

## EL CAMINO POR EL PASO EL PEHUENCHE (1961-1997): APORTE PARA EL ESTUDIO DE LA INTEGRACIÓN BINACIONAL<sup>1</sup>

Pablo Lacoste (\*)

A lo largo de la Cordillera de los Andes, son varias las alternativas posibles para definir los caminos que mejor se presenten para recibir las inversiones necesarias y convertirse en rutas internacionales aptas para el intercambio comercial permanente. Las distintas localidades fronterizas se disputan la prioridad, confiando que con la ruta sobrevendría una etapa de prosperidad y revalorización de su propio territorio. De todos modos, y más allá de los localismos, conviene examinar cada uno de estos pasos con vistas a enriquecer los elementos de juicio antes de la toma de decisiones.

En la zona central, donde se encuentran las principales poblaciones tanto argentinas como chilenas, se destacan alternativas de pasos. La más conocida y transitada es el sistema Cristo Redentor, camino que une Uspallata y Los Andes. Cien kms. más al Sur se encuentra el camino por los pasos de El Portillo Argentino y Los Piuquenes. Y otros 200 kms. más en esa misma dirección, aparece el sistema del Pehuenche, los pasos Vergara, Planchón y El Pehuenche.

En otro lugar nos hemos referido a los dos primeros pasos (Las Cuevas-Caracoles y Portillo Argentino-Piuquenes), como así también a la primera parte de la historia del Pehuenche, desde su descubrimiento formal (1658) hasta la inauguración del camino para automotores (1961). En el presente trabajo examinamos la evolución que sufrió esta ruta internacional desde ese momento hasta la actualidad (1997).

---

(\*) *Doctor en Historia, Universidad de Buenos Aires. Docente de la Facultad de Ciencias Políticas, Universidad Nacional de Cuyo, Director del Instituto de la Cuenca del Pacífico (Universidad de Congreso).*

<sup>1</sup> Este trabajo ha sido financiado por el Centro de Investigaciones de la Universidad Nacional de Cuyo.

### 1. La ruta por los pasos Pehuenche, Planchón y Vergara: su importancia para la unidad latinoamericana y la integración de la Macro-región Pehuenche

Actualmente el sistema del Pehuenche (con su variante Campanario y los pasos Planchón y Vergara), permite comunicar por caminos transversales las dos grandes rutas nacionales de orientación Norte-Sur: la RN 40 argentina y la Ruta 5 chilena, paralelas y equidistantes de la Cordillera de los Andes, ubicadas a poco más de 100 kms. de la misma, una al Este (R 40) y otra al Oeste (R 5). El enlace de estas grandes rutas supone, indiscutiblemente, un aporte decisivo a la integración entre ambos países y la apertura de variantes importantes para la profundización de los procesos de unidad latinoamericana iniciados con el Mercosur y la aproximación de Chile al mismo.

Además del significado continental, estas rutas tienen un fuerte impacto local pues permiten enlazar el Sur de Mendoza y la VII Región chilena, dando lugar a la Macro-región Pehuenche. El Sur de Mendoza abarca los departamentos de San Rafael, Malargüe y General Alvear, con una superficie total de 87.000 km<sup>2</sup>, y una población superior a los 200.000 habitantes. Por su parte, la VII Región chilena comprende las provincias de Curicó, Talca, Linares y Cauquenes, con una superficie de 32.000 km<sup>2</sup> y una población que en 1995 ascendía a 900.000 habitantes. En conjunto, la Macro-región Pehuenche configura un área de 120.000 km<sup>2</sup> y de 1.100.000 habitantes.

Cuadro I  
Macro-región Pehuenche

Territorio	Población (habitantes)	Superficie (km <sup>2</sup> )
Provincia de Talca	313.951	9.640
Provincia de Cauquenes	55.242	5.626
Provincia de Linares	246.291	9.820
Provincia de Curicó	220.657	5.737
Departamento de Malargüe	21.743	41.317
Departamento de San Rafael	158.266	31.235
Departamento de General Alvear	42.338	14.448
<b>Total Macro-región Pehuenche</b>	<b>1.058.488</b>	<b>117.823</b>

Fuentes: Elaboración propia a partir de: República Argentina: Censo Nacional de 1991. González Leiva, José Ignacio. *Atlas Universal Zig-Zag*, Santiago, Zig-Zag, 1995.

La Macro-región Pehuenche se encuentra fragmentada por dos barreras. Una de índole política y otra natural. La división política está dada por la frontera internacional y los obstáculos que allí levantan las burocracias centrales de Argentina y Chile, instaladas a cientos de kms. de este lugar (Buenos Aires y Santiago). Se trata

de un problema concreto, pues con frecuencia, las burocracias nacionales priorizan criterios totalmente ajenos a la Macro-región del Pehuenche; subordinan los procesos de cooperación transfronteriza a los intereses coyunturales de los grandes centros del poder político y económico de cada país. A ello se suma la barrera natural, determinada por la Cordillera de los Andes. De todos modos, esta barrera es relativa, pues en este lugar, las montañas son mucho más bajas que en la zona enfrentada a las ciudades de Mendoza y Santiago.

Además existen pasos sumamente bajos, transitables y accesibles. No obstante, los motivos políticos han presionado en forma decisiva para convertir estos modestos obstáculos naturales, en barreras todavía infranqueables para el transporte terrestre comercial. Desde el punto de vista técnico, el sistema Pehuenche supone una gran ventaja con relación al sistema del paso por el Cristo Redentor. Éste se encuentra a 4.200 metros, que gracias al túnel de Los Libertadores, desde 1980 permite el paso a una altura de 3.200 metros s/n/m. Pero con crecientes problemas para el uso del túnel internacional (exceso de dióxido de carbono, falta de sistemas de ventilación y demás factores que tienden a provocar periódicos cierres del servicio del túnel). A ello hay que añadir una serie de problemas técnicos. Entre ellos, los fuertes desniveles, sobre todo en el tramo chileno del camino internacional. En efecto, en la Ruta 60 CH, se registran varios tramos con un desnivel de 8,5% (8,5 metros de altura por cada 100 metros de distancia), mientras que en el tramo argentino del Corredor Andino el desnivel alcanza el 8%. Se trata de un porcentaje altísimo, que vulnera ampliamente los límites máximos aceptados por la ingeniería (7% para Vialidad chilena).

## 2. Los pasos y ríos cordilleranos y su significado para los caminos transversales de enlace para los dos ejes troncales de transporte nacional Norte-Sur de ambos países, la Ruta 40 argentina y la Ruta 5 chilena

En el Sur de la provincia de Mendoza, la Cordillera de los Andes presenta amplias ventajas para la construcción de caminos con relación al tramo ubicado más al Norte. Fundamentalmente porque la altura de las montañas es notablemente más baja. Además, la presencia de caudalosos ríos transversales que cortando cordones han permitido contar con facilidades naturales para el desarrollo de eventuales caminos trasandinos.

En la zona del sistema Pehuenche, la Cordillera de los Andes tiene un perfil irregular, con picos cercanos a los 4.000 metros de altura (como el cerro Campanario y el volcán Planchón), y pasos relativamente bajos, como El Planchón (2.850 mts.), Vergara (2.505) y El Pehuenche (2.550). Los dos primeros se encuentran muy cerca uno del otro, en tanto que el tercero se ubica unos 90 kms. más al Sur. En las proximidades de los mismos aparecen las nacientes de importantes ríos, unos corren hacia el Este para desaguar en la Cuenca del Atlántico y otros bajan hacia el Oeste para

llegar al Pacífico. Estos ríos son fundamentales para el reconocimiento del terreno. Además, mediante la erosión han dado lugar a una serie de facilidades para el diseño y construcción de caminos. (Como veremos más adelante, las rutas actuales se han construido justamente junto a estos ríos).

Del lado argentino, se destacan los ríos Valenzuela, Grande, Chico y Salado.

El río Valenzuela nace cerca del Planchón, y corre en dirección sudeste a lo largo de 18 kms. hasta desembocar en el río Grande. Éste nace unos kms. al Norte de allí, cerca del paso de las Damas ( $34^{\circ} 47'$  de latitud sur), en la confluencia de los ríos Cobre y Tordillo. El río Grande corre en sus primeros 100 kms. en dirección Norte-Sur, paralelo a la Cordillera de los Andes, dando lugar a una suerte de camino natural que enlaza los pasos del Planchón y El Pehuenche. Este camino está encajonado, rodeado por dos cadenas montañosas, una al Oeste (línea de las más altas cumbres y por tanto, límite internacional) y otra al Este (más baja, pero muy significativa). La singular belleza del paisaje lo convierte en un circuito de gran potencial turístico, especialmente por enlazar lugares como Valle Hermoso y Valle Noble. Tras 100 kms. de recorrido hacia el Sur, el Grande recibe las aguas del río Chico (que llega allí tras nacer junto al cerro Campanario y recorrer un tramo de 40 kms. en dirección Oeste-Este). A partir de esta confluencia, el río Grande sigue en dirección al Oeste-Este, a lo largo de 40 kms., hasta desembocar en Bardas Blancas. Allí vuelve a tomar el curso Norte-Sur, para unirse finalmente con el río Barrancas y dar origen así al río Colorado, cuyas aguas desembocan en el océano Atlántico.

Para este trabajo, interesa evaluar fundamentalmente el tramo desde las nacientes hasta Bardas Blancas, para el cual, los datos son los siguientes: con una extensión de 140 kms. de longitud, la cuenca hidrográfica del río Grande completa una extensión de 5.540 km<sup>2</sup>. Por su parte, "el módulo del río es variable: a la salida de Valle Hermoso es de 32,7 m<sup>3</sup>/seg., y en Bardas Blancas alcanza un valor de 107 m<sup>3</sup>/seg. Es la consecuencia del aporte de los afluentes que va recibiendo en su recorrido" (Ulzurrun, 1996, p. 47).

Por su parte, el río Salado también cumple un papel destacado en este escenario natural. Nace varios kms. al Este del río Grande, cerca del Valle de Las Leñas. Corre en dirección Oeste-Este, pasa cerca de los baños termales de Los Molles, avanza hacia las planicies, hasta finalmente desembocar en el río Atuel.

Del otro lado de la cordillera se presenta un cuadro parecido, sobre todo por la presencia de los ríos Maule y Teno. El río Maule es el mayor de la VII Región, y uno de los más importantes de Chile. En el orden nacional ocupa el cuarto lugar como cuenca hidrográfica y el noveno en caudal. En efecto, el Maule tiene una cuenca hidrográfica de 20.245 km<sup>2</sup>, y sólo lo superan los ríos Loa, Baker y Bío Bío. El caudal medio del Maule es de 467 m<sup>3</sup>/seg., lo cual también es importante porque ningún río chileno ubicado al Norte lo supera; el caudal del Maule es diez veces mayor que el del río Aconcagua (que parte cerca del cerro homónimo y desemboca en las playas de Con Con) y cinco veces más grande que el río Maipo, que corre cerca de la

ciudad de Santiago. El río Maule nace en la laguna homónima, ubicada al pie del cerro Campanario y muy cerca del paso Pehuenche. La Laguna del Maule tiene una superficie de 45 km<sup>2</sup>. El río se extiende a lo largo de 240 kms. hasta desembocar en el océano Pacífico, cerca del Puerto de Constitución. Por su parte, el río Teno nace cerca del volcán Planchón (3.991 mts.) y corre hacia el Oeste hasta llegar a la ciudad de Curicó; luego continúa su curso hasta unirse con el río Lontué y dar lugar al río Mataquito, que desemboca en el Pacífico; el Mataquito es el segundo más importante de la VII Región, con una hoya hidrográfica de 6.190 kms<sup>2</sup> y un caudal medio de 153 m<sup>3</sup>/seg.

Cuadro II  
Mayores ríos chilenos

Río	Cuenca Hidrográfica (km <sup>2</sup> )	Caudal medio (m <sup>3</sup> /seg.)	Región
Loa	33.570	4	II
Bío Bío	24.029	900	VIII
Baker	26.726	875	XI
<b>Maule</b>	<b>20.295</b>	<b>476</b>	<b>VII</b>
Bueno	17.210	570	X
Pascua	14.760	570	XI
Alisén	11.674	628	XI
Valdivia	9.902	687	X
Puelo	8.817	670	X
Tolten	7.886	572	IX

Fuente: Elaboración propia a partir del *Gran Atlas de Chile y el Universo* (1993).

Cuadro III  
Relación ríos-caminos en la Macro-región del Pehuenche

Río	Vertiente	Observaciones	Ruta paralela
Maule	Pacífico	467 m <sup>3</sup> /s; 20.295 km <sup>2</sup>	R 115 CH
Mataquito	Pacífico	153 m <sup>3</sup> /s; 6.190 km <sup>2</sup>	Curicó- Pacífico
Grande	Atlántico	107 m <sup>3</sup> /s; 5.540 km <sup>2</sup>	RP 222, 226 y 224
Teno	Pacífico	afluente del Mataquito	Planchón-Curicó
Cobre	Atlántico	afluente del Grande	RP 222
Tordillo	Atlántico	afluente del Grande	RP 222
Valenzuela	Atlántico	afluente del Grande	RP 226
Salado	Atlántico	afluente del Atuel	RP 222

Fuentes: Elaboración propia a partir del *Gran Atlas de Chile y el Universo* (1993); Ulzurrún (1996); informes de Dirección Provincial de Vialidad.

El panorama natural de la zona brinda, por tanto, grandes facilidades, ya sea por los pasos como por los ríos que, partiendo de los mismos hacia ambas laderas de la montaña, permitieron el desplazamiento de indígenas y viajeros, primero, y el diseño de los caminos, después. En el momento de escribirse este trabajo, las rutas se han construido justamente en forma paralela a estos ríos.

Del lado argentino, en el paso Pehuenche comienza la **Ruta Provincial 224**, que corre en dirección Oeste-Este, en forma paralela al río Chico; se trata de un camino de tierra de 34 kms., al cabo del cual se llega a la desembocadura del río Grande y muy cerca de este lugar se encuentra la localidad de Las Loicas (200 habitantes).<sup>2</sup> A partir de Las Loicas, la RP 224 (48 kms. de camino enripiado) sigue hacia el Este, con un curso paralelo al río Grande, hasta desembocar en Bardas Blancas, lugar donde empalma con la Ruta Nacional 40, a partir de la cual ingresa en la red de rutas nacionales pavimentadas de la República Argentina.

Como complemento, la **Ruta Provincial 222** corre paralela a la RP 224, unos 100 kms. al Norte, junto al río Salado. Comienza en el punto de encuentro entre la RN 40 y el río Salado. De allí penetra hacia el Oeste, paralela al río. Tras un tramo de 52 kms. pavimentados, pasa por Los Molles y llega al valle de Las Leñas. Allí termina el pavimento y continúa un camino de tierra de 12 kms. que llega a Valle Hermoso. Luego el camino sigue paralelo al río Tordillo hasta la desembocadura del río Cobre, confluencia que da origen al río Grande. Allí continúa un poco más hacia al Sur, hasta que aparece el formidable obstáculo del Cajón de los Oscuros, donde una muralla de basalto de 8 kms. de ancho impide continuar el camino. Conforme a las estimaciones de la Dirección Provincial de Vialidad, existen dos alternativas para superar este obstáculo. Una es por medio de dinamita y otra con la construcción de dos puentes sucesivos sobre el río Grande. Cada uno tendría una extensión de 100 mts., a un costo de U\$ 15.000 el metro, lo cual arroja un costo global estimativo de U\$ 3.000.000 para los dos puentes.

Es preciso destacar que las rutas 224 y 222 se encuentran enlazadas por caminos perpendiculares a ellas y paralelos entre sí que terminan de formar un cuadrilátero. En el Este aparece la RN 40, como ya se ha mencionado. Y en el Oeste, la **Ruta Provincial 226**. Ésta comienza en la RP 224 en la localidad de Las Loicas, corre paralela al río Grande en dirección Sur-Norte. Tras 75 kms. llega a la desembocadura del río Valenzuela, lugar donde se bifurca. Una rama toma hacia el noroeste, paralela a este río, para llegar, tras 22 kms., al paso del Planchón. La otra sigue hacia el Norte, siempre junto al río Grande, y tras un recorrido de 18 kms., llega al ya mencionado

---

<sup>2</sup> Originada en un campamento establecido a mediados de la década de 1940, por la empresa Mapisa encargada de explotar la mina General San Martín, Las Loicas cuenta con una población de 200 habitantes, escuela, sala de primeros auxilios, oficinas de Administración Nacional de Aduanas, dependencias de la Dirección Provincial de Vialidad y demás establecimientos.

### Cajón de los Oscuros.<sup>3</sup>

En otras palabras, para llegar al límite internacional desde la RN 40, existen actualmente dos alternativas. El camino de **85 kms.** por paso Pehuenche (RP 224) o un recorrido de **137 kms.** por el Planchón (RP 226), ambos pasando por la localidad de Las Loicas. Cuando se realicen las obras para habilitar el camino por el Cajón de los Oscuros se abrirá una tercera opción que permitirá viajar de la RN 40 hasta el Planchón en **102 kms.** por Las Leñas (RP 222).

Del lado chileno sucede algo parecido. En el paso Pehuenche comienza la ruta 115, que se desplaza hacia el Oeste, paralela al río Maule en algunos tramos. Los primeros 105 kms. son de tierra y luego siguen 65 kms. pavimentados hasta llegar a Talca y la Ruta 5. Unos 100 kms. al Norte del paso Pehuenche, comienza el camino del Planchón, que corre paralelo al río Teno. Tras poco más de 40 kms. de camino de tierra se llega a Los Queñes, punto a partir del cual sigue un tramo de extensión parecida de ruta pavimentada que conduce a Curicó y la Ruta 5.<sup>4</sup>

Desde el límite internacional hasta la carretera troncal de Chile (ruta 5), aparecen con claridad las dos rutas. Por un lado, del Pehuenche a Talca, con un total de 170 kms., de los cuales 65 están pavimentados. Por otro, del Planchón a Curicó, con un camino de 87 kms., pavimentado hasta la mitad aproximadamente.

En caso de completarse las obras del Cajón de los Oscuros y las mejoras generales más urgentes, el panorama de comunicación por **caminos transversales de enlace para las rutas 40 RA y 5 CH** sería el siguiente: por el Norte, el camino tendría una extensión de **199 kms.**, a través de Las Leñas, Valle Hermoso, paso Planchón o Vergara, Los Queñes y Curicó. Por el Sur la ruta alcanzaría una extensión de **255 kms.**, tocando Bardas Blancas, Las Loicas, paso Pehuenche, San Clemente y Talca. Es preciso destacar que para unir Mendoza con Santiago o Valparaíso, la primer variante supondría una doble ventaja. En primer lugar, por ser 56 kms. más corta en sí misma. En segundo, porque se evitarían 100 kms. de viaje hacia el Sur por la RN 40 (desde el puente sobre el río Salado hasta Bardas Blancas) y 60 kms. de vuelta por

---

<sup>3</sup> Muy posiblemente, la Ruta Provincial 226 mantendrá este nombre desde Las Loicas hasta la desembocadura del río Valenzuela y desde allí hasta el paso Planchón, mientras que la otra rama, desde la desembocadura del Valenzuela hasta el Cajón de los Oscuros reciba el nombre de "prolongación de la RP 222". De esta forma, la RP 226 tendría una extensión de 97 kms. y la RP 222 alcanzaría una longitud de 90 kms., de los cuales todavía no se han construido los 8 kms. correspondientes a la muralla basáltica ubicada al Sur del Valle Hermoso. Así lo comunicó al autor, en forma extra oficial, el Director Provincial de Vialidad, José Cortizo, en marzo de 1997.

<sup>4</sup> Con respecto a los mencionados ríos chilenos, conviene destacar lo siguiente. La cuenca del Maule es la mayor de la VII Región y la cuarta más importante de Chile, con una hoya hidrográfica de 20.245 Km<sup>2</sup> y un caudal medio de 467 m<sup>3</sup>/s. Ningún río chileno ubicado al Norte del Maule lo supera en caudal y sólo dos de todo el país (el Loa y el Bío Bío) son mayores en Cuenca Hidrográfica. El caudal del Maule es diez veces mayor que el del río Aconcagua (que parte cerca del cerro homónimo y desemboca en las playas de Con Con) y cinco veces más grande que el río Maipo, que corre cerca de la ciudad de Santiago.

Por su parte, el río Teno nace cerca del paso del Planchón y corre hacia el Oeste hasta llegar a la ciudad de Curicó; luego continúa su curso hasta unirse con el río Lontué y dar lugar al río Mataquito, que desemboca en el Pacífico; el Mataquito es el segundo más importante de la VII Región, con una hoya hidrográfica de 6.190 Km<sup>2</sup> y un caudal medio de 153 m<sup>3</sup> por segundo. El Teno ha facilitado la construcción del camino, que partiendo del paso del Planchón o el Vergara, sigue paralelo al río hasta llegar a Curicó.

la R5 chilena (desde Talca a Curicó). En este sentido, el viaje de Santiago a Mendoza tendría una extensión de 955 kms. por El Pehuenche, 700 kms. por el paso Vergara,<sup>5</sup> y 380 por Las Cuevas. Más claramente se manifiesta la ventaja que significaría el paso Vergara para el viaje desde San Rafael hasta Santiago: alcanzar estos dos puntos demandaría 855 kms. por El Pehuenche, 620 por Las Cuevas y 600 kms. por el paso Vergara.

De todos modos, es preciso enfatizar con toda claridad la enorme diferencia de costos entre los caminos por Pehuenche y Vergara. Éste demandaría recursos muy superiores a aquél. Los cincuenta años de mejoras, obras de arte e inversiones de todo tipo que ha recibido El Pehuenche, sumadas al citado obstáculo natural del Cajón de los Oscuros, colocan a ambos caminos en situaciones totalmente distintas. Por este motivo, El Pehuenche ha sido priorizado por los gobiernos nacionales de ambos países.

Si se considera el sistema general de rutas entre Malargüe y Valparaíso por el paso Pehuenche, según datos oficiales chilenos de 1996, la situación técnica sería la siguiente: el tramo chileno se extiende por 633 kms., de los cuales 526 estaban pavimentados, 100 de ripio y 7 de tierra; con un desnivel máximo del 2,5% y una altura máxima de 2.553 metros s/n/m. Del lado argentino se computan 151 kms: 69 pavimentados (RN 40), 48 enripiados y 34 de tierra; el desnivel máximo es de 2,1% y la altura máxima de 2.443 metros s/n/m. El estado general es considerado “malo” a ambos lados de la cordillera.<sup>6</sup>

#### Cuadro IV

Distancias entre ciudades argentinas y chilenas por los pasos de Las Cuevas o Pehuenche (en kilómetros)

	por Las Cuevas	por Pehuenche
Buenos Aires-Santiago	1.420	1.590
Mendoza-Santiago	380	910
San Rafael-Santiago	620	810
Buenos Aires-Talca	1.720	1.590
Mendoza-Talca	680	610
San Rafael-Talca	920	510

Fuente: Elaboración propia

<sup>5</sup> En este cálculo se toma en cuenta el viaje directo por la RN 40 en el tramo argentino. Ello incluye 100 kms. de camino enripiado por la RN 40 desde la salina del Diamante hasta Pareditas. Para eludir este obstáculo, se puede viajar por pavimento a través de las RN 144 y 143, rodeo que exige una extensión de 100 kms. más de ruta.

<sup>6</sup> República de Chile, Ministerio de Obras y Saneamiento, Dirección de Planeamiento, *Resumen ejecutivo de la investigación del potencial de transporte por los corredores transversales*, Geotécnica consultores, 1996, p. 5.

Pero antes de llegar a la situación actual, conviene observar la evolución de los territorios ubicados a ambos lados de la cordillera y la circulación por estos caminos cordilleranos.

### 3. El proceso de construcción del camino por El Pehuenche y el liderazgo de la sociedad civil

La inauguración de la ruta por El Pehuenche, formalizada en abril de 1961, fue sólo el primer paso en el proyecto de integración que impulsaban las pequeñas burguesías comerciales y agroindustriales de la Macro-región Pehuenche. Porque, si bien a partir de ese momento quedaba habilitado un camino, su transitabilidad era incontrastablemente mala. Por un lado, la ruta sólo se habilitaba en la temporada estival, de enero a abril. Por otro, se requería atravesar cientos de kms. por caminos de tierra, con partes complicadas. En estas condiciones, poco aportaba esta ruta al proceso de integración binacional y sobre todo, a la promoción de las actividades económicas locales a partir del incentivo que podía significar la apertura de nuevos mercados complementarios.

En este marco, las pequeñas burguesías locales lideraron la segunda parte de la larga lucha por un camino apto para el intercambio comercial. Cámaras empresariales, autoridades políticas municipales y provinciales, sectores culturales y deportivos se movilizaron para alcanzar este objetivo. Sin dudas, la apertura del camino - por precario que fuese- significó un importante estímulo para estos sectores. Pero faltaba aún la parte más difícil.

En el Sur mendocino se organizó la *Comisión Argentina Pro Intercambio Paso Pehuenche*, integrada por 32 instituciones de San Rafael, 16 de General Alvear y 7 de Malargüe. Entre estas entidades figuraban cámaras empresariales, Rotary Club, Leones, cooperativas, bibliotecas, museos, entidades religiosas (Acción Católica) y clubes sociales y deportivos (incluyendo Aeroclubes y el Automóvil Club). El movimiento contaba además con la adhesión de la radio local LV4, los tres municipios del Sur mendocino y los diarios *El Comercio*, *Los Andes* y *El Tiempo de Cuyo*.

Casi simultáneamente, del otro lado de la cordillera, se organizó la *Comisión Chilena Pro Intercambio Paso El Pehuenche*. Esta agrupación mantenía perfiles muy parecidos a los de su par argentina, con la participación de entidades empresariales, deportivas y culturales. Cabe destacar el rol protagónico que ocupaba el director del diario *La Mañana* de Talca, lo cual le insufló una energía singular al grupo.

Entre las dos Comisiones (la argentina y la chilena) organizaron los *Congresos de Intercambio Integral Argentino-Chileno*, con el objetivo de analizar los problemas y diseñar soluciones consensuadas. El primer Congreso se celebró en la Argentina, en 1961. El segundo, en las Termas de Panimávida (22 kms. al Este de Linares) en 1962. El tercero tuvo lugar hacia 1963 en San Rafael.

Estos congresos causaron un fuerte impacto en el medio y un significativo aporte al proyecto debido a la riqueza de los debates y sobre todo, las conclusiones. Porque los participantes de estos encuentros eran justamente, los dirigentes de las entidades que conocían los problemas diarios que se producían, ya en las condiciones de la ruta, ya en el ritmo de trabajo de las máquinas viales, ya en los engorrosos trámites burocráticos aduaneros.

Por otra parte, estos encuentros generaron un espacio adecuado para el contacto entre entidades de ambos países, que impulsaron todo tipo de intercambio. "Las excursiones realizadas por equipos deportivos de ambos países y la actuación de conjuntos corales han iniciado ya el intercambio cultural y deportivo de gran relieve humanístico y con palpables progresos en la concreción de un sentido de la amistad entre los pueblos", señalaba con énfasis uno de los organizadores del III Congreso en el discurso inaugural<sup>7</sup>. Fue sin duda, un modelo de integración y actuación conjunta de la sociedad civil de ambos países.

A partir de estos encuentros se gestaron iniciativas que resultarían altamente favorables no sólo para el proceso de integración, sino también, para el desarrollo y la promoción de los países. En este sentido, es preciso destacar el caso de la *Feria Internacional de Talca (FITAL)*, como veremos en el apartado siguiente.

Del lado argentino sucedía otro tanto. Las cámaras y entidades intermedias del Sur mendocino impulsaron diversas actividades tendientes a la integración binacional. Como ejemplo basta señalar la invitación de la Cámara de Comercio de San Rafael a periodistas de la VII Región en febrero de 1977. Cinco periodistas de Talca, Linares y Curicó fueron recibidos en San Rafael, y agasajados en actos protocolares, con la asistencia de periodistas y empresarios mendocinos, el presidente del Rotary Club de San Rafael, su par del Club de Leones y el cónsul chileno en esa ciudad. Como resultado de su visita, los periodistas publicaron artículos significativos al regresar a Chile.<sup>8</sup>

Simbólicamente importante resultó también el Torneo de Pesca "Confraternidad Argentino-Chilena Paso Pehuenche", celebrado en San Rafael, en marzo de 1977. Fue organizado por el Club de Pescadores San Rafael en el lago de El Nihuil. Participaron 227 pescadores, de los cuales más de 100 eran chilenos. Éstos viajaron por El Pehuenche para tomar parte de la competencia deportiva en representación de clubes de pesca de Colchagua, Linares, San Fernando, Talca y San Clemente. Fue un hito más en el marco del proyecto de integración cultural impulsado por los empresarios de ambos países.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Palabras del secretario del Comité Ejecutivo de la Comisión Argentina Pro intercambio paso El Pehuenche, Dr. Emilio Carullo, San Rafael, 30 de enero de 1963. Citado en Comisión Argentina Pro Intercambio paso El Pehuenche, *III Congreso de Intercambio Regional Argentino Chileno*, San Rafael, 1963.

<sup>8</sup> "Periodistas de la VII Región visitaron San Rafael, Argentina". *La Prensa*, Curicó (Chile), 14 de febrero de 1977.

<sup>9</sup> "Pique en El Nihuil: Confraternidad argentino-chilena con 227 pescadores", *Los Andes*, 10 de marzo de 1977.

#### 4. El “espíritu del Pehuenche” y el origen de la Feria Internacional de Talca (FITAL)

La existencia de una causa común por la cual trabajar - el paso Pehuenche - dio lugar a un espacio de intercambio, entendimiento y cooperación entre importantes sectores de las clases dirigentes del Sur de Mendoza y la actual VII Región chilena. Fue un conjunto de ideas, actos simbólicos, momentos compartidos y espacios en común, que llamamos “espíritu del Pehuenche”. Fue ésta una relación fecunda, que dio sus frutos. Uno de ellos fue la *Feria Internacional de Talca*, actualmente la segunda en importancia de todo Chile.

Surgió en el marco de las deliberaciones que se llevaban adelante en el III Congreso, celebrado en San Rafael. Con el objetivo de impulsar actividades conjuntas que activasen la circulación por El Pehuenche, los empresarios debatieron sobre la conveniencia de poner en marcha un sistema de ferias y exposiciones.

Los talquinos tenían ya alguna experiencia en la materia. En 1905 ya se había celebrado una feria agrícola en esa ciudad, que tuvo buen éxito pero no continuidad. Luego se realizó otra en 1929, y una tercera en 1947, en la cual por primera vez se logra cohesionar una exposición de los distintos sectores productivos de la Región del Maule. A partir de estas experiencias se fue consolidando, en la clase empresaria de Talca, la idea de la importancia que podrían alcanzar estos eventos y en estas condiciones se sentaron a conversar con sus pares en la ciudad de San Rafael. Finalmente, aquellas jornadas del verano de 1963, terminaron de dar forma al proyecto y la decisión. A partir del año siguiente se celebrarían anualmente dos ferias, una en San Rafael y otra en Talca. Serían ferias internacionales justamente por la presencia de las contrapartes, cuya participación permitiría jerarquizar los eventos. El traslado del dicho al hecho no fue simétrico. En San Rafael, la propuesta abortó. No así en Talca, que cumplió exactamente lo acordado, con un éxito que pocos podían prever.

La primera FITAL se desarrolló en un marco de grandes expectativas. Fue importante la presencia de los empresarios argentinos. El aporte estuvo dado por 200 expositores de las ciudades de Mendoza, San Rafael, General Alvear y Malargüe, que se trasladaron a Talca por El Pehuenche. El viaje tuvo un fuerte sentido simbólico y generó circunstancias inesperadas. “Se registraron problemas de aduana por el establecimiento de las mercaderías que debían regresar a su destino”.

Participaron también expositores de Estados Unidos, Austria, España, Brasil, Italia, Alemania, Yugoslavia, China, Canadá, Polonia y Suecia. “Lo cual otorgó a la muestra un prestigio que ayudó, indiscutiblemente, a situarla en el segundo lugar en importancia ferial del país” (*El Centro*, 22 de marzo, 1997, p. 19).

El aporte de los expositores internacionales fue un buen complemento para los empresarios locales. Pero poco a poco, desde distintos lugares de Chile surgieron entidades interesadas en apoyar FITAL. “Organismos estatales y privados como la

Corporación de Fomento Fabril, la Confederación del Comercio Minorista de Chile, además de la banca privada y estatal, se integran a esta inquietud” (*El Centro*, 22 de marzo, 1997, p. 2).

Con todos estos aportes se consolidó este evento socio económico y cultural de grandes proyecciones. En efecto, a partir de entonces, la FITAL se celebró anualmente, en forma casi ininterrumpida. Fue creciendo, año a año, hasta convocar cada vez mayor cantidad de público. Conforme indica el cuadro adjunto, la cantidad de asistentes a la FITAL trepó de 38.276 en 1964 a 81.000 en 1968, luego descendió, para posteriormente retomar su ritmo de crecimiento hasta llegar a 144.000 en 1973.

Cuadro V  
Feria Internacional de Talca (FITAL)  
(Asistencia de público 1964-1973)

Edición FITAL	Año	Duración (días)	Público (personas)
I	1964	10	38.279
II	1965	10	48.624
III	1966	11	70.760
IV	1967	16	59.623
V	1968	16	81.061
VI	1969	16	68.333
VII	1970	16	58.180
VIII	1971	16	110.064
IX	1972	16	115.099
X	1973	17	144.728

*Fuente:* Memoria de la FITAL 1973. Estudio estadístico sobre ingresos de público durante las 10 exposiciones efectuadas.

La FITAL, aquel sueño de empresarios argentinos y chilenos reunidos en San Rafael en 1963, se había convertido en una realidad tangible, capaz de superar todas las expectativas.

En el momento de escribirse este trabajo, tras la celebración de más de 30 versiones de la FITAL, ésta es reconocida como la segunda más importante de Chile, después de la FISA (Feria Internacional de Santiago), y evidentemente, la mayor feria del interior de ese país. Basta tener en cuenta que FITAL llegaría a disponer de un

predio de 100.000 metros cuadrados y una convocatoria cercana a las 170.000 personas.<sup>10</sup>

A partir de FITAL, la Cámara de Comercio de Talca generó un espacio especialmente adecuado para el intercambio y la integración con el empresariado argentino del Sur de Mendoza. Concretamente, la cámara talquina realizó numerosas gestiones para facilitar la presencia de los stands representativos de Malargüe, San Rafael y General Alvear en FITAL. Fue éste un reflejo más de toda una rica circulación de personas, bienes e ideas de un lado al otro de la cordillera por el paso Pehuenche, motorizada por la pequeña burguesía comercial.

##### 5. El camino por El Pehuenche y el lento proceso de incorporación de mejoras

El apasionado compromiso de la sociedad civil con el camino del Pehuenche, alentó la inversión por parte del sector público. En 1961 se impulsó la incorporación de capa asfáltica, tanto del lado chileno como argentino. En este último, la Dirección Nacional de Vialidad procedió a asfaltar el tramo de 65 kms. que va de Malargüe a Bardas Blancas, con una inversión de 100 millones de pesos. Simultáneamente se avanzó en el pavimento de otro tramo importante de la Ruta Nacional 143, desde las salinas El Diamante hasta El Sosneado, con una extensión de más de 60 kms. "Con estas dos obras, el viaje desde San Rafael a [el límite internacional con] Chile presentará un recorrido de 230 kms. de asfalto y sólo 80 con piso de ripio" (*Los Andes*, 28 de agosto, 1961, p. 9).

De ambos lados de la cordillera, los gobiernos se preocuparon por introducir mejoras a la ruta. En 1961, el gobierno de la provincia de Mendoza adquirió una máquina para limpiar la nieve del camino. Las autoridades chilenas se comprometieron a hacer otro tanto. Las obras siguieron avanzando, en forma lenta pero constante durante varios meses. Como resultado, en el verano de 1962, la ruta presentaba un panorama sumamente alentador. Así lo comunicaron los periodistas que recorrieron el lugar. Al elaborar su informe, señalaron:

*"La nueva ruta ofrece en todo su recorrido en territorio argentino, un estado excelente,*

---

<sup>10</sup> La FITAL experimentó un crecimiento sin precedentes a lo largo del tercer tercio del siglo XX, hasta llegar, en la década de 1990, a abrir espacios para ferias especializadas dentro de su propia estructura organizativa. En 1992 se puso en marcha la Feria Internacional Agroindustrial del Maule, orientada a la "exhibición de tecnología agrícola, maquinarias y equipos para la agroindustria, productos y servicios para el sector agroindustrial y exposición ganadera. En 1993 se organizó la Feria Internacional de Tecnología para la Madera (FITECMA), dedicada a "maquinaria y equipos para el trabajo del bosque, maquinaria y equipos para la transformación de la madera, proveedores de la industria maderera y manufacturas y productos de la madera". En 1997 la oferta se enriqueció con la organización simultánea de la I Feria Internacional del Automóvil de Talca, con la presencia de 20 marcas. Esta iniciativa se propuso como objetivo "impulsar la "presentación de empresas representantes y distribuidoras del rubro automotriz con exhibición de automóviles nuevos". Los organizadores de estos eventos, nucleados en la Fundación Fimaule, llegaron al otoño de 1997 con la responsabilidad de coordinar simultáneamente la 33° FITAL, la 6° Agroindustrial, la 5° FITECMA y la 1° Feria del Automóvil, con un total de 460 expositores para un público de 170.000 personas.

que permite el tránsito de vehículos de todo tipo en forma regular. Se ha trabajado adecuadamente en ensanche y es de hacer notar que buena parte de su desarrollo cuenta ya con una amplitud de seis a siete metros, siendo el propósito de llevarla a diez metros.

Las pendientes no exceden del 5%, es decir, de cinco metros de desnivel en cien metros de distancia. En las máximas llega al 6% o 7% pero son contadas. Los cursos de agua que forma el hielo o las vertientes, vienen siendo anulados con la implantación de alcantarillas por medio de caño corrugado de hierro galvanizado u otras obras de arte. Los dos cursos de agua que ofrecen mayor dificultad sobre el arroyo Pehuenche han sido salvados por medio de puentes de madera provisorios, mientras se procede a la construcción de las plataformas superiores, por cuanto esas obras se encuentran con su fundación y cabezales terminados”.

En cuanto a los equipos y obreros viales que en ese momento se encontraban trabajando en el lugar, los periodistas también señalaron una presencia importante. Contaron 60 obreros y nueve máquinas, entre topadoras y motoniveladoras. También mencionaron el taller móvil y las viviendas para los obreros, “casillas de madera con techo de chapa aislante” (Los Andes, 23 de enero, 1962, p. 7).

Del lado chileno, la situación era muy diferente. Porque si bien el camino estaba habilitado, exhibía aún una serie de dificultades considerables. Más allá de los 70 kms. de camino de cornisa, con precipicios de hasta 400 metros, todavía faltaban importantes mejoras. Recién entonces, el camino podría ofrecer pautas enmarcables dentro de lo razonable para caminos de montaña, es decir, una gradiente del 20% (20 metros de desnivel cada 100 metros de distancia). “Surge esta apreciación - continúa el cronista - debido a la falta casi total de obras de arte para los cursos de agua. Se suma a este inconveniente, que se anota cada 200 a 500 metros, la estrechez dada al camino, que tan sólo posibilita el paso de un automotor, habiéndose salvado este inconveniente con alguna que otra ampliación para el paso de dos vehículos. El sector en que se aprecia esta situación es muy extenso, casi de 70 kms. que va desde la Laguna del Maule hasta la localidad de Los Cipreses”.

El periodista enfatizó el mal estado del camino en este lugar. Recordó que el mismo había sido construido muchos años antes, con idea de facilitar las obras necesarias para el embalse de la Laguna del Maule. Ya en esa época, el camino era estrecho y con grandes pendientes. En enero de 1962, cuando el periodista lo recorrió, advirtió que se había empeorado, sobre todo algunos puentes. Conforme al cronista, era necesario introducir importantes mejoras en este tramo para permitir el transporte comercial y turístico.

El progreso de las obras fue relativamente lento. En el otoño de 1962, para completar los 526 kms. de San Rafael a Talca, el camino tenía un tramo inicial de 197 kms. asfaltados (San Rafael-Malargüe). Luego seguían 310 kms. de camino enripiado, y el asfalto reaparecía recién en San Clemente, apenas a 19 kms. de Talca (Los Andes, 5 de mayo, 1962, p. 4).

Mientras tanto, el sector privado también se ocupó del tema. La Cámara de Comercio, Agricultura e Industria de San Rafael, organizó una serie de charlas infor-

mativas, para difundir entre el empresariado local las posibilidades que se abrían a partir de la inauguración de la nueva ruta (*Los Andes*, 1-9-1961, p. 9). Por su parte, la empresa Transportes de Automotores Cuyo (TAC) resolvió iniciar un servicio de buses, desde San Rafael a Talca, a partir de noviembre de 1961. La empresa proyectó dos servicios semanales, que cumplirían el viaje en 10 horas, con vehículos con capacidad para 24 pasajeros. La tarifa se estimó en \$ 575 argentinos o bien 7.500 chilenos. Para ello inició gestiones ante el Estado, para obtener la concesión en el marco de la ley 12.345. En cuanto al transporte de cargas, una empresa comenzó a gestionar la concesión del Estado, para obtener el monopolio del servicio (*Los Andes*, 1-9-1961, p. 9).

Más allá de los intereses comerciales, lo cierto es que en el verano 1961-1962, diversos vehículos cruzaron de un país al otro por el paso Pehuenche. En total, conforme a datos de la Cámara de Comercio de San Rafael, pasaron la frontera 3.500 personas. Entre ellas, el mayor número fue de argentinos. Fundamentalmente porque en Chile regía en ese momento "una ley imponiendo un derecho de salida para sus habitantes". En efecto, cada turista chileno debía abonar la suma de \$ 30.000, lo cual desalentaba los viajes hacia la Argentina. Pero se esperaba que, en caso de no prorrogarse esta norma, se incrementaría el flujo de personas. En este sentido, las perspectivas para la temporada siguiente eran promisorias (*Los Andes*, 5-5-1962, p. 4).

La apertura de la ruta de San Rafael a Talca por el paso del Pehuenche, se concretó mientras avanzaban las obras para la ruta Bowen-Lincoln. Este camino, tantas veces proclamado, iniciado, detenido y vuelto a anunciar e iniciar, tuvo una accidentada historia. Avanzó bastante en la década de 1930, durante las administraciones conservadoras. En esos años se construyó el puente sobre el río Salado, en el límite entre las provincias de Mendoza y San Luis, y se habilitó un camino enripiado que enlazaba Alvear y el Sur puntano. Fue éste un avance importante, aunque no apto todavía para el transporte comercial de automotores. En las décadas de 1940 y 1950 el ritmo de actividad decreció, para resurgir en los años '60, durante las presidencias de Frondizi y Arturo Illia, y las gobernaciones de Ueltschi y Francisco Gabrielli. Fuerte impacto causó, en 1966, la inauguración de la ruta pavimentada Bowen-Lincoln, con lo cual, el camino de Buenos Aires a Santiago por El Pehuenche, dio un importante paso adelante. En efecto, en ese momento quedaba pavimentado el camino de Buenos Aires a General Alvear (1.000 kms.) y de allí a Malargüe (280 kms.). Quedaban cada vez menos kilómetros de ruta enripiada para unir las dos capitales nacionales.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Cfr. Lacoste, Pablo, "Alvear y su sistema de rutas" en *Alvear, Historia y Perspectivas*, Mendoza, UNO, 1996, pp. 57-60.

## 6. Cambios y contradicciones (1961-1978)

Tras la inauguración del paso por El Pehuenche, se despertaron grandes expectativas con relación a las posibilidades de ampliar los canales de intercambio entre ambos países, para beneficio mutuo. Además, para las políticas públicas argentinas, los nuevos planes y proyectos de obras diseñados para ejecutar en las décadas de 1960 y 1970 en la zona de influencia del Pehuenche (Sur de Mendoza y Neuquén), hicieron cada vez más evidente el interés por contar con esta ruta. Sobre todo para la construcción de la represa hidroeléctrica Chocón-Cerros Colorados, en el corazón de la provincia de Neuquén (obra iniciada en 1969). Este criterio es asimilable a otras importantes obras públicas impulsadas en la zona en la segunda mitad del siglo XX, como los diques Nihuil, Valle Grande, Los Reyunos, Agua del Toro, juntamente con las centrales hidroeléctricas correspondientes.

Desde el punto de vista de los materiales chilenos a importar por El Pehuenche, la zona geoeconómica con centro en San Rafael, tenía cada vez más interés, por las ventajas que le implicaba la posibilidad de obtener insumos y materias primas fundamentales para su minería, su agroindustria, sus grandes obras públicas y su consumo alimenticio. Esta posibilidad de acceder a insumos indispensables a precios menores que en el mercado nacional, abría la posibilidad de reducir los costos de producción de bienes y promover de esta manera, la competitividad de la economía de la zona.

A nivel nacional, los gobiernos de Argentina y Chile impulsaron una comisión mixta que tenía como objetivo efectuar un registro de los pasos entre ambos países, y elaborar un listado de prioridades desde el punto de vista de proyectos e inversión. La comisión mixta vial realizó durante el verano 1962-1963, una serie de viajes de reconocimiento. Éstos abarcaron los caminos Antofagasta-Salta, Copiapó-San Juan, Los Andes-Mendoza, San Rafael-Talca, Curacautín-Zapala, Villarrica-San Martín de los Andes, Osorno-Bariloche, Peulla-Puerto Blest y Río Gallegos-San Sebastián. Como resultado, la comisión elaboró un informe, en el cual se distinguían las ventajas y desventajas de cada paso. Resultó priorizado como principal ruta internacional el camino de Mendoza a Los Andes por Uspallata. Se resolvió concentrar esfuerzos y recursos en esta zona, con vistas a lograr pavimentarla en su totalidad. Ello demandaba una inversión de U\$ 12.000.000 de dólares del lado argentino y U\$ 7.000.000 del lado chileno. Esta resolución se tomó a propuesta de los representantes argentinos (*Los Andes*, 4-2-1963, p. 6).

De todos modos, estas expectativas se volvieron a frustrar. Lentamente, se fue paralizando el interés del Estado argentino por el camino a Chile por El Pehuenche. A partir de mediados de la década de 1960, y sobre todo desde el golpe de Estado de 1966, se inició una larga postergación por parte de los Estados Nacionales con relación a las demandas de las comunidades establecidas a ambos lados de la cordillera

a la altura del Pehuenche. Las tareas de mejoras de redujeron notablemente, hasta casi cancelarse. Algo parecido sucedió con las tareas de conservación. Se produjo entonces una suerte de estancamiento de la situación de transitabilidad de la ruta por El Pehuenche, que se mantuvo latente por factores externos al poder del Estado, fundamentalmente los medios de prensa y el espíritu integracionista de los pueblos.

En efecto, a partir de mediados de la década de 1960 y a lo largo de estos 10 años, la circulación por El Pehuenche se mantuvo en una estancada rutina, se hizo prácticamente en la cual cada actor repetía su comportamiento en forma casi ritual:

**En invierno:** el camino estaba cerrado completamente; fracasaron todas las gestiones de la sociedad civil para lograr la ampliación del periodo de habilitación de la ruta; los aparatos estatales no mostraron ningún interés en invertir para avanzar en esta dirección. Esta situación sólo era alterada por algún aventurero que se atrevía a internarse por el camino, con altos riesgos. Ello llevó en una oportunidad, a un caso trágico, con fuerte impacto en la prensa.<sup>12</sup>

**En la primavera:** los medios de prensa rompían el silencio para escribir un artículo por el cual, reclamaban al Estado la implementación de medidas para permitir la apertura del camino. Se publicaban notas con títulos exhortativos, como por ejemplo: "La reapertura del camino por El Pehuenche debe efectuarse". O bien de perfil negativo: "Aún no ha sido habilitado el paso El Pehuenche". Otra variante era adjetivar la noticia: "Encuétrase demorada la habilitación del camino a Chile por el paso El Pehuenche". En otros casos, la energía del reclamo se planteaba en el verbo: "Urge la apertura oficial de la ruta a Chile por El Pehuenche (noviembre, 1968). También se utilizó el recurso del sujeto tácito: "Piden se habilite camino a Chile por El Pehuenche" (diciembre, 1974). Más allá de las expresiones utilizadas - sea con adjetivos, adverbios o verbos, sea como opinión del diario o como reflejo de un reclamo de terceros, lo cierto es que la prensa - fundamentalmente *Los Andes* - mantuvo una coherencia en su posición a lo largo de los años: el retraso de la apertura de la ruta significaba moralmente la demora en el cumplimiento de un

---

<sup>12</sup> En mayo de 1974, un grupo de cinco personas (tres mujeres y dos varones) intentó cruzar de Mendoza a Chile por El Pehuenche. Pero el vehículo quedó bloqueado en la nieve. Uno de los varones, Juan Ernesto Jaham, caminó por la nieve en busca de ayuda. Finalmente, tras 18 días, fueron rescatados por las fuerzas de seguridad chilenas. Fueron encontradas con vida tres personas, en tanto que las dos restantes desaparecieron. Iban en un Mercury 1956, chapa M-073280. *Los Andes*, 2-6-1974, p. 8.

deber-urgente.<sup>13</sup>

La llegada de la primavera y la notas periodísticas, interpelaban a los gobernantes y funcionarios que en algunos casos, hacían declaraciones en esa misma dirección. En ciertas oportunidades se realizaban anuncios más o menos periféricos, con pocos resultados prácticos por parte de funcionarios del gobierno de alguno de los dos países.<sup>14</sup>

**El inicio del verano:** sorprendía a argentinos y chilenos con el camino por El Pehuenche clausurado. En algunos años, la ruta permanecía cerrada toda la temporada, lo cual daba lugar a duras críticas por parte de la prensa. Por ejemplo, en la

<sup>13</sup> Hacia fines de noviembre de 1966, el diario *Los Andes* señaló: "Se cifran crecientes esperanzas de contar en forma inmediata con el camino a Chile por el paso El Pehuenche, debidamente expedito de nieve tras el común cierre invernal. La ruta fue abierta en el curso de dos temporadas por los gobiernos de Argentina y de Chile. Lamentablemente, el año pasado, la habilitación de la ruta quedó postergada para fines de febrero, hecho que fue un serio impacto, que contrarrestó el franco auspicio que se acuerda a ese camino en las zonas inmediatas. Se requiere coordinar debidamente la labor de los organismos viales de Mendoza y Talca para que este camino quede abierto anualmente a más tardar en noviembre y de ser posible, en lo futuro, se lo mantenga limpio durante todo el año. Esta posibilidad se cuenta dentro del plano de lo realizable" (*Los Andes*, 30-11-1966, p. 12). Los términos se reiteran en el Editorial del 2-12-1966, p. 8 y en el artículo publicado el 28-12-1966, p. 5, en el cual se reitera el reclamo, con un título a dos columnas: "Aún no ha sido habilitada la Ruta a Chile por el paso El Pehuenche". En noviembre de 1967, la prensa volvió a denunciar que "se encuentra demorada la habilitación del camino a Chile por el paso El Pehuenche" (*Los Andes*, 18-11-1967, p. 9). En la primavera siguiente, *Los Andes* volvió a advertir sobre la necesidad de apurar las obras para la habilitación del camino. Entre otros argumentos, señaló que "algunos automóviles de Chile para esta fecha ya han cruzado, lo que significa que hay interés y urgencia en el aprovechamiento de la temporada". También destacó la importancia del Pehuenche para intercambio de ganado mayor y menor. "En la temporada anterior se transportaron por esa ruta más de 3.000 cabezas de ganado vacuno" - enfatizó *Los Andes* - y añadió que "el tránsito de personas y vehículos triplicó las cifras de años anteriores". Luego destacó la utilidad del paso para importar madera. Hasta el momento ella se importa "transportándola por medio de barcos que indudablemente, hace su traslado más costoso". Con éstos y otros argumentos, el diario reclamaba - una vez más - la apertura oficial del camino (*Los Andes*, 30-11-1968, p. 4, Sección II). En vísperas de la temporada 1969-70, *Los Andes* publicó su tradicional nota editorial solicitando la pronta apertura del paso Pehuenche el 25 de setiembre (p. 6). El artículo repite argumentos anteriores y añadía uno nuevo: las facilidades para el suministro de elementos que requieren las obras de construcción de Chocón-Cerros Colorados.

Al acercarse la temporada 1974-1975, el tradicional matutino señaló lo siguiente: "Vecinos del medio (San Rafael) como así del departamento Malargüe, han señalado su preocupación por la demora que se viene observando en los últimos años, en la habilitación del camino a Chile por el paso El Pehuenche, ruta a la que se asignó una destacada importancia para el intercambio comercial y turístico entre ambos países, pero que lamentablemente quedó desvirtuada por los retrasos con que se realiza todos los años la limpieza. El año pasado, el camino recién quedó habilitado a fines de enero lo que permitió la utilización del mismo durante un tiempo muy reducido ante los temporales de nieve que se registran a fines de otoño" (*Los Andes*, 1-12-1974, p. 4 Sección IV).

<sup>14</sup> En noviembre de 1966 el intendente *de facto* de Malargüe, Román Gatica, en declaraciones a la prensa, señaló la necesidad de retomar el tema. Gatica "estimó indispensable una pronta habilitación del camino a Chile por el paso El Pehuenche y sugirió la necesidad de un camino que vincula al departamento con General Alvear en forma directa" (*Los Andes*, 22-11-1966, p. 6).

En diciembre de 1966, se conoció en Mendoza la decisión del gobierno chileno en el sentido de suprimir el impuesto de 30 escudos para los ciudadanos de ese país que viajasen a las naciones vecinas. De esta forma, quedaba removido uno de los obstáculos para el traslado hacia la Argentina. (*Los Andes*, 28-12-1966, p. 5).

campana 1965-1966.<sup>15</sup> (*Los Andes*, 13-2-1966, p. 8) (Editorial). En otras temporadas, al inicio del verano, la maquinaria del Estado se ponía en movimiento lentamente, para permitir la habilitación del paso. Pero los aparatos estatales funcionaban sin coordinación. En algunas temporadas terminaba primero sus tareas el sector chileno y el retraso se debía a la lentitud de las obras del lado argentino.<sup>16</sup> En otras oportunidades se producía el fenómeno inverso. Finalmente, cuando las dos contrapartes habían cumplido con su cometido, se podía habilitar el paso. Ello se producía entre enero y febrero de cada año.<sup>17</sup>

El día previsto para la apertura era celebrado como una auténtica fiesta por parte de las instituciones del Estado y la sociedad civil. Los organismos comprometidos con el proyecto del Pehuenche, se ponían de acuerdo para realizar todo tipo de actividades culturales, religiosas y hasta deportivas en el límite internacional, para llamar la atención de la opinión pública. Con la presencia de empresarios, clérigos, periodistas, alcaldes, intendentes y demás funcionarios, los programas incluían ceremonias religiosas, espectáculos artísticos, competencias deportivas, izamiento de banderas, y discursos de confraternidad, entre otras actividades. La prensa seguía con atención estas fiestas de integración, le brindaba elogiosos juicios. "La repetición

---

<sup>15</sup> En el verano 1965-1966, el paso permaneció prácticamente cerrado. Ello dio motivo a duras críticas por parte de la prensa. "La clausura no obedece a fenómenos naturales, como podrían ser la abundante cantidad de nieve o la caída de rodados sobre la ruta, sino a la falta de los trabajos necesarios por parte de las autoridades viales argentinas".

El artículo asegura que el camino era transitable del lado chileno. También remarcó el contraste con la situación de ese mismo paso en años anteriores o con otros pasos transfronterizos que en ese momento progresaban.

El matutino denunció que "parece haberse diluido la preocupación por el camino que utiliza el paso Pehuenche, que en años anteriores arrojó satisfactorios y promisorios resultados. Recordemos al respecto la circulación de numerosos vehículos en la temporada estival, incluso de ómnibus en viajes regulares; la participación mendocina en la Feria de Talca, el intercambio de productos con las regiones de influencia de la ruta y en general una decidida actitud propulsora en las fuerzas vivas y autoridades de la zona de Talca y el sur de Mendoza.

Contrariamente a lo que ocurrió en años pasados, han sido los organismos viales argentinos los que han descuidado ahora la habilitación del camino, sin razones públicas que alcancen a justificar la improcedencia de tal medida.

Mientras el gobernador de San Juan activa las gestiones sobre (el paso a Chile por) Agua Negra, en tanto se aceleran los preparativos del camino a Chile por El Portillo, se sume en la indiferencia y el olvido al paso Pehuenche".

El matutino exhortaba a las autoridades a revertir esta situación y retomar el interés de los años anteriores por el cuidado y mejoramiento de aquella ruta.

"No proceder así sería desperdiciar un excelente camino y olvidar las intensas gestiones hechas para favorecer el acercamiento argentino-chileno, colocado en un plano superior a eventuales contingencias".

<sup>16</sup> *Los Andes*, 22-12-1969, p. 10, III Sección.

<sup>17</sup> En la temporada 1965-66, la apertura del camino sufrió una demora sin precedentes: a mediados de febrero aún no se había habilitado. Al año siguiente, la apertura de la ruta se concretó a fines de enero. En la temporada posterior, la inauguración del camino se realizó el 22 de enero de 1968. Fue ésa una experiencia positiva, pues ese año se triplicó el número de personas que se desplazaron por El Pehuenche y, a la vez, se exportaron 3.000 cabezas ganadas. Al año siguiente la apertura se concretó el 12 de enero y en la temporada posterior, el 18 de enero de 1970. En la temporada 1973-1974 el camino se inauguró hacia fines de enero. Para la temporada 1976-1977, las autoridades viales argentinas anunciaron que de su lado el camino ya estaba en condiciones para ser inaugurado el 2 de diciembre, pero la apertura se demoraría unos días más porque todavía faltaban algunas mejoras del lado chileno. *Diario Mendoza*, 2-12-1976.

de este fraternal encuentro alcanza todos los años emotivos contornos", señaló oportunamente *Los Andes*.<sup>18</sup>

A partir de éstas y otras reuniones de confraternidad, comenzaron a surgir iniciativas para facilitar el intercambio. En la primavera de 1976, el intendente de la VII Región ofreció al presidente de la Cámara de Comercio de San Rafael, un local en Talca para instalar allí una Casa de San Rafael, desde donde realizar las gestiones necesarias para incrementar el intercambio. Como respuesta, el empresario mendocino también ofreció a su anfitrión chileno una sede en San Rafael para instalar allí una Casa de Talca.<sup>19</sup>

Poco después se inauguraba un servicio de transporte de pasajeros, con viajes regulares de San Rafael a Talca. Este emprendimiento era destacado por la prensa por su sentido simbólico. Los empresarios tomaron decisiones de riesgo para consolidar una ruta permanente. Llegaron inclusive a afectar a este servicio coches con capacidad para 37 pasajeros, lo cual era significativo para la época. Recibieron un amplio respaldo tanto en la prensa como en las autoridades de nivel municipal y consular. Por ejemplo, el Cónsul de Chile en San Rafael y la alcaldesa de Talca realizaron viajes para expresar su apoyo a esta iniciativa. Pero con el correr del tiempo se pusieron en evidencia todas las limitaciones, tanto naturales como artificiales. Grandes dificultades debían afrontar los conductores para desplazar los buses en aquellos precarios caminos de montaña. A ello debían añadir las continuas detenciones dispuestas por los controles aduaneros, que para muchos pasajeros, eran "molestias reiteradas, innecesarias e insoportables".<sup>20</sup>

**En plena temporada estival**, cuando el camino por El Pehuenche estaba en funcionamiento, las páginas de los diarios brindaban grandes espacios a las quejas de los usuarios. A las dificultades del camino se sumaban las trabas burocráticas, impuestas por los Estados Nacionales, que no sólo afectaban a los pasajeros de los buses, sino al conjunto de las personas y mercaderías que circulaban por El Pehuenche. El tema fue denunciado en reiteradas oportunidades por la prensa, los

---

<sup>18</sup> Ver *Los Andes*, 18 de febrero de 1967 p. 6; 23-1-1968 p. 7. Para la temporada 1968-1969, el acto de apertura se realizó el domingo 12 de enero de 1969, con izamiento de banderas, espectáculos artísticos, competencias deportivas, comidas típicas y discursos de confraternidad, como todos los años. Asistieron el gobernador de Mendoza, intendentes de Malargüe y San Rafael, el cónsul de Chile en San Rafael, el intendente de Talca, la alcaldesa del Maule, representantes de entidades empresarias y de bien público. (*Los Andes*, 11-1-1969, p.13 y 20-1-1969, p.10). La nota de color estuvo dada por el partido de fútbol, organizado a instancias del diario *La Mañana* de Talca, que puso en juego la copa trofeo "Pehuenche". En una cancha construida en el lugar, Rangers de Talca venció a Volantes Unidos de Malargüe por 6 a 3. *Los Andes*, 21-1-69, p. 9.

<sup>19</sup> Diario *Mendoza*, 2-12-1976.

<sup>20</sup> En febrero de 1968 se inauguró el servicio de ómnibus entre San Rafael y Talca. El primer viaje se efectuó el 3 de febrero, en empresa TAC, con la participación del cónsul de Chile en San Rafael (*Los Andes*, 4-2-68, p. 5). En vísperas de la temporada 1974-1975, *Los Andes* informó que "la empresa TAC tiene previsto reanudar sus servicios entre San Rafael y Talca por este camino, con combinaciones hacia el sur de Chile, Santiago y Valparaíso, ya que se prevé la afluencia de numerosos turistas desde ambos países, servicio que ya lo ha cumplido en anteriores oportunidades con importante demanda de pasajes" (*Los Andes*, 1-12-1974, p. 4, Sección IV).

viajeros y empresarios de la Comisión Binacional pro Paso Pehuenche. Una y otra vez las Cámaras Empresarias emitieron comunicados solicitando a los gobiernos de ambos países la implementación de sistemas de control más ágiles y eficientes.

Ello se reflejó en las conclusiones del *II Congreso de Intercambio Integral Argentino Chileno (1963)*. También en este terreno, el Estado Nacional demostró su ineficiencia y su falta de aptitud para atender los reclamos y resolver los problemas. En efecto, años después de aquel reclamo de la sociedad civil, la situación seguía siendo tan complicada como antes en materia de burocracia. Así lo denunciaba *Los Andes* en 1970: "Demoras de aduana y controles de años anteriores no se justifican en estos veloces tiempos de la radiotelefonía, la televisión y el teletipo. Exceso de controles que debe soportar el viajero, seis en total, dos en la Argentina y cuatro en Chile. El sistema debe simplificarse. Las esperas se prolongan por largo tiempo, restando preciosas horas al turista, ansioso por llegar a destino. La integración, alentada y promovida desde los más altos niveles, debe llegar rápidamente en defensa de esta llamada industria sin chimeneas de alta rentabilidad y que conforma de por sí, uno de los fenómenos sociales más extraordinarios de todos los tiempos".

En vano reclamaron empresarios y periodistas. El Estado no tuvo capacidad de responder en tiempo y forma. Con el agravante que, en este caso, a diferencia del referido a la inversión en obras de infraestructura, la ausencia de soluciones no se debió a la falta - real o no - de recursos financieros. Fue simplemente, carencia de capacidad de gestión por parte de la burocracia central. Debieron pasar varias décadas antes que se lograsen concretar algunos avances relativamente significativos en cuestión de trámites de migraciones y unificación de los controles (aduana, Interpol y policía).<sup>21</sup>

**En otoño** se cerraba el paso. Tras dos o tres meses de servicio, el camino se volvía a clausurar en abril hasta la temporada siguiente. Luego sobrevénía el balance, que resultaba muy variable. En algunos años, el intercambio era mínimo, para alcanzar tasas un poco más altas en otras temporadas.<sup>22</sup>

A lo largo de 17 años se reiteró esta rutina cíclica, con mínimas variaciones. En 1978, la situación era muy parecida a la de 1961: el camino internacional era poco más que un camino de tierra, transitable sólo para el transporte turístico y únicamente en la temporada estival. A lo largo de estos tres lustros, se reiteraron las declaraciones rimbombantes y promesas generosas de los miembros de la clase dirigente. Pero en los hechos, los Estados Nacionales - tanto constitucionales como de

---

<sup>21</sup> Comisión Argentina Pro Intercambio Paso Pehuenche. *III Congreso de Intercambio Integral Argentino Chileno*. San Rafael, 1963, pp. 29 y 83. *Los Andes*, 4 de setiembre de 1963, p. 4; y 18 de enero de 1970, p. 8.

<sup>22</sup> El verano 1967-1968 "fue la temporada más activa en el intercambio chileno argentino por el paso El Pehuenche desde su inauguración, en abril de 1961. El principal movimiento fue de personas, utilizando los más diversos medios, desde el ómnibus hasta la simple bicicleta o el caballo, tan común en esa región, donde la principal actividad es la crianza de ganado. Pero el transporte de ganado en pie tuvo importancia saliente y sentó bases para incrementarlo en futuras temporadas, por medio de camiones que logran superar la distancia en pocas horas". *Los Andes*, 28-7-68, p. 16.

*facto* - no brindaron atención efectiva al paso por El Pehuenche como alternativa para el transporte comercial entre Argentina y Chile.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Para ilustrar este fenómeno, se podría aplicar a alguno de esos 17 años, el panorama que definió el diario *Los Andes*, en uno de sus tantos artículos dedicados a esta problemática:

"El Pehuenche sigue siendo una esperanza, a varios años de inaugurado, y las iniciativas han resultado un tanto ineficaces para explotar en debida forma las excelentes posibilidades que brinda el camino, el segundo en importancia con que cuenta Mendoza para su comunicación con la República de Chile", enfatizó el matutino.

Más adelante vuelve a criticar la demora en la apertura y agrega que "no se justifica la promoción del camino si éste permanece habilitado dos meses al año. Corresponde a las autoridades viales de ambos países disponer las medidas necesarias para que el paso permanezca abierto mayor tiempo, ya que sólo partiendo de esta base se alcanzará el mutuo beneficio que representa potencialmente El Pehuenche" (*Los Andes*, 18-2-1967, p. 6).

Los artículos críticos y escépticos de la prensa local, se alternaban con otros de un perfil más optimista, a partir de algunas coyunturas promisorias o de declaraciones de funcionarios que pudieran despertar alguna esperanza. En este sentido, a lo largo de los últimos treinta años, se publicaron también artículos periodísticos de este tenor. Como ejemplo, se puede considerar el siguiente, fechado en 1969:

"Desde el 8 de abril de 1961, fecha en que se inauguró oficialmente, este camino ha recibido progresivas mejoras hasta presentarse en la actualidad en muy buenas condiciones y que permite una circulación rápida, tratándose de un camino de montaña.

La conservación en sí del camino, que realiza la delegación de Vialidad Provincial con asiento en Malargüe, es excelente, pero requiere otras obras de mayor envergadura. Éstas son la construcción de los tres puentes y la ampliación de un par de curvas. El ministro de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Magistochi, prometió en oportunidad de asistir a aquellos actos, que para el año próximo serían construidos los tres puentes de referencia, lo que beneficiará notablemente el tránsito de vehículos de carga y de transporte de pasajeros. Un ómnibus de la empresa TAC con capacidad para 37 pasajeros debió realizar varias maniobras para enfrentar uno de ellos, dada la precariedad de la construcción: son angostos, sin barandas y ubicados sobre curvas muy cerradas."

"Año a año, el Paso El Pehuenche va adquiriendo la importancia que para el intercambio turístico y comercial de las regiones que une, se habían previsto. El transporte de hacienda realizado en la temporada pasada, desde Malargüe, por medio de camiones y el de pasajeros que cumple la empresa TAC entre San Rafael y Talca, justifican plenamente las inversiones que se realicen para su total acondicionamiento" (*Los Andes*, 29-1-1969, p. 15).

En otros momentos, se destacaba como una conquista la ejecución de obras en el camino del Pehuenche. "Se trabaja aceleradamente en la construcción de un importante puente sobre el río Chico que reemplazará al que actualmente se conoce como puente angosto, brindando al tránsito pesado y liviano, comodidad y absoluta seguridad en el pasaje" (*Los Andes*, 22-12-1969, p. 10, Sección III).

Pero estas notas de optimismo se alternaban con otras de signo contrario, en las cuales la prensa volvía a llamar la atención sobre la diversidad de dificultades naturales y culturales que - aún muchos años después de la inauguración - seguía ofreciendo la ruta. En este sentido, es preciso destacar que además de los ya mencionados sobre dificultades técnicas y de transitabilidad, con reiterada frecuencia se señalaban los problemas burocráticos impuestos por los Estados Nacionales. En este sentido, la prensa trasladaba las quejas de los usuarios.

"Demoras de aduanas y controles de años anteriores no se justifican en estos veloces tiempos de la radiotelefonía, la televisión y el teletipo; exceso de controles que debe soportar el viajero: seis en total, dos en Argentina y cuatro en Chile. El sistema debe simplificarse. Las esperas se prolongan por largo tiempo, restando preciosas horas al turista, ansioso por llegar a destino".

Las trabas a la circulación determinadas por la falta de obra y las medidas burocráticas se hacían sentir no sólo en el Paso Pehuenche, sino en otras rutas binacionales. El sistema de intercambio binacional entre Argentina y Chile en su conjunto sufría estos inconvenientes. Así lo refleja otro ejemplificador artículo de la prensa de la época, en el cual se comparaba la situación del paso Pehuenche con el de Agua Negra, que permitía unir las ciudades de San Juan con Coquimbo y La Serena, en Chile.

Conforme al citado editorial (*Los Andes*, 18-3-1968, p. 6) las novedades más importantes en la última temporada consistieron en la habilitación de sendos servicios de transporte de pasajeros, "medida tomada con cierta timidez en el caso del Pehuenche y con mayor decisión en lo que respecta a Agua Negra, ya que el intercambio de líneas fue mutuo". De todos modos, el matutino advierte que "pese a las periódicas exhortaciones a incrementar las relaciones zonales mediante la utilización de esos caminos, los hechos han demostrado la existencia de trabas, inconvenientes y situaciones que desmienten en parte aquella camaradería. En El Pehuenche, por ejemplo, se puso de manifiesto la estrechez del camino, la permanencia de puentes precarios, peligrosas pendientes y otras deficiencias que reflejan la poca preocupación de las autoridades viales por poner en condiciones de transitabilidad ese camino".

"En San Juan, desde la semana pasada no se realiza el servicio de pasajeros entre esa ciudad y Coquimbo a raíz de problemas con los permisos internacionales para efectuar el transporte. En una localidad nacional fue detenido un ómnibus procedente de la vecina República, argumentándose que carecía de aquel permiso y esto desató la inmediata represalia de las autoridades chilenas, que no permitirán ingresar a ese país ninguno de los ómnibus de las empresas argentinas".

"Ambas circunstancias están demostrando la precariedad en que se mueven las actividades de los pasos El Pehuenche y Agua Negra, precariedad que no puede solucionarse con declamatorias manifestaciones sino con una labor conjunta seria y continuada. De ese modo, únicamente podrán surgir las medidas conducentes a afianzar definitivamente la significación zonal de ambos caminos".

"Seguir como hasta ahora, en el terreno de las expresiones un tanto ideales, supone la continuidad de problemas como los apuntados y lo que es más lamentable, la posibilidad de que finalmente ambos caminos - con magnífico y real futuro - permanezcan en el reducido ámbito de senderos para conducir ganado o hacer viajes con sabor a aventura", remataba el artículo.

## 7. De dictadores y fronteras ideológicas

La historia del paso Pehuenche, al igual que la de otros caminos internacionales - como el de El Portillo argentino - guarda una estrecha relación con el perfil de las autoridades que gobernaron la Argentina. Desde un análisis general de la evolución de las relaciones exteriores de la Argentina, Archibaldo Lanús sintetiza las grandes políticas del Estado argentino como una suerte de movimiento pendular. "Mientras unos practicaron una política basada en la cooperación y el entendimiento entre los pueblos - los gobiernos peronistas o radicales, por ejemplo - otros se inclinaron por una política más centrada en el poder y la seguridad, como el caso de los gobiernos de Onganía y Videla" (Lanús, t. I p. 66.).

Para el caso concreto de las rutas internacionales, los presidentes constitucionales Arturo Frondizi (1958-62) y Arturo Illia (1963-66) contribuyeron a impulsar importantes mejoras. Concretamente, durante el gobierno del primero se inauguró el camino de Bardas Blancas hasta El Pehuenche y en la gestión del segundo, la Ruta Nacional 188, que mejoraba en forma sustancial el camino desde el corazón de Buenos Aires y el Sur de la provincia de Mendoza. Además, la sociedad civil del Valle de Uco (Oeste mendocino) logró importantes avances en la construcción del camino hasta El Portillo argentino y llegó a perforar el túnel en sus dos terceras partes.

Todo cambió a partir del golpe de Estado de 1966 y la llegada al poder de *facto* del general Juan Carlos Onganía.

Ampliamente influido por la Doctrina de la Seguridad Nacional, Onganía priorizaba el desarrollo y la seguridad interna antes que la integración con el mundo en general y con los países latinoamericanos en particular.

En 1968, el dictador argentino sintetizó su pensamiento al respecto: "La realidad es que el mundo está dividido en dos bloques. Nosotros pertenecemos a uno de ellos, no porque lo consideremos necesariamente el mejor, sino en último análisis, por razones de seguridad. El mundo comunista es un mundo hostil, que quiere destruirnos. Necesariamente entonces tenemos que estar del otro lado, con Occidente. Dentro de Occidente" (Citado en: Lanús, tomo I, p. 70).

Conforme a Juan Archibaldo Lanús, la Doctrina de la Seguridad Nacional fue oficialmente consagrada durante el gobierno de Onganía. En el marco de la guerra fría, los militares consideraban que los países latinoamericanos debían estrechar su alianza con Estados Unidos y prepararse ante un posible conflicto con la Unión Soviética. Pero "el análisis del Departamento de Estado llegó a la conclusión de que la seguridad hemisférica, basada en la hipótesis de la agresión extracontinental, era un mito, que no tenía aplicación práctica al iniciarse la década del 60. El corazón de la nueva estrategia consistía en reemplazar una doctrina que focalizaba el peligro en un enemigo extracontinental por otra en la que la amenaza se situaba en el interior de América latina. La contribución que se esperaba de las fuerzas armadas latinoamericanas en el marco de la defensa continental debía ser no ya el papel clásico de la

defensa externa, sino el de transformarse en fuerzas preponderantes para la seguridad interna y actuar en consecuencia para remover las causas que podrían generar la subversión y la comunización de América" (Lanús, p. 148, tomo I). Es preciso tener en cuenta que no se trataba meramente de enunciados teóricos sino que el gobierno norteamericano operativizaba la aplicación práctica mediante recomendaciones concretas. Entre ellas, advirtió sobre el peligro que se podría causar a partir de los pasos internacionales, a través de los cuales podrían infiltrarse personas "de quienes razonablemente se puede presumir que pretenden ejecutar actos subversivos contrarios a la defensa del continente americano".<sup>24</sup>

Mientras el Departamento de Estado diseñaba estas políticas y convencía de ellas a los militares latinoamericanos - sobre todo los que se habían convertido en dictadores de sus países - en el ámbito civil y no-estatal se producía el fenómeno exactamente inverso. Amplias capas de población, especialmente los jóvenes, se veían influidos por otras corrientes de pensamiento, pero de signo inverso. Esta línea no venía del Departamento de Estado Norteamericano sino del Mayo Francés, pasando por las esperanzas que despertaba la experiencia socialista liderada por Fidel Castro en Cuba.

En la década de 1960, Latinoamérica experimentaba un agitado clima social, con un marcado avance de las ideas críticas hacia el capitalismo y de simpatías con el socialismo. Después del triunfo de Fidel Castro en Cuba (1959), la juventud latinoamericana se vio convulsionada con un marcado auge de las grandes utopías. Tal como ha explicado Eduardo Devés, este proceso tuvo especial desarrollo en Chile, hasta culminar con el triunfo del socialista Salvador Allende en las elecciones presidenciales de 1970:

*"Se vivía en un estado de perpetua efervescencia donde todo se podía hacer; de pronto parecía que todo era realizable, alcanzable, la utopía era cuestión de estirar el brazo; existíamos inmersos en una permanente primavera, cada mañana era posible que lo maravilloso hubiérase inaugurado definitivamente, mis deseos son la realidad, y nos levantábamos con la expectativa del ser y del acontecer; eran los tiempos en que fuerzas misteriosas (la vida, la espontaneidad, la imaginación, el amor) se habían desatado y sobrevolaban las ciudades buscando alguna o alguno en quien encarnarse.*

*Era ese ambiente el que vivíamos: entre Neruda y Violeta Parra, el Che Guevara, Camilo Torres o Helder Cámara; el cristianismo de izquierda, el marxismo cubanizado. Había que transformar la Cordillera de los Andes en la Sierra Maestra de toda América, había que encontrarse con las masas, hacer la unidad obrero estudiantil, que si en Cuba había sido posible, por qué nosotros no, que Fidel Fidel, duro con él, Fidel Fidel duro con él y que siga la cueca.*

---

<sup>24</sup> La Resolución VI de la IV Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, celebrada en Washington del 26 de mayo al 7 de abril de 1951, acordó esta recomendación a los gobiernos de los Estados Americanos (citado en Lanús, tomo I, pp. 171-172).

*Eran los tiempos de la reforma universitaria del 67-68 y del mayo parisino; tiempos en que el surrealismo y el real maravilloso de Carpentier no eran teorías artísticas o literarias sino que eran modos de enfrentarse a la existencia: el sueño es realidad. Eran los tiempos también del militantismo y de las grandes tomas que trastornaron o escandalizaron a tantas buenas conciencias: la Catedral primero, después la Universidad Católica... Vivimos en la cima de la ola de la historia y el que vuelve la cabeza se va a transformar en estatua de sal, y dejemos que los muertos entierren a sus muertos porque Jesús vino a poner fuego a la tierra y lo que quiere es que arda y ni vino a poner paz sino la espada. Corre, camarada, lo viejo está detrás de ti, así es que apúrate, apúrate, que lo que no hagas hoy día no lo harás nunca... La reforma, la reforma, la conciencia crítica, la sociedad conciencia crítica de la universidad y la universidad conciencia crítica de la sociedad, viva la dialéctica. Y métale teatro, danza, solidaridad, arte, trabajos de verano, charlas, deportes, encuentros, coloquios y lo que venga. Que todo lo que es cultura sea bien recibido... Se acabó la autoridad y la autocracia, se acabaron los rectores con poder divino o por derecho divino, que la universidad sea democrática, no más poderes omnímodos. ¡Participación! ¡Participación! Ser libre en 1968, es participar..." (Devés, 1984, pp. 43-45).*

El pueblo chileno, gobernado por instituciones constitucionales y democráticas, vivía este clima cultural en un marco de relativo equilibrio, situación contrastante con la tensa atmósfera reinante en la Argentina, sobre todo a partir del golpe de Estado de 1955 y la proscripción del principal partido político desde ese momento y durante los 18 años subsiguientes. La década del 60 fue de gran tensión entre gobernantes y gobernados en la Argentina, por la alternancia de gobiernos civiles proscriptivos con dictaduras militares *de facto*.

De esta manera se comprende - o bien se anticipa - el complicado contexto cultural en el cual tenían que actuar los precursores del paso Pehuenche, condenados a chocar contra el obstáculo que significaban las barreras ideológicas entre el Chile democrático y la Argentina militarizada. Sobre todo del lado argentino, donde evidentemente no había el más mínimo interés en abrir nuevas vías de comunicación en intercambio con la efervescente juventud chilena. Mientras menos pasos, más fácil se tornaba la tarea de alcanzar los objetivos definidos como prioritarios por la política del gobierno: la seguridad, especialmente de la penetración ideológica extraña a las ideas tradicionales.

Poco, muy poco invirtió el Estado argentino para mejorar la situación del Pehuenche durante todo el gobierno del dictador Onganía. Otro tanto puede decirse de sus sucesores militares, que controlaron el poder hasta 1973. Ese año la situación chilena sufrió un abrupto giro de 180 grados, debido al golpe de Estado y la llegada al poder del general Augusto Pinochet. A partir de entonces, y a pesar del breve interregno del gobierno constitucional argentino del trienio 1973-76, desaparecieron las barreras ideológicas entre los gobiernos de Argentina y Chile. Pero fueron relevadas por otras barreras, fundadas esta vez no en las teorías anticomunistas, sino en problemas limítrofes.

## 8. El laudo arbitral del canal Beagle, el rechazo del gobierno argentino y su impacto en el paso Pehuenche

En 1971, los gobiernos de Argentina y Chile acordaron someter las diferencias que mantenían por cuestiones de límites en la zona del canal de Beagle, al arbitraje de un tercer país. Conforme a los Pactos de Mayo, firmados en 1902 y ratificados por ambos parlamentos, este arbitraje sería inapelable y obligatorio para ambas partes. El tema fue confiado a una comisión de expertos internacionales, que dieron a conocer su dictamen en 1977. Conforme al mismo, buena parte del territorio en litigio quedaba bajo soberanía chilena.

A pesar de tratarse de un fallo inapelable y obligatorio, el gobierno *de facto* de la Argentina resolvió rechazarlo unilateralmente, asumiendo una actitud sin precedentes en materia de política exterior, al incurrir en un caso de desconocimiento de compromisos formales asumidos por el Estado ante la comunidad internacional.

Se generó entonces un complicado clima en el Cono Sur, con declaraciones agresivas por parte de la prensa y algunos historiadores, que apelaron a lo telúrico, a los prejuicios más ancestrales, y crearon un clima negativo hacia Chile, adornado con teorías conspirativas. En un cuadro cultural sin precedentes, los dictadores *de facto*, especialistas en delitos de lesa humanidad, coincidieron con los grandes medios periodísticos y los historiadores de alto perfil, al llevar adelante una posición agresiva y violatoria de los compromisos internacionales. Militares de alta graduación llegaron al extremo de formular amenazas de invasión de perfil jactancioso y petulante. El general Luciano Benjamín Menéndez, comandante del III Cuerpo de Ejército, con asiento en Mendoza, lanzó una de esas frases que luego quedarían esculpidas en los libros de historia: “En seis horas estamos en Santiago, tomamos champaña en La Moneda y después nos vamos a orinar a Valparaíso”.<sup>25</sup> La amenaza de los militares argentinos no fue meramente verbal, sino también con maniobras. Movilizaron tropas y armamento, organizaron todo para estar en condiciones de iniciar la invasión a Chile de un momento a otro.

Este contexto político y militar repercutió en toda la frontera con Chile, incluyendo también la zona del paso Pehuenche. El gobierno *de facto* argentino ordenó la movilización de armas y efectivos a la localidad de Las Loicas. Allí se instaló el polvorín de El Bermejo y los 400 efectivos del grupo Cóndor, de la VIII Brigada de Infantería de Montaña. Se estableció una pista de aterrizaje desmontable (con placas de aluminio) de 1.700 metros de longitud. Desde este lugar despegaban diariamente

---

<sup>25</sup> Citado en *Nuestro Chile*, Instituto de Chile, N°21; Peri Fagerström, René. **¿Por qué perdimos laguna del Desierto? ¿...y por qué podríamos perder campos de Hielo Sur?**, Santiago, Edición Salón Teniente Merino Correa, 1995 p. 19; Concha Cruz, Alejandro y Maltés Cortés, Julio, **Historia de Chile**, Santiago, Editorial Bibliográfica Internacional, 5ª ed., 1995. En este texto se presenta una versión algo modificada: “Uno de los altos mandos argentinos emite expresiones pintorescas respecto de la posibilidad de invadir Chile central: es simple, comenta, como tomarse una cerveza en Uspallata y orinarla en Viña del Mar” (pp. 670-671).

aviones de combate para sobrevolar la zona de frontera. También se establecieron vehículos blindados, sobre todo tanques con cañones de 105 mm y tanquetas con cañones menores, juntamente con camiones y otros medios de transporte de personal.<sup>26</sup> El 23 de diciembre de 1978, estas fuerzas estaban listas para avanzar hacia el Oeste.

Del lado chileno, también se vivía un clima prebélico. Se efectuaron movilizaciones de tropa, especialmente para vigilar los pasos fronterizos. De todos modos, prevaleció desde este sector, una actitud defensiva. Desorientado ante el giro de los acontecimientos, en varias partes de la frontera, el gobierno *de facto* de Chile optó por tomar medidas preventivas que obstaculizaran la circulación transfronteriza. En la zona del Pehuenche se instalaron numerosas minas y se llegó a dinamitar parte del camino, para prevenir presuntas invasiones. El obstáculo más importante fue el derrumbe provocado en la Cuesta de los Cóndores (*Los Andes*, 4-8-1987).

El clima bélico fue en aumento, y todo parecía indicar que sería inevitable. Era el camino elegido por los gobiernos *de facto* para solucionar las diferencias. La paz se salvó merced a la intervención directa del Vaticano. A través de la mediación del cardenal Samoré, Argentina y Chile retomaron el camino del diálogo. Se descomprimió la atmósfera de tensión, y a medida que los militares fueron perdiendo espacio político, avanzó el clima de paz. En 1983, los militares argentinos debieron devolver el poder a los civiles. Se arribó así al tratado de 1984, impulsado por el presidente constitucional Raúl Alfonsín.

De todos modos, la escalada bélica de diciembre de 1978 dejó su secuela. Fundamentalmente en el camino del Pehuenche. Los daños causados en el lado chileno por razones de "seguridad", impidieron reabrir el camino, aún después de acordada la paz. Durante más de una década, la ruta por El Pehuenche quedaría cerrada.

#### 9. El general Pinochet y las teorías de la "Geopolítica": priorización de la seguridad por sobre la integración

Para comprender la situación del paso Pehuenche en las dos últimas décadas, es preciso tener en cuenta, entre otros elementos, la forma de pensar al respecto del general Augusto Pinochet, dictador de Chile entre 1973 y 1990. No sólo por haber estado al frente del país trasandino durante tanto tiempo, sino por su influencia directa en la definición de las políticas viales de Chile a lo largo de todo el período.

---

<sup>26</sup> Según empleados y vecinos de Malargüe, los vehículos de transporte concentrados en Las Loicas formaban "colas de varias cuadras" para cargar combustible. Cuando la tensión se alivió y regresaron por la Ruta 40, formaron un desfile que demoraba tres horas en pasar. A partir de estos datos, y teniendo en cuenta las prácticas habituales militares, estimamos que se podría tratar de 200 vehículos.

Afortunadamente, Pinochet volcó por escrito - y en forma clara - su pensamiento sobre las comunicaciones en general y las rutas en particular. A este tema dedicó el capítulo V de su libro **Geopolítica**. Lo escribió en 1968, cuando tenía el grado de coronel y se desempeñaba como profesor de Geopolítica en la Academia de Guerra del Ejército y especialista del Estado Mayor. Pero el militar mantuvo durante muchos años estas ideas, motivo por el cual dispuso la reedición de este libro en 1974, siendo ya presidente de Chile. **Geopolítica** circuló también fuera de Chile. Concretamente, en 1974 fue editado en México, con lo cual logró un alcance internacional.

Pinochet atribuye a las rutas como función primordial, la tarea de unificar el Estado. Toda su argumentación y sus ejemplos se desarrollan en esa dirección. En el marco de una concepción de Estado como "organismo vivo", el militar chileno considera que las comunicaciones tienen una función equivalente al sistema nervioso, al asegurar el desplazamiento de la información y el contacto entre las partes y garantizar sus posibilidades de actividad como conjunto. *"Las comunicaciones han sido muy útiles para lograr la unificación de los países, y desde que la agrupación humana constituyó el Estado, han actuado en ese sentido. Roma durante su imperio estaba cruzada por excelentes caminos que crearon unidad nacional de gran utilidad pública y fomentaron el tráfico comercial"*, señala Pinochet (**Geopolítica**, p. 193).

Muy secundario es el papel que Pinochet atribuye a los caminos internacionales. Deja de lado las ventajas que pueden significar los procesos de integración y complementación económica y cultural. Al contrario, en este tipo de obras, el militar chileno encuentra más riesgos que oportunidades para los fines del Estado. *"El grado de contacto con el exterior está de acuerdo con el número de carreteras que se unen con otros Estados. A mayor número de rutas internacionales, mayor contacto con el exterior; pero al mismo tiempo, menor seguridad defensiva para el Estado"* (**Geopolítica**, p. 206).

Lejos, muy lejos estaba el presidente Pinochet de la posición que sustentara su antecesor en el cargo, el también militar Carlos Ibáñez del Campo, cuando en 1953 firmaba convenios con el presidente argentino, Juan Perón, para impulsar el incremento del transporte, las comunicaciones, el turismo y el comercio entre ambos países.

Pinochet subordinó sus políticas en materia de comunicaciones internacionales a sus criterios geopolíticos. Entre otros ejemplos cabe señalar la clausura del servicio del Ferrocarril Trasandino (parcial en 1978 y total en 1984), el cierre del camino por El Pehuenche en 1978 y la negativa oficial a reabrirlo en años posteriores. En efecto, aún después de firmado el Tratado de Paz y Amistad entre Argentina y Chile de 1984, el gobierno *de facto* chileno mantuvo su posición en la materia. Así lo anunció públicamente el cónsul general de Chile en Mendoza, Oscar Fuentes Lazo, al señalar que las prioridades de su gobierno en materia de rutas internacionales "no incluyen para un futuro cercano las aperturas de los pasos del Pehuenche y El Borbollón, en el Sur de la provincia" (*Los Andes*, 7-6-1985). En vano se movilizaron empresarios

argentinos y chilenos en demanda de una revisión de esta política. El general Pinochet abandonó el poder en 1990, y todavía no se rehabilitaba la ruta.

#### 10. Los pueblos argentino y chileno, su posición ante los plebiscitos y el nuevo cambio de escenario

El bloque de la situación del Pehuenche tendía a tornarse permanente, mientras se mantuvieran los gobiernos militares al frente de los respectivos Estados. No obstante, ya llegaría la posibilidad de expresarse a los pueblos, a partir de lo cual se iba a revertir la situación.

El espacio se abrió a través de dos plebiscitos, uno celebrado en Argentina, en 1984, y otro en Chile, en 1988. Hubo mucho en juego en cada caso. Se debatieron intereses políticos, económicos y culturales. Pero en ambos casos, hubo una repercusión directa en el camino del Pehuenche.

El primer plebiscito fue convocado por el presidente constitucional Raúl Alfonsín y consistía en una consulta popular a través de la cual, el pueblo debía pronunciarse por el "Sí" o "No" al acuerdo de paz con Chile. Se trataba de la búsqueda del consenso popular para presionar al Congreso de la Nación, donde el opositor partido peronista controlaba el Senado y se resistía apoyar el proyecto de Ley enviado por el ejecutivo. Éste consistía en un tratado por el cual, en lo fundamental, el Estado argentino aceptaba el Laudo del tribunal arbitral de 1977, que los militares habían rechazado unilateralmente en 1978. En otras palabras, el gobierno constitucional se arriesgaba a poner a consideración popular un acuerdo que unos años antes, había sido repudiado casi unánimemente por el gobierno, la prensa y los historiadores de alto perfil.

La campaña presentó elementos de interés. Como era de esperar, el oficialista partido Radical respaldó con entusiasmo la opción del "Sí". El partido peronista se dividió. Un sector se manifestó por la abstención y otro por el "No". De todos modos, hubo importantes referentes del peronismo que fijaron posición por el "Sí". Entre ellos Carlos Saúl Menem, entonces gobernador de La Rioja (1983-1987 y 1987-1989), y más tarde presidente de la Nación (1989-1995 y 1995-1999). También adoptó esta posición José Octavio Bordón, entonces diputado nacional y luego gobernador de Mendoza (1987-1991). Bordón criticó la actitud asumida por el grueso de la dirigencia justicialista, alegando que "si privilegiamos lo formal sobre lo sustancial, nos estamos reduciendo a un partidito formalista, leguleyo y liberal" (*Los Andes*, 31-8-1984, p. 5). Por su parte, Menem calificó de "error garrafal" la decisión de la conducción peronista de propiciar la "absurda abstención" (*Los Andes*, 27-11-1984, p. 2).

Saliendo del ámbito estrictamente político, la campaña dio lugar también para el pronunciamiento de los historiadores. En Mendoza, el titular de la Junta de Estu-

dios Históricos, Edmundo Correas, se manifestó por el "Sí" (*Los Andes*, 22-11-1984, p. 6). De todos modos, José Luis Masini Calderón, historiador nacionalista de la Universidad Nacional de Cuyo se manifestó en el sentido contrario (*Los Andes*, 22-11-1984, p. 6).

Finalmente, se registró un alto porcentaje de participación, con un abultado y contundente triunfo del "Sí". Esta opción obtuvo el 66% de los sufragios en Mendoza, contra apenas un 33% del "No", con una participación del 76% del padrón. Los votos del "No" se concentraron principalmente en el Gran Mendoza, donde tenían mayor influencia ideológica los historiadores nacionalistas y derechistas de la Universidad Nacional de Cuyo. En el interior de la provincia, el triunfo del "Sí" fue mayor, sobre todo en los departamentos del Sur, donde todavía estaba fresco el recuerdo de la movilización de armamento de diciembre de 1978. En el orden nacional, el triunfo del "Sí" fue todavía más aplastante, con un 77% de los sufragios, contra el 21% del "No", con una participación del 73% del padrón nacional (*Los Andes*, 26-11-1984, p. 1). Con estos resultados, el pueblo argentino procuró reparar la actitud de los militares de 1978 y abrir un nuevo camino en el proceso de diálogo e integración con Chile.

De todos modos, todavía faltaba andar un largo trecho. Porque si bien el resultado de este plebiscito y la sanción de la consiguiente Ley por parte del Congreso, alivió la tirante situación, todavía se necesitaba resolver otros temas pendientes. Entre ellos, la recuperación de la democracia también en Chile. Y fue éste justamente el tema que se puso en juego en el plebiscito de 1988.

La consulta fue convocada por el gobierno *de facto* chileno para determinar si el pueblo extendía o no el mandato del dictador Augusto Pinochet. La inmensa mayoría de los partidos políticos se manifestaron por el "No", mientras que el gobierno puso en juego todos sus recursos para hacer proselitismo, exhibiendo sobre todo, las variantes macroeconómicas, que exhibían resultados sin precedentes. De todos modos, no alcanzó. La opción por el "No" a la continuidad del general Pinochet triunfó con 3.967.579 votos (54,7%) contra 3.119.110 (43%) del "Sí", 94.594 nulos y 70.660 en blanco, con un total de 7.251.943 sufragios emitidos (Concha Cruz y Maltés Cortés, 1995, p. 712).

Como resultado, el gobierno *de facto* de Chile inició su cuenta regresiva. Se inició el proceso de normalización institucional, se reorganizaron los partidos políticos, se convocaron a elecciones y en 1990, asumió sus funciones el presidente constitucional Patricio Aylwin.

De esta forma quedaba coronado todo el proceso de cambio dispuesto por los pueblos de Argentina y Chile. En pocos años, los dos plebiscitos permitieron a las mayorías rechazar las actitudes o propuestas de los gobiernos militares, y avanzar hacia la consolidación de la democracia y el diálogo racional como metodología de resolución de conflictos.

De todos modos, no se alcanzaron soluciones instantáneas. Los plebiscitos gene-

raron las condiciones para el desarrollo de todo un proceso de cambio, lento, muy lento, que culminaría con la reapertura del paso Pehuenche.

### 11. Una larga marcha hacia la reactivación del paso (1978-1991)

La recuperación de la democracia en la Argentina (1983), facilitó - al menos parcialmente - un escenario más favorable para la reactivación del Pehuenche. El primer paso fue dejar sin efecto el rechazo del gobierno militar al arbitraje sobre la cuestión del Beagle, y firma del Tratado de Paz y Amistad de 1984. Este acuerdo fue una suerte de bajada de bandera para que las instituciones políticas, sociales, económicas y culturales del Sur de Mendoza y de la VII Región chilena, retomasen su tradicional capacidad de movilización con respecto al paso del Pehuenche.

Para avanzar en esta dirección, un hito importante fue, sin duda, la creación de la *Comisión Pro Reapertura del Paso Internacional El Pehuenche*. Ello se produjo con la firma del Acta de Talca, celebrada el 24 de abril de 1984 en la sede de la Cámara de Comercio de Talca. Como miembros de esta comisión participaron la entidad local y las cámaras de San Rafael, Malargüe y General Alvear. Estuvieron presentes también autoridades políticas de ambos países, en calidad de invitados.

De inmediato, se comenzaron a realizar gestiones para alcanzar los objetivos. En Chile, se solicitó al Rotary Club de Talca que retomase su papel histórico en esta tarea, e interpusiera sus buenos oficios ante las autoridades nacionales para avanzar en dirección del Pehuenche. Por su parte, la Asociación Chilena de Transporte Terrestre Internacional, desarrolló una serie de argumentos para fundamentar la conveniencia de la apertura de este paso. La entidad consideraba que este camino "es la salida natural y lógica de todos los productos de la VIII, VII, VI y Región metropolitana a los mercados del Atlántico, incluido el Paraguay". "Creemos los camioneros chilenos que debemos mantener a lo menos un paso internacional que nos permita transitar con seguridad, sin límite de horarios, túneles, puentes, pendientes fuertes y por una vía más corta para integrar realmente a nuestros países del Cono Sur".

La institución enfatizó además que este camino sería importante porque "en determinadas épocas del año y por razones climatológicas anormales, debemos efectuar cruces hacia la Argentina por el paso de Puyehue que significa costos mayores a los usuarios del transporte y a los empresarios transportistas".<sup>27</sup>

En Argentina, la Municipalidad de Malargüe elaboró los estudios sobre el camino y los giró al intendente *de facto* de la VII Región para su consideración. El funcio-

---

<sup>27</sup> Nota del Gerente de la Asociación Chilena de Transporte Terrestre Internacional, Samuel García Huidobro Valdés al intendente *de facto* de la Región del Maule, coronel Patricio Varela. Fechada en Santiago, 12 de agosto de 1985.

nario a cargo, coronel Patricio Varela Saldías, convocó a 25 entidades intermedias para evaluar el asunto. Y "estuvo en el ánimo de las 25 instituciones analizar la conveniencia de la integración de la zona de Malargüe, General Alvear y San Rafael". Lamentablemente, las autoridades nacionales de su país no dieron acogida a este reclamo.

A pesar de todo, en la falda Este de la cordillera, se procuró seguir avanzando. La Cámara de Diputados de la Provincia de Mendoza aprobó un proyecto de declaración por el cual pedía al Poder Ejecutivo, la realización de las obras necesarias para rehabilitar el paso. La Comisión Pehuenche solicitó el respaldo del Estado provincial, a quien encomendó la realización de una serie de gestiones. Poco obtuvo la comisión con este pedido. "Ante la total indiferencia del Gobernador de la Provincia, según acta de General Alvear del 22-1-1986, se resolvió encarar directamente por tres Municipios toda gestión futura".<sup>28</sup>

Por su parte, la Cámara de Diputados de la Nación aprobó un proyecto de declaración, en respaldo del Pehuenche. Como resultado, pasaron a interesarse en el tema altas autoridades del Poder Ejecutivo Nacional, entre ellas, el Ministro de Obras y Servicios Públicos y el Ministro del Interior, Antonio Trócoli. Los frutos se vieron el 16 de julio de 1985 al suscribir el Poder Ejecutivo Nacional el decreto 1306-M-1985 por el cual se creó ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Secretaría Ejecutiva de Cooperación Económica e Integración Física con la República de Chile para que asuma la representación argentina ante la comisión binacional prevista por el artículo 12 del Tratado de Paz y Amistad e indicó que la Secretaría Ejecutiva sería presidida por el Sub Secretario de Asuntos Latinoamericanos. El 21 de marzo de 1987 se suscribió en Santiago de Chile, en reunión de ambas cancillerías, un Acta del Grupo de Trabajo sobre Fronteras (Latitud 23° 43 minutos) para este caso ambas partes sugerirían a las autoridades correspondientes de cada país la denominación unificada Pehuenche y en su punto 4.1.dice: "En atención a su carácter de paso habilitado bilateralmente, el procedimiento para reactivar los mismos, debe cualesquiera sean las etapas internas de estudio y trámite de cada país radicarse en las respectivas cancillerías, las que se perfeccionarán mediante el intercambio de notas reversales".

No obstante, la aplicación de este acuerdo se prolongó indefinidamente. Según el secretario de la Comisión Pehuenche, Marcos Marín, "esta falta de acción está motivada por los regímenes políticos diferentes, hecho que nos motiva a realizar un esfuerzo por establecer un diálogo realista y constructivo entre Argentina y Chile. Mendoza deberá producir los actos que motiven la regionalización de la integración argentino chilena". (*El Atuel*, 1988).

A pesar de todo, las gestiones siguieron adelante. La Municipalidad de Malargüe

---

<sup>28</sup> Carta del secretario de la Comisión, Marcos Marín, al diputado nacional Raúl Eduardo Baglini, 21 de mayo de 1987.

se movilizó y en 1986 realizó importantes tareas de limpieza en el tramo de Bardas Blancas hasta El Pehuenche (*Los Andes*, 4-8-1987). De todos modos, advirtió que con sus solos recursos no alcanzaba para superar tantos obstáculos y procuró gestionar el respaldo de los organismos con mayor poder de decisión. En 1988 el Concejo Deliberante malargüino aprobó un proyecto de comunicación por el cual solicitaba al Poder Ejecutivo de la Provincia, la realización de las obras necesarias para rehabilitar el camino (Comunicación 84/88). En 1987, el diputado nacional por Mendoza Raúl Eduardo Baglini impulsó un proyecto de declaración para que el Poder Ejecutivo procurase la "reactivación" del paso El Pehuenche.<sup>29</sup>

Mientras los organismos gubernamentales se pasaban los expedientes, la sociedad civil de la Macro-región Pehuenche continuaba con su tradicional actividad de integración. En este sentido, un hecho importante fue la renovada presencia mendocina en la FITAL, muy destacada por cierto, por ejemplo en 1988 (10 al 20 de marzo). En este marco se celebraron también las *I Jornadas de Integración Chileno Argentina Empresarial y Turística Paso El Pehuenche*. Participaron por Chile, las autoridades de la VII Región, las cámaras empresarias de la Región del Maule, rectores de las universidades, instituciones culturales, deportivas y medios de comunicación públicos y privados. Por la Argentina tomaron parte representantes de los municipios y cámaras empresarias de los tres departamentos del Sur de Mendoza, y la cámara de comercio de Chos Malal, de la Provincia de Neuquén (*El Atuel*, 7-3-1988).

El año siguiente, la FITAL sería sede de un nuevo hito en la historia del paso Pehuenche. Allí se celebró el *II Encuentro Empresario Argentino-Chileno*. Como resultado, el 31 de marzo de 1989 se ratificó el Acta de Talca, renovando el compromiso para reactivar el camino. En octubre de ese año, se reconoció en Chile que el camino ya está transitable del lado argentino, no así del lado chileno (*La Mañana*, 28-10-1989, p. 1).

Simultáneamente, empresarios chilenos del sector transporte comenzaron a publicar en periódicos de la VII Región (*El Centro*, 19-11-1989, p. 2) y de Santiago (*El Mercurio*) estudios sobre los montos que ahorraría ese país en materia de fletes, en caso de poder contar con el camino por El Pehuenche.

El panorama cambió con la derrota de Pinochet en el plebiscito y la consecuente convocatoria a elecciones. Esto dio lugar a las campañas electorales y al contacto directo de los candidatos y sus equipos con la gente. En este contexto, los empresarios de la VII Región lograron el compromiso del coordinador del equipo económico y social de la Concertación, Alejandro Foxley, con el tema del Pehuenche (*El Centro*, 24-11-1989).

La llegada de 1990 precipitó los acontecimientos. En enero, la Dirección Provincial de Vialidad comenzó a realizar tareas en el camino (*Los Andes*, 30-1-1990). En

---

<sup>29</sup> República Argentina, Congreso de la Nación, H. Cámara de Diputados. Trámite Parlamentario, 50, 21 de julio de 1987, p. 1.

febrero se realizó una cabalgata desde Malargüe hasta Talca, para recordar los antiguos encuentros de confraternidad argentino-chilena (*La Mañana*, 30-11-1989 p. 1; *Los Andes*, 16-2-1990). En mayo se celebró en San Rafael el *III Encuentro Argentino Chileno Pro Apertura del Pehuenche*. En junio se realizó un trascendental encuentro parlamentario binacional, con la participación del senador nacional argentino José Genoud y el diputado nacional chileno Eugenio Ortega, junto a legisladores y autoridades provinciales y municipales. Como resultado se acordó solicitar a las respectivas cancillerías la reactivación del Paso Pehuenche. Esta propuesta tuvo sus frutos en agosto, cuando los presidentes Carlos Menem y Patricio Aylwin, firmaron el protocolo por el cual acordaban reactivar El Pehuenche. De inmediato, los organismos competentes de ambos países se ocuparon del tema. El 1 de diciembre, el ministro de Obras Públicas de la Argentina, Roberto Dromi, anunció en conferencia de prensa que antes de 15 días la Dirección Nacional de Vialidad iniciaría las obras para completar totalmente la ruta del Pehuenche, hasta dejarla pavimentada en cuatro años. Comprometió una inversión de nueve millones de dólares para tal fin.

## 12. La reapertura del paso Pehuenche (1991)

En este clima de euforia, se organizó una nueva comitiva para cruzar por El Pehuenche (7 de diciembre de 1990). Participaron el gobernador de Mendoza, José O. Bordón, y otras autoridades nacionales, provinciales, municipales y empresarias. En total 22 vehículos viajaron de Malargüe a Talca. Ocho kms. antes de llegar al límite, salió a recibirlos la delegación chilena. Se realizaron actos de confraternidad, con descubrimiento de placas. El gobernador Bordón dijo: "Alguna vez la guerra y la incompreensión cerraron este paso. Hoy, la paz, la democracia y el respeto lo vuelven a abrir". Poco después, el 9 de enero de 1991 se reactivó el paso, tras 12 años de clausura. Asistieron al acto el gobernador Bordón y el ministro de Obras Públicas de Chile, Carlos Hurtado Ruiz-Tagle.

Lentamente se logró renovar la convocatoria para la circulación por el paso. Entre el 12 y el 21 de enero ingresaron a la Argentina 71 vehículos con 268 personas, la mayoría de las cuales vinieron a participar del *Festival Nacional del Chivo*, en Malargüe.

La apertura del camino era sólo un primer paso. Faltaba transformarlo en una ruta internacional apta para el transporte de carga. Para avanzar en esta dirección se tomaron diversas iniciativas. Una de ellas fue el Acta Intención firmada en Malargüe por el intendente municipal local y los alcaldes chilenos de Constitución, San Clemente, Maule, Empedrado, San Javier, Pelluhue, Chanco, Cauquenes y Rauco. En la misma se acordó:

- 1.- Fomentar los intercambios entre los municipios, contemplando los aspectos culturales, deportivos, turísticos y los que se consideren aptos a los fines deseados;
- 2.- Remarcar la preocupación, así como el apoyo a los organismos centralizados para

que se contemple la transitabilidad del camino internacional durante todo el año; 3.- Incentivar la actividad privada para el intercambio comercial, lo que indudablemente reforzará los puntos anteriores (*Los Andes*, 26-1-1991).

Poco después, una delegación chilena de la ciudad de Melipilla visitó San Rafael para participar del encuentro argentino-chileno. A lo largo del mismo se reiteraron las actividades culturales: la Banda de Música interpretó los himnos, se pronunciaron discursos, se intercambiaron libros y folletos. Un "esquinazo chileno" fue correspondido con muestras pictóricas y artísticas locales. A lo largo de los cuatro días de encuentro se realizaron, además, charlas y reuniones (*Los Andes*, 19-2-1991).

La reapertura de la ruta permitió reeditar el tradicional *Encuentro de Confraternidad Argentino-Chileno* en el mismo paso Pehuenche. Se celebró el 10 de marzo de 1991, al cumplirse 30 años exactos del primer encuentro de confraternidad, y tras 17 años sin celebrarlo. Se efectuó al pie del cerro Campanario con la participación de entre 2.000 y 3.000 personas, especialmente de la VII Región y del Sur Mendocino.<sup>30</sup> Asistieron el ministro de Agricultura de Chile, Juan Agustín Figueroa, el intendente de la VII Región, alcaldes chilenos, intendentes y legisladores mendocinos, dirigentes empresarios y de las comisiones pro apertura paso Pehuenche.

Se cumplió con el tradicional ritual de izamiento de banderas, números folclóricos y misa celebrada por el obispo de Talca. Se rindió homenaje al ex director del diario *La Mañana*, Juan C. Bravo, por su constante lucha por El Pehuenche. El ministro Figueroa señaló: "Valoro el advenimiento del régimen democrático en las dos naciones, facilitando enormemente la posibilidad de este instante notable".

Más contundente resultó el discurso del titular de la Comisión Argentina pro apertura del Pehuenche, Víctor Cabús, quien planteó en forma clara y franca el divorcio entre los gobiernos y los pueblos como principal obstáculo para esa ruta:

"Existieron etapas donde fueron sólo ambos pueblos los convencidos de impulsar este proyecto, no así los gobiernos, hecho éste que no hizo declinar esfuerzos y gestiones en procura de su reapertura. Hoy, quizá, para un grupo de gentes de las comisiones, ha llegado un momento de mucho regocijo, no solamente ver las personas que nos acompañan en la reapertura del paso, sino ver autoridades, que estamos seguros están convencidos de lo que nosotros hemos venido pregonando durante tantos años, es verdad".

"Más de alguna vez teníamos deseos de bajar los brazos, pero los pueblos, tanto chilenos como argentinos, nos decían que no debíamos claudicar en el propósito de hacer realidad la reapertura de este paso. Hoy estamos acá reunidos después de un montón de años, cuando esto fue negado hacia nosotros y hoy estamos reunidos porque ya está abierto", enfatizó Cabús.

---

<sup>30</sup> Para *Los Andes*, asistieron 1.500 personas (12-3-1991). Para *El Mercurio* asistieron 2.000, (12-3-1991). Para *La Mañana* fueron más de 3.000 (12-3-1991, p.1).

### 13. Balance de seis años de servicios

Desde la reactivación del camino por El Pehuenche (1991) hasta el momento de escribirse este trabajo (1997), el balance de los servicios prestados por este paso al proceso de integración, muestra resultados muy por debajo de las expectativas.

El camino por El Pehuenche quedó reabierto con limitaciones muy similares a las de tres décadas atrás. Igual que en 1961, el paso sólo se habilitaba cuatro meses al año; además, todavía era necesario recorrer 200 kms. por caminos de tierra o ripio. En la primera temporada, el camino permaneció abierto 107 días, a lo largo de los cuales se registró un paso de 700 vehículos y 4.500 personas. Conforme muestra el cuadro adjunto, en los años siguientes, la situación se mantuvo casi sin modificaciones.

Cuadro VI  
Circulación por el paso Pehuenche  
(1991-1997)

	Fechas		Pasajeros		Vehículos	
	apertura	cierre	Chile-Arg	Arg-Chile	Chile-Arg	Arg-Chile
1	9-01-91	18-4-91	2.336	2.035	269	389
2	29-12-91	18-4-92	1.616	1.202	297	240
3	19-01-93	16-4-93	1.713	1.839	287	364
4	2-01-94	26-4-94	2.472	2.680	363	523
5	5-01-95	29-4-95	3.803	3.642	516	511
6	2-12-95	29-4-95	3.803	3.961	668	605
7	10-12-96		2.123	2.283	564	604 <sup>(*)</sup>

Fuente: Gendarmería Nacional, Escuadrón N°27 "Malargüe".

(\*) El cálculo se tomó hasta el 8 de abril de 1997, cuando todavía el paso estaba abierto.

Estas cifras son concluyentes: en todo el año, circula por el paso Pehuenche el flujo equivalente al que se desplaza en diez días por el paso Los Libertadores. Esto muestra que la incidencia de este camino en el proceso de integración cultural y comercial es todavía incipiente. Esto guarda relación directa con el estado del camino, que ha variado muy poco. A pesar de los discursos oficiales.

### 14. Estudios y proyectos sobre el camino por El Pehuenche

Tanto del lado chileno como del argentino, se han realizado distintos estudios sobre costos y demanda potencial del camino por El Pehuenche. Entre los principales trabajos cabe citar los que llevaron a cabo el *Concejo Federal de Inversiones (CFI)* de

la Argentina (1991); la empresa *Ingeniería Cuatro*, chilena (1993); las firmas argentinas, *Ingeniería de Servicios SRL* y *Serpetrol SRL* (1996), a lo cual se agregarán los resultados del estudio de ingeniería de *Ingeniería Cuatro*, a terminarse en 1998. También se elaboraron otros estudios de menor envergadura pero también interesantes.

En diciembre de 1991, el CFI dio a conocer un informe sobre el camino. El estudio tuvo un costo de U\$ 500.000 y señaló que la construcción del camino completo de Bardas Blancas a Talca, tendría un costo de U\$ 58.000.000, con un plazo de ejecución de 24 meses. Se recomendaba la variante de Cajón Grande o en su defecto, por el Campanario. El informe del CFI fue entregado al gobernador Bordón el 1 de diciembre.

Poco después, el arquitecto Francisco Suárez dio a conocer una tesis sobre Centro de Control en El Pehuenche, adecuado para todos los servicios aduaneros. Fue elaborado en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Mendoza y ampliamente difundido en la prensa de la época. Luego, en junio de 1993, un grupo empresario propuso construir el camino de Bardas Blancas hasta el límite internacional (85 kms.) a un costo de U\$ 18.800.000 más IVA. Una carpeta fue entregada al entonces ministro de Obras Públicas Roque Giménez y otra al Concejo Departamental del Fondo de la Transformación y el Crecimiento. (*Los Andes*, 4-6-1993).

En Chile, las autoridades de la VII Región impulsaron un estudio por sus propios medios. El objetivo principal era examinar la posibilidad técnica de construir el camino por la variante Campanario, y comparar sus costos, ventajas y desventajas con la alternativa de mejorar el camino de base, ya existente por la Cuesta de los Cóndores. Para avanzar en esta dirección, "el gobierno regional, recogiendo la inquietud de la comunidad, destinó para el año 1992 la cantidad de M\$ 50.000 para la realización de un estudio de factibilidad a la construcción de un camino de alternativa y compatible como paso Internacional. El gobierno nombró como Unidad Técnica a la Dirección Regional de Vialidad, redactando ésta los Términos de Referencia para llamar a Propuesta Pública, la cual fue adjudicada a la Empresa Consultora *Ingeniería Cuatro*, suplementando el Ministerio de Obras Públicas en M\$ 8.000, su financiamiento".<sup>31</sup>

El informe señaló resultados sumamente interesantes. Entre ellos, se determinó que la pavimentación de la ruta entre el km. 65,3 (fin pavimento actual) y el inicio de la Vía Campanario o de la Cuesta de los Cóndores (62,7 kms. en total), demandaría una inversión de MM\$ 6.200. Para la ruta completa se estimó entre MM\$ 16.487 y MM\$ 19.965, sin considerar instalaciones de Aduana, SAG, investigaciones, vialidad y carabineros. El informe incluye una comparación de costos de construcción y mantenimiento entre la variante Campanario y la Cuesta de los Cóndores. Señala que este camino tendría un menor costo de construcción y un mayor aprovechamiento

---

<sup>31</sup> Informe del Secretario regional ministerial, ingeniero Bartholin Zanetta, al Consejo Regional sobre el estudio de factibilidad de alternativas, camino internacional CH-115 KM 128 al límite. Talca, abril de 1994.

turístico, debido a las bellezas naturales de la Laguna del Maule. Pero se señala claramente que la variante Campanario presenta ventajas significativas, tanto por exigir costos menores de conservación como por reducir el camino en 14 kms., lo cual en rutas de montaña es claramente importante. Matizando esta observación, el estudio advierte en el caso de optarse por la variante Campanario, también será preciso mantener expedito el camino hasta la Laguna del Maule por su intrínseco interés turístico.

El estudio examinó las ventajas y desventajas técnicas del camino, comparando la ruta por la Cuesta de los Cóndores con cuatro alternativas distintas de la variante Campanario: Sur baja, Sur alta, Norte y Norte-Sur baja. De estas cuatro, la más atractiva resultó ser la Sur baja, con una extensión de 24 kms. (14 kms. menos que la Cuesta de los Cóndores), 85 curvas (29 menos que la anterior). El camino por Los Cóndores, mantenía también sus ventajas. Al ser más largo, sus pendientes son más suaves: su pendiente máxima es de 9,40%, contra 10,3% del Campanario, y su pendiente promedio es de 3,1% contra 5,13% de la variante. Además, los costos de mejorar la ruta existente resultan inferiores a la construcción completa de la variante Campanario (MM\$ 10.237 contra MM\$ 13.165). A pesar de ello, después de evaluar los distintos datos, la empresa consultora señaló que “desde el punto de vista del diseño, la alternativa Sur-Baja (variante Campanario), aunque no es la mejor, es superior a la actual ruta (Cuesta de los Cóndores) mejorada, especialmente por su menor longitud”.

Cuadro VII  
Comparación entre el camino de base por la Cuesta de los Cóndores  
y las cuatro alternativas de la Variante Campanario  
(Costos y características técnicas)

Ruta	inv.priv. MM\$	long. Km.	curvas	curvas R<80m	pend. máx.	L(P>8%) Km.	pend. prom.
1-Base	10.237	38	114	19	9,4	5,32	3,10
2-Sur Baja	13.165	24	85	13	10,3	3,97	5,13
3-Sur Alta	16.526	30	124	65	9	1,97	4,18
4-Norte	18.321	30	87	30	9,10	3,19	4,20
5-N-S baja	19.128	28	86	27	10,26	5,33	4,0

Nota I: el camino actualmente habilitado por la Cuesta de los Cóndores figura en este cuadro como la alternativa 1-Base; la Variante Campanario se examina en la tabla con sus cuatro alternativas: 2-Sur Baja, 3-Sur Alta, 4-Norte y 5-Norte-Sur Baja.

Nota II: los costos se calculan en pesos chilenos en moneda de noviembre de 1993; estimados como inversión privada más IVA.

Fuente: Informe del secretario regional ministerial, ingeniero Eduardo Bartholin Zanetta, al Consejo Regional, Talca, 1994, a partir del estudio de *Ingeniería Cuatro*.

El estudio del lado chileno sobre la Variante Campanario se efectuó en forma simultánea al de la contraparte argentina. En efecto, en 1994, la Universidad de San Juan, a través de su Escuela de Ingeniería en Caminos de Montaña, elaboró el Estudio de Ingeniería para la sección Variante Campanario. Como resultado, se determinó que el camino tenía una extensión de 4.964,40 metros, cuya construcción demandaría un costo de U\$ 1.589.903. El estudio completó la información necesaria para elaborar los pliegos de licitación.

Además de los costos, los estudios también debieron examinar la demanda potencial de tránsito. Este tema no fue abordado por la Universidad de San Juan pero sí por Ingeniería Cuatro. A los efectos de evaluar la conveniencia, o no, de invertir sumas tan elevadas en este camino internacional, la empresa consignó su cálculo sobre el flujo que tendría la ruta en un escenario de *base mejorada*, "que significa que el paso funcionaría todo el año, mejorando su capacidad para atender el tránsito internacional". A partir de esta definición, se elaboró el cuadro de demanda, a partir de tres tipos de flujos: 1- *actual* (nacional a internacional), 2- *de atracción natural* (vehículos que utilizarían esta ruta porque les resultaría más económica) y 3- *desviado* (debido a la interrupción de los pasos cordilleranos habituales). El estudio no tuvo en cuenta la variable de "flujo generado", consistente en la circulación que se origina específicamente por la existencia del proyecto. Tampoco discrimina según tipo de vehículos (autos, camionetas, buses, camiones livianos o pesados). Finalmente, la empresa estimó que en el escenario indicado, la ruta por El Pehuenche tendría un flujo de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) de 216 vehículos en 1992 que llegarían a 392 en el año 2003.

Cuadro VIII  
Flujo de tránsito medio diario anual (TMDA)  
Para la ruta por El Pehuenche mejorada (habilitada todo el año)  
Estimado para 1992

Flujo actual	22
Flujo internacional de atracción natural	184
Flujo internacional desviado	10
<b>Flujo Total</b>	<b>216</b>

Nota: el estudio calcula que el flujo de TMDA en el año 2.003 llegaría a 392 vehículos/día.

Fuente: Estudio de *Ingeniería Cuatro*. Informe del Secretario General Ministerial, Eduardo Bartholin Zanetta, al Consejo Regional, 1994.

Los ingenieros chilenos continuaron con los estudios del tema. El informe siguiente fue elaborado en 1995 y presentado en enero de 1996. Examinó el sistema global de los doce pasos transversales considerados prioritarios por los gobiernos de Argentina y Chile. Fue un trabajo de la consultora *Geotécnica* para el Ministerio

de Obras Públicas de Chile. Entre otros temas se analiza el potencial de transporte por los corredores transversales. La consultora concluye que el transporte de carga por el paso Pehuenche se incrementará de cero a **173.000 toneladas para el 2.000**. Se trata de una estimación de mínima, considerando un escenario en el cual hasta ese momento Chile no haya celebrado un Tratado de Libre Comercio con el Mercosur. Incide en esta consideración un estudio de las ventajas y desventajas que brindan a los países del Mercosur y las distintas provincias argentinas los puertos chilenos del Pacífico en comparación con los argentinos del Atlántico. En este sentido, el informe sostiene que “las provincias de Cuyo y Bolivia son los principales clientes del proyecto (de rutas transversales), y en segundo lugar Córdoba y Neuquén” (p. 38).

Concretamente, en 1996 las empresas *Ingeniería de Servicios SRL* y *Serpetrol SRL*, elaboraron dos informes sobre la cuantificación de los volúmenes de tránsito que circularán por el paso Pehuenche. El primero se realizó considerando la ampliación del periodo anual de habilitación del camino mediante un sistema de conservación permanente. Como resultado, se estima que el TMDA sería de 61 vehículos. El segundo cálculo se efectuó sobre la base de su pavimentación, para concluir que El Pehuenche tendría un TMDA de 298 vehículos.

En el citado documento se computan las variables de tránsito normal, tránsito derivado y tránsito generado.

1.- Se estima como *tránsito normal* aquel que ya existe y no cambia de trayecto como consecuencia de la ejecución del proyecto. El dato considerado es de un TMDA de 20 autos.

2.- El *tránsito generado* es “el que se incorpora a la red vial a causa del proyecto y que de otra forma no se efectiviza”. A partir de una serie de estudios matemáticos, los consultores llegaron a la conclusión que en caso de ser pavimentado, El Pehuenche daría lugar a un tránsito medio anual generado de 109 autos, 29 camionetas y 8 omnibuses. El cálculo estima un incremento en la circulación de personas, no así de cargas.

3.- El *tránsito derivado* es el que “se compone del desviado, que cambia de trayecto por efecto del proyecto pero mantiene su origen y destino; y del transferido, aquél que por efecto del proyecto cambia su origen o destino o ambos”. Para calcularlo, los consultores tuvieron en cuenta los días históricos de cierre del túnel internacional Los Libertadores, y los derivados del Sur y el Norte. Sus estimaciones indicaron que la pavimentación del Pehuenche absorbería un tránsito medio anual diario derivado del cierre de 19 autos, 5 camiones livianos y 14 camiones pesados. A ello se añaden los derivados desde el Sur (siete autos, un camión liviano y cinco pesados) y los del Norte (19 autos, 17 camiones livianos y 45 camiones pesados).

Cuadro IX  
Tránsito Medio Diario Anual por el paso Pehuenche  
Estimación del proyecto de pavimentación del camino

tipo de vehículo	actual	generado	derivado			total
			cierre	Norte	Sur	
autos	20	109	19	19	7	174
camionetas	--	29	--	--	--	29
ómnibus	--	8	--	--	--	8
camión liviano	--	--	5	17	1	24
camión pesado	--	--	14	45	5	64
<b>total</b>	<b>20</b>	<b>146</b>	<b>38</b>	<b>81</b>	<b>13</b>	<b>298</b>

Fuente: Ingeniería de Servicios SRL - Serpetrol SRL. Proyecto de construcción y pavimentación de la Ruta Provincial 224 Paso Internacional El Pehuenche y construcción de Centro Fronterizo, Malargüe, inédito, 1996.

El estudio de las empresas argentinas resultó coincidente en lo fundamental con las chilenas: para ambos, la ruta por El Pehuenche tiene un importante potencial de demanda, de manera tal que la introducción de las mejoras necesarias determinaría un incremento instantáneo del flujo de tránsito, que se multiplicaría varias veces. De todos modos, todavía faltaba un trecho hasta completar todos los estudios para estar en condiciones de postular a los organismos internacionales de financiación de obras de infraestructura.

El siguiente paso fue la elaboración de los proyectos definitivos para la traza y la ejecución de las obras. En enero de 1997 el Estado chileno convocó a licitación para el Estudio de Ingeniería del tramo correspondiente a esa nación. El estudio fue adjudicado a la empresa *Ingeniería Cuatro*, con un plazo de 330 días y fecha de terminación para el 1 de marzo de 1998. Con una inversión de U\$ 800.000, este último estudio recibió la misión de determinar la traza más adecuada para la construcción de la ruta (por la Laguna del Maule o por la Variante Campanario), definir los costos de la obra y elaborar los pliegos de licitación para la ejecución del trabajo. Una vez concluido este estudio de ingeniería, sólo restaría establecer el cronograma de inversiones, la licitación y adjudicación de la obra.

Del lado argentino, la Dirección Provincial de Vialidad acordó con la Dirección Nacional de Vialidad, la firma de un convenio por el cual, a partir del 1 de abril de 1997 la Ruta Provincial 224 pasaría a jurisdicción nacional, lo cual habilitaría a la Nación para invertir en este camino. Además, Vialidad Nacional se comprometió a unificar todos los estudios parciales que ya se habían realizado para el tramo argentino, y tener un proyecto completo, acorde a las exigencias de los organismos internacionales de financiamiento. Esta tarea se procura completar en diciembre de 1997 o como máximo, el 1 de marzo de 1998 para seguir al mismo ritmo que la contraparte chilena.

## 15. Discursos políticos, intereses contrapuestos y expectativas frustradas

Mientras los ingenieros efectuaban sus estudios, los dirigentes políticos ensayaban una serie de marchas y contramarchas que en muchos casos, resultarían desconcertantes.

A mediados de 1991, Chile licitó su tramo, lo adjudicó e inició las obras. No obstante, se obtuvieron magros resultados. En 1992, el ex presidente de la comisión chilena del Pehuenche, Sergio Cornejo Pérez, denunció la falta de cooperación por parte de funcionarios chilenos. Cornejo sospechaba que a "nuestras autoridades de la región y de la provincia se estuvieran sumando alguna sección de la cancillería chilena, en el sentido de no cooperar al proceso integrador binacional por esta ruta. Ello daña la imagen externa del gobierno de Chile que le hace aparecer poco serio e improvisando regionalmente los acuerdos suscriptos. Sabemos que injustamente en Argentina se está culpando a nuestro presidente por incumplimiento. La gravedad del hecho hace prever y merece la reacción drástica por el gobierno de Chile a quienes resulten responsables de desacato y obstrucción sobre la habilitación de esta ruta a terceros países" (*Los Andes*, 6-3-1992).

Muy poco hicieron las autoridades nacionales de Chile para avanzar en el camino del Pehuenche a lo largo del periodo 1990-1994. La causa fundamental es de orden estrictamente personal: la oposición sistemática por parte del Ministro de Obras Públicas de Chile, Carlos Hurtado Ruiz-Tagle, a invertir en este camino. Hurtado adoptó esta posición en forma extraoficial, fundado en razones de ética personal: es propietario de grandes extensiones de tierra, ubicadas justamente sobre la ruta 115 CH, motivo por el cual, cada peso invertido por el Estado en esta ruta, redundaría directamente en la valorización de sus propiedades generando a la vez un gran escándalo público. "Ello terminaría con mi carrera política", confesó Hurtado en una reunión informal a un grupo de dirigentes políticos y sociales.<sup>32</sup>

De todos modos, había indicios para esperar un cambio, aún dentro de los zigzagueos políticos. La década de 1990 despertó expectativas promisorias para el progreso del paso Pehuenche. Sobre todo por la aproximación de Chile al Mercado común del Sur (Mercosur). Además, en 1991, los presidentes Carlos Menem y Patricio Aylwin firmaron un tratado por el cual se ponía fin a todas las cuestiones pendientes. Pero pasaron varios años sin que los respectivos parlamentos solucionasen el tema. En el momento de escribirse este trabajo (1997) no ha sido ratificado el tratado de 1991. El retraso en la definición de los temas limítrofes, enfrió el clima de cooperación e integración entre ambos países. Hubo algunos esfuerzos aislados para llevar adelante las tantas veces prometidas obras en el camino del Pehuenche, con pocos resultados.

---

<sup>32</sup> Carlos Hurtado Ruiz Tagle fue ministro de Obras Públicas durante toda la gestión de Patricio Aylwin (1990-1994). Sus propiedades se extienden junto a la ruta 115 CH a lo largo de 80 kms., desde el cerro Campanario hacia el Oeste. El autor no ha encontrado documentos escritos donde se fije la posición del ministro, obviamente; pero distintas personas vinculadas a la comisión Pehuenche, tanto en San Rafael como en Talca, han coincidido en señalar al autor esta versión.

Intentando alguna definición, la Cámara de Diputados de la Nación Argentina solicitó al Poder Ejecutivo la pavimentación de la ruta 224. Este proyecto, impulsado por los diputados Raúl Vicchi y Leopoldo Orquín, fue aprobado por unanimidad en la Cámara Baja el 19 de mayo de 1993. No obstante, nunca se cumplió. Tres años después, en 1996, el Congreso orientó al Pehuenche un presupuesto inferior al acordado para remodelaciones en la Casa Rosada y en la Quinta Presidencial de Olivos, según denunció el diputado nacional Carlos Balter en su análisis del presupuesto oficial 1997.

Más allá de las luchas políticas, el proceso de concreción de las obras necesarias para convertir el camino en una ruta internacional, siguió su curso. En el acuerdo entre los presidentes Carlos Menem y Eduardo Frei, se incluyó al Pehuenche entre los doce pasos integrantes del Plan Maestro de caminos de integración y en los cuales ambos Estados se comprometieron a invertir sumas importantes, del orden de los 321 millones de dólares, de los cuales Argentina aportaría 165 y Chile 156 millones. En el orden de prioridades, el camino por El Pehuenche obtuvo el cuarto lugar, motivo por el cual se acordó orientarle la suma de U\$ 25.700.000 (15.000.000 para el tramo argentino y 10.700.000 para el chileno). De este monto se invertirían 1,2 millones en 1996 y 2 en 1997, para completar el resto en los años siguientes. Las autoridades se comprometieron a que en el año 2000, una vez incorporadas estas mejoras, el paso Pehuenche quedaría abierto definitivamente.

Cuadro X  
Plan maestro de rutas de integración Argentina y Chile  
aprobado en 1994 por Carlos Menem y Eduardo Frei  
Inversiones acordadas en los doce pasos principales (1996-2000)

Paso	(En millones de dólares)
	Inversión acordada
Jama	99
San Francisco	38
Cristo Redentor	30
Pehuenche	25,7
Integración Austral	25
Pino Hachado	22
Cardenal Samoré	22
Agua Negra	20
San Sebastián	16
Coyhaique Alto	8
Huemules	6,3
<b>Total</b>	<b>321</b>

Fuente: Diario UNO, 25-10-1996, p. 6

De todos modos, el panorama no está muy claro si se cruzan los datos de costos y recursos. Con respecto a los costos definitivos de la obra completa, recién se conocerán en 1998. Conforme a las estimaciones de Vialidad de Chile, tal como se anunció en las *Jornadas del Comité de Frontera*, celebradas en marzo de 1997 en Talca, se llegaría a un monto de U\$ 230.000.000, de los cuales 125.000.000 corresponderían a la parte chilena y 105.000.000 a la argentina. Con los matices que significa un cálculo estimado, las cifras plantean un nuevo interrogante. Porque de ser así, los recursos acordados en los convenios Menem-Frei suponen menos del 10% del costo total. ¿Cómo se conseguirá el 90% restante? ¿Tendrán los gobiernos la voluntad política para brindar al Pehuenche un nivel de prioridad que lo ponga en condiciones de conseguir los recursos faltantes?

## 16. Epílogo

El periodo 1961-1997 comprende más de un tercio de siglo, a lo largo del cual, hubo algunos cambios en las facilidades de transitabilidad en la ruta internacional por El Pehuenche.

En el otoño de 1962, para completar los 526 kms. de San Rafael a Talca, el camino tenía un tramo inicial de 197 kms. asfaltados (San Rafael-Malargüe). Luego seguían 310 kms. de camino enripiado, y el asfalto reaparecía recién en San Clemente, apenas a 19 kms. de Talca.

En 1997, para cubrir esa misma distancia, el pavimento se había extendido 65 kms. más del lado argentino (Malargüe-Bardas Blancas) y 46 kms. más del lado chileno (desde San Clemente hacia el Este). El camino de tierra y ripio se redujo, de 310 a 190 kms. A ello hay que añadir la realización de obras de arte, ensanches del camino y demás mejoras, que permitieron reducir los desniveles.

A pesar de todo, estos cambios fueron insuficientes. No alcanzaron para permitir el salto de transitabilidad para hacerla apta para el transporte comercial. El Pehuenche siguió siendo un camino acotado exclusivamente para autos, no así para camiones. El intento de implementar servicios de buses, efectuado en la década de 1960, fracasó.

Las mejoras tampoco permitieron ampliar el tiempo anual de habilitación del camino. Al igual que en 1961 ó 1962, en la década de 1990 la ruta se habilitaba en enero para cerrarse en abril y permanecer así todo el invierno y la primavera.

A estos inconvenientes es preciso añadir el impacto de los doce años de clausura que sufrió el camino por motivos militares entre 1978 y 1991. En ese tiempo las tareas de conservación se cancelaron, con lo cual, se perdieron muchas de las mejoras realizadas con tanto esfuerzo en las décadas anteriores. A la vez, el cierre del camino tuvo otras consecuencias negativas, tanto cuanti como cualitativas.

Todo ello explica que casi no haya podido aumentar la cantidad de pasajeros

que circularon anualmente por este paso. En la temporada 1961-1962 pasaron 3.500 personas; treinta años después, en la temporada 1991-1992 viajaron 2.800 pasajeros.

En esos 36 años que van de 1961 a 1997, el camino estuvo habilitado sólo 24 temporadas, en cada una de las cuales, sólo por cuatro meses. Es decir, prestó servicios durante 96 meses, equivalentes a ocho años calendario.

A pesar de ser un paso muy bajo y de pendientes suaves, los Estados Nacionales no fueron capaces de implementar un sistema por el cual se realizaran las obras de pavimento necesarias para mejorar las condiciones de transitabilidad, para hacerla extensiva a todo el año y para cualquier tipo de vehículo. Como resultado, el flujo turístico del Pehuenche fue muy acotado, con un promedio inferior a 1.000 vehículos y 5.000 personas al año, casi insignificante para la única vía de enlace de una Macro-región de más de 1.000.000 de habitantes.

Hubo una clara diferencia discursiva entre gobiernos militares y constitucionales. Los primeros se manifestaron partidarios de ideologías contrarias a los procesos de integración. En tiempos del dictador Juan Carlos Onganía, el Estado argentino adhirió a las teorías de las *"fronteras ideológicas"*; poco después, el dictador Augusto Pinochet se posicionaba como un ideólogo de la *"Geopolítica"*, para subordinar la integración a la seguridad en materia de políticas transfronterizas. El cuadro se completó cuando los militares argentinos desconocieron un laudo arbitral obligatorio e inapelable, y lanzaron frases petulantes sobre eventuales invasiones a Chile.

Los gobiernos civiles tuvieron el discurso exactamente inverso. La sombra de aquellos postulados integracionistas impulsados por Perón e Ibáñez en 1953 inspiraron de alguna manera, el discurso de muchos gobernantes constitucionales. Ello culminó durante las gestiones de los presidentes Alfonsín, Aylwin, Frei y Menem. En estos tiempos se firmaron tratados, se pronunciaron frases encendidas en favor de la integración y hasta se asumieron compromisos por escrito.

La diferencia de discurso entre gobernantes militares y civiles, fue muy evidente. Pero pasando de los dichos a los hechos, estas diferencias se diluyeron, casi totalmente. Poco, muy poco hicieron los gobernantes civiles en materia de obras concretas para mejorar las condiciones globales de transitabilidad por el paso Pehuenche. Sus declaraciones encendidas apenas fueron acompañadas por obras pequeñas, casi simbólicas, que permitieron algunos avances menores, de escasa incidencia en el funcionamiento del camino. Ello explica por qué, en la década de 1990, el flujo de vehículos y personas a través del Pehuenche no haya aumentado con relación a la década de 1960.

Este panorama contrasta con las perspectivas que este paso ofrece, tanto para los cálculos chilenos como argentinos. Como resultado general, según los estudios chilenos, El Pehuenche tendría una demanda potencial para el año 2.000 de un flujo de 173.000 toneladas anuales. Para las empresas argentinas, por su parte, bastaría un servicio de conservación permanente para elevar el tránsito medio anual diario de 20 a 61 vehículos, que con la pavimentación de la ruta treparía a 298.

## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- Archivo privado de Marcos Aurelio Marín (San Rafael).
- Bekerman, Marta y Rofman, Alejandro (compiladores), **Integración y sociedad en el Cono Sur. Las relaciones con el Mercosur y Chile**, Buenos Aires, Espacio, 1995, 274 pp.
- Bustos Pérez, Vicente, **Geografía de Chile**, 21° edición, Santiago, 1939; 29° edición, Santiago, 1946.
- Carrasco, Germán (selección y notas), **El laudo arbitral del canal Beagle**, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1978.
- Cereceda, Nicolás y Errázuriz, Ana María, **Ecogeografía. Nueva Geografía de Chile**, Santiago, Zig Zag, 1991.
- Comisión Argentina Pro Intercambio Paso Pehuenche, *III Congreso de Intercambio Integral Argentino Chileno*, San Rafael, 1963.
- Concha Cruz, Alejandro y Maltés Cortés, Julio, **Historia de Chile**, 5ª ed., Santiago, Bibliográfica Internacional, 1995.
- Cruz, Nicolás y Whipple, Pablo (coord.), **Nueva Historia de Chile. Desde los orígenes hasta nuestros días**, Santiago, Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 1996.
- Devés, Eduardo, **Escépticos del sentido**, Santiago de Chile, Nuestra América Ediciones, 1984.
- Diario *Los Andes* (Mendoza), 1961-1997.
- Diario *UNO* (Mendoza), 1993-1997.
- Diario *La Mañana* (Talca), varios.
- Diario *El Centro* (Talca), varios.
- Ferrari, Gustavo, **Conflicto y paz con Chile (1898-1903)**, Buenos Aires, EUDEBA, 1968.
- González Leiva, José Ignacio, **Atlas Universal Zig Zag**, Santiago, Zig Zag, 1995.

- **Gran Atlas de Chile y el Universo**, Editorial Copesa, Santiago, 1993.
- Heredia, Edmundo (director), **América latina, isla o archipiélago**, Córdoba, programa de Historia de las Relaciones Interamericanas, 1994, 199 pp.
- Ingeniería de Servicios SRL, *Proyecto camino internacional Paso El Pehuenche*, Expte. 418-C-93, Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Mendoza, Mendoza, 1993 (documento inédito).
- Ingeniería de Servicios SRL y Serpetrol SRL, *Proyecto de construcción y pavimentación de la Ruta Provincial 224 Paso Internacional "El Pehuenche" y construcción del Centro Fronterizo*, Malargüe, 1996. (Documento inédito).
- Ingeniería de Servicios SRL y Serpetrol SRL, *Proyecto de conservación y mantenimiento de la Ruta Provincial 224 Paso Internacional "El Pehuenche" en forma semipermanente*, Malargüe, 1996. (Documento inédito).
- Lacoste, Pablo, "El camino internacional por el paso Pehuenche (1658-1961)" en Lacoste, Pablo (comp.) **Argentina y Chile, 500 años de integración**, Coedición Universidad de Congreso, Universidad de Chile, Universidad Católica Blas Cañas y Universidad de Magallanes, Mendoza, 1997, pp. 87-137.
- Lacoste, Pablo, "La ruta internacional de Mendoza a Chile por el paso Los Libertadores a través de la prensa (1923-1961). Aportes para el estudio de la integración binacional", Aceptado para publicación en *Cuadernos de Historia*, número 17, Departamento de Ciencias Históricas, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 1997.
- Lacoste, Pablo, "El paso de la cordillera de los Andes por El Portillo Argentino. Aportes para el estudio de la integración entre Argentina y Chile" en *Universum*, Revista de la Universidad de Talca, 11, Talca, Chile, 1996, pp. 121-122.
- Lacoste, Pablo y Marón, Gustavo, "Transporte sobre los Andes" en *Aviación latinoamericana*, Revista Aeronáutica de los países de habla hispana, Texas, vol. 2, N° 9, pp. 10-11, y N° 10, pp. 10-11.
- Lanús, Juan Archibaldo, **De Chapultepec al Beagle. Política Exterior argentina (1945-1980)**, Hyspamérica, II tomos, Buenos Aires, 1984.
- Leiva Hita, Francisco, "Importancia económica de las rutas nacionales en la provincia de Mendoza" en **Trabajos de Investigación**, Ministerio de Justicia e Instrucción Pública/UNC, Instituto de Estudios Económicos, Best, Mendoza, 1943.

- Magnet, Alejandro, **Nuestros vecinos justicialistas**, Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1953.
- Magnet, Alejandro, **Nuestros vecinos argentinos**, Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1956, 430 pp.
- Mardones Zúñiga, Rodrigo. "Chile y su comercio con Argentina 1930-1960" en **Historia**, Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Vol. 29, 1995-1996, pp. 235-293.
- Pinochet, Augusto (1968), **Geopolítica**, 2ª ed., Andrés Bello, Santiago, 1974.
- República de Chile, Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Instituto Nacional de Estadísticas, **Compendio Estadístico** 1980, S/1, imprenta INE, 1980.
- República de Chile, *Bases de Concurso para el estudio de ingeniería "Mejoramiento y construcción ruta 115-CH, sector puente Armerillo-Límite paso Pehuenche", VII región*, Documento inédito.
- Rey Tudela, Alejandro, *Una etapa en la integración de Argentina y Chile: el tratado de unión económica de 1953*, Mendoza, UNC, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Centro de Investigaciones, Instituto de Estudios del Desarrollo, Serie Cuadernos N°33, 1973.
- Sánchez, Alfredo y Morales, Roberto, **Las regiones de Chile, Espacio físico, humano y económico**, Editorial Universitaria, Santiago, 1993.
- Scenna, Miguel Ángel, **Argentina-Chile: una frontera caliente**, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1981.
- Ulzurrun, Tomás Fermín. "Aprovechamiento integral del río Grande, provincia de Mendoza" en *Centro*, Revista del Centro de Ingenieros, arquitectos y agrimensores de Mendoza, N°80 año XXXIX, dic. 1996, pp. 46-50.
- Universidad de San Juan, Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería en Caminos de montaña "Agrimensor Alfonso de la Torre", *Estudio de Ingeniería de la Ruta Provincial 224. Tramo Las Loicas-Límite Internacional. Sección Variante Campanario*, San Juan, 1994.
- Universidad de Talca, **Talca y su muy noble historia**, Editorial de la Universidad de Talca, Talca, 1994.
- Villalobos, Sergio (director), **Historia de la ingeniería en Chile**, Hachette, Santiago de Chile, 1990, 409 pp.