

Infraestructura, pasos internacionales y minería: Enrique Barrera advirtió sobre el aislamiento del sur mendocino por la falta de obras claves

27/05/2026



El investigador cultural y reconocido vecino sanrafaelino analizó la situación vial de San Rafael y el sur provincial, cuestionó la falta de avances en proyectos estratégicos como Paso Las Leñas y la Ruta 40, y alertó sobre los riesgos que podría generar el incremento del transporte pesado por la Cuesta de los Terneros. Además, adelantó detalles de un nuevo retrato histórico de Fray Francisco Inalicán.

Enrique Mario Barrera, investigador cultural, visitó los estudios de **FM Vos 94.5** y trazó un amplio panorama sobre la infraestructura vial del sur mendocino, los históricos reclamos por la conectividad regional, las oportunidades perdidas en torno a pasos internacionales y también algunos proyectos culturales vinculados al patrimonio sanrafaelino.

Durante la entrevista, Barrera sostuvo que el principal problema que atraviesa San Rafael y el sur provincial es el aislamiento estructural que existe desde hace décadas. **“Estamos encerrados en un pozo”**, resumió gráficamente al referirse al estado de las rutas, la falta de conectividad ferroviaria y aérea y la demora en obras consideradas estratégicas.

“El problema no es solamente de San Rafael, sino de todo el sur de Mendoza. Estamos viviendo en un mundo dinámico actualmente, un comercio mundial muy acelerado y tendríamos que empezar a tomar la velocidad de eso para poder incorporarnos”, explicó.

En ese sentido, señaló que los problemas de comunicación afectan **“para todos lados, inclusive por aire y por tren”**, marcando que el deterioro y abandono de distintos sistemas de transporte termina profundizando el aislamiento regional.

El histórico reclamo por la Ruta 40 y el Paso Pehuenche

Uno de los puntos centrales de la charla fue la situación de la **Ruta Nacional 40 entre Bardas Blancas y Ranquil Norte**, un tramo de aproximadamente 80 kilómetros que continúa sin asfaltarse. **“Desde que tengo uso de razón, esos 80 kilómetros han sido así”**, señaló Barrera, quien además recordó que hubo intentos de avanzar con la obra en 2017, aunque finalmente no prosperaron.

En ese sentido, cuestionó el accionar de distintos gobiernos nacionales y provinciales. **“Se nota la indiferencia de los distintos gobiernos nacionales que hemos tenido. Me refiero a**

todos los signos”, afirmó.

Para Barrera, la falta de infraestructura vial y el paso Pehuenche que no está habilitado para camiones de carga afectan directamente al desarrollo económico regional y a la producción agropecuaria. “Nos está quitando la posibilidad de comerciar directamente con la región centro y sur de Chile, y llegar al puerto de San Antonio para poder hacer un comercio más dinámico con el resto del mundo”, explicó.

Añadió que “desaparecen productores agropecuarios, la vid cada vez hay menos, los frutales también cada vez hay menos, menos industrias que envasen esos productos para poderlos exportar, y todo viene porque se dificulta la salida de la producción del sur de Mendoza”.

El investigador remarcó la importancia de avanzar tanto con el asfaltado de la Ruta 40 como con la habilitación plena del Paso Pehuenche para transporte de carga pesada. Actualmente, explicó, el paso internacional está habilitado para todo tipo de vehículos menos camiones de gran porte, una limitación que impide aprovechar plenamente el corredor bioceánico.

Según indicó, esto permitiría generar un corredor comercial más eficiente entre el sur mendocino y Chile. En ese marco recordó que hace algunos meses los gobernadores Alfredo Cornejo y Rolando Figueroa, gobernador de Neuquén, mantuvieron reuniones vinculadas a la posibilidad de conseguir financiamiento internacional para concretar el asfaltado pendiente de la Ruta 40.

“Ahora tenemos que nosotros colaborar en eso para que el tema no se enfríe”, expresó Barrera, quien además pidió un mayor compromiso institucional y social. “Hay que exigir tanto del periodismo como las fuerzas vivas de San Rafael”, sostuvo.



Enrique Mario Barrera, investigador cultural, visitó los estudios de FM Vos 94.5 y trazó un amplio panorama sobre la infraestructura vial del sur mendocino

Oportunidades perdidas en el Paso Las Leñas

También se refirió al histórico proyecto del Paso Las Leñas y lamentó que durante años no se haya avanzado con mayor decisión política. **“Perdimos una oportunidad en dejar pasar tantos años sin pelearlo un poquito más acelerado”**, sostuvo.

No obstante, destacó que durante el último año el proyecto volvió a recuperar impulso a partir del trabajo conjunto entre municipios, cámaras empresarias, sectores legislativos e instituciones regionales. **“Ahí se ve un conglomerado de instituciones que están empujando en el mismo sentido”**, señaló.

Incluso reveló que, en medio de la crisis económica argentina de comienzos de siglo, Chile habría manifestado su intención de financiar la obra del túnel internacional. **“Chile podría hacerse cargo de todo el capital para hacer el túnel. Se**

tendría que haber negociado y tendríamos el paso hace 20 años”, aseguró.

Barrera señaló además que Paso Las Leñas había sido elegido entre decenas de posibles pasos internacionales por sus ventajas geográficas y logísticas. **“De los 80 pasos posibles internacionales se eligió siempre el Paso Las Leñas por todas las ventajas que tenía”,** indicó.

En otro tramo de la entrevista apuntó directamente contra el gobierno nacional de Alberto Fernández por la falta de avances en el proyecto binacional. **“Durante cuatro años un gobierno lo tuvo pisado en el Ministerio de Infraestructura y hasta en la Secretaría de la Presidencia”,** manifestó.

Consultado sobre responsabilidades concretas, respondió sin rodeos: “En el gobierno de Alberto Fernández”. Además, afirmó que “el director de la Cuarta Región de Vialidad Nacional no hacía absolutamente nada por ese tema”.

Barrera también cuestionó la postura histórica de distintos gobiernos provinciales mendocinos. “Tenemos la indiferencia del gobierno provincial por no perder el protagonismo con el cruce por el Cristo Redentor”, dijo, en relación a los intereses económicos y logísticos concentrados en el norte provincial.

Minería y el riesgo vial en la Cuesta de los Terneros

Otro de los temas abordados fue la posible exploración de litio, manganeso y boro en la salina del Diamante y las consecuencias que podría tener sobre la infraestructura vial regional. Según explicó, el desarrollo minero implicará un importante movimiento de transporte pesado, principalmente sobre la Ruta 144.

En ese marco, advirtió sobre la situación de la Cuesta de los Terneros, uno de los sectores más complejos de la conectividad sanrafaelina. **“La Cuesta de los Terneros para mí es un tema**

delicado", afirmó.

Recordó además que desde el accidente de los jóvenes bailarines ocurrido en 2017 hasta la actualidad se registraron numerosos siniestros en la zona. **"Desde el 2017 hasta ahora han habido en esos cuatro kilómetros y medio de la cuesta 15 accidentes"**, precisó.

Entre ellos mencionó vuelcos de camiones, choques frontales y otros episodios graves. "Hay que tomar con mucha cautela cada vez que uno cruza la cuesta", expresó.

Frente a ese escenario, Barrera reflató un viejo proyecto que contemplaba utilizar el antiguo trazado ferroviario para construir una alternativa vial conocida como variante baja de los Terneros. **"Ahí estaba la posibilidad de hacer lo que llamamos en esa época variante baja de los Terneros"**, recordó.

El proyecto contemplaba aprovechar el histórico túnel ferroviario de Quebrada Pintada y generar un camino prácticamente plano para el tránsito pesado y de pasajeros. **"Nunca hubo nada al respecto"**, lamentó.



Además de su potencial vial, Barrera destacó el valor turístico y paisajístico de la zona. “El túnel es para disfrutarlo. O se hace un camino para vehículos o se hace un paseo”, sostuvo.

Identidad y patrimonio: el rostro de Fray Francisco Inalicán

En el tramo final de la entrevista, el investigador se refirió a un proyecto cultural impulsado desde la asociación vinculada al **Museo Narciso Sosa Morales de la Villa 25 de Mayo** y el **Fuerte San Rafael del Diamante**: la realización de un retrato histórico de Fray Francisco Inalicán.

“Faltaba siempre un rostro que para mí estaba ausente”, explicó sobre la motivación del trabajo.

Barrera detalló que Inalicán era un fraile franciscano de

origen mapuche, nacido en Chillán, Chile, y enviado posteriormente a Mendoza para desarrollar su tarea pastoral. Tiempo después se trasladó al sur provincial, donde tuvo una fuerte participación en los orígenes históricos de la Villa 25 de Mayo junto a la cacica Josefa.

La obra fue realizada por el artista sanrafaelino radicado en Barcelona Martín Rodríguez, hermano del reconocido pintor Armando Rodríguez. **“Martín Rodríguez supo interpretar muy bien la idea”**, destacó Barrera.

El investigador detalló que el objetivo fue reconstruir una posible fisonomía del fraile mapuche que mantuvo una estrecha relación con el general José de San Martín durante los primeros años del siglo XIX.

“Logramos un retrato iconográfico del fraile”, afirmó. Y agregó: “Pasaré a tener un rostro un personaje que se interpretó de más o menos la edad que tenía cuando era amigo de San Martín”.

Finalmente, adelantó que próximamente habrá nuevas novedades culturales vinculadas al fuerte histórico sanrafaelino. “Después va a venir otra sorpresa cultural para San Rafael allá en el fuerte”, anticipó.