

"AVANCES Y RETROCESOS EN LA VALORACIÓN DEL PASO PEHUENCHE COMO ALTERNATIVA DE COMUNICACIÓN BIOCEÁNICA EN EL MARCO DEL MERCOSUR" ¹

Estela B. Prieto²

María Eugenia Cepparo³

Instituto de Geografía. UNCuyo. CONICET

ebprieto@logos.uncu.edu.ar

mcepparo@logos.uncu.edu.ar

Introducción

El presente trabajo se propone estudiar el papel que cumple el Paso Pehuenche como principal nexo de unión e integración entre el sur de la provincia de Mendoza y la VII Región de Chile, que forman parte del Corredor Bioceánico. Esta vinculación proyecta al Mercosur con Chile y con el sudeste asiático. A su vez, es una experiencia innovadora en la reconfiguración territorial porque materializa las vinculaciones oeste-este y abre nuevos mercados estratégicos. Se profundizará la relación entre estos dos espacios fronterizos contiguos en el marco de una escala microregional como espacio intersticial dentro de un contexto mayor, el Mercosur.

Pehuenche es uno de los trece pasos argentino-chilenos priorizados y constituye una opción alternativa y complementaria, técnica y económicamente viable, al paso de Cristo Redentor. Su principal ventaja es su menor altura.

Además, los Corredores son considerados como potenciales áreas de desarrollo y no simplemente túneles de circulación de productos o personas. Permiten emerger, las regiones transfronterizas como áreas, que, a pesar de estar separadas por límites políticos, están unidas por lazos comerciales, culturales o históricos, que se refuerzan en función de los nuevos ejes de articulación.

En este contexto, el Departamento de Malargüe ocupa hoy un lugar fundamental ya que es parte de la vinculación entre diferentes actores y ciudades, cuyo objetivo es fortalecer la gestión del proyecto de integración con la construcción definitiva del Paso Pehuenche. Esta obra ha estado sujeta a los intereses coyunturales de los grandes centros del poder político y económico de cada país.

Trabajos personales en el terreno, entrevistas a informantes claves, públicos y privados, contactos con los representantes de los entes promotores de esta integración y consulta de la bibliografía específica han contribuido en la realización de este trabajo.

¹ Esta presentación forma parte del Proyecto, "Las iniciativas públicas y privadas en el departamento de Malargüe, Mendoza, Argentina. Las influencias de los cambios globales y el impacto de la marginalidad" dirigido por la Dra. M.E.Cepparo (SECTyP 06/G412). Parte de la misma ha sido publicada en las Actas de las " X Jornadas Cuyanas de Geografía", UNCuyo. 2008 (CDRom).

² Lic. y Prof. de Geografía, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras. UNCuyo. Profesional Principal del CONICET.

³ Dra. en Geografía. Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras. UNCuyo. Investigadora del CONICET.

1- Algunas consideraciones teóricas

El área de unión entre el Departamento de Malargüe y la región del Maule constituye un caso de estudio interesante desde el punto de vista de la temática de fronteras según el geógrafo suizo, Walter Leimgruber. Algunas consideraciones teóricas de este autor permiten comprender, la situación fronteriza particular de este espacio: “Las fronteras y los límites son creaciones humanas y están atadas a las percepciones, a las decisiones y a las acciones del hombre . . . Los límites y las fronteras separan y unen por que ellos no sólo contienen los elementos de las barreras sino también los de complementariedad y beneficios. . . El rol de la frontera y del límite es percibido de forma diferente por cada individuo. . . Límites y fronteras no son absolutos, varían en el tiempo. . . El factor tiempo es muy importante y no puede ser medido por el tiempo de los políticos y los administradores (Leimgruber, 1989 b). Estas ideas de Leimgruber nos introducen en la temática de frontera y nos hacen reflexionar acerca del papel de la misma en la dinámica espacio-temporal de todas ellas y en especial de la zona fronteriza de Paso Pehuenche.

Así, desde el punto de vista espacial, “. . . los límites, como creaciones humanas, son una expresión de territorialidad que reflejan la necesidad básica del hombre de vivir en un espacio delimitado. Desde este punto de vista, los límites separan, reflejando fuerzas centrípetas dentro del territorio. Sin embargo desde que los territorios tuvieron límites ellos son también puntos o líneas de contacto, que favorecen tendencias centrífugas. La zona de frontera se convierte así, en un área donde ambas fuerzas se funden unas a otras, lo cual se aprecia en una variedad de instalaciones y movimientos a través del límite. . . Los límites estructuran el espacio y, al mismo tiempo, invitan a la población a interactuar en él. Esta dualidad es una de las principales características de cualquier límite, particularmente de los políticos. Todo estudio de paisaje de frontera tiene que considerar ambas funciones como íntimamente unidas” (Leimgruber, 1991: 43-47).

Desde el punto de vista temporal, el concepto de frontera ha tenido variaciones importantes en el tiempo, según los imperativos de los gobiernos. En el caso de la República Argentina, la frontera rígida, de separación y tensión, y la delimitación de las “áreas de frontera” (1970), constituía la lógica territorial de las dictaduras militares que dirigieron al país hasta la década del 80. Con la instauración de la democracia esta lógica cambió, considerando a las fronteras como espacios de unión y apertura, condiciones necesarias aunque insuficientes para lograr la integración. Se necesita además que las interacciones fronterizas sean, fluidas y flexibles (Laurín, 1998:96).

Los cambios territoriales generados por esas condiciones precisan normas y acciones para que los espacios fronterizos funcionen. Como remarca Laurín, “la ejecución de las normas define contenidos territoriales, y ellas remiten al tema central de la territorialidad y la acción del Estado en su condición constitutiva. Las transformaciones territoriales van precedidas por normas las que constituyen la base de toda organización territorial”.

En correspondencia con estos lineamientos teóricos los **objetivos** de este estudio se circunscriben a:

- estudiar los procesos de avances y retrocesos en la valoración del Paso Pehuenche como alternativa de comunicación bioceánica.
- estudiar ciertas decisiones públicas y privadas recientes que tienen como meta lograr la integración Malargüe-VII Región.

- corroborar la existencia de iniciativas e intereses extra-locales que bregan por la apertura del Paso Pehuenche.
- analizar las Actas de los Encuentros del Comité de Integración El Pehuenche y las Actas de las Jornadas del Corredor Bioceánico Sistema Pehuenche.
- describir el estado actual de las obras del Paso “El Pehuenche”.
- aportar una visión actual e integral de la problemática.

2- Malargüe ante la Reconfiguración Regional

El Plan Estratégico Malargüe, expresa: “La reconfiguración regional se está materializando por la política de integración que han desarrollado los países de América del Sur, organizando el Mercosur. Esto genera un campo novedoso para el desarrollo de Malargüe, localizado en el espacio del corredor bioceánico de vinculación del Mercosur con Chile y con el sudeste asiático, como potencial paso alternativo” (PEM, 2001: 18-20). Debemos recordar que Chile, por ser país costero de la Cuenca del Pacífico tiene una posición geográfica ventajosa constituyéndose en una puerta de entrada al gran megamercado del Asia Pacífica, además de ser el único país sudamericano que forma parte del APEC (Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífica) (Riffo, 2001: 217).

Se dice que este corredor bioceánico es una experiencia innovadora en la reconfiguración territorial porque materializa las vinculaciones oeste-este y abre mercados estratégicos. En este contexto, la vía por el Paso Pehuenche permite comunicar transversalmente las dos grandes rutas nacionales de orientación norte- sur: la Ruta Nacional N° 40, argentina y la Ruta N° 5, chilena, paralelas y equidistantes de la Cordillera de los Andes, ubicadas a poco más de 100 km de la misma, la primera al este y la segunda al oeste. Este enlace constituye un aporte decisivo para la profundización de los procesos de unidad latinoamericana iniciados por el Mercosur y la aproximación de Chile al mismo (Lacoste, 1998: 118).

Además, son numerosos los proyectos de infraestructura vial y fluvial que se suman al Sistema Pehuenche a lo largo del corredor, la hidrovía o el puente Colonia – Buenos Aires, Victoria – Rosario, San José – San Borja (PEM, 2001:18-20). Estos proyectos responden a la llamada “Ruta Mercosur” en donde Uruguay y Argentina aparecen en primer término como áreas de paso para el transporte y localización de la infraestructura vial necesaria a esa función.

A partir de la pavimentación del paso fronterizo “El Pehuenche”, los futuros corredores viales tienen un rol fundamental. Por ello, las provincias de Mendoza, San Luis, La Pampa y Buenos Aires, se encuentran trabajando activamente en la conformación de los Corredores Bioceánicos, adecuando las rutas que conectarán los puertos de ambos países. A esta latitud, hay dos corredores bien definidos: el que conectará Constitución, cordón portuario chileno en la VII Región del Maule, con el puerto de San Nicolás de los Arroyos en la provincia de Buenos Aires, atravesando el centro sur de Mendoza, sur de San Luis, norte de La Pampa e importantes localidades del norte bonaerense como Junín y Pergamino. El otro corredor bioceánico también une Constitución en Chile, con el puerto de Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires, atravesando el sur de Mendoza y La Pampa (Los Andes 12-11-05).

Por otra parte, Pehuenche es uno de los trece pasos argentino-chilenos priorizados por el Gobierno Nacional, así Malargüe se ha convertido en lugar de paso hacia el Pacífico. Este logro es producto, en parte, de su vinculación con territorios y ciudades no contiguas, pero con las que comparte expectativas económicas y comerciales comunes. Dichas relaciones han

ampliado la calidad y cantidad de territorios con los que se integra y constituyen hoy un punto de partida para la exploración de nuevos proyectos de complementación y cooperación, sobre todo en el plano cultural. Es así que este departamento aspira, como lo expresa el PEM, no sólo a ser un lugar de tránsito de bienes y mercaderías, sino un lugar difusor de saberes en los que tiene experiencia, como es en la recuperación de su identidad cultural, en el abordaje de problemáticas comunitarias y de los sectores más desfavorecidos, en el fortalecimiento de emprendedores y nuevos micro-empresarios, etc. Además, al considerar los Corredores como potenciales áreas de desarrollo, y no simplemente túneles de circulación de productos o personas, emergen las regiones transfronterizas como áreas, que a pesar de estar separadas por límites políticos, están unidas por lazos comerciales, culturales o históricos. Así, estos lazos se refuerzan en función de estos nuevos ejes de articulación.

De hecho, a escala local, los departamentos del sur de Mendoza, Malargüe, San Rafael y General Alvear, han constituido la undécima Microregión de la Argentina, llamada Microregión del Sur. A través de un acuerdo entre los tres municipios y de un proceso participativo se constituyen en socios para trabajar en función de un proyecto común. La microregión, como expresión del desarrollo local, requiere de tres componentes básicos: una identidad cultural común, una economía común al territorio, y una gestión asociada en la toma de decisiones en la implementación del proyecto. Cuando se formuló el PEM, (2001) ésta se hallaba en la etapa de definición de su estructura organizacional y de elaboración de un marco legal que brindara sustento jurídico a sus acciones futuras. Entre los temas priorizados dentro de la Agenda Microregional, se encuentra la red caminera: rutas N° 40, N° 145, N° 188 y N° 143.

A nivel nacional, los actores sociales localizados en ciudades que se verán beneficiados por el Corredor Bioceánico, se están organizando a través de reuniones donde se debaten temas prioritarios para el buen funcionamiento del mismo. Es el caso de la localidad de Junín de Buenos Aires. La geógrafa, Gray de Cerdán afirma esta idea, expresando: “En el contexto de la reestructuración, el éxito de la integración está vinculado a las posibilidades concretas y a la posición competitiva de cada área o comunidad dentro del nuevo escenario de relaciones tanto a escala internacional, como nacional, regional, interregional o local”(Riffo, 2001: p. 226).

A escala internacional, entonces, al enlazar el sur de Mendoza con la VII Región chilena, también llamada Región del Maule, se constituye la macro-región Pehuenche. Ella está integrada, del lado argentino, por los departamentos de San Rafael, Malargüe y General Alvear que suman una superficie de 87.000 km² y una población de 240.738 habitantes (Censo Nacional 2001). De la parte chilena, la VII Región comprende las provincias de Curicó, Talca, Linares y Cauquenes con 32.000 km² y una población de 908.097 habitantes (Censo 2002). Sumando estos valores, la Macro-región estaría formada por 120.000 km² y 1.148.835 habitantes. Esta “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 kilómetros de ese 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” (Lacoste,1998: 118-119). Si bien los pasos

son bajos, transitables y accesibles, los motivos políticos han intervenido para que, durante muchos años hayan sido barreras infranqueables para el transporte terrestre comercial.

Se ha demostrado que el Sistema Pehuenche ofrece ventajas comparativas en relación a otros tramos de la cordillera para la construcción de vías de transporte terrestre. Con 2300 a 2500 m.s.n.m., (en contraposición a los 3100 m.s.n.m. del Paso de Cristo Redentor), de menor pendiente, menos precipitación nival durante el año y con tres vías de circulación como exigen las normas internacionales. A pesar de estas condiciones nunca se sumaron a estas ventajas comparativas, otras con características competitivas. El motivo principal de esta falencia se debe a que los sucesivos cambios de criterio entre los gobiernos nacionales afectaron los intereses permanentes de la comunidad del área fronteriza Pehuenche. Recién en la última década del siglo XX las inquietudes de ambos países comenzaron a valorar este paso como alternativo. Tras ser conceptualizado como el paso cordillerano más apto para vincular por asfalto ambos países, se inician los estudios de ingeniería. Después de la presentación de varios proyectos en 1999, Chile da el puntapié inicial invirtiendo unos 10 millones de dólares para el primer tramo asfaltado (Los Andes 12-11-05).

3- Las Iniciativas Privadas y Públicas, una larga historia de intentos

“Hoy, en el contexto de los procesos de globalización que preanuncian una nueva filosofía de solidaridad social hacia el Tercer Milenio, el Pehuenche adopta la figura de paso estratégico – una vez más- para el acercamiento y la integración entre Chile y Argentina. Y son los pueblos –que hoy presionan en forma constante para que surjan la infraestructura y los servicios que lo hagan viable- los encargados de darle el perfil en esta nueva etapa. . . El concepto de Corredor de Transporte en el que sería incluido, plantea el desafío de adecuarse a una oferta de transporte que dé (sic) confianza en los servicios, que disponga de un itinerario eficiente y competitivo y logre una adecuación a las demandas específicas de los productos que circulan. En este marco, la posición estratégica por sí misma es insuficiente. Es necesario desarrollar un conjunto de medidas que faciliten el paso de personas y mercaderías en gran volumen, con un máximo de seguridad y de cobertura para garantizar la permanencia de los agentes en el sistema. Puede ser construido por una actividad económica o por el intercambio comercial de muchas de ellas, pero en todos los casos la vida del Pehuenche y su permanencia en el Mercosur dependerá del esfuerzo de los pueblos que lo utilizan, que lo promocionan o que lo oferten al conjunto del bloque”⁴.

Así, Malargüe es parte hoy de una articulación entre diferentes actores y ciudades, cuyo objeto es fortalecer la gestión del proyecto de integración del corredor bioceánico con la inclusión y construcción definitiva del Paso Pehuenche. Esta alternativa pareciera encontrar algunas resistencias, en la medida en que compite con otros pasos y con los intereses de regiones vecinas; además por la discontinuidad en la toma de decisiones.

- Las Iniciativas Privadas

Desde mediados de la década de 1990, los agentes públicos del Municipio de Malargüe manifestaron la voluntad de transformar las relaciones con la comunidad. En el marco de esta política, se han fortalecido las iniciativas y las acciones de los actores locales con el fin de

⁴ Gray de Cerdán, N., (1998), Corredores e Integración, En: Lacoste, P., “Sistema Pehuenche. Frontera, sociedad y caminos en los Andes Centrales Argentino Chilenos (1958-1997), Mendoza, Coedición de Ed. Culturales de Mendoza, Gobierno de Mendoza y U.N:Cuyo . p.21

actuar articuladamente para lograr el acceso equitativo al desarrollo integral de la persona y de la comunidad, pautas que identifican al desarrollo local. Surgieron así iniciativas privadas que buscaban aprovechar el nuevo rol del departamento una vez concretado la apertura definitiva del paso a Chile.

Previamente a estas inquietudes, existieron en Malargüe, intenciones por lograr un fluido y continuo intercambio comercial con Chile. Es así como en 1961, la inauguración de la ruta por El Pehuenche, fue sólo la primera etapa 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 deficiente: por un lado, la ruta sólo se habilitaba en la temporada estival, de enero a abril; por el otro, se requería atravesar cientos de kilómetros por caminos de tierra con tramos difíciles. 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” (Lacoste, 1998:125).

Cuarenta años después de este hecho los intentos de la sociedad civil continúan. Es así que, empresarios y entidades privadas, localizados en ciudades a lo largo del corredor, han organizado encuentros con el fin de unir voluntades a veces lejanas pero con un objetivo común. La I Jornada Internacional de “Integración Bioceánica del Mercosur-Sistema Pehuenche” se realizó el 12 de junio de 1999 en la ciudad de Malargüe. En ella comenzaron a delinearse las acciones para llevar a cabo tareas conjuntas para favorecer colectivamente la formación de un área geográfica que operativamente acerque los océanos Atlántico y Pacífico, a través de la optimización de las comunicaciones. Para lo cual deberán concretarse inversiones internacionales ferroviarias, viales, aéreas y fluviales que se integren al desarrollo socioeconómico de los pueblos y localidades que se encuentran involucradas⁵.

Las Jornadas se han generado como un espacio específico de participación a fin de consensuar políticas bilaterales y regionales tendientes al desarrollo sostenido de las acciones que se pongan en marcha. Las agrupaciones privadas y empresarios invitan, para estas jornadas, a distintas áreas gubernamentales provinciales o entidades públicas, pero no participan de ellas las Cancillerías. Funciona como un órgano de reclamo de nivel privado, no tienen poder de decisión. Las conclusiones son enviadas a las Cancillerías como propuestas.

A 8 años de ese primer encuentro, el 30 de noviembre de 2007 se realizaron las X Jornadas Internacionales de “Integración Bioceánica del Mercosur – Sistema Pehuenche” en la ciudad de Junín de Buenos Aires. El Intendente Sr. Mario Meoni fue el anfitrión, a la vez que es miembro activo, con el cargo de coordinador General del Comité Técnico. La integración de Junín a este sistema es fundamental ya que esta localidad tiene una ubicación estratégica para la comunicación bioceánica, debido a que es encrucijada de rutas.

Además del Intendente de Junín estuvieron presentes el Intendente Regional del Maule de Chile, autoridades nacionales, provinciales y municipales de Argentina, y de las Regiones de

⁵ Datos aportados por el Sr. Floridor González, representante del Sistema Pehuenche en Malargüe. Entrevista realizada en setiembre de 2007.

Maule y Bío Bío de Chile. Asistieron además, funcionarios de 7 puertos, de 2 empresas navieras, agentes privados de las región chilenas, etc., los cuales en sesión plenaria manifestaron el profundo sentimiento de hermandad de los pueblos de ambas naciones, como también el espíritu de integración regional. En este encuentro se trataron:⁶

- La necesidad de implementar un programa de planificación estratégica de las regiones y provincias miembros del Sistema Pehuenche y de instalar Centros de Asistencia al Transporte en general, en localidades ubicadas en la traza del Corredor.
- La creación de una mesa de trabajo de promoción público y privado del comercio exterior.
- La incorporación complementaria del Paso Vergara al Sistema Pehuenche.
- La construcción de un Centro Integrado de Control en sistema de doble cabecera, con una asignación presupuestaria de doce millones de dólares, propuesta por Chile, a diferencia de Argentina, que propone un Centro integrado de control de cabecera única.
- La necesidad de trabajar coordinadamente en la articulación de políticas educativas, académicas, de investigación y de extensión entre los dos países. Ideas propuestas por la Universidad del Mar, de Chile, la Universidad Nacional del Noroeste de Buenos Aires y la Universidad Tecnológica Nacional sección San Nicolás.
- La apertura anual del camino internacional en el periodo comprendido entre el 8 y 13 de enero.
- La realización del próximo encuentro internacional del Sistema Pehuenche en la región del Maule de Chile.

La idea principal de las Jornadas es, a partir de una visión estratégica, consolidar el “Sistema Bioceánico Pehuenche” como factor de integración y desarrollo regional e internacional de las áreas relacionadas con el mismo, en Argentina y Chile, atendiendo a las particularidades de cada región que lo integra. Promover además, que su desarrollo e implementación sea considerado como política de Estado.

Para cumplir con este objetivo es necesario fortalecer las redes de comunicación; estudiar las propuestas de inversión de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, aéreo, marítimo, ferroviario y multimodal para hacerlo más competitivo y lograr seguridad internacional en todos los medios de transporte.

Además se deben desarrollar áreas de servicio como por ejemplo: unificación de procedimientos aduaneros; servicios financieros y cambiarios; cobertura de seguros de carga y transporte en general; servicios asistenciales; servicios turísticos; optimización de los controles fito y zoonosanitarios; control de pasajeros y de migraciones; relación bioceánica de transportes por buques y puertos del Atlántico/Pacífico; ronda de negocios y capacitación empresarial inter-regional e internacional hacia terceros mercados.

Debido que no existe una política integrada Nación – Provincias sobre el tema del ferrocarril, se piensa concretar un encuentro entre las provincias involucradas para solicitar y trabajar en conjunto con la Nación, por la recuperación de este importante medio de transporte, de personas y cargas, en todo su trayecto desde Malargüe hasta la Provincia de Buenos Aires y puertos relacionados del Atlántico.

Por otra parte, los actores involucrados en el Sistema Pehuenche, mantienen relación con la Honorable Cámara de Senadores de Mendoza a través de un Convenio firmado con la Comisión Trásandina y Mercosur de la misma. Por lo tanto se plantea trabajar

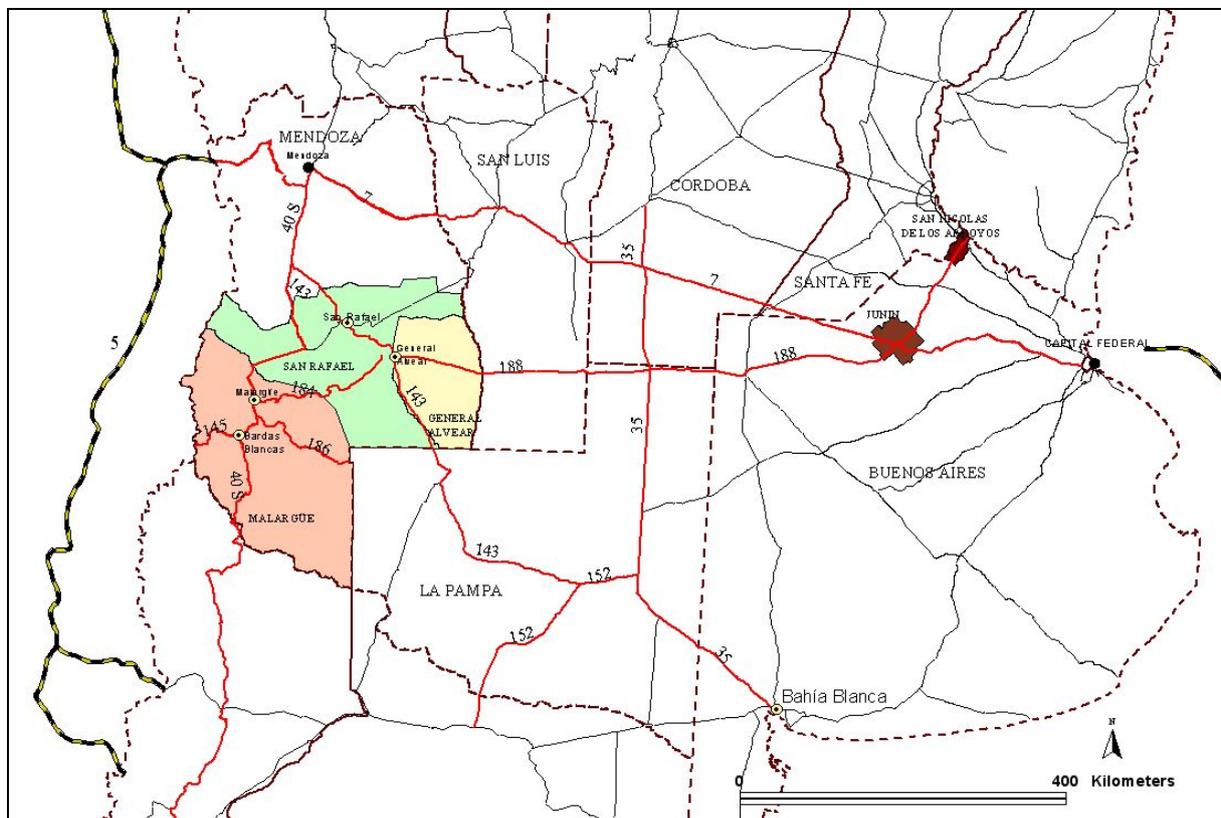
⁶ Realizado sobre la base de las Actas de las X Jornadas Internacionales “Integración Bioceánica del Mercosur-Sistema Pehuenche”, Junín, 30 de noviembre de 2007.

simultáneamente para que las Comisiones afines de las Legislaturas de las provincias argentinas integrantes del Sistema, se interesen en el proyecto y en conjunto con la Comisión Trasandina y Mercosur, para realizar actividades en común. También se proponen considerar la incorporación en el trabajo Bioceánico del Sistema Pehuenche, a los Concejos Regionales de Chile ya que cuentan con Comisiones de Cooperación Internacional.

La ciudad anfitriona de las X Jornadas del Sistema Pehuenche, Junín, ubicada en el centro norte de la provincia de Buenos Aires, constituye un lugar clave para las comunicaciones entre el Atlántico y el Pacífico. En ella convergen las rutas nacionales N°7 y la N°188. La primera atraviesa el centro del país de este a oeste uniendo la ciudad de Buenos Aires con San Luis y Mendoza, con la posibilidad, de cruzar a Chile por el Paso Cristo Redentor. La segunda conecta la ciudad de Buenos Aires con el departamento de Malargüe, atravesando La Pampa y San Luis hasta empalmar, en Mendoza, con la ruta N° 40 rumbo a Malargüe y posteriormente por la ruta N° 145 hasta llegar hasta el límite internacional, por el Paso Pehuenche (Fig.1). Debido a esta posición ventajosa es que se sugiere crear un Centro de Información de Transportistas en dicha ciudad y promover desde la Intendencia, con apoyo del Sistema, una reunión en Junín para proponer a esta localidad como Centro de Transferencia de Cargas y/o Multimodal. La Comisión considera que es una excelente propuesta de inversión privada y de políticas públicas de transporte.

Por último y debido a que las reuniones del Sistema se vienen realizando ininterrumpidamente desde 1999 se sugiere actuar ante los organismos pertinentes para que el Sistema Pehuenche sea institucionalizado por el Estado.

Fig. 1. Corredores Bioceánicos. Rutas y Ciudades.



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos del IGM

-Las Iniciativas Públicas

El “Comité de Integración”, es un foro que depende de las Cancillerías de Argentina y Chile, cuyo objetivo es afianzar vínculos culturales, comerciales y estratégicos entre ambos países. Hasta hace dos años se llamaba “Comité de Frontera”. Su nombre fue cambiado en el “XIII Encuentro del Comité de Frontera El Pehuenche” realizado en San Rafael, por propuesta de los participantes. Existen dos Comité de Integración, el de Cristo Redentor y el de El Pehuenche y ambos se reúnen todos los años alternadamente en los dos países. A su vez, este último, se realiza sucesivamente un año en cada departamento del sur de Mendoza, San Rafael, Malargüe y General Alvear⁷.

En un comienzo los Comités eran reuniones muy reducidas donde estaban representados los organismos nacionales y provinciales con intervención directa en el corredor: Gendarmería, Migraciones, Senasa (Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina), SAG (Servicio Agrícola y Ganadero de Chile), Aduana argentina y chilena, Carabineros, Policía Internacional de Chile, Vialidad de ambos países y otros funcionarios públicos de la región como el Secretario Regional Ministerial (SEREMI) de cada área. Eran reuniones enfocadas a los problemas específicos de los corredores. Asistían entre 60 y 70 participantes. En el 2005 concurrieron 300 personas y las temáticas a tratar se ampliaron.

Con respecto a la última de estas reuniones, el “XVI Encuentro del Comité de Integración El Pehuenche. Chile – Argentina” realizado en marzo de 2008 en la ciudad de Talca, estuvo presidido por la señora Cónsul General de Argentina en Concepción, Da. María Teresa Kralikas y copresidido por el Cónsul General de Chile en Mendoza, D. Eduardo Bonilla Menchaca.⁸ Estuvieron presentes, el Embajador de la República Argentina en Chile; en nombre del Gobernador de la Provincia de Mendoza, el Ministro de Infraestructura, Vivienda y Transporte; el Embajador de Chile en la Argentina y el Intendente de la Región del Maule. Además asistieron autoridades nacionales, provinciales y departamentales de ambos países.

Todas las autoridades destacaron las excelentes relaciones de amistad entre la Región del Maule y el sur de la provincia de Mendoza, así como la importancia que reviste la finalización de las obras de pavimentación del Paso Pehuenche para el fortalecimiento de la conectividad entre ambos países y como parte del corredor bioceánico. Con la exposición de la Subsecretaría de Planificación Federal de Inversión Pública de la Argentina sobre “El Pehuenche y los Corredores Bioceánicos”, se destacó que la Subsecretaría ha proyectado la realización de un estudio denominado “Programa Pehuenche” que tendrá como objetivo identificar un Programa de Inversiones y la factibilidad y anteproyecto técnico de los proyectos priorizados, para potenciar el desarrollo y la conectividad de los territorios del área de influencia del Paso. Se hizo extensiva a Chile, la invitación a sumarse a dichos estudios con el fin de contar con una mirada regional integral. Además, las Direcciones de Vialidad de ambos países hicieron presentaciones sobre los estados de avance de las obras en el Paso.

En el Encuentro sesionaron las Comisiones y Subcomisiones que trataron los temas esquematizados en las siguientes tablas (tablas 1 a 8)⁹.

⁷ Información suministrada por el Ing. Carlos Santilli, funcionario designado por la provincia a cargo de la coordinación de los Comité en Mendoza, desde el año 2000 al 2007. Entrevista realizada en abril de 2008.

⁸ Actas del “XVI Encuentro del Comité de Integración El Pehuenche. Chile- Argentina”, facilitadas por la Dra. Nelly Gray de Cerdán, Senadora de la Honorable Cámara de Senadores de Mendoza, Argentina.

⁹ Tablas realizadas por la Lic. Estela Prieto, sobre la base de las “ Actas del “XVI Encuentro del Comité de Integración El Pehuenche. Chile- Argentina”, Talca, 2008.

Tabla 1. Comisión de Facilitación Fronteriza

Subcomisiones	Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Aduana	No estuvieron presentes los delegados por Argentina	
Migraciones	<p>Control migratorio de menores</p> <p>Horario</p> <p>Comunicaciones</p> <p>Migrantes</p> <p>Sistema de control integrado</p>	<p>-Cumplir con el Procedimiento para la verificación de la documentación de ingreso y egreso de Menores, suscrito entre los Estados parte y miembros asociados del Mercosur.</p> <p>-Adecuar la apertura y cierre de los complejos fronterizos de las Loicas y El Azufre al horario de Chile.</p> <p>-Apoyar la comunicación existente de control migratorio a través de radio HF entre la avanzada La Mina y el complejo Las Loicas.</p> <p>-Invitar a representantes de las comunidades de migrantes de los dos países para conocer e intercambiar las realidades que le son propias.</p> <p>-Participar en los estudios de un sistema de control integrado, con base de datos y registros de personas unificada y compartida.</p>
Fito y Zoosanitaria	<p>Exportación de especies</p> <p>Áreas de control sanitario</p>	<p>-SENASA entregó el formulario de la Dirección Nacional de Ordenamiento Ambiental y Conservación de la Biodiversidad de la Rca. Argentina para autorizar la exportación de especies incluidas dentro de la Convención Cites (Ley 22.344, Certificado-Flora).</p> <p>-SENASA informó que de acuerdo a la experiencia en los controles fronterizos integrados del Mercosur, las distancias entre el control fronterizo integrado de cabecera única y el límite internacional, se entiende (desde el punto de vista del control sanitario) como extensión del territorio del país de entrada, por lo que la ubicación del control fronterizo debe responder también a intereses sanitarios.</p>
Cooperación policial	<p>Integración de Fiscalías</p> <p>Plan de contingencia</p> <p>Procedimientos de Policía chilena</p>	<p>-La petición de integrar a esta Subcomisión a las Fiscalías Federal y de Instrucción argentinas con jurisdicción en la zona del Paso El Pehuenche.</p> <p>-La necesidad de elaborar un plan de contingencia de emergencias de las personas que transitan por el Paso por cada país.</p> <p>-La Policía de Investigaciones de Chile, ofrece recibir a dos representantes de su contraparte argentina, para conocer los procedimientos de la policía civil chilena, en temas como: extranjería, antinarcóticos y búsqueda de información para la prevención de delitos.</p>

Tabla 2. Comisión de Infraestructura y Transporte

Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Pavimentación	-Afirmar del compromiso de tener pavimentado el Paso al año 2010.
Complejo de cabecera única	-Esperar el pronunciamiento del Gobierno chileno respecto de la propuesta argentina sobre la implementación de un complejo fronterizo de cabecera única en territorio argentino, para continuar avanzando en esta temática.
Acceso a la información	-Comprometer las Vialidades de los dos países para mejorar los canales de acceso a la información sobre los proyectos asociados al Paso El Pehuenche.
Apertura y despeje del Paso	-Desarrollar un nuevo acuerdo que permita la colaboración mutua en las labores de apertura y despeje del paso internacional.

Tabla 3. Comisión de Comercio, Producción y Turismo

Subcomisiones	Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Subcomisión de Turismo	Asociación binacional de turismo	- La Federación Turística del Nevado de Mendoza propuso crear una asociación entre dicha entidad y la representación regional del Maule en materia de turismo, con el fin de establecer políticas integradas y una oferta turística complementaria.
	Proyectos binacionales	-La Dirección General de Cooperación Internacional de la Cancillería Argentina informó que se ha propuesto elaborar un proyecto binacional que pueda ser presentado como regional a la Agencia de Cooperación Alemana (GYZ) en los temas que se definan como prioritarios.
	Página web	-Propuesta para hacer un link en la página web www.territoriopehuenche.cl , con la oferta turística de Mendoza para trabajar en circuitos turísticos regionales.
	Monumento	-Propuesta para erigir un monumento en la celebración del Bicentenario, que represente la hermandad e integración de ambos países en el límite internacional del Paso El Pehuenche.
	Transporte público	-La Asociación Malargüina de Turismo (AMATUR), propuso la agilización de los trámites para el otorgamiento de permisos de transporte público.
	Centro de información turística	-Sugerencia para incorporar un punto de información y orientación turística en los centros de control fronterizo.
	Circuitos turísticos binacionales	-Conveniencia de promover pequeños circuitos turísticos binacionales.

Tabla 4. Comisión de Educación, Cultura y Deporte

Subcomisiones	Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Educación	<p>Fortalecimiento de la integración regional a través de intercambios</p> <p>Eventos educativos</p> <p>Convenios</p>	<p>-Fortalecer y ampliar el intercambio entre regiones, estimulando la conectividad a través de las respectivas páginas web, que permita divulgar experiencias de educación e interés común significativas.</p> <p>-Difundir los eventos asociados al ámbito educativo (seminarios, ferias científicas, encuentros, cursos, etc.) que se realizan anualmente en ambos países, invitando a participar a expositores y/o delegaciones mediante becas u otros mecanismos que faciliten su presencia.</p> <p>-Dar a conocer entre las comunas de la Región del Maule, el formato del Convenio de Intercambio existente con el IV Distrito Electoral de Mendoza (Malargüe, San Rafael y Alvear) fomentando pasantías entre los municipios</p>
Cultura	<p>Testimonio</p> <p>Patrimonio</p> <p>Creatividad</p> <p>Legislación</p> <p>Muestra fotográfica</p> <p>Muestra cinematográfica</p>	<p>-Profundizar cuatro ejes temáticos:</p> <ul style="list-style-type: none"> . eje testimonial, (intercambios de muestras fotográficas, cines videografías y otros) . eje patrimonial, (acciones conjuntas para preservar el patrimonio natural, sociocultural, tangible e intangible que hayan sido declarados por ambos países). . eje de la Creatividad (intercambios de obras artísticas y literarias). . eje Jurídico e Institucional, (revisar y mejorar la legislación vigente para facilitar el intercambio de expresiones artísticas y culturales, haciéndola más eficaz y expedita). <p>-Proponer las siguientes acciones concretas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Invitar a artistas argentinos a la muestra fotográfica para la celebración del día nacional de la fotografía de Chile, a llevarse a cabo en el próximo 19 de agosto del 2008. b) Concretar una muestra cinematográfica argentina en la celebración del día mundial del cine, que se realizará el próximo 14 de octubre en Talca.
Universidades	Cooperación	<p>-Los representantes de la Universidad de Talca y Católica del Maule plantearon la conveniencia de firmar Acuerdos Marcos de Cooperación con la Universidad de Cuyo.</p>

Tabla 5. Comisión de Salud y Emergencia

Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Sistema de Vigilancia Epidemiológica	-Establecer un sistema de comunicación e información institucional permanente a través del SEREMI de Salud del Maule, de Chile y de la Dirección de Epidemiología y Ambiente Saludable de la Provincia de Mendoza, en Argentina.
Riesgos y Servicios	-Presentar en la próxima reunión, el material para la elaboración de una cartilla única con la información sobre servicios de urgencia y emergencia, lugares de atención sanitaria y prevención de riesgos, dirigida a los usuarios del camino internacional.
Puesto de salud y de vigilancia epidemiológica	-Prever su instalación en el Paso Internacional, para lo cual debiera elaborarse un proyecto específico por parte de la Red de Urgencias del Servicio de Salud del Maule y el Plan de Emergencias Médicas y Catástrofes de Mendoza.
Problemática ambiental	-Crear una Subcomisión para tratar esta temática de manera conjunta con las Comisiones de Infraestructura y Transporte, Comercio, Producción y Turismo

Tabla 6. Comisión de Medios y Comunicadores Sociales

Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Base de datos	-Crear y actualizar una base de datos de los medios de comunicación argentinos y chilenos, de las regiones involucradas en el proceso.
Portal	-Crear un portal del Comité de Integración.
Blog	-Crear un blog de prensa para compartir opiniones e información relacionada al proceso, el que estará vinculado al portal mencionado en el punto anterior.
Tecnología	-Realizar misiones binacionales de captura tecnológica.
Capacitación	-Generar seminarios de capacitación con expertos en el área de interés de la Comisión.
Red de comunicaciones	-Ampliar la red de comunicadores en las regiones directamente involucradas.
Reuniones	-Realizar reuniones, a lo menos cada dos meses, de los comités chilenos argentinos.
Portal turístico	-Proponer que la Comisión de Medios se haga cargo del portal turístico del territorio Pehuenche.
Rol de los medios	-Entender como esencial el rol de los Medios de comunicación en la tarea de generar y apoyar la real integración binacional, y consolidar mediáticamente los procesos políticos impulsados por los gobiernos regionales y nacionales de Argentina y Chile en este sentido.

Tabla 7. **Comisión Trasandina**

Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Enlace	-Conformar una mesa operativa y de enlace en la estructura del Comité, integrada por coordinadores de cada una de las Comisiones y Subcomisiones a efectos de facilitar el seguimiento y tratamiento de los temas, políticas y acciones que surjan del Comité.
Publicación de propuestas y acciones	-Crear y actualizar una página web, a través de la Comisión de Comunicación y Prensa para publicitar las propuestas y acciones de las comisiones, subcomisiones y del Comité de Integración.

Tabla 8. **Comisión Municipal**

Temas tratados	Acuerdos, iniciativas y proyectos
Convenio	-Redactar un modelo de Convenio de cooperación entre la Asociación de Municipios de la Región del Maule y los Municipios de la Provincia.

El desarrollo de todo este temario indica la gran cantidad y diversidad de metas y necesidades que manifiesta el Comité, para lograr la tan ansiada integración de ambas regiones y la concreción del Paso Pehuenche como nexo a través de la cordillera. Esta variedad de objetivos e intereses descansa en la necesidad actual de los Estados de modernizar las normas como un mecanismo para eliminar fricciones y lograr una mayor fluidez en las comunicaciones. Esta tendencia se complementa con la intención de unificar las normas regulatorias en las fronteras para agilizar el doble movimiento integrador socioeconómico global-local (Laurín, 2001:98). Como expresa Bender, “Un Corredor de Comercio Internacional con su componente visible del Corredor de Transporte, es en sí un eje articulador del territorio, entendiéndose que al integrar y conectar áreas geográficas antes separadas por límites políticos y/o geográficos, se genera una nueva dinámica en el territorio con impactos diferenciados en las estructuras espaciales y económicas” (Riffo, 2001: 226).

Una vez tratado todo el temario previsto, los cónsules de ambos países, firmaron el Acta del XVI Encuentro del Comité de Integración El Pehuenche, Chile-Argentina y destacaron además la estupenda convocatoria y participación de la Región del Maule y los Municipios de la Provincia de Mendoza. Además instaron a las partes responsables del seguimiento, tanto a nivel local como provincial, regional y nacional, a avanzar en la concreción de todas las propuestas, especialmente las relacionadas con la infraestructura del paso fronterizo. Asimismo expresaron que las XVII Reunión del Comité El Pehuenche se realizará en Argentina, en fecha y lugar a convenir definitivamente por vía diplomática. San Rafael ofreció ser sede de esta Reunión.

4- Estado actual de las obras en el Paso “El Pehuenche”

Nos referiremos ahora a las obras realizadas y a realizar sobre la Ruta Nacional N° 145, desde la localidad de Bardas Blancas hasta el límite con Chile, sobre la base de la información

suministrada por el Ing. Santilli¹⁰. La ruta mencionada se dividió en cuatro tramos para su realización. El tramo I está comprendido entre Bardas Blancas y la progresiva 18.00 (18 km de longitud), el tramo II entre este último punto y el acceso Cajón Grande (42 km), el III desde el acceso Cajón Grande a km 13.60 (13,60 km) y el tramo IV desde el km 13.60 al límite internacional (16,80 km) (tabla 9).

Según la información, a noviembre de 2007, las obras en el tramo I estaban terminadas; en el tramo II están a licitarse; los tramos III y IV estaban en ejecución, a esa fecha, en un 25%. Los tramos I, III y IV están terminados o avanzados debido a que se construyen sobre la traza del camino existente. En el tramo II, por el contrario, debe hacerse una traza nueva para adaptarlo a la construcción de Portezuelo del Viento, ya que la anterior quedaría bajo el agua una vez realizada la presa (Fig. 2). Para financiar las obras del camino hasta el límite con Chile por el Paso Pehuenche y de la Ruta Nacional N° 40, consideradas ambas prioritarias, la Corporación Andina de Fomento (CAF) ha destinado una partida de 80 millones de dólares¹¹.

El compromiso de Gobiernos de Argentina y Chile, es habilitar la obra en el año 2010, como celebración del Bicentenario. Además, el Comité de Integración ha propuesto la construcción de un monumento que rememore este acontecimiento y represente la hermandad e integración de los pueblos de ambos lados de la cordillera.

Tabla 9. Estado de las obras en el Paso Internacional Pehuenche

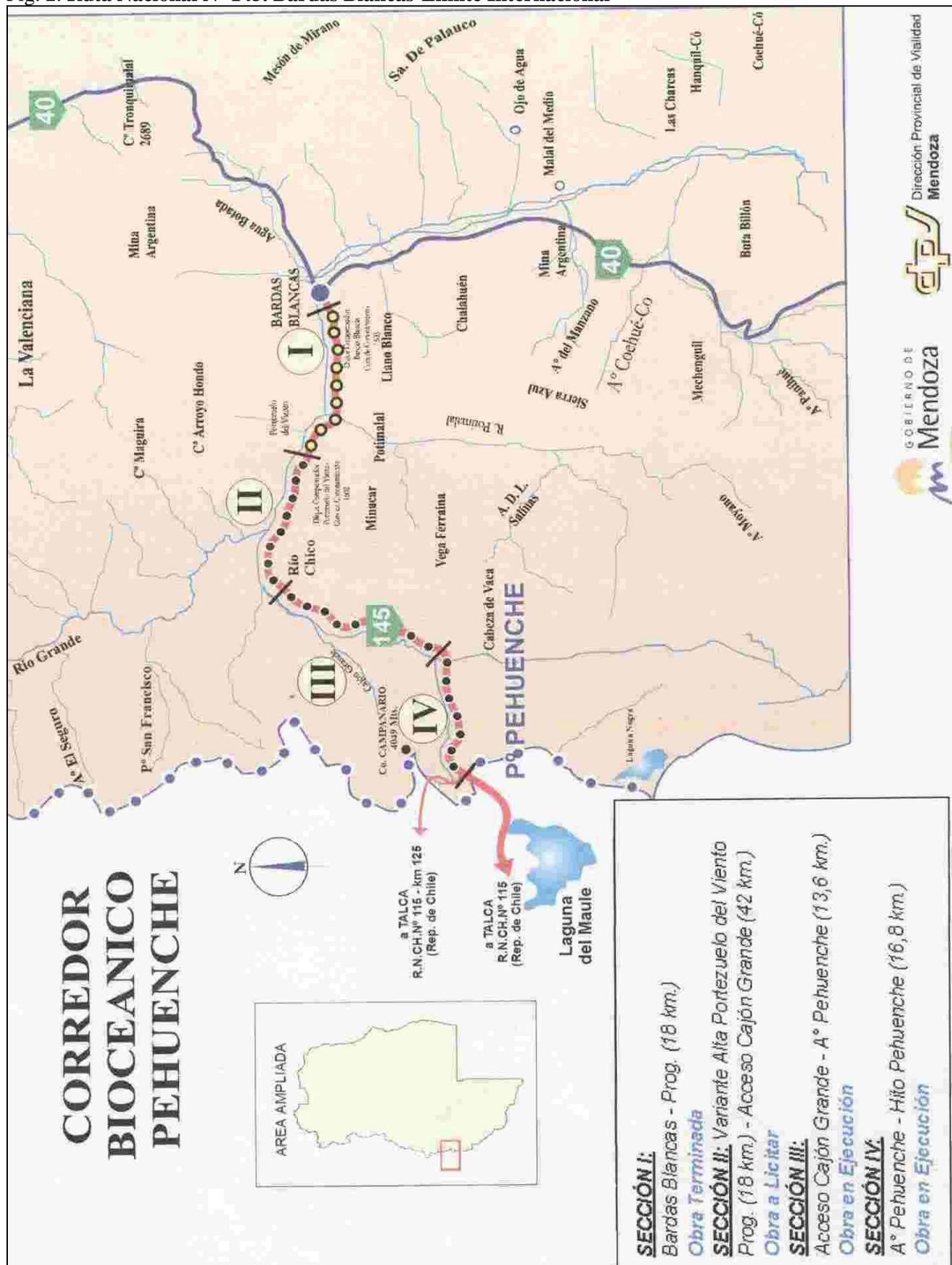
Sec-ción	Ruta	Tramo	Long (km)	Obras a realizar
I	RN. N° 145	Bardas Blancas- Prog. 18.00	18	Pavimentación y construcción de Obras de Arte. Señalización horizontal y vertical. La obra fue licitada y financiada por la Prov. de Mendoza. Obra terminada
II	RN. N° 145	Prog.18.00- Acceso Cajón Grande	42	Pavimentación con Pavimento de concreto asfáltico tipo en caliente, obras básicas, obras de arte, y obras complementarias. Señalización horizontal y vertical. Proyecto Ejecutivo, terminado y financiado por la Prov. de Mendoza. Obra a licitar.
III	RN. N° 145	Acceso Cajón Grande- Km 13.60	13,60	Pavimentación con Pavimento de Concreto asfáltico tipo caliente. Obras básicas, obras de arte y obras complementarias. Señalización horizontal y vertical. Obra en ejecución.
IV	RN. N° 145	Km 13.60- Límite Internacional	16.80	Pavimentación con Pavimento de Concreto asfáltico tipo caliente. Obras básicas, obras de arte y obras complementarias. Señalización horizontal y vertical. Obra en ejecución.

Fuente: Gobierno de Mendoza, Dirección Provincial de Vialidad, Mendoza. Noviembre 2007.

¹⁰ Información de tablas y mapas realizados por la Dirección Provincial de Vialidad Mendoza y Gobierno de Mendoza, aportada por el Ing. Santilli. No se considerará en esta presentación las obras complementarias que demanda Pehuenche, en territorio argentino, ni las obras del lado chileno, las que se verán en trabajos posteriores.

¹¹ Ibidem.

Fig. 2. Ruta Nacional N° 145. Bardas Blancas-Límite Internacional



Fuente: Gobierno de Mendoza, Dirección Provincial de Vialidad-Mendoza.

Conclusión

A manera de conclusión de esta presentación, podemos decir, que la consolidación de las relaciones entre el departamento más austral de la provincia de Mendoza, Malargüe y la VII Región de Chile o Región del Maule, están bien encaminadas. Prueba de esta afirmación la constituyen las iniciativas públicas y privadas que se vienen encarando desde fines del siglo XX hasta la actualidad para lograr el enlace de las dos grandes rutas longitudinales, RN N° 40 argentina y N° 5 chilena. Este hecho, supone un aporte decisivo a la integración entre ambos países y al mismo tiempo profundiza los procesos de unidad latinoamericana iniciados con el Mercosur.

La tan ansiada integración definitiva de estos dos territorios, pertenecientes al Corredor Bioceánico, está por concretarse, como está previsto, para el año 2010. Decimos definitiva, por que si bien, recién en esa fecha se habilitará la ruta pavimentada, la integración de ambos espacios se viene gestando por la sociedad civil, muy lentamente, desde 1961. En esta fecha se habilitó la ruta por El Pehuenche, aunque su transitabilidad, era muy deficiente y los contactos binacionales escasos. La apertura significó un avance importante para los actores locales, que comenzaron a trabajar en la segunda etapa de la lucha para lograr un camino apto para el intercambio comercial. Esta obra no se concretó antes debido a que las burocracias nacionales priorizaron criterios totalmente ajenos a la Macro-región del Pehuenche. Así, subordinaron los procesos de cooperación transfronteriza a los intereses coyunturales de los grandes centros del poder político y económico de cada país.

Actualmente, como hemos analizado en el cuerpo de este trabajo, las iniciativas de los pueblos son las que presionan en forma constante para que surjan la infraestructura y los servicios necesarios. El Departamento de Malargüe ocupa un lugar fundamental ya que es parte de una articulación entre diferentes actores y ciudades, cuyo objetivo es fortalecer la gestión del proyecto de integración del corredor bioceánico con la inclusión y construcción definitiva del Paso Pehuenche.

Ambas iniciativas, las privadas y las públicas, a pesar de sus avances y retrocesos, apuntan a consolidar el “Sistema Bioceánico Pehuenche” como factor de integración y desarrollo regional e internacional de las áreas relacionadas con el mismo, en Argentina y Chile, atendiendo a las particularidades de cada región que lo integra. Los lazos comerciales, culturales o históricos, con que están unidas dichas regiones, serán reforzados o reformulados en función de este nuevo eje de articulación. La integración, además, contempla afianzar vínculos en todas las áreas, comerciales, culturales, educativas, deportivas, sociales, políticas, etc. y consensuar políticas bilaterales y regionales tendientes al desarrollo sostenido de las acciones a poner en marcha. Estas redes representan las fuerzas centrífugas y centrípetas que se dan en toda frontera internacional, difundiendo o concentrando flujos y relaciones así como lo expresaba Leimgruber al comienzo de este trabajo

Creemos que tanto el “Comité de Integración” como el “Corredor Bioceánico Sistema Pehuenche”, han dado muestras de continuidad, han logrado unir voluntades a veces lejanas y a veces contrapuestas, detrás de un objetivo común. Objetivo que, beneficiará a las comunidades de la Macro-región Pehuenche en primer lugar, y en segundo lugar, a todas las territorios y ciudades que atraviesa el Corredor Bioceánico. Entendiendo a este último, como potencial área de desarrollo más que túnel de circulación de productos o personas.

Finalmente consideramos que las fronteras deben ser concebidas según la lógica actual de unión y apertura, condiciones necesarias para la integración. Integración entendida como cooperación, sana convivencia, apoyo, interacciones fluidas y flexibles. Objetivos que deben perseguirse sin ser perturbados por los efectos negativos de la política económica mundial que tiende a borrar no sólo las fronteras sino también las individualidades. A pesar de los progresos y regresiones en la valoración del Paso Pehuenche, como eje de vinculación, no se han abandonado las interacciones mutuas, el sentido de pertenencia ni las inquietudes por una completa integración.

FUENTES

- Actas del “XVI Encuentro del Comité de Integración El Pehuenche. Chile- Argentina”, Talca, Chile, 26 y 27 de marzo de 2008.
- Actas de las “X Jornadas Internacionales Integración Bioceánica del Mercosur- Sistema Pehuenche”, Junín, Argentina, 30 de noviembre de 2007.
- Diario LOS ANDES, Mendoza.
- Entrevista realizada al Sr. Floridor González, representante del Sistema Pehuenche en Malargüe, el 5 setiembre de 2007.
- Entrevista realizada al Sr. Daniel Sauna, Presidente de la Cámara de Comercio de Malargüe, el 5 de setiembre de 2007.
- Entrevista realizada al Ing. Carlos Santilli, funcionario designado por la Provincia a cargo de la coordinación de los Comité en Mendoza, desde el año 2000 al 2007, el 8 de abril de 2008.
- Plan Estratégico Malargüe (PEM), (2001), Municipalidad del Departamento de Malargüe, CD rom.
- Tablas y Cartas realizadas por el Gobierno de Mendoza y la Dirección Provincial de Vialidad, Mendoza.

BIBLIOGRAFÍA

CEPPARO DE GROSSO, M. E., PRIETO DE ALVAREZ, E., (2001), *Encuentro fronterizo argentino chileno en la Patagonia Meridional. El caso de Río Turbio- Puerto Natales*. En: Revista de Estudios Trasandinos, n° 5, Santiago de Chile.

CEPPARO DE GROSSO, M.E., VARGAS, R., (1997), *Las relaciones Argentino-Chilenas y el Corredor Andino. Los diferentes efectos de la globalización.*, En: Lacoste, P. (comp.) Argentina y Chile. 500 años de integración. Revista de Estudios Trasandinos. Año I, n° 1. Mendoza.

RIFFO ROSAS, M., (2001); *Camino Internacional Talca-Paso Pehuenche (ruta 115) como corredor comercial alternativo en la zona central de Chile*, En: Anales de la Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas, Santiago de Chile.

GRAY DE CERDÁN, N., (1998), *Corredores e Integación*, En: LACOSTE, P., “Sistema Pehuenche. Frontera, sociedad y caminos en los Andes Centrales Argentino Chilenos (1958-1997)”, Mendoza, Coedición de Ed. Culturales de Mendoza, Gobierno de Mendoza y U.N:Cuyo .

LACOSTE, P., (1998), *El camino por el Paso El Pehuenche (1961-1997): aporte para el estudio de la integración binacional*. En: Revista Universum, nº 13, Universidad de Talca.

LAURÍN, A., (1998), *El proceso de integración entre Argentina y Chile a partir de la Frontera*, En: Revista de Estudios Trasandinos, nº 3, Año II, Santiago de Chile.

LEIMGRUBER, W., (1992), *Limites et frontières: thèmes permanents en Suisse. Le rôle des frontières. Dans nos réflexions et actions*, En: Tieballs de la Societat Catalana de Geografia, Nº 43.

LEIMGRUBER, W., (1989 a), *Political boundaries as a factor in regional integration: examples from Basle and Ticino*. Regio basiliensis 22/2+3.

LEIMGRUBER, W., (1989 b), *The perception of Boundaries. Barriers or Invitation to Interaction*. Regio basiliensis 30/2+3.

LEIMGRUBER, W., (1991), *Boundary, values and identity: The Swiss-Italian transborder region*, En: Rumley D. ed. The Geography of Border Landscapes. Routledge, London.

LEIMGRUBER, W., (1999), Apuntes del Curso “*Geografía de las Fronteras*”, Facultad de Filosofía y Letras, UNCuyo, Mendoza.