería jurídica al Aero-

club Uspallata el 20 de diciembre de 1969, en virtud del decreto 5.952.

6. Epílogo

En junio de 1960, el coronel Eduardo Aguirre hizo legar una carta privada a don Julio Silva, Director General de Vuelo sin Motor. En un párrafo decía textualmente:

"Le parecerá risa, pero yo le digo que querer es poder. Y aquí donde la gente tiene las bolas bien puestas y no le tiene miedo a la montaña, se volará le guste o no a la gente de Buenos Aires".

Cumplió con su promesa. Nueve militares obtuvieron en Uspallata la licencia de pilotos privados de avión, que ostentaron orgullosos con el titulo de "Aviadores de Montaña". La institución no formó ningún piloto de planeador.

Tres décadas después de aquellos tiempos, uno vuelve hacia el pasado la mirada y descubre que Mendoza esconde en sus hangares más historia de las que puede imaginarse.

Pasaron los hombre de Uspallata y pasaron también sus aparatos. Pero el valle sosegado sigue allí, igual que siempre, con el campo de vuelo todavía intacto. Y, tal vez vengando al Baby, cada tanto visitan esa pista los veleros y pilotos del Aeroclub San Martín, la decana institución que apadrinara a su par de las montañas y que, por ese azar del destino, heredara a don Héctor Poulain, aquel joven carpintero que hizo realidad el sueño inalcanzable del velero propio.

De las instalaciones del club hoy sólo queda un modesto altar con mayólica en honor a la Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación Argentina.

Nota: El autor desea agradecer a la señora Iris Notti (de la Dirección de Personas Jurídicas de la provincia de Mendoza) y a los señores Sergio Bontti y Gustavo Marón, por su desinteresada colaboración en la preparación y redacción de este trabajo.

Fuentes

1) Decreto 1.125, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza del jueves 28 de marzo de 1957.

2) Ficha 489 del archivo de la Dirección de Personas Jurídicas de la Provincia de Mendoza.

3) Decreto 5.653, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza del 15 de noviembre de 1957.

4) Decreto 4.674, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza del 14 de octubre de 1968.

5) Decreto 5.952, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza del 20 de diciembre de 1969.

6) Marón, Gustavo. *¿Misión Cumplida? Historia de la Dirección Provincial de Aeronáutica y Aeroparque Mendoza.* Mendoza, 1995. (Inédito).

7) Brigadier Mayor Roberto Fermín Aguirre Champeau, entrevistas del 9 de febrero, 15 de febrero y 18 de febrero de 1995.

8) Coronel Eduardo Aguirre, entrevista del 15 de febrero de 1995.

9) Carpetas 1 y 2 de documentación recopilada por la Intervención de la Dirección Provincial de Aeronáutica.

10) Diario *Los Andes,* edición del 22 de setiembre de 1959, página 12.

11) Decreto 92.470 del 10 de junio de 1941 (publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina del 28 de agosto de 1941). Anales de Legislación Argentina, Tomo I-1941, página 294.

12) Fuerza Aérea Argentina, IV Brigada Aérea de caza, Libro Azul.

13) Boletín Aeronáutico Público número 1665, página 261 y siguientes.

14) Boletín Aeronáutico Público número 1952.

El autor es empresario e historiador autodidacta especializado en temas aeronáuticos.


Las Delicias
Helados
•Allayme 756 - 5519 - San José
Guaymallén - Mendoza - Tel. 314089
•San Martín 608 - Las Heras.

Todo en cuotas entrega inmediata
OVIAR S.A.
ORGANIZACION VIVIENDAS ARGENTINAS
Usted puede tener la casa que le falta a su terreno
Desde $ 180 mensuales
Consúltenos:

Avenida San Martín 742 - Telefax 306091 - Las Heras



Aeropuerto Francisco Gabrielli: la salida al mundo.

VII-ECONOMIA Y PERSPECTIVAS

Por ALDO C. MONTES DE OCA

Las Heras es uno de los departamentos más extensos y más postergados de Mendoza

Durante lo que va del siglo XX la capital de Las Heras, cabeza de uno de los departamentos más extensos de Mendoza, contrajo fama de ciudad-dormitorio, una calificación con que la caricatura popular define el papel social de la postergación. Sin embargo, no sólo su centro comercial y administrativo sino todo el extenso territorio de este departamento posee recursos naturales y es asiento de entidades generadoras de riquezas, lo que torna irritante que muchos de sus habitantes deban buscar en otras latitudes de la Provincia sus


Las Delicias
Helados
•Allayme 756 - 5519 - San José
Guaymallén - Mendoza - Tel. 314089
•San Martín 608 - Las Heras.

CORPORACION CEMENTERA ARGENTINA S.A.

CORCEMAR
SU SOLUCION CONCRETA

Gutiérrez 744
Ciudad de Mendoza

Teléfonos:
296951 - 296902 - 380445
380385 - 380511 - 380318
Fax: 255849

fuentes laborales,"a pesar de que en su territorio están instaladas las dos o tres empresas que más facturan en Mendoza, el valor agregado de éstas muy poco le significan al Departamento", comentó a UNO el secretario de Gobierno de la Municipalidad de Las Heras, Roberto Lucas.

Empresas líderes

Sin duda se refería a las empresas que en cierto modo están vinculadas a la historia de los últimos 50 años de ese departamento, tales como Villavicencio, Cuyo Placas, Minetti y Corcemar, por citar a algunas de las más famosas.

Cuyo Placas S.A. -y su subsidiaria Platinum muebles- está dedicada a la fabricación de aglomerado de madera utilizado por la industria del mueble y la decoración de interiores en todo el país y también exporta (alrededor

Es la empresa que en Mendoza emplea a más operarios y proveedores

de 4.500 metros cúbicos, principalmente a Brasil y Chile). En 1994 Cuyo Placas realizó una inversión importante en una nueva planta de aglomerado que reemplazó a la que estaba en producción desde 1980, En 1996 completó su montaje y comenzó a producir a pleno, unos 330 metros cúbicos diarios de aglomerado de madera. Su director, Julio



Secretario de Gobierno Ricardo Luca.

Frugoni, afirma que es la planta más moderna del país en su género. La parte básica de esta planta es de origen alemán y se complementa con maquinarias italiana, española y argentina.

La inversión que cuyo Placas ha aplicado a su nueva instalación industrial, desde 1994 hasta el momento de ser editado este libro, es de aproximadamente u$s 32.000.000, cifra significativa si se tiene en cuenta la recesión económica y la crisis financiera que vivió el país a partir de diciembre de 1994. La fábrica de muebles Platinum también ha tenido su cuota de inversión en terrenos, nuevos depósitos y lineas de montaje que desde 1994 aumentaron en un 200% su capacidad de producción. De 8.000 metros cubierto amplió a 22.000 el espacio físico que ocupa su planta industrial.

Como se puede advertir, se trata de una empresa que muestra signos inequívocos de confianza en el crecimiento de la economía del país y en el departamento donde se ha establecido. Pero lo que llama la atención es que, contrariamente a lo que ocurrió en el país -particularmente durante 1995- Cuyo Placas no solo mantuvo su plantel de empleados sino que lo amplió.

Actualemente sus empleados directos llegan a 230 personas

Desde hace 90 años son líderes en el país en la venta de aguas minerales

pero están relacionados con esa empresa otras 300. De este modo, se constituye en una de las industrias mendocinas que ocupan mayor cantidad de mano de obra.

La fuente termal

"A más de 1750 metros sobre el nivel del mar, a 52 kilómetros al nordeste de la ciudad de Mendoza, surge el agua mineral de Villavicencio, desde los estratos más profundos de la tierra.

"Es un agua que se origina en las nieves del macizo andino, penetra las profundidades de la montaña y hasta formar manantiales en la superficie va incorporando elementos minerales que la distinguen entre el resto de las aguas. "Totalmente libre de asentamientos humanos, animales o fabriles y de toda polución química y bactereológica, está libre de cualquier impureza desde sus

MIGUEL CALLONI
Frenos - Embragues
Recambios y Nuevos
Bombas de Agua
SAN MARTIN y ROCA - Las Heras - Tel. 371382



Miles de turistas ingresan a Mendoza por Las Heras, pocos le dejan beneficios.

mismas fuentes".

Así describen los actuales explotadores comerciales de aquella fuente termal -Cartellone S.A.- las cualidades de este agua mineral famosa en todo el mundo. Esa fama dió nacimiento a uno de los negocios más antiguos de Las Heras que, no obstante, dejó en su territorio más leyenda que beneficios. Las conceciones efectuadas incluian la explotación de un hotel internacional que tuvo esplendor hasta que circuntancias políticas y luego económicas hicieron poco rentable su explotación. No obstante, con mayor o menor fortuna comercial el embotellado del agua mineral continuó siendo un comercio atractivo para sus explotadores.

Los actuales permisionarios de aquellas fuentes termales andinas mantienen el liderazgo en la venta de aguas minerales en la Argentina, lo que se venía produciendo desde hace 90 años.

Junto con la explotación de las aguas minerales, la nueva permisionaria ha montado una fábrica de envases de PVC (policloruro de vinilo) que junto a un moderno sistema de packaging completan un avanzado sistema industrial.

La nueva planta envasadora, de la que su primera parte está en uso desde 1993, tiene una superficie de 9.901 m2 y una segunda etapa está referida a la nueva planta de empaque que incluye el fraccionamiento y embotellado del agua mineral en envases de vidrio, PVC y PET. La linea de llenado de botellas de dos litros fue provista por dos fir-

Diseños y Confecciones
ANA DE FERNANDEZ
Bº 20 de Julio M-D. C-5
Tel. 483923

Che'z Anna
Estilista

BETTY
Cosmetóloga
San Martín 1456 - Las Heras

COCHERIA MENDOZA
Servicios y salas velatorias.
Traslados de restos.
Seguros de sepelios
San Martín 1103 - Tel. 304943 - Las Heras - Mendoza

mas italianas de primer nivel internacional.

Todo esto demandó una inversión del orden de los $ 37.700.000 a los que hay que agregar lo que demandará una tercera etapa, estimada en $ 10.000.000.

Por su parte, la reconstrucción del Hotel Termas de Villavicencio, cerrado desde hace 15 años, es otro de los proyectos de inversión que ha encargado la nueva empresa concesionaria. Será un complejo turístico de excelencia, según afirman, acorde a los modernos centros termales del mundo.

Cemento mendocino

Un capítulo especial merecen las industrias mineras dedicadas a la fabricación de cemento portland, que tiene su asiento en el departamento Las Heras.

Minetti y Corcemar explotan los yacimientos de "clenter", la materia prima con que se produce el cemento, de vital importancia en la construcción. Ambas empresas se manejan con parecidos parámetros industriales,de modo que nos referiremos a una de ellas, la Corporación Cementera Argentina SA (CORCEMAR).

Esta empresa produce anualmente unas 600.000 toneladas de cemento portland y 50.000 de cal, exporta anualmente alrededor de 80.000 toneladas de material básico para elaborar cemento y consume anualmente 10.000 Kw. de electricidad, equivalente al consumo de una ciudad de 50.000 habitantes. Sus maquinarias son alimentadas por 55.000.000 habitantes. Sus maquinarias son alimentadas por 55.000.000 de metros cúbicos de gas y 55 toneladas de fuel-oil.En la planta -camino de Villavicencio- trabajaban 300 operarios y 70 empleados contratados.



Puerto chileno de San Antonio: la puerta hacia el oriente.

Parque industrial

Sin embargo, la comuna de Las Heras es asiento de numerosas pequeñas y medianas empresas, un fenómeno industrial y comercial que le ha dado gran respuesta a muchas naciones en la Segunda Post Guerra Mundial -particularmente a Italia- pues fueron los pequeños talleres y empresas familiares las que hicieron crecer la economía nacional con sus exportaciones. La pequeña y mediana empresa ha demostrado ser generadora de la mayor demanda de mano de obra en los países en que se ha desarrollado adecuadamente. Naturalmentenecesita ayuda del Estado, sobre todo en la infraestructura necesaria y en sus tramos financieros.

El Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Las Heras admitió que uno de los desafíos administrativos más grandes que se le presentan al gobierno comunal que encabeza el ingeniero Guillermo Amstutz, es la generación de empleos que contribuyan a arraigar a la población del departamento. "Para crear empleos

SAFARI INN
RESTAURANT INTERNACIONAL
Casamientos - Agasajos
Eventos Empresariales
Ambiente Climatizado
Un lugar para referirse con respeto cuando de gastronomía se trata.
LOS PESCADORES 2073 - LAS HERAS - MZA. - ARGENTINA - Camino al Aeropuerto

tenemos que propiciar la instalación de empresas y por eso gestamos dos ideas madre: el Parque Industrial y Minero del Norte y lo que se denomina Trade Point Mendoza, un sistema informativo que provee información buena y oportuna", sobre todo de beneficio para la Pequeña y Mediana Empresa.

Pero claro, son proyectos oficiales, y sólo referidos al departamento Las Heras podríamos citar los grandilocuentes proyectos del cobre de la Cruz de Paramillos - en la remota década del '60- y el cercano proyecto municipal de Campo Espejo, para tornar fértil y colonizable el resumidero de las cloacas del Gran Mendoza. No trascendieron el tablero de los ingenieros.

El Trade Point Mendoza será el tercero que se instala en nuestro país

Pero como no se debe juzgar irrealizable ningún sueño hasta que éste haya sido abandonado, veamos esquemáticamente los que proponen la administración municipal de Las Heras en 1996.

El proyectado parque industrial ya tiene asignado un predio de 170 hectáreas y está ubicado a unos mil metros del aeropuerto "Francisco Gabrielli" (demorado en las etapas previstas por razones burocráticas, en su mayoría atribuirles al gobierno provincial), y según explica el mencionado secretario Lucas "es el lugar que por naturaleza debería tener la radicación de industrias -no sólo de Las Heras sino de toda la Provincia, ya que tenemos la estación internacional de cargas aéreas enfrente y nuestra ciudad es el punto terminal de ese eje imaginario del Mercosur que es Las Heras - Minas Gerais y por que es la salida natural al Pacífico de la Argentina".

Lucas parte de "esta ubicación geopolítica priviligiada del Departamento en el Cono Sur" para comenzar a replantear el destino económico de Las Heras, explotando esas ventajas.

El parque industrial imaginado por la Comuna de Las Heras está pensado fundamentalmente para la pequeña y mediana empresa, un fenómeno comercial que le ha dado gran respuesta a muchas naciones en la Segunda Post Guerra Mundial -particularmente a Italia- pues fueron los pequeños talleres y empresas familiares las que hicieron crecer la economía nacional con sus exportaciones. La pequeña y mediana empresa ha demostrado ser generado de la mayor demanda de mano de ora en los países en que se ha desarrollado adecuadamente. Naturalmente, demanda ayuda del Estado, sobre todo en sus tramos financieros.

Lo que no debería esperarse - a juicio de los economistas consultados- son radicaciones de capitales extranjeros, dispuestos a beneficiarse con las relativas ventajas geopolíticas descriptas por el secretario Luca.

Si bien es cierto la estabilidad y el plan económico del gobierno nacional son elogiados en el exterior, la inestabilidad jurídica de nuestro país -que también es atribuida en el exterior a nuestra idiosincracia- ahuyenta a los inversionistas extranjeros, los que encuentran en Chile, por ejemplo, la necesaria seguridad legal como para invertir a su exclusivo riego. A juicio de esos mismos economistas consultados 'por eso Chile crece y nosotros, teniendo mejores perspectivas, estamos estancados".

El futuro

Una de las estructuras de asistencia al mundo empresario men-

"El Poder Legislativo, que consolida el sistema democrático en la institución primaria y primitiva, EL MUNICIPIO, trabaja comprometido para que LAS HERAS siga progresando, desarrollando labor legislativa, control de gestión y acciones comunitarias"

Concejales integrantes de los bloques:



Partido Justicialista:
Pedro Basile, Juan Gallardo, Agustín Garín, Dante Irrazábal, José Magno, Asencio Maza, Susana Morchio, Ramón Sosa y Mirtha Videla.

P.A.I.S.:
Néstor Márquez, Patricia Gutiérrez y Daniel Cornejo.

Partido Demócrata:
Ricardo Castaños y Felipe Ilardo

Part. Unión Cívica Radical:
Héctor Quevedo y Hugo Arangio.

H. CONCEJO DELIBERANTE DE LAS HERAS

docino de mayor porvenir que se ha montado en Las Heras, parece ser la Trade Point Mendoza, un programa de las Naciones Unidas que integra una red comercial mundial informática.

Según la información obtenida de la nueva entidad "un Trade Point es una herramienta moderna y de gran eficiencia que permite insertarnos internacionalmente a través de una diaria comunicación de la oferta y la demanda de bienes y servicios, destinada a los productores y PYME.

"Para la Organización de las Naciones Unidas es una solución para abrir el comercio internacional a millones de nuevos comerciantes. Se estructura como una conjunción de intereses de los sectores públicos y privados.

"Es un centro que reune a todos los participantes en una operación de comercio exterior: bancos, agentes de aduana, compañías de transporte internacional, empresas de seguro y cámaras empresriales.

"Para los participantes es la oportunidad de estar presentes en una red de comercio mundial, la Global Trade Points Network, que posibilita el intercambio de todo tipo de información comercial aprovechando la moderna tecnología de las comunicaciones.

"Más de 70 centros distribuidos por el mundo, en permanente contacto, con el respaldo técnico e institucional de Naciones Unidas generando información actualizada y confiable, para facilitar los negocios internacionales".

La literatura que acompaña a este nuevo emprendimiento instalado desde hace poco en Las Heras, es ciertamente inquietante y nos sugiere un comercio totalmente distinto al que conocemos desde la remota época de los fenicios, que revolucionaron el mundo de las comunicaciones por entonces conocidas, abriendo rutas en el mar y vinculando entre sí a las aldeas del hombre.

"Este programa de las Naciones Unidas, que no tiene precedentes, se ha constituído en una 'red comercial mundial' de alta eficiencia. Para comprender su importancia es válido señalar que el interés manifestado por las distintas regiones internacionales se exterioriza en que si bien la propuesta fue lanzada en 1992 (en Cartagena de Indias, Colombia), actualmente la proyección de la idea original es la siguiente: existen a la fecha 98 países involucrados, 47 Trade Points totalmente operativos y 57 a punto de instalarse, cabe mencionar que hay naciones que poseen varios centros como, por ejemplo, Brasil con 7 y Colombia con 6.

"El Trade Point Mendoza sería el tercero de nuestro país, luego de la puesta en marcha del TP Santa Fe y La Plata".

El 28 de noviembre del año pasado se constituyó el Trade Point Mendoza con el decidido apoyo de la Municipalidad de Las Heras y una nutrida concurrencia empresarial y de este modo nació la Asociación Civil sin fines de lucro dispuesta a explotar esta Trade Point Mendoza. Su comisión directiva está presidida por el intendente municipal de Las Heras, ingeniero Guillermo Amstutz y la integran representantes de las empresas Cuyo Placas SA; Sur SA; Cruz López SA; Termas de Villavicencio SA; Millán SA; Diconto SRL; Imetra SA; Centauro SA; Artrans SA; Operadores de Comercio Exterior SRL y EMASA. Otras empresas e instituciones participan como fundadores de Trade Point Mendoza: Hipercerámico; Uspallata SA; Innovar SA; EMSE SA Las Heras; Asociación Empresarios Parque Industrial y Minero Eje Norte.

La asamblea constitutiva designó director ejecutivo de Trade Point Mendoza al doctor Jorge Nelson Ripa.

El primer objetivo de esta asociación -en el que estaban trabajando en el momento de realizar este informe- era insertarse en el programa de las Naciones Unidas (Unctad) y entrar en la red Global Trade Points Network, para ofrecer información sobre oportunidades comerciales y contactos puntuales –vía Internet– asesoramiento empresarial y asistencia en misiones comerciales, ruedas de negocios, conferencias y capacitación en temas como operativa de bancos en comercio exterior, seguros, transporte y aduanas".

Como se puede deducir, este es un verdadero servicio de buena información actualizada día a día, uno de los insumos más caros y críticos de nuestros días. De este modo, un fabricante de sillas podrá ingresar a Global Trade Points Network y consultar entre los aproximadamente 70.000 pedidos comerciales que aparecerán diariamente, en qué parte del mundo necesitan sillas, de qué características y a cuánto las pagan. Quizá sus negocios lo estén aguardando en Finlandia o en Singapur.

Global Trade Point Network

UNCTAD

O.N.U.

B BL OGRAFIA

* Atencio, J. *Facilidades de tránsito terrestre entre la Argentina y Chile.* Mendoza. Conicet-Ceifar (Mimeo), 1974.

* Archivos y colecciones periodísticos de los diarios *Los Andes* y UNO (Mendoza) y *El Mercurio* (Santiago).

* Bárcena, Roberto, Roig, Fidel y Roig, Virgilio. "Aportes arqueo-fitozoológicos para la prehistoria del NO de la Provincia de Mendoza". Trabajos de Prehistoria, vol.42 pp.311-363. Madrid, 1985.

* Bárcena, Roberto. "La arqueología prehistórica del Centro-Oeste Argentino". *Xama*, Nº2, pp.9-60. Mendoza, 1989.

* Capitanelli, R. "Climatología de Mendoza". En: *Boletín de Estudios Geográficos,* Nº 54-57. Mendoza. Instituto de Geografía, 1967.

* Canals Frau, Salvador. "Etnología de los huarpes. Una síntesis". *Anales del Instituto de Etnología Americana*, t.VII, pp.9-147. Mendoza, 1946.

* Carrazzoni, José Andrés. La mula: el fulgurante animal del siglo XVII. En: *Todo es Historia*, 332, 1995, pp.8-28.

* Cepparo, Mara Eugenia y Vargas, Rosario. "Los asentamientos del tramo cordillerano del corredor andino. Formas y procesos del desarrollo". Trabajo presentado en *I Encuentro Argentino Chileno de Estudios Históricos,* Mendoza, 1995.

* Ciccolella, P y Laurelli, E. 1993. *Programa de ordenamiento territorial del Corredor Andino. Síntesis de Problemáticas y Propuestas.* Mendoza, Ministerio de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda. Cuadernillo entregado en el Seminario Internacional sobre el Corredor Andino en Mendoza.

* Correas, Jaime. *Historias de Familias.* Mendoza, Primera Fila, 1992.

* Draghi Lucero, Juan. *Andrés Tejeda y Miguel Amado Pouget.* Mendoza, Ediciones Culturales, 1991, Gobierno de Mendoza. Dirección Provincial de Vialidad; Memoria año 1933.

* Espejo, J. *La provincia de Cuyo en el Reino de Chile.* Santiago de Chile. Fondo histórico y bibliográfico José Toribio, T.I y II, 1954.

* Huerta, M. *Los caminos incaicos en territorios argentinos.* En: *Cuadernos del CEIFAR*, Nº 5 Mendoza, 1979.

* Gallardo, Pío Cristino. *Calingasta en las memorias y anécdotas.* San Juan, Editorial Sanjuanina, 1982., 2 ed.

* Gesualdo, Vicente. Todo sobre ruedas: carruajes, diligencias, galeras, sopandas y carretas. En: *Todo es Historia*, 227, 1986 pp.8-31.

* Grasso, C. y Rocchi, L. *Carta dinámica del medio ambiente de Uspallata.* Seminario de Licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, UNC, inédito, 1989.

* Jara, Alvaro, Quiroz, Enriqueta y Soto Acua, Elena. La Casa de Moneda de Santiago de Chile (1743-1817). En: *Las Casas de Monedas de Indias.* Madrid, Fundación Fábrica Nacional de Moneda y Timbres, en prensa.

* Jardel, S., 1995, Implicancias y desafios del "4 + Chile".

* En: Reista. Temas del Mercosur. Mendoza, Insteco, 1995.

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

* Lacoste, Pablo. *La UCR en Mendoza y en la Argentina.* Mendoza, Ediciones Culturales, 1995.

* Lacoste, Pablo y Marón, Gustavo. El transporte aéreo entre Argentina y Chile (1914-1964). Aceptado para publicacion en *Boletín de Historia y Geografía*, Universidad Católica Blas Cañas (Santiago de Chile).

* Lacoste, Pablo. La generación del '80 en Mendoza. EDIUNC, 1995.

* Liberti, Susana. Relaciones comerciales argentino-chilenas hasta la firma de los Pactos de Mayo. En: *Revista de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación*, UNLP, 1968.

* Martín, Jose Francisco. *Estado y Empresa.* Mendoza, EDIUNC, 1992.

* Maza, Juan Isidro. *Toponimia, tradiciones y leyendas mendocinas.* Buenos Aires. Fundación Banco de Boston, 1990.

* Morales Guiñazú, Fernando. *Villavicencio a través de su historia. Buenos Aires, Peuser, 1943.*

* Olmos Zárate, Julio Leopoldo. *Desde San Lorenzo a Pichincha. Campañas Sanmartinianas. Mendoza,* Ediciones Culturales, 1995, 148.

* Parma, Norberto. *El departamento de Las Heras, estandarte del Libertador.* Mendoza, Ediciones Culturales, 1994, 160.

* Pavez, Atuel Asunción. *Evocación por altas cumbres.* En: Varios Autores, *Vidas que hacen historia.* Mendoza, Ediciones Culturales, 1994.

* Prieto, Rosario. y Abraham, E. 1995. Procesos de ocupación del espacio y uso de los recursos en la vertiente nororiental de los Andes Centrales argentino-chilenos. En: *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada.* Granada.

* Rodríguez, Celso. Lencinas y Cantoni. *Populismo cuyano en tiempos de Yrigoyen.* Buenos Aires, Belgrano, 1979.

* Rusconi, Carlos. Poblaciones pre y poshispánicas de Mendoza. Vol.III, Arqueología, Mendoza, 1962.

* Sachero, Pablo, Durán, Víctor y García, Eduardo. "Noticia sobre la ocupación agroalfarera de la cueva El Jagüelito". CEIDER, 2, pp.7-39, Mendoza, 1988.

* Schobinger, Juan. Prehistoria y protohistoria de la Región Cuyana. Mendoza, 1975.

* Villalobos, Sergio (director): *Historia de la Ingeniería en Chile.* Santiago, Hachette.

* Villalobos, Sergio y otros. *Historia de Chile.* Santiago, Andres Bello, 1995.

INDICE

INTRODUCCION
Por Pablo Lacoste 3

I-PREHISTORIA DE LAS HERAS
Por Roberto Bácena 5

Arte rupestre y momia incaica
Por Juan Schobinger 7

El dominio incaico en la zona
Por Roberto Bárcena 9

Las Bóvedas coloniales de Uspallata
Por Patricia Mónica Herrera 14

II-EL EJERCITO DE LOS ANDES
Por Daniel Dueñas 15

El cruce de la cordillera
Por Daniel Dueñas 17

III-HISTORIA POLITICA
Por Pablo Lacoste 21

Gansos y Pericotes
Por Gastón Bustelo 27

El juicio político de 1948
Por Claudia Lacoste y Oriana Pelagatti 29

IV-GEOGRAFIA DE LAS HERAS
Por Susana Soria y Delia Rapali 30

Ficha técnica
Por Liana Linera y Carem Becerra 35

V-EL CORREDOR ANDINO
Por Pablo Lacoste 36

Uspallata y su desarrollo
Por M. E. Cepparo y R. Vargas 42

Circulación Internacional
Por María Eugenia Cepparo 47

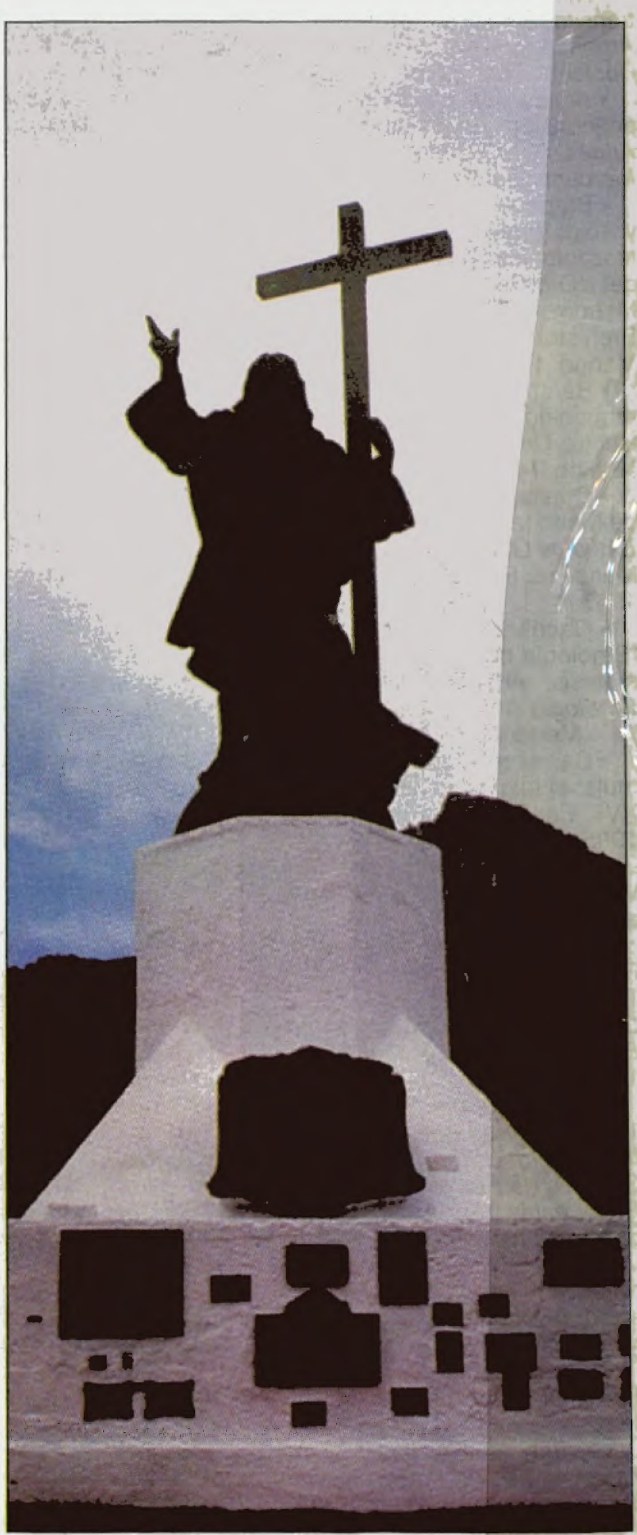
VI-TRANSPORTE AEREO
Por Pablo Lacoste 49

El Aeroclub de Uspallata
Por Atilio Baldini 51

VII-ECONOMIA Y PERSPECTIVAS
Por Aldo César Montes de Oca 56

BIBLIOGRAFIA 63

INDICE 64



Cristo Redentor, desde 1904, símbolo de la paz con Chile.