



CRISTO REDENTOR

La supremacía mendocina

Más allá de los anuncios, el principal paso internacional para el turismo y el transporte de cargas entre Chile y la Argentina no ha podido ser reemplazado por otra vía alternativa de unión; cuestiones de control, infraestructura y de aduanas

Texto **Eduardo Pérez** REDACCIÓN EXPOTRADE | Ilustración **Alejandro Álvarez**

El desarrollo de pasos hacia Chile alternativos al Cristo Redentor, en Mendoza, se ha convertido en un clásico de los últimos años —uno de los más recientes emprendimientos en esa línea ha sido el de Aguas Negras en la provincia de San Juan— a pesar de lo cual todavía ninguno de ellos ha dejado vislumbrar una solución complementaria real.

“Con gran flujo turístico en ambos sentidos y dueño del mayor tránsito de cargas, el Cristo Redentor impone la necesidad de reconsiderar las verdaderas inversiones para el desarrollo de los pasos de integración del Mercosur”, aseguró Eduardo Yaya, quien agregó que “desde hace años se trata de dimensionar la importancia de pasos de frontera con Chile que no tiene ningún otro objetivo más que gastar dinero en pos del reconocimiento de algún sector”.

Yaya, coordinador de Alta Montaña por la Asociación Propietarios de Camiones de Mendoza (Aprocam) y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), explicó a este suplemento que los pasos alternativos tienen vida propia, cada paso tiene su tránsito, su

desarrollo y comunicaciones establecidas a lo largo de los últimos 500 kilómetros. Una alternativa incomprensible al Cristo Redentor es el Paso Aguas Negras”, enfatizó.

Aduanas

Afirmó que, por el momento, el paso sanjuanino no es alternativa al Cristo Redentor. “En el caso de que esta ruta (por la mendocina) quede bloqueada, la alternativa comienza en la aduana de despacho, por lo que es un paso con vida propia. Sería imposible derivar cargas detenidas en el Cristo Redentor por las actuales rutas de Uspallata a las rutas de comunicación con el Paso de Aguas Negras”.

Para el experto en transporte terrestre de cargas, “no es cuestión de realizar un túnel en Aguas Negras para que todo esté listo porque el problema más grande es llegar a Aguas Negras o al posible túnel, con las actuales carreteras de acceso, tanto desde la Argentina como desde Chile. La construcción de un túnel no solución absolutamente nada si no se puede usar como alternativa de rutas de turismo o cargas”, agregó.

“Entonces la inversión termina siendo obsoleta a la hora de aprovechar los recursos

que nos podría ofrecer. En la actualidad, transitar la ruta 40 hasta Talacasto y de allí las conexiones a Aguas Negras es una aventura para [camionetas] 4x4. Pese a que están asfaltadas, no hay servicios, no hay señal de teléfono, no hay señalización vertical ni horizontal, no hay poblaciones; en consecuencia, tampoco habría desarrollo colateral que justifique la construcción de nuevas carreteras”.

Por lo tanto, en el análisis de Yaya, Aguas Negras sería “un paso turístico o minero, no para el tránsito de interconexión con puertos del Pacífico. Los cortes por aludes en el Cristo Redentor, a principios de febrero, han demostrado que las rutas entre San Juan y Uspallata, que son las mismas para conectar el Cristo Redentor con Aguas Negras, no han sido efectivas ni para el transporte de cargas ni para el turismo debido a su grado de peligrosidad en la traza”.

Al profundizar en las alternativas al paso sobre la ruta 7, en Mendoza, aseguró que, además de las obras, debe considerarse que aún faltan complejos de control migratorio y aduanero, la conectividad, la energía eléctrica y la infraestructura de maquinaria para mantener las rutas en el invierno. “El Cristo Redentor es, simplemente, el principal paso

a Chile para el transporte de cargas y para el turismo. Los otros son pasos de paseo que conectan hermosas ciudades y gente a cada lado de la frontera.”

Controles

En otro sentido, el especialista destacó que la mayor traba para transitar la cordillera “son los sistemas de control de los funcionarios. Vivimos el siglo XXI con formas de control del siglo XIX. Peluuche colapsa por la cantidad de personas demoradas en los puntos de control, no por las rutas. Además, lamentablemente, el invierno se hace largo y las condiciones del paso no permiten que las cargas, por el momento, transiten este corredor”.

El gran problema es la duplicación del control de los organismos. La integración debería pasar por documentar dos veces en la misma ventanilla, por así decirlo, migraciones argentina y chilena y, así, el resto. Si todo estuviese informatizado a través de un código Q o de barras y un solo funcionario de frontera hiciera todo el control migratorio, aduanero y fitosanitario, los trámites serían mucho más rápidos.

“Para los controles de ilícitos, se pueden

utilizar escáneres móviles o fijos de baja radiación para que las personas ni siquiera se bajen del vehículo, salvo excepciones", abundó Yaya.

El coordinador de Aprocam-Fadeaac lamentó que "tanto para el turismo como para el transporte de cargas, los Estados chileno y argentino no se comprometen en absolutamente nada. Es más, de madrugada los quioscos de los complejos están cerrados. La asistencia de salud es sólo para urgencias y ningún complejo cuenta con ambulancias y centros de salud para resolver una situación compleja; toda complejidad debe ser tratada en Uspallata o Los Andes. Lo increíble de esto es que los controles están a casi 3000 metros sobre el nivel del mar en Horcones y Libertadores", resumió.

Infraestructura

Recordó que para el control de camiones, si bien desde ambas cancillerías suscribieron cartas reversales para que tuviera cabecera única en Uspallata para entrada y salida de cargas, "la falta de infraestructura sobre todo en Uspallata y el pedido de Chile de estaciones de control de gestión a lo largo de la ruta hasta llegar a la frontera física hacen que no se pueda desarrollar esta modalidad".

Para el técnico se podría controlar de manera muy simple la trazabilidad del transporte con un precinto electrónico entre Los Andes y Uspallata evitando costosos gastos para los Estados que deben hacer estudios de estas estaciones de gestión que, si bien no dejan de ser efectivas, seguramente tardarán más de cinco años en estar en funcionamiento, según datos del sector.

"No tener los accesos en los centros de control de cargas y de turismo en Uspallata y en Horcones -añadió el especialista- pone a los usuarios en constante peligro en el momento del tránsito por esas zonas. Los proyectos se realizaron en su momento pero nunca se desarrollaron", apuntó.

La apurada ubicación del área de control de cargas en las actuales coordenadas hace que todo quede bajo peligro de inundaciones, en caso de una fuerte precipitación.

"Debería tenerse en cuenta un antiguo proyecto de control de cargas en el kilómetro 1153, la llanura de Tabolango, con defensas naturales y sin cruzar los transportes de cargas que ingresan y egresan del país, ya que podrían estacionarse en ambos lados de la ruta internacional, separando importaciones de exportaciones", concluyó el técnico de Aprocam. ●

Al Norte y al Sur

Además de Mendoza, San Juan y Jujuy quieren ser parte del tránsito



FOTOS DE ARCHIVO

- 1 Aun con las nevadas, el paso mendocino mantiene su liderazgo.
- 2 El paso sanjuanino de Aguas Negras, lejos de ser una alternativa.
- 3 El paso jujeño de Jama, muy usado por paraguayos, brasileños y bolivianos.

TRAZAS Y CONECTIVIDAD

LOS LÍMITES QUE OPACAN AL PASO SANJUANINO

Para Eduardo Yaya, el referente técnico mendocino de Fadeaac, Aguas Negras tendría "una deficiente estructura vial de interconexión con las rutas productivas del Mercosur, desvíos que rozan el turismo aventura sobre rutas donde se supone transitarían cargas en la zona de Calingasta (RP437), rutas de un increíble trazado buscando la forma de cruzar la Cordillera (RN150), lo que termina constituyendo todo un gran esfuerzo, y kilómetros adicionales a la traza para llegar a las playas de la Serena o Coquimbo".

Tras consignar que "las rutas en Chile son vías urbanas acondicionadas para tránsito internacional", señaló que en el Valle de Elqui, y de allí a la Serena y Coquimbo, se descienden más de 4500 metros de altura en 230 kilómetros. Son más de siete horas para enlazar con la CH5 Norte, un trayecto por rutas productivas y sin acondicionamiento para cargas internacionales hasta llegar a una playa sin puerto ni logística". A eso Yaya sumó que "antes de ese trayecto deben considerarse las conexiones viales para llegar a San Juan y de allí a la RN150, que llevaría a Aguas Negras", y concluyó que sería "una inversión de características especiales. O los mentores de esta megaobra saben cuáles serán las necesidades de este paso en los próximos 50 años o algo hace que se invierta en proyectos tan costosos para no llegar a nada en el desarrollo de los pueblos".

Por otra parte, más al Norte, precisamente en Jujuy, existe un paso alternativo al Cristo Redentor mendocino: el paso de Jama, un paso plenamente asfaltado que no cierra en invierno por nevadas. No obstante, es poco usado por la carga con origen y destino en la Argentina, pero sí por Paraguay, Brasil y Bolivia. ●



EXPO TRANSPORTE
CAMIONES • BUSES • UTILITARIOS

+ de 500 Expositores
+ de 32.000 m²
+ de 30.000 Visitantes

www.expotransporte.com.ar



EXPO LOGISTI-K

13 al 16 de Septiembre 2016
La Rural - Predio Ferial de Buenos Aires

www.expologisti-k.com.ar



Organiza
EXPOTRADE

Patrocinador



Sponsor



Auspiciante




Supporto Logisti-K



Sponsors





International Support




Supporto Scan Tech

