

HISTORIA DE UN LARGO Y SINUOSO CAMINO

LA RUTA PANAMERICANA COMO HOY LA CONOCEMOS, SE IDEÓ HACE NUEVE DÉCADAS, TARDÓ 22 AÑOS EN CONSTRUIRSE Y EN SU ETAPA FUNDACIONAL INCLUYÓ LA PARTICIPACIÓN DE UN GRAN NÚMERO DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS. UNA INVESTIGACIÓN REALIZADA POR LA CChC PERMITIRÁ CONOCER SU HISTORIA. ACÁ VA UN ADELANTO.

Por Jorge Velasco_Fotos Gentileza CChC

La idea de unir toda América a través de un solo camino comenzó a tomar forma a comienzos del siglo XX. En 1925, en un congreso de vialidad realizado en Argentina, diversos ingenieros decidieron impulsar la fundación de la Ruta Panamericana. Los automóviles llevaban apenas cuarenta años de existencia en el mundo. Las primeras carreteras habían comenzado a construirse y se perfilaban como una alternativa al ferrocarril y a la navegación, que eran los transportes de larga distancia que prevalecían en aquel entonces. Sin embargo, en general los buenos caminos eran escasos. Para 1932 se contabilizaban apenas 326 kilómetros pavimentados en todo el país.

A pesar del entusiasmo inicial, el proyecto de la Panamericana tardó un par de décadas en materializarse en Chile. Sin embargo, el alza en el flujo automotor precisaba nuevas obras. Según el Anuario Estadístico de la República de Chile, en 1940 había 49.868 vehículos (autos, buses y camiones) y la cifra llegaría a 126.331 unidades para 1960. Fue así como se vio la necesidad de impulsar definitivamente la red vial como una alternativa al uso del

ferrocarril. Era más sencillo hacer ramificaciones, cargar y descargar en más puntos (no sólo en una estación de trenes) y sobrepasar sectores geográficos complicados –como una cuesta– en forma relativamente sencilla. Además, buena parte de los caminos eran concesionados y el Estado vio a los privados como un buen aliado para construir las nuevas carreteras.

En 1945, ante el próximo fin de la Segunda Guerra Mundial y en la antesala de la Guerra Fría, el Presidente de Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt, había decidido potenciar la integración del continente a través de la Ruta Panamericana, por lo cual impulsó un préstamo para ayudar a financiar el primer tramo en nuestro país. Por ello, años después la carretera se inauguró con el nombre del mandatario estadounidense, que falleció en abril de 1945.

DE LA MANO DEL PLAN SERENA

Bajo la presidencia de Juan Antonio Ríos y la administración del ministro de Obras Públicas, Eduardo Frei Montalva, se dictó en 1945 el decreto para iniciar la construcción de este trayecto. De esta manera, la

Longitudinal, como también se conoció a la Panamericana o Ruta 5, comenzó sus obras en 1946.

Hasta ese momento, en Chile se habían realizado algunas pavimentaciones de tramos cortos, como la Ruta Costera Viña-Concón, Santiago-Valparaíso, Santiago-San Bernardo y Santiago-San Antonio. Pero el inicio de la Panamericana aboraría 500 kilómetros, aproximadamente, entre Santiago y La Serena: era una distancia inusitada para la época.

El proyecto se ejecutó de la mano con el Plan Serena, impulsado por el Presidente Gabriel González Videla (1946-1952) para potenciar a esta ciudad de la Cuarta Región como un polo económico. Este programa de modernización y mejoramiento de La Serena fue el que, a la postre, gatilló la formación de la CChC.

La primera licitación fue adjudicada a cuatro empresas: Guzmán, Vial y Pascal Ltda. para el tramo Santiago-Las Chilcas; Martínez Casas y Cía. para Las Chilcas-Nogales; Vasco Solar Gazmuri para Nogales-Río Choapa; Chadwick, Beunders y Cía Ltda. para los sectores Río Choapa-Río Li-



LA HISTORIA DE LA RUTA 5

será expuesta a partir de 2017 en el Museo de la Construcción. La investigación es llevada a cabo por la historiadora Javiera Müller, quien colaboró con este artículo.

Construcción Carretera Panamericana Norte, Copiapó a Taltal, 1975.
INGECIL.



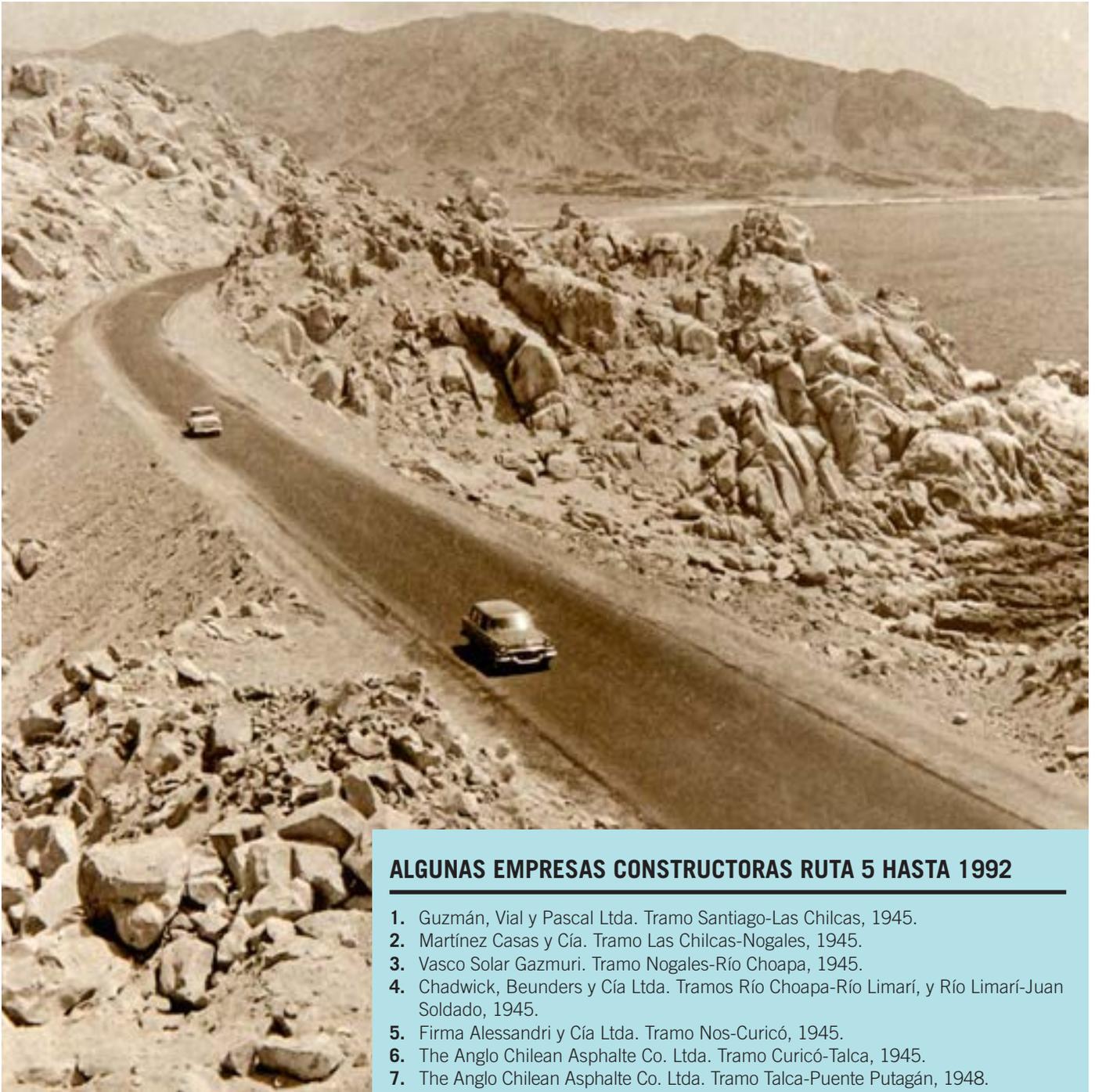
marí y Río Limarí-Juan Soldado. Esta última empresa figuraba como socia de la Cámara en una nómina de 1954. La inauguración de la nueva vía la realizó Gabriel González Videla en 1952. Gracias a ello, las más de 12 horas que demoraba el viaje en tren se redujeron a la mitad en automóvil.

Además de Santiago-La Serena, se construyeron otros tramos más cortos, como el que va desde Arica hasta la frontera con

Perú y la Longitudinal Sur desde Nos a Curicó, que se licitó en 1945 y se adjudicó a Alessandri y Cía Ltda. En tanto, The Anglo Chilean Asphalte Co. Ltd. (socio de la Cámara en la nómina de 1954) construyó Curicó-Talca (licitado en 1945) y Talca-Puente Putagán (1948). Entre medio, el Ministerio de Obras Públicas ejecutó en forma directa el Túnel de Angostura en la Longitudinal Sur entre 1946 y el 17 de septiembre de 1949.

Con el correr de los años se pavimentaron varios otros tramos, hasta que en su discurso del 21 de mayo de 1968, el Presidente Eduardo Frei Montalva anunció que la ruta entre Arica y Puerto Montt estaba concluida. Habían transcurrido 22 años.

En las dos décadas siguientes, las inversiones se focalizaron en la reparación de este camino. Hubo que esperar hasta los años noventa y el inicio del sistema de



concesiones, para que la Ruta 5 tuviera un nuevo impulso con el inicio de la construcción de la doble vía entre La Serena y Puerto Montt. Casi como si fuera una remembranza de los primeros años de la Panamericana, algunas de las primeras obras concesionadas se dieron en la ruta entre Santiago y La Serena: el Túnel El Melón (1993) y la doble calzada entre Santiago-Los Vilos (1996).

ALGUNAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS RUTA 5 HASTA 1992

1. Guzmán, Vial y Pascal Ltda. Tramo Santiago-Las Chilcas, 1945.
2. Martínez Casas y Cía. Tramo Las Chilcas-Nogales, 1945.
3. Vasco Solar Gazmuri. Tramo Nogales-Río Choapa, 1945.
4. Chadwick, Beunders y Cía Ltda. Tramos Río Choapa-Río Limarí, y Río Limarí-Juan Soldado, 1945.
5. Firma Alessandri y Cía Ltda. Tramo Nos-Curicó, 1945.
6. The Anglo Chilean Asphalte Co. Ltda. Tramo Curicó-Talca, 1945.
7. The Anglo Chilean Asphalte Co. Ltda. Tramo Talca-Puente Putagán, 1948.
8. Constructora Mario Millán. Accesos Puente Huasco, pavimentación con asfalto, 1976.
9. Contratista Bezanilla Salinas. Pavimentación doble vía Los Lirios-Requinoa, 1976
10. Faret y Conley Ing. Ltda. Construcción de bases y pavimento en el acceso a Olivar Alto (longitudinal sur), 1976.
11. Loewe y Maldini. Camino Ancud-Castro, 1976.
12. Yaconi Hnos. Longitudinal Sur, cuesta Mininco, 1976.
13. Antoine y Cía. Reparación ruta 5 entre Osorno y San Pablo, 1976.
14. Obras y Construcciones. Reparación Panamericana Norte, sector Santiago, 1976.
15. Besalco. Mejoramientos Norte Grande, década de 1980.
16. Sociedad Constructora de Pavimentos Asfálticos Limitada (Bitumix). Pavimentación último tramo de la Panamericana, sector Chiloé, 1992.

** Este listado se irá completando en las futuras ediciones.*