

# El Sur necesita potenciar el corredor internacional para no quedar en el olvido

24/07/2024



**Por Enrique Mario Barrera**

El comercio mundial se está desarrollando a pasos muy acelerados y esa dinámica lleva a la necesidad de lograr corredores internacionales en forma apresurada. Desde hace años se trabaja en varios países con la premisa de lograr caminos y vías ferroviarias que unan el Océano Atlántico con el Pacífico puesto que la producción de los países de América del Sur van a Asia o a Europa.

La actual crisis económica que tenemos nos complica el desarrollo pero a su vez nos obliga a tener ingenio para saber qué es lo prioritario y qué es lo que puede esperar un tiempo

más.

Mendoza ofrece al comercio internacional el Paso Los Libertadores, pero sabido es que está quedando anticuado y con falta de mantenimiento.

En el resto de la provincia hay falta de pasos internacionales, unos porque se han proyectado y otros porque no supimos exigir hacerlos como hubiese correspondido, me refiero al Paso Las Leñas y al Paso Pehuenche, que no permite carga pesada. El plan de infraestructura del gobierno nacional asumido en diciembre pasado dijo que solo se van a terminar las obras que se encuentren en un 90% de ejecución y es ahí donde pondría el foco de atención para plantear desde el sur mendocino a que sea considerado que a ese camino le falta solo un 10% para convertirlo en ruta que permita el transporte de cargas, con las modificaciones y refuerzos que necesita.

A mi entender ese paso permitirá sacar la producción minera que se pretende comenzar a extraer en poco más de un año desde Malargüe y un tanto de San Rafael como está planeándose. Sería una salida al Puerto de San Antonio en la costa chilena.

Y hacia el atlántico, un improvisado pero seguro corredor sería desde Malargüe pasando por la flamante Ruta Nacional 40 entre las cercanías de El Sosneado hacia Pareditas, Acceso Sur, Variante Palmira y desde allí a algún puerto de Rosario o Buenos Aires.

Digo improvisado porque tarde o temprano deberemos delinear un corredor definitivo, como por ejemplo, la proyectada ruta 188 desde La Junta en Malargüe a Soitué, General Alvear y desde allí al Puerto de Bahía Blanca, lo que permitiría el comercio con los países del atlántico.

Volviendo al presente vemos que son muchas las provincias cordilleranas que pugnan por que algún corredor internacional las atraviese, así vemos a San Juan bregando por su Paso de Aguas Negras o Catamarca con su Paso San Francisco dentro de nuestro país, pero más al norte están los corredores internacionales que ya están muy avanzados y algunos con posibilidades de trasladar el comercio exterior en poco más de un año y medio.

Uno es el que se encuentra en un 70% de ejecución y une el sur de Brasil, pasando por Paraguay, Bolivia, Salta y Jujuy en Argentina y cruza la frontera con Chile para llegar al Puerto de Antofagasta o el de Iquique en el Pacífico. Existe otro proyecto que uniría a ese corredor en Bolivia y se dirigiría a Perú hasta el Puerto San Martín en Ica y en un futuro no muy lejano llegaría al Puerto Chancay al norte de Lima, el que será el mayor puerto en el continente americano en un futuro mediato, la inversión China interviene en todo lo mencionado. Chile está preocupado porque sus puertos, igual que en Argentina, serán considerados de "cabotaje" y servirán para llevar el comercio hasta los puertos Chancay y San Pablo donde se centrará el movimiento de comercio exterior de mayor envergadura en poco tiempo más.

Por eso es necesario unirnos todo el sur provincial para empezar a definir nuestro "corredor internacional" con lo que tenemos y necesita pocas modificaciones para que la zona pueda sacar su producción, la que se incrementará en un año o más si todo sale bien como las expectativas actuales ofrecen. Nadie nos va a venir a solucionar las cosas en estos tiempos tan competitivos solo nuestra unión lo logrará.