Ing. Oscar Risopatrón B.

Charla sobre caminos internacionales con la República Argentina en relación con el Convenio Chileno-Argentino

El ingeniero señor Julio Cariola dictó en el mes de Abril de 1947 una interesante conferencia en esta División de Comunicaciones y Transportes sobre el Tratado Chileno-Argentino en relación con los transportes ferroviarios.

En esta charla me referiré a los caminos Internacionales en relación con el Convenio sobre cooperación económica y financiera entre Chile y Argentina.

En su disertación, el ingeniero señor Cariola analizó en forma clara y bien documentada cinco soluciones para eliminar el trasbordo en Los Andes y realizar el mejoramiento del Ferrocarril Trasandino a fin de tener una unión permanente y eficiente entre los dos países durante todo el año.

Como resumen de su estudio, el Ingeniero señor Cariola recomienda como mejor solución para los intereses de Chile, el ensanche de la trocha del Ferrocarril Trasandino a 1,68 m. y la construcción de una nueva línea electrificada de trocha 1,68 m. entre Til-Til y Limache por «La Dormida».

Si esta solución, manifiesta el señor Cariola, no fuera aceptada por parte de los técnicos argentinos, habría que estudiar la siguiente:

a) Reducir a 1 m. la trocha de la línea existente en los sectores: Los Andes-Llay-Llay y Til-Til-Calera;

b) Construcción de una nueva línea electrificada de trocha de 1 m. en los sectores Calera-Puerto y Til-Til-Renca; y

c) Construcción de una nueva línea electrificada de trocha de 1.68 m. de Til-Til a Limache por «La Dormida».

Esta solución tendría un costo de $ 783.300.000.— y la de trocha de 1.68 m. de $ 414.000.000.— de acuerdo con los cálculos del Ingeniero señor Cariola.

La solución de reducir a 1 m. la trocha del ferrocarril trasandino, fuera de tener para Chile un mayor costo de $ 369.300.000.— tiene el inconveniente que traslada a Renca el transbordo del tráfico internacional, con origen o destino del centro y sur de Chile.

En su estudio, el señor Cariola establece que si el intercambio comercial entre ambos países no proporcionara un incremento de 400.000 toneladas anuales al ferrocarril trasandino, no se justificaría la construcción del ferrocarril de trocha de 1 m. y sería aconsejable adoptar sistemas mecanizados para el trasbordo en Los Andes.

La Comisión de Planeamiento de la Dirección General de Obras Públicas, al informar sobre el particular, ha estimado que la solución definitiva del problema ferroviario es la siguiente:

1.° Ampliar a 1,68 m. la trocha del ferrocarril de Los Andes a la Frontera; 2.° construir una variante de trocha ancha entre Til-Til y Limache, para descongestionar los sectores Llay-Llay-Limache y Llay-Llay-Til-Til, y 3.° Construir la doble vía entre Santiago y Til-Til.

Después de esta breve exposición del estudio del Convenio en relación con los transportes ferroviarios, entraré a estudiar la construcción de obras camineras, destinadas a fomentar y coordinar el intercambio comercial chileno-argentino.

El Convenio suscrito en Buenos Aires el 13 de Diciembre de 1946 entre Chile y Argentina, establece en su Art. 14 del Capítulo IV Plan de Obras Públicas en Chile, que el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio tomará hasta trescientos millones de pesos, moneda nacional argentina, valor nominal del empréstito emitido en Buenos Aires por el Gobierno de Chile.

El Art. 15 dice que el producto de este empréstito será utilizado exclusivamente para hacer frente a un plan de obras públicas, a realizarse en territorio chileno, destinadas a fomentar y coordinar el intercambio comercial chileno-argentino. Estas obras públicas serán determinadas por el voto unánime de los integrantes de una Comisión Mixta, compuesta por tres representantes de cada Gobierno.

El Art. 18 establece que el Gobierno de la República Argentina hará ejecutar en su territorio las obras públicas necesarias para complementar las que realice Chile, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 15, las que serán también determinadas por el voto unánime de la Comisión Mixta a que se refiere el mencionado Artículo.

Estos artículos merecieron las siguientes objecciones: a) intervención permanente de representantes del Gobierno Argentino en obras que deban realizarse en nuestro territorio y con recursos de responsabilidad de nuestro Gobierno, y b) limitación de dichas obras al fin exclusivo de fomentar y coordinar el intercambio comercial chileno-argentino. Para salvar estas dificultades se realizó un cambio de notas, con fecha 17 de Septiembre de 1947, entre ambos Gobiernos, definiéndose el alcance de los artículos 15.° y 18.° en la siguiente forma:

«Queda así entendido, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 15.° y 18.° del Convenio, que la Comisión Mixta a que estos se refieren, sólo determinará el plan de obras públicas, que se define en el art. 15.° ya citado y las obras complementarias de que trata el artículo 18.°. Determinados estos puntos, la Comisión expirará en sus funciones y la ejecución de las obras corresponderá a los organismos competentes del respectivo Estado».

«Del mismo modo, queda también entendido que las obras públicas a que se refiere el Capítulo IV podrán consistir tanto en vías de comunicación y transporte entre ambos países, como asimismo en obras destinadas a fomentar y coordinar el intercambio chileno-argentino que no tengan, sin embargo, el carácter de aquéllas. De esta manera, por ejemplo, podrán incluirse en el plan de obras públicas, obras de riego, caminos longitudinales y transversales, construcciones de puertos, etc.»

Dentro del plan de obras públicas a realizarse en territorio chileno, de acuerdo con el art. 15 del Convenio, deberán quedar incluídos de preferencia los caminos internacionales, consultados en el Prococolo Fernández-Storni, firmado en Buenos Aires, el 24 de Agosto de 1943. En dicho Protocolo se establece que el mejoramiento y desarrollo de las vías de comunicación son requisitos indispensables para el buen éxito de la política de estrechamiento de las relaciones económicas mutuas que los Gobiernos de Argentina y Chile se proponen llevar a cabal término.

En lo que se refiere a caminos internacionales, en el Protocolo Fernández-Storni se convino lo siguiente:

1.º «Dentro de un plazo de tres años, contados desde la fecha, el Gobierno Argentino dará término a la construcción del camino definitivo entre Mendoza y Las Cuevas, y el Gobierno de Chile construirá el camino definitivo entre Los Andes y Caracoles, todo de acuerdo con las normas convenidas en la Comisión Técnica Mixta de Ingenieros Chilenos y Argentinos, en el año 1938. El Gobierno de Chile, realizará además, los trabajos necesarios para la prolongación del camino Internacional hasta Santiago y Valparaíso.»

«Ambos Gobiernos iniciarán, tan pronto como sea posible, el estudio de un túnel trasandino, que asegure la permanencia del tránsito por este camino en todas las épocas del año.

Para este objeto, cada Gobierno nombrará una Comisión Técnica y ambas reunidas, constituirán una Comisión Técnica Mixta encargada del estudio del nuevo túnel o de otras obras que permitan asegurar la continuidad del tráfico internacional. Se considerará, también, en estos estudios, la posibilidad de que el nuevo túnel sirva, asimismo, para el ferrocarril trasandino, a fin de mejorar la explotación de esta vía».

«La Comisión Técnica Mixta, deberá dar término a su cometido y propondrá a los Gobiernos la forma en relación de la obra dentro de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que quede constituída».

2.º «Ambos Gobiernos se obligan a iniciar de inmediato los estudios aún no realizados y ejecutar en sus respectivos territorios y tan pronto como la circunstancia lo permita, las obras definitivas correspondientes a los siguientes caminos internacionales:

a) De Bariloche a Osorno, por Puyehue.
b) De Catamarca a Copiapó, por el Paso de San Francisco.
c) De Salta a Antofagasta por Socompa, y
d) De Lonquimay a Zapala, por el Paso de Pino Hachado o El Arco».

«Del mismo modo, ambos Gobiernos convienen en efectuar obras de mejoramiento o de construcción de los siguientes caminos internacionales:

a) De San Juan a Ovalle;
b) De Los Angeles a Chosmalal;
c) De Talca a Malargüe;
d) De Pucón a Junín de Los Andes;
e) De Panguipulli a San Martín de Los Andes;
f) De Esquel a Bahía Chaitén o Yelcho; y
g) De Aysén a Río Mayo.

«Se constituirá una Comisión Mixta, formada por Delegados de la Administración General de Vialidad de la República Argentina y de la Dirección General de Obras Públicas de Chile, encargada de establecer las rutas definitivas más convenientes, las características técnicas y el orden de preferencia de los caminos mencionados y de los que por acuerdo de la misma Comisión deban agregarse a lista precedente».

«Los resultados de los estudios que practique esta Comisión Mixta serán sometidos a la aprobación de ambos Gobiernos».

A continuación indicaré los caminos que habría que mejorar para facilitar el intercambio de productos y pasajeros con la República Argentina y las obras que sería necesario construir de acuerdo con los estudios de la Comisión de Planeamiento de la Dirección General de Obras Públicas:

1) Camino de Los Andes a Mendoza

El sector chileno de esta vía, entre los Andes y el nuevo túnel internacional de Juncal, tendrá una longitud de 54 Km.

El gran túnel internacional de Juncal tendría un largo de 21,4 Km., en recta, de los cuales 8 Km. quedarían en territorio chileno. La boca del lado chileno, con cota 2.329 metros sobre el nivel del mar, quedaría frente al Km. 55 del actual ferrocarril Trasandino y la boca del lado Argentino, con cota de 2.720 metros sobre el nivel del mar, quedaría cerca de Puente del Inca.

Como primera etapa en el túnel internacional, se consulta la construcción del túnel ferroviario y la galería piloto de 6 m². de sección del túnel caminero, ubicada a 30 metros del eje del túnel ferroviario. En la estación Hermanos Clark se consultarían los dispositivos para la carga, descarga y transporte a través del túnel, sobre equipo ferroviario, de los vehículos camineros. El costo de estas obras iría incluído en el mejoramiento del ferrocarril trasandino.

Al mejorarse el ferrocarril trasandino, habría posibilidad de aprovechar para el camino, la actual plataforma ferroviaria entre Río Blanco y Guardia Vieja. Aún habría la misma posibilidad en el sector de Los Azules y en el de Guardia Vieja a estación Juncal.

Si se consulta la construcción de túneles artificiales y otras protecciones contra los rodados, la pavimentación con concreto de cemento de la parte amagada por las nieves y la construcción de pavimento asfáltico en el resto, se estima que el costo de las obras llegaría a $ 120.000.000.— y el plazo de ejecución a 4 años.

2) Camino de Los Andes a Valparaíso

Tiene una longitud total de 140 Km., de los cuales están en condiciones satisfactorias de tránsito el sector de 70 Km. entre Calera y Valparaíso. El sector de Calera a Las Vegas de 22 Km. está actualmente contratado como parte del camino Longitudinal de Santiago a La Serena. Habría que construir el sector de 48 Km. entre Las Vegas y Los Andes, en el cual habrá que modificar gran parte del trazado actual.

El costo del sector por construir entre Los Andes y Las Vegas, con pavimento asfáltico y el mejoramiento del sector entre Calera y Viña del Mar, se estima en $ 90.000.000.— y el plazo de ejecución de las obras en 3 años.

3) Camino de Los Andes a Santiago

El largo real del actual camino por la cuesta de Chacabuco es de 88 Km., y el largo virtual de 118 Km; efectuando una variante de 10 Km. en Chacabuco con un túnel de 1.450 m. la distancia real se acorta en 8 Km. y la virtual en 25 Km.

El costo de la variante, incluso el túnel, se puede estimar en $ 60.000.000.—

Este camino tiene pavimento de concreto de cemento en 20 kms., entre Santiago y el portezuelo de San Ignacio; consultando la ejecución de otros 20 Km. con pavimento de concreto de cemento (10 Km. más en el acceso a Santiago y 10 Km. a la salida de Los Andes) y los 40 Km. restantes con pavimento asfáltico, habría que efectuar una inversión aproximada de $ 70.000.000.—

El costo total aproximado de esta solución, sería por consiguiente de $ 130.000.000.—

Antes de aceptar esta solución, habría que estudiar la ruta por Montenegro, aprovechando 64 Km. entre Santiago y Montenegro del camino en construcción entre Santiago y La Serena; a continuación, el trazado seguiría el camino de Montenegro-Carabineros-Los Andes de una longitud de 34 Km. La longitud total es de 98 Km. con un largo virtual de 114 Km.

En el sector Montenegro-Carabineros de 18 Km. de longitud, habría que efectuar un mejoramiento del trazado, y del perfil longitudinal, incluso la construcción de un pequeño túnel; el costo de construcción de este sector y su pavimentación con asfalto se estima en $ 40.000.000.— En el sector Carabineros-Los Andes, se consultarían 10 Km. con pavimento de concreto a la salida de Los Andes y 6 Km. con pavimento asfáltico en el resto, con una inversión de $ 20.000.000.—

El costo aproximado de la ruta por Montenegro, llegaría por consiguiente a $ 60.000.000.— y tendría una longitud real de más o menos 92 Km. y un largo virtual de 100 Km.

El plazo de ejecución del camino por Chacabuco sería de 4 años y el por Montenegro de 2 años.

4) Camino de Antofagasta a Salta por Socompa

El trazado de este camino en territorio chileno pasa por Antofagasta, Varillas, Yungay, Augusta Victoria, Alto de Chimborazo, Lago Imilac, Alto de Inca y Paso de Socompa (a 3.850 m. sobre el nivel del mar) con un recorrido total de 309 Km.

En territorio argentino, el camino tendría hasta Salta un recorrido de 435 Km.

A causa del clima de la región este camino sólo tendría interrupciones por nevazones sólo algunos días en el año y en algunos años.

En el lado chileno hay 100 Km. de camino en buen estado, siendo necesario mejorar el resto. El costo de las obras más indispensables, se estima en $ 10.000.000.— y el de la construcción definitiva, pero con obras de características modestas, en $ 20.000.000.— más. Con la inversión de la suma de $ 30.000.000.— se construirían algunas variantes que reducirían la longitud del camino a 300 Km. El plazo de ejecución de las obras indicadas se estima en 3 años.

5) Camino de Copiapó a Catamarca por san Francisco

El trazado de este camino en territorio chileno tiene una longitud de 280 Km. y pasa por las siguientes localidades: Copiapó, Paipote, Chulo, Puquios, San Andrés, Azufrera Codoceo, Portezuelo Caballo Muerto, Maricunga, Port. Colorado, Barrancas Blancas, Laguna Verde y Paso San Francisco, con una cota de 4.730 m. sobre el nivel del mar.

El camino es transitable por vehículos motorizados desde Noviembre a Mayo, pudiendo ampliarse esta temporada si se limpia la nieve entre los Km. 151 (cota 370 m.) y Km. 280 (cota 4.730 m.).

El trazado actual puede considerarse definitivo, salvo una variante de importancia que habrá que ejecutar entre los Km. 24 y 60; además durante la construcción deberá rectificarse la huella actual entre los Km. 60 y 280, en una longitud de 212 Km., con un acortamiento probable de 12 Km. El valor de estas obras se estima en $ 20.000.000.— con un plazo para su construcción de 2 años.

Deberá además incluirse el mejoramiento de este camino hasta Caldera, con una longitud desde Copiapó de 85 Km. El costo de este mejoramiento se estima en $ 10.000.000.—

6) Camino de Ovalle a San Juan

Tiene una longitud en territorio chileno de más o menos 140 Km., de los cuales hay habilitados los primeros 90 Km. Habrá que elegir la ruta definitiva, de acuerdo con la Dirección General de Vialidad de la República Argentina, de los últimos 50 Km., los cuales deberán desarrollarse o por el valle Rapel o de Mostazal.

El costo de construcción de estos 50 Km., se estima en $ 30.000.000.— y el mejoramiento de los primeros 90 Km. otros $ 30.000.000.—

Además habría que efectuar el mejoramiento del camino actual entre Ovalle y Coquimbo, de una longitud de 90 Km. o la construcción del camino de acceso de Ovalle a la Carretera Panamericana por el lado norte del río Limarí, de una longitud de 35 Km.; cualquiera de éstas soluciones necesita una inversión de $ 40.000.000

En consecuencia, la inversión total, alcanzaría a $ 100.000.000.— y el plazo de construcción se estima en 4 años.

7) Camino de Talca a Malargüe por Pehuenche

La longitud del sector chileno entre Talca y el Paso de Pehuenche (cota 2.600 m. sobre el nivel del mar) es de 162 Km. de los cuales están habilitados 144 Km. El costo de construcción de los últimos 18 Km. que faltan, se estima en $ 10.000.000.— Habría además que mejorar el camino existente efectuando una inversión de $ 30.000.000.—, con la cual el costo total, asciende a $ 40.000.000.— El plazo de ejecución de la obra completa sería de 3 años.

8) Camino de Los Angeles a Chosmalal

La longitud del sector chileno de este camino hasta Piedra del Indio, es de 124 Km.; frente a este punto hay dos pasos: el de Pichachén y el Copulhue. Al sur de éstos se encuentra el paso de Copahue. La solución debera ser adoptada de común acuerdo con la Dirección General de Vialidad de Argentina.

Si el trazado se resuelve por el paso de Copahue, habría que construir 55 Km. con un costo de $ 30.000.000.— El costo de mejoramiento de la parte habilitada sería de $ 20.000.000.— Se tendría una inversión de $ 50.000.000.— en un plazo de 3 años.

9) Camino de Lonquimay a Zapala por Pino Hachado

La longitud del sector chileno de este camino internacional desde Curacautín a Pino Hachado, pasando por Lonquimay es de 126 Km. El paso de Pino Hachado tiene una cota de 1.840 m. y el camino es transitable, en tiempo seco, por vehículos motorizados desde hace muchos años; naturalmente las condiciones del camino no son adecuadas ni para grandes camiones ni para una gran intensidad de tránsito. Actualmente se está efectuando un mejoramiento de los primeros 32 Km. con el cual este sector del camino será transitable durante todo el año.

Habría que consultar en este camino la ejecución de algunas variantes y de un afirmado de grava, según el siguiente detalle:

1) *Sector Curacautín-Boca Norponiente Túnel de Las Raíces*

Longitud 40 Km. construcción en 10 Km., afirmado de grava en 32 Km. y puente sobre el río Cautín	$	12.000.000.—

2) *Sector Boca Norponiente Túnel-Lonquimay*

Longitud 25 Km. Construcción en 8 Km. mejoramiento y afirmado en 17 Km. y puentes	$	10.000.000.—

3) *Sector Lonquimay-Pino Hachado*

Longitud 61 Km. Construcción, incluso afirmado	$	28.000.000.—
TOTAL.....	$	50.000.000.—

Además habría que efectuar el mejoramiento del camino actual entre Curacautín y Victoria, con el fin de unir este camino Internacional con el camino Longitudinal Central. El camino entre Curacautín y Victoria tiene una longitud de 59 Km., de los cuales 40 Km. necesitan un afirmado pétreo; habría que invertir en el mejoramiento de este camino la cantidad de $ 20.000.000.—

En consecuencia, la inversión total sería de $ 70.000.000.— y el plazo de ejecución de las obras de 4 años.

10) CAMINO DE PUCÓN A JUNÍN DE LOS ANDES POR MAMUIL MALAL

Dentro del territorio chileno este camino tiene una longitud de 75 Km. y está actualmente construído casi en su totalidad, faltando sólo un tramo de 4 Km. en la laguna de Quillelhue, donde hay ahora en servicio una balsa motorizada. El paso de Mamuil Malal tiene cota de 1.380 m.

Para la construcción de los 4 Km. y el mejoramiento del camino actual desde Pucón sería necesario consultar la suma de $ 15.000.000.—

Habría además que efectuar el mejoramiento de los caminos de Pucón a Villarrica y Villarrica a Loncoche, con el fin de unir este camino Internacional, con el camino Longitudinal Central. El camino de Pucón a Villarrica tiene una longitud de 27 Km. y el de Villarrica a Loncoche una longitud de 47 Km. y en su mejoramiento sería necesario invertir otros $ 15.000.000.—

La inversión total sería de $ 30.000.000.— y el plazo de ejecución se estima en 2 años.

11) CAMINO DE PANGUIPULLI A SAN MARTÍN DE LOS ANDES POR HUAHUM

La longitud de este camino entre puerto Choshuenco, en el Lago Panguipulli y puerto Fui, en el Lago Pirihueico, es de 22 Km.; a continuación siguen 24 Km. de vía lacustre en el Pirihueico y 10 Km. de carretera entre Pirihueico y el paso a Huahum (cota de 695 m. sobre el nivel del mar).

Dentro de nuestro territorio, faltan por construir 13 Km. próximos al Límite y mejorar el sector entre los lagos Panguipulli y Pirihueico, con un costo estimado en $ 8.000.000.— Además, como este camino de turismo queda interrumpido por los Lagos Panguipulli y Pirihueico, es necesario dotarlo de muelles para embarcaciones que permitan el transporte de vehículos motorizados; el costo de estas obras complementarias se estima en $ 2.000.000.—

Con el objeto de unir en buenas condiciones este camino internacional con el puerto de Valdivia y el camino Longitudinal, habría que efectuar un mejoramiento de los caminos de Panguipulli a los Lagos (Longitud 64 Km.) y los Lagos a Valdivia (Longitud 50 Km.), con una inversión de $ 15.000.000.—

La inversión total sería en consecuencia de $ 25.000.000.— y el plazo de construcción para todas estas obras se estima en 2 años.

12) Camino de Osorno a Bariloche por Puyehue

La longitud de este camino entre Osorno y el paso de Puyehue (cota 1.300 m.) es de 125 Km. dividido en dos secciones:

1.ª *Sección: De Osorno a Las Termas de Puyehue.*—Longitud 82 Km.

Esta sección está enteramente construída y es transitable durante todo el año.

En el sector de Osorno a Desagüe deberá mejorarse el trazado, construyendo algunas variantes ya estudiadas; además habría que pavimntar unos 8 Km. a la salida de Osorno. Habría que destinar para estas obras $ 20.000.000.—

En el sector de Desagüe a las Termas de Puyehue es necesario efectuar una variante en el lugar denominado La Pera y mejorar el afirmado del camino. El costo de este mejoramiento es estima en $ 5.000.000.—

2.ª *Sección: De Las Termas a Paso Puyehue.*—Longitud 43 Km.

En esta sección se encuentran en construcción los primeros 34 Km., los cuales quedarán terminados a fines del presente año.

Para los últimos 9 Km. ya se pidieron propuestas, las cuales se encuentran en tramitación. Las obras se iniciarán probablemente en el mes de Noviembre de 1948.

Para financiar el costo del afirmado pétreo de los primeros 34 Km. y la construcción de los últimos 9 Km., es necesario consultar la suma de $ 10.000.000.—

Además sería necesario unir este camino internacional con Valdivia y Puerto Montt, para lo cual habría que efectuar un mejoramiento de los caminos de Osorno a Valdivia (Longitud 121 Km.), y de Osorno a Puerto Montt (Longitud 129 Km.) destinándole $ 30.000.000.— para el primero y $ 35.000.000.— para el segundo, o sea, en total, la suma de $ 65.000.000.—

En consecuencia, habría que consultar la suma de $ 35.000.000.— para el camino de Osorno a Bariloche por Puyehue y $ 65.000.000.— para el mejoramiento de los caminos Osorno a Valdivia y Osorno a Puerto Montt. La inversión total de $ 100.000.000.— podría efectuarse en un plazo de 3 años.

13) Camino de Bahía Chaitén a Esquel por Futaleufú

La longitud del sector chileno de este camino se estima en 95 Km.; el paso de Futaleufú queda a 1.200 m. sobre el nivel del mar.

Actualmente se están construyendo los primeros 25 Km., desde Chaitén a río Amarillo. Para el resto se han efectuado sólo reconocimientos.

Se estima que los 70 Km. que faltan por construir tendrán un costo de $ 40.000.000.—, y las obras del puerto Chaitén aproximadamente de $ 10.000.000.—. El plazo de construcción sería de 3 años.

14) Camino de Aysén a Río Mayo por el paso Belerio

Dentro de nuestro territorio este camino tiene una longitud de 127 Km., no atravesando alturas superiores a 1.000 m. por lo cual no se interrumpe sino en las grandes nevazones.

Este camino tiene sus obras básicas construídas y está entregado al tránsito; sin embargo, habría que efectuar una variante del trazado entre Aysén y Coyhaique, con un costo aproximado de $ 10.000.000.—

Debido al embancamiento de puerto Aysén, como obra accesoria habría que construir un camino hasta puerto Chacabuco, de 12 Km. de longitud y de un valor estimado en $ 20.000.000.— sin considerar la ejecución de algunas obras en este último puerto, con un presupuesto de otros $ 20.000.000.— Además, para el mejoramiento general del camino desde Aysén al límite es necesario consultar la suma de $ 5.000.000.

En resumen, la inversión total en el camino llegaría a $ 35.000.000.— y el plazo de construcción se estima en 3 años.

Finalmente, haré un resumen del valor de las obras que es necesario efectuar en los caminos internacionales anteriormente citados, enumerándolos en el orden consultado en el Protocolo Fernández-Storni, firmado en Buenos Aires el 24 de Agosto de 1943:

I.—Caminos de Los Andes a Mendoza, de Los Andes a Valparaíso y de Los Andes a Santiago (por Montenegro).	$	270.000.000.—
II.—Camino de Osorno a Puyehue, incluso los caminos de Osorno a Valdivia y Osorno a Puerto Montt		100.000.000.—
III.—Camino de Copiapó a Catamarca, incluso camino de Copiapó a Caldera		30.000.000.—
IV.—Camino de Antofagasta a Salta		30.000.000.—
V.—Camino de Curacautín a Zapala, incluso camino de Curacautín a Victoria		70.000.000.—
VI.—Camino de Ovalle a San Juan, incluso camino de Ovalle a Coquimbo		100.000.000.—
VII.—Camino de Los Angeles a Chosmalal		50.000.000.—
VIII.—Camino de Talca a Malargüe		40.000.000.—
IX.—Camino de Pucón a Junín de Los Andes, incluso camino de Pucón a Loncoche		30.000.000.—
X.—Camino de Panguipulli a San Martín de Los Andes, incluso camino de Panguipulli a Valdivia		25.000.000.—
XI.—Camino de Chaitén a Esquel		40.000.000.—
XII.—Camino de Aysén a Río Mayo		35.000.000.—
Inversión total	$	820.000.000.—

A pesar de que desde el año 1943 existe unánime acuerdo entre los Gobiernos de Argentina y Chile, sobre la necesidad y urgencia de perfeccionar nuestras comunicaciones transandinas, habiéndose aún fijado para la construcción definitiva del camino entre Mendoza y Los Andes por Uspallata un plazo de tres años, hasta la fecha muy poco se ha podido realizar en el mejoramiento de los caminos internacionales consultados en el Protocolo Fernández-Storni, debido a que no se ha dispuesto con su adecuado financiamiento.

Felizmente en el articulado del Convenio suscrito en Buenos Aires, el 13 de Diciembre de 1946, se consultan los recursos para el perfeccionamiento de nuestras comunicaciones trasandinas, las cuales están llamadas a incrementar las corrientes de comercio y turismo entre los dos países, como el estrechamiento de nuestras relaciones económicas.

La ratificación de este Convenio, de cooperación económica y financiera entre Chile y Argentina, permitirá que por fin sea una realidad la construcción de las vías de comunicaciones ya acordadas entre ambos países y cuya importancia para el abastecimiento recíproco de mercaderías y productos industriales es indiscutible.

Agradezco al Presidente y Secretario de la División de Comunicaciones y Transportes el interés y auspicio de esta disertación y a mis colegas su amable asistencia.

O. R. B.