

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

Una vía para la integración argentino-chilena: el camino de agua negra.

Davire de Musri, Dora y López Daneri, María Eugenia.

Cita:

Davire de Musri, Dora y López Daneri, María Eugenia (2009). *Una vía para la integración argentino-chilena: el camino de agua negra. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/93>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/ehyf/anp>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

San Juan en los procesos de integración regional e internacional

Dora Davire de Musri
María Eugenia López Daneri

PRIMERA PARTE.

Una vía para la integración argentino-chilena.

El camino de Agua Negra.

Introducción.

Las ventajas que ofrece la construcción de un camino internacional a Chile por el paso de Agua Negra (San Juan) registran antecedentes que se remontan a más de cuatro siglos. Históricamente, Cuyo y el vecino país han mantenido vínculos estrechos de diversa índole. Por su posición intermedia entre Chile y el Río de la Plata, Cuyo ha sido una zona de fluido intercambio. Esto fue posible por la existencia de pasos cordilleranos, entre ellos el de Agua Negra, que une la provincia de San Juan con la IV Región chilena y el puerto de Coquimbo.

Testimonios documentales y restos arqueológicos confirman los desplazamientos de grupos indígenas por esos pasos, motivados por problemas de subsistencia y de guerra. Años más tarde, también serían utilizados por los conquistadores españoles, los ejércitos independentistas, comerciantes y arrieros.

Adentrándonos en el siglo XX, resurgió el interés por mejorar las comunicaciones con el país trasandino mediante la construcción de rutas acordes a los nuevos tiempos. En el caso particular de San Juan, se trata de la Ruta Internacional por el Paso de Agua Negra que nos vincula con Chile, constituyendo un tramo fundamental del denominado Corredor Bioceánico.

El objetivo de esta ponencia es mostrar lo realizado al respecto por gobiernos provinciales de distinto signo político a lo largo del siglo XX.

Ruta Internacional Paso de Agua Negra.

Entre 1946 y 1955, el Justicialismo a nivel nacional adoptó las nociones de integración y regionalización en boga en la época y las llevó a la práctica a través de su accionar de gobierno.

La República Argentina, en el marco de la Tercera Posición, doctrina enunciada en innumerables discursos del Presidente Perón, inició una política de integración latinoamericana sobre la base de acuerdos binacionales. Se buscó afianzar la integración subregional, regional, nacional e internacional. En el caso específico de Cuyo con Chile. En 1952, asumió la presidencia del vecino país Carlos Ibáñez del Campo, cuya ideología en materia de política internacional se acercaba a la Tercera Posición sustentada por Perón. Esto permitió la concreción del Tratado de Unión Económica con nuestro país en 1953, cuyos objetivos eran la unión latinoamericana, la complementación económica y la intensificación del intercambio. Para lograr dichos fines era imprescindible integrar los servicios de transporte terrestre, marítimo y aéreo.

La política caminera adquirió entonces una importancia capital. Los gobiernos sanjuaninos de la época, del mismo signo político, buscaron vincular la provincia con la IV Región chilena a través del Paso de Agua Negra. Una comisión mixta argentino-chilena estudió el trazado de otras rutas alternativas en Mendoza, además del tradicional camino internacional por el Paso Los Libertadores hacia Valparaíso y Santiago, que fue remodelado.

Un hito fundamental para la provincia de San Juan lo constituyó la iniciación de las obras de la ruta internacional por Agua Negra. Además, con la construcción de los caminos Talacasto- Frontera con Chile, Iglesia- Calingasta y Barreal- Uspallata, se lograba dar salida a la producción de la zona hacia el Pacífico por el Paso de Agua Negra hacia el Puerto de Coquimbo y por Uspallata al de Valparaíso.

Mapa N° 1: Etapa Peronista.

Fuente: Elaboración propia.

Años más tarde, la idea de integración latinoamericana basada en el desarrollo económico y el bienestar social, en el marco de una democracia plena de cada una de las naciones fue sostenida por el Presidente Dr. Arturo Frondizi. La concreción de la unidad continental requería como paso previo la estabilidad política y social de cada una de las naciones, la que sólo se lograría mediante el desarrollo y progreso económico de las mismas, rechazando toda idea de tutoría o hegemonía y en pos de la complementación de sus economías. A su vez, éstas también tendrían que estar plenamente integradas, con sus actividades agropecuarias, industriales y mineras creciendo de manera conjunta y armónica.

El Dr. Américo García, candidato a gobernador por la Unión Cívica Radical Intransigente de San Juan, triunfó en las elecciones de 1958. El nuevo mandatario

compartía plenamente el concepto desarrollista del Presidente Frondizi referido a la integración de los países subdesarrollados, según el cual debían armonizarse el plano nacional con el internacional. Uno de los instrumentos para concretar esta tarea era la política vial. Durante su gestión insistió en la construcción de la ruta internacional a Chile por el Paso de Agua Negra con la idea de recuperar la antigua importancia de ese mercado para nuestros productos agropecuarios¹.

Por el lado chileno, las autoridades demostraron interés por impulsar nuevamente esa ruta y el comercio mutuo.

En 1960, la provincia de San Juan le transfirió la obra a la Dirección Nacional de Vialidad y una comisión vial argentino-chilena aprobó el plan que permitiría contar con la ruta terminada a corto plazo.

En enero de ese año se realizó la V Reunión de la Comisión Mixta argentino-chilena, creada en 1943, en la ciudad de Santiago de Chile. En esa ocasión se dispuso encarar la construcción de tres arterias que unieran a ambos países sobre la base de un plan de inversiones complementario de las naciones que, si se iniciaba inmediatamente, haría posible contar con varios caminos en el término de cuatro años. Entre ellos figuraba Coquimbo-San Juan por Agua Negra². Esta ruta favorecería el intercambio comercial, industrial y turístico con las zonas chilenas comprendidas en el trazado de la carretera y sería la salida cuyana hacia el Pacífico a través del Puerto de Coquimbo.

Los coquimbanos se mostraron entusiasmados por esta obra convencidos de que el movimiento proveniente de Argentina acapararía el trabajo de esa estación marítima y de inmediato iniciaron tareas de modernización en dicho puerto³.

Coincidentemente, se instalaron en San Juan agencias del Automóvil Club Argentino en los Departamentos de Calingasta y Jáchal y se implementó el Plan Cordillerano de promoción agroindustrial que beneficiaba a aquellos Departamentos y a los de Iglesia y Valle Fértil. En nuestra opinión, ambos hechos estaban directamente relacionados con la política de integración argentino-chilena por la ruta de Agua Negra (actual ruta nacional N° 150).

A pesar del interés manifiesto en esta etapa, para el año 1962 sólo se había trabajado del lado argentino en el ensanche y enripiado del tramo Las Flores-Arrequeñin (aproximadamente 25 Km).

En 1963, asumió como gobernador de la provincia el Dr. Leopoldo Bravo perteneciente a la Unión Cívica Radical Bloquista. Al igual que sus antecesores, encaró un ambicioso plan de obras públicas en el que la política vial ocupó un lugar destacado.

La misma estuvo dirigida a la construcción de rutas departamentales, interprovinciales e internacionales.

-
- 1- Diario Tribuna de San Juan. 26/10/1958.
 - 2- Diario Tribuna de San Juan. 18/02/1960.
 - 3- Diario Tribuna de San Juan. 18/02/1960.

El nuevo mandatario también se preocupó por avanzar en la concreción de la anhelada salida al Pacífico. A poco de asumir se firmó un convenio en el que quedó plasmado el deseo del gobierno de San Juan de colaborar con el de Chile para la construcción, dentro de territorio chileno, de un camino que desde el límite fronterizo en Agua Negra se extendiera hasta el Dique de Embalse Tranque La Laguna, a 55 Km. del límite internacional. La tarea demandó un año de trabajo ininterrumpido con el suministro de recursos materiales y humanos por parte de la Dirección Nacional de Vialidad. Se construyeron 170 Km. en alta montaña, a 4.730 m. de altura y 55 Km. en territorio chileno. El 1º de marzo de 1965 las obras quedaron inauguradas.

Año más tarde, el camino recibió la denominación de ruta nacional N° 150. Su punto inicial está en Patquì, provincia de La Rioja, y finaliza en el límite internacional con Chile, en el Paso de Agua Negra recorriendo 390 Km. Este tramo forma parte del proyectado Corredor Bioceánico, al que se hará referencia a continuación.

En las postrimerías del siglo XX y en el contexto del Mercosur, esta vía internacional ha concitado, la atención no sólo provincial sino también nacional e internacional.

SEGUNDA PARTE.

Una vía para la integración del Cono Sur americano: el Corredor Bioceánico.

Introducción.

En los albores del siglo XXI y en el marco de la globalización surgen proyectos tendientes a lograr una mayor integración económica y política de los nuevos bloques regionales. A este objetivo apunta, en el contexto del Mercosur, el proyecto denominado “Corredor Bioceánico”, concebido como una vía para la integración del Cono Sur americano.

El desarrollo de los pueblos latinoamericanos ha marcado profundas diferencias sociales y económicas que han determinado grandes desequilibrios regionales, limitando su desarrollo y acentuando su dependencia y debilidad. De allí que el

Mercosur, surgido del Tratado de Asunción de marzo de 1991 entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay se presentara como un nuevo y dinámico motor para el crecimiento económico de sus miembros, disminuyendo la dependencia externa, aumentando las interdependencias bilaterales y reduciendo las asimetrías en el contexto de la economía mundial.

La complementación en el uso racional de los espacios geográficos, definidos por los límites nacionales, asegura prosperidad a los pueblos latinoamericanos al lograr una mayor integración. Esto requiere el esfuerzo mancomunado para reorientar las corrientes comerciales y crear nuevas formas de intercambio, que aseguren un poder de negociación real con los países más desarrollados. Además, el Mercosur puede ser la vía para mejorar la competitividad, el desarrollo de las economías regionales y el incremento del comercio con mejores niveles de productividad.

En este sentido, la apertura del eje Atlántico-Pacífico a través de corredores bioceánicos se revela como un factor importante para la integración del extremo sur de América.

Corredor Bioceánico Central.

En nuestro país, la reforma constitucional de 1994, en sus artículos 124 y 125 sentó las bases institucionales para la conformación de regiones dentro del territorio nacional. Es así que las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos firmaron acuerdos que dieron origen a este proyecto regional.

En 1998, se instituyó el Comité de Seguimiento del Corredor Bioceánico Central este- oeste, Porto Alegre (Brasil)- Coquimbo (Chile). La provincia de San Juan, junto a los mencionados estados provinciales, se sumó a este foro.

Esta región centro concentra el 25% del PBI nacional, el 30% de las exportaciones argentinas, el 45% del stock ganadero, el 75% de la producción láctea para el consumo nacional y el 95% de la producción de maní, además de una concentración poblacional de 7,5 millones de personas⁴.

Es por eso que una extensa zona de nuestro país se vería favorecida con la creación de un Corredor Bioceánico, que pasando por el Paso de Agua Negra en la provincia de San Juan vincule Porto Alegre, capital del estado brasileño de Río Grande del Sur con Coquimbo, puerto profundo operable todo el año sobre el Pacífico, en la IV Región de Chile, recorriendo 2.440 Km. de buenas carreteras.

Es un hecho que el Pacífico es el océano del futuro. Cubre la tercera parte de la superficie terrestre y sus aguas abrazan las costas de innumerables países en pleno desarrollo.

4- [http:// www.grupotorcello.com.ar/proyectos/corredor%20biocèanico/index.htm](http://www.grupotorcello.com.ar/proyectos/corredor%20biocèanico/index.htm)

Este corredor transita 650 Km. en Brasil, 1.530 en Argentina y 260 en Chile, con un total de 2.440 km. Cuatro provincias argentinas, Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba y San Juan impulsaron esta idea y sus gobernadores se reunieron en varias oportunidades, tomando contacto con autoridades chilenas de la IV Región.

Las provincias involucradas en este proyecto se verían ampliamente favorecidas por la promoción de exportaciones regionales, con regímenes especiales y fomento de la actividad agropecuaria.

El corredor, así concebido, parte de Porto Alegre, en el sur de Brasil, atravesando el estado de Río Negro del Sur hasta acceder al Puerto Internacional sobre el Río Uruguay, en Paso de Los Libres (Argentina). Ya en nuestro país toma la Ruta Nacional N° 12 que conduce al Túnel Subfluvial en Paraná para entrar en Santa Fe. Desde esta ciudad, a través de la Ruta N° 19 ingresa a la provincia de Córdoba, continuando hacia el oeste por la Ruta N° 38 que conduce a Cruz del Eje y desde aquí a Patquía en la provincia de la Rioja. A partir de allí se inicia la Ruta Nacional N° 150, que nos lleva hasta el paso cordillerano fronterizo de Agua Negra, atravesando el norte de la provincia de San Juan. Dentro de la República de Chile el camino conduce hasta el puerto de Coquimbo, en la IV Región de Chile.

Mapa N° 2: Corredor Biocèanico.

Fuente: DIARIO DE CUYO. San Juan, 02/07/04, pàg.2.

Ruta Nacional N° 150.

Este camino, tan largamente esperado por los sanjuaninos, forma parte del Corredor Bioceánico Porto Alegre- Coquimbo. Su punto inicial está en Patquía (La Rioja), atraviesa el norte de la provincia de San Juan y su punto final está en el límite internacional con Chile, en el Paso de Agua Negra, recorriendo 390 km.

Los primeros 116 Km. están pavimentados y en excelente estado, pero hay otros tramos que requieren mejoras. Actualmente se construyen 150 Km. para terminar este

ambiciosa proyecto. Se espera que en el 2012 estará pavimentado todo el recorrido que corresponde a la provincia, esto es desde Ischigualasto en Valle Fértil hasta Ojo de Agua en Iglesia.

Mapa N° 3: Ruta N° 150.

Fuente: El San Juan del Bicentenario, Suplemento especial del Diario de Cuyo. San Juan, Junio 2009, pág. 16.

Son seis los tramos de la obra ya licitados. Dos están avanzados, con un 70% y otro con un 31% de la concreción. Otros comenzarán ahora. El último tramo, Las Flores- límite con Chile, fue licitado el pasado 5 de junio y también se pone en marcha. El trayecto contará con siete túneles y nueve puentes en un imponente paisaje de valles, montañas y acantilados. Tanto en la Escuela de Caminos de Montaña de la Universidad Nacional de San Juan, donde el tramo fue diseñado, como en Vialidad Nacional, no tienen registro de otro camino que concentre tantos túneles y puentes en tan pocos kilómetros⁵.

Esta ruta significa nuevas posibilidades económicas y turísticas para la provincia, en especial para los departamentos norteños (Valle Fértil, Jáchal e Iglesia). Se trata de una vía comercial importante que permite la salida de la producción hacia nuevos mercados exteriores y hacia el centro del país. Por otra parte, promueve el desarrollo del turismo. Con sólo transitar la misma se podrá disfrutar de la belleza de la cordillera, los paisajes de la región y el Parque de Ischigualasto, Patrimonio Natural de la Humanidad.

Mapa N° 4: Ruta Nacional N° 150.

Fuente: Diario de Cuyo. San Juan, 02/07/04, pág. 16

Ruta Internacional de Agua Negra.

A partir de la localidad de Las Flores y hasta el límite fronterizo hay 92 Km. En la última sección se ha previsto como variante la construcción de un túnel internacional de 3.900 metros de longitud, pieza clave del Corredor Bioceánico, ya que aseguraría el tránsito vehicular durante todo el año, eliminando a ambos lados del límite las partes del camino que se ven afectadas por los temporales de nieve.

La ruta internacional quedaría de baja sinuosidad y con una pendiente longitudinal media reducida en un 5% frente a un 7% de la pendiente que posee la actual Ruta de Los Libertadores por Mendoza.

Siempre se pensó que este paso aseguraba el intercambio entre Argentina y Chile, pero no se previó el potencial comercial de los países de Oriente.

5- DIARIO DE CUYO, San Juan, 06/06/09 y El San Juan del Bicentenario. Suplemento especial, 13/06/09.

Durante siglos, nuestro país se recostó en las costas del Atlántico. Buenos Aires ha absorbido gran parte de las actividades nacionales volcando sobre sus playas, casi exclusivamente, la totalidad de la producción nacional. Las provincias del interior sienten que el país se ahoga vaciando su producción en una sola salida y afanosamente miran al Pacífico.

A San Juan, por el Paso de Agua Negra, se le abre una amplia puerta frente a ese océano al disponer del puerto de Coquimbo.

Hoy, y cada día más, la producción argentina necesita una salida a ese amplísimo mercado mundial. Por otra parte, la IV Región chilena necesita la carga de los productores de los países integrantes del Mercosur para que el puerto de Coquimbo pueda funcionar a pleno. Con una profundidad media aceptable para grandes naves transoceánicas, Coquimbo (aguas tranquilas en lengua aborígen), es uno de los mejores puertos de Chile por sus condiciones naturales. Es el único puerto artificial de la costa chilena entre Valparaíso y Antofagasta, apto para movilizar carga general, directamente de barco a muelle y viceversa. Cuenta con las instalaciones y oficinas necesarias para toda transacción comercial internacional.

En los últimos años se ha conseguido la creación del Comité de Fronteras Paso de Agua Negra. Sus integrantes se reúnen dos veces al año en La Serena y San Juan con el propósito de avanzar en el proceso de integración entre la IV Región chilena y la provincia de San Juan. Sus objetivos apuntan a lograr la integración, promoción y desarrollo de ambas regiones en materia de comunicaciones, infraestructura, comercio y producción, cultura, turismo, educación y deporte.

En este proceso de integración se valoran los conceptos de democracia, libre acceso, pluralidad y afirmación de la identidad de ambos pueblos.

De las actas aprobadas por las Comisiones que sesionaron durante las últimas reuniones se destacan los avances en el estudio de prefactibilidad para la construcción definitiva de la ruta internacional, así como el interés de ambas partes por la realización de las obras de infraestructura necesarias para la implementación del Corredor Bioceánico Central.

En el camino de integración que Argentina y Chile pretenden pavimentar, el proyecto de mayor envergadura lo constituye la construcción del túnel de Agua Negra. A mediados del año 2007, el CIMOP (Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas) elaboró un documento denominado “*Sociedad, Territorios e Infraestructura. Horizonte 2016*” sobre los proyectos considerados estratégicos para el país. Este documento le dedica nueve páginas al túnel. Desarrolla la prefactibilidad técnica del proyecto y enfatiza sobre la obra como corredor alternativo al Paso Cristo Redentor de Mendoza. También menciona la necesidad de la decisión política para utilizar el Puerto de Coquimbo en Chile para las exportaciones de los países del Mercosur e incluye las metas para la ruta 150 que compone el Corredor Bioceánico.

Los inconvenientes que año tras año, durante los meses de invierno, se presentan en el Paso Internacional del Cristo Redentor, cuando la acumulación de nieve provoca el amontonamiento de hasta 5000 camiones en una semana, no sólo perjudican a los emprendedores argentinos que buscan la salida al Pacífico por Valparaíso, sino también representan un enorme déficit para los comerciantes chilenos que compran a empresas de este lado de la cordillera, para la red de servicios tendida en Chile para recibir ese flujo (puertos, rutas, hoteles) y para cualquier tipo de intercambio comercial con el vecino país.

Por otra parte, el túnel de Agua Negra tiene un claro interés estratégico para Brasil, ya que le permitiría atravesar por tierra la distancia al Lejano Oriente⁶.

La concreción de esta obra significará un crecimiento económico y social de ambos lados de la cordillera. Los chilenos de la IV Región podrán llegar más rápido y mejor a grandes mercados de nuestro país, como Córdoba, Santa Fe o Buenos Aires y también atraer inversiones del centro argentino. Los sanjuaninos, por su parte, tendrán una mejor salida a los puertos del Pacífico, ganarán nuevos mercados y la posibilidad de asociarse con empresas chilenas.

Esto motivó en el año 2008 la constitución de un Frente Paso de Agua Negra integrado por empresarios de San Juan y la IV Región. El mismo realizó en el mes de

abril de este año, en el Departamento de Pocito, la Primera ronda de negocios en el marco de la reunión del XVIII Comité de Integración Paso de Agua Negra.

El objetivo de este encuentro empresarial ha sido lograr buenos negocios en cuatro sectores: turismo, inmobiliaria, construcción y productos gourmet.

6- DIARIO DE CUYO, 30/07/2006.

Carlos Martín, Presidente del mencionado Frente destacó en esa reunión que hay comisiones trabajando en el estudio de los temas normativos, tributarios y fitosanitarios de ambos países, que pudieran generar a futuro algún problema en la integración económica de las regiones. Los asistentes se enfocaron, además, en estudiar cómo potenciar la llegada de productos de mar a San Juan a gran escala, con el alquiler de un frigorífico local o la instalación de uno especial para ese fin, todo con inversión privada⁷.

A modo de conclusión nos referiremos brevemente al estado actual de esta importante vía para la integración argentino-chilena.

Durante los primeros meses de este año (hasta la llegada del invierno) un centenar de geólogos austríacos de la firma Geocónsul y perforistas de la firma Eco-Minera trabajaron haciendo perforaciones a lo largo de 13 Km. entre la Quebrada de San Lorenzo, en el Departamento sanjuanino de Iglesia y el Llano de Los Libres, en el límite con la IV Región de Chile, donde se quiere construir el futuro túnel de Agua Negra.

Las perforaciones y ensayos realizados permitirán especificar qué tipos de rocas hay, dato de suma importancia para poder determinar luego cómo será y cuánto costará esta obra que ahorraría en unos 60 Km. la ruta hacia el Pacífico. El estudio cuesta unos 25 millones de pesos que son financiados por Vialidad Nacional con la supervisión de Vialidad Provincial de San Juan.

Se han levantado cinco plataformas de sondeo en la cordillera por encima de la traza donde se construirá el túnel. En cada pozo se han ejecutado dos tipos de tareas: la perforación en puntos específicos de la traza para estudiar la dureza y luego, ensayos por medio de sondas con sensores y que filman para descubrir fallas, gases o minerales⁸.

Según las últimas estimaciones, la obra rondaría los 800 millones de dólares, aunque no es la cifra definitiva y su construcción demandará alrededor de cinco años. Cada túnel tendrá unos 13,8 Km. de largo y 12 metros de diámetro y estarán separados entre sí por unos 90 m. Las vinculaciones entre ellos serán cada 500 m. a través de galerías de ventilación, que son como túneles transversales de diferentes diámetros que servirán para la ventilación y circulación de vehículos ligeros.

7- DIARIO DE CUYO, 07/04/2009

8- DIARIO DE CUYO, 15/03/2009.

El 25/5/09 el gobernador de San Juan lanzó la licitación para la realización del último estudio de ingeniería básica para la concreción del túnel, que incluye la construcción de una galería de exploración, sus accesos y financiamiento, con un presupuesto oficial de 75 millones de dólares. La empresa ganadora tendrá sólo seis meses para terminar el estudio y presentarlo a las autoridades⁹.

El pasado 19 de junio se realizó la apertura de sobres. La empresa brasileña Bureau de Proyectos e Consultoria LTDA. es la única que se presentó a la licitación.

Sin duda no es casualidad que una firma de Brasil esté interesada en realizar este estudio de ingeniería básica y los pliegos para la licitación final de la obra. En Julio de 2008 el gobernador de la provincia, Ing. José Luis Gioja obtuvo el apoyo del presidente de Brasil, Inacio Lula da Silva, para construir el túnel que unirá Porto Alegre-en Brasil- con Coquimbo-en Chile- a través del Corredor Bioceánico, pasando por San Juan. Por entonces era clara la intención del presidente Lula de ayudar en la financiación, a través del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil, siempre que la obra quedara en manos de una empresa de aquel país¹⁰.

A modo de conclusión.

El motivo central de esta ponencia ha sido mostrar de qué manera los distintos gobiernos sanjuaninos, a partir de la segunda mitad del siglo XX, incluyeron en sus respectivos proyectos la concreción de la Ruta Internacional por el Paso de Agua Negra que compone el Corredor Bioceánico.

Los progresos alcanzados en las distintas etapas ponen claramente de manifiesto la importancia de esta vía carretera como factor de integración y de desarrollo de las

economías regionales y, en el caso particular de la provincia de San Juan, esta obra le abriría las puertas hacia nuevos e interesantes mercados.

9- DIARIO DE CUYO, 26/05/2009.

10- DIARIO DE CUYO, 19/06/2009.

BIBLIOGRAFÍA.

- CARMONA, Miguel Yolando, **Ruta Nacional N° 150. Su historia y sus posibilidades.** San Juan, Universidad Nacional de San Juan (UNSJ), Escuela de Caminos de Montaña, Facultad de Ingeniería, 2000.

La provincia de Elqui y el puerto de Coquimbo. San Juan, UNSJ, Escuela de Caminos de Montaña, Facultad de Ingeniería, 2001.

- DAVIRE DE MUSRI, Dora, LÓPEZ, María Eugenia, **Las vías de circulación sanjuaninas como factor de integración regional**, en Desde San Juan hacia la Historia de la Región. Siglos XVI a XIX. San Juan, effha, UNSJ, 2006.
- DAVIRE DE MUSRI, Dora, MALBERTI DE LÓPEZ, Susana, **Historia de Jáchal.** Gobierno de San Juan, Instituto de Historia Regional y Argentina “Héctor D. Arias”, UNSJ, 1999.

La frontera sanjuanino-chilena como región de integración y desarrollo (1946-1955). San Juan, effha, UNSJ, 1998.

Un Caso de integración subregional: los departamentos fronterizos sanjuaninos y la IV Región chilena (1946-1958), en Cuyo en la Integración Continental. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 2001.

- FELEZ, Mónica, **Proyectos de Integración con la IV Región chilena. Camino internacional a Chile por Agua Negra. Corredor Bioceánico**, en Construyendo la Historia Regional de San Juan: un desafío para el siglo XXI.

UNSJ, Instituto de Historia Regional y Argentina “Héctor D. Arias”. En prensa.

- GARCÍA, Ana María, LÓPEZ, María Eugenia, DAVIRE, Dora y otros, **Entre el subdesarrollo y el desarrollo. El gobierno del Dr. Américo García en San Juan. 1958-1962.** San Juan, UNSJ, FFHA, 2004.
- GARCÍA, Ana María, LÓPEZ, María Eugenia, **El Dr. Américo García y el programa de Integración del Desarrollismo Nacional,** en Cuyo en la Integración Continental. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 2001.
- LÓPEZ, María Eugenia, DAVIRE DE MUSRI, Dora, **La problemática de la integración regional.** Merlo, San Luis, IV Jornadas de Historia de la Provincia de San Luis, 2005. En prensa.

San Juan y la integración regional a través de su política vial. Siglos XX y XXI, en Construyendo la Historia Regional de San Juan: un desafío para el siglo XXI. UNSJ, Instituto de Historia Regional y Argentina “Héctor D. Arias”. En prensa.

- MORENO, Carlos, **El Mercosur, una historia de los 90,** en Construyendo la Historia Regional de San Juan: un desafío para el siglo XXI. Op. Cit.
- REY TUDELA, Alejandro, **Los acuerdos subregionales como factor dinamizante de la integración global latinoamericana,** en Cuadernos del Instituto de Investigaciones políticas y sociales N° 13. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 1968.

Una etapa en la integración de Argentina y Chile. El Tratado de Unión Económica de 1953, en Cuadernos del Instituto de Investigaciones políticas y sociales N° 33. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 1973.

Fuentes Documentales.

- Leyes y decretos.
- Informes, Mensajes y Discursos de los Gobernadores (períodos 1946-1955-1958-1962 y 1986-2009).
- Conferencias, Documentos y Discursos de los presidentes Juan D. Perón, Arturo Frondizi y Carlos Menem.
- Primero y Segundo Plan Quinquenal.
- Segundo Plan Quinquenal de la Provincia de San Juan.

- X REUNIÓN COMITÉ DE FRONTERA “PASO DE AGUA NEGRA”. San Juan, República Argentina, 24 de Junio de 1999.
- ACTA DEL XIII ENCUENTRO DEL COMITÉ DE FRONTERA “PASO DE AGUA NEGRA”. La Serena, República de Chile, 29 y 30 de marzo de 2004.

Fuentes Periodísticas.

- DIARIO DE CUYO. San Juan (1946-1955, 1958-1962, 1963-1966, 1991-2009).
- Tribuna- San Juan (series incompletas).
- Los Andes- Mendoza.

Información Internet.

- Mercosur: [http// www.rau.edu.uy/mercosur/faq/pre14.merco.htm](http://www.rau.edu.uy/mercosur/faq/pre14.merco.htm)
- Corredor-Biocénico:
[http// www.grupotorcello.com.ar/proyectos/corredor%20biocénico/index.htm](http://www.grupotorcello.com.ar/proyectos/corredor%20biocénico/index.htm)
- Comités de integración: [http// www.difrol.cl/htm/0105a.htm](http://www.difrol.cl/htm/0105a.htm)