

# Si hay plata: el paso de Agua Negra en San Juan se sigue optimizando, contra la postergación de nuestro paso Las Leñas

27/05/2026



La reciente decisión del Gobierno Nacional de enviar fondos para optimizar el funcionamiento del Paso Internacional Agua Negra dejó una señal política tan clara como incómoda para Mendoza. En medio de un contexto donde la administración de **Javier Milei sostiene que “no hay plata”** para la obra pública, la aparición de recursos destinados a mejorar infraestructura fronteriza en San Juan demuestra que, cuando existe voluntad

estratégica, el Estado todavía puede intervenir en proyectos considerados prioritarios.

La noticia publicada por **Tiempo de San Juan** revela que Nación no solo giró fondos para tareas sobre la Ruta 150 y sectores críticos de Agua Negra, sino que además analiza reposicionar al Ente Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) y darle nuevamente centralidad política al corredor binacional. Se habla de integración logística, minería, exportaciones, comercio y conectividad regional. Exactamente los mismos argumentos que desde hace décadas se utilizan para defender el desarrollo del Paso Las Leñas. La diferencia es que en San Juan el tema sigue en agenda, mientras que en Mendoza parece haber quedado atrapado entre discursos, promesas y silencios.

Y allí aparece una pregunta inevitable: **¿por qué el sur mendocino continúa esperando?**

Porque si existe una obra verdaderamente transformadora para el oeste argentino, **esa es el túnel de baja altura de Las Leñas**. No se trata solamente de una conexión más con Chile. Se trata de una infraestructura con potencial bioceánico real, capaz de modificar para siempre la matriz logística, turística y económica del sur provincial y buena parte del país.

A diferencia de otros pasos cordilleranos, Paso Cristo Redentor o Paso Pehuenche, Las Leñas posee una ventaja geográfica determinante: su baja altura. Esa característica permitiría mantener operativo el corredor durante todo del año, reduciendo drásticamente las interrupciones por nieve y temporales que históricamente complican el tránsito internacional hacia Chile. Mientras otros pasos sufren cierres constantes en invierno, **Paso Las Leñas podría garantizar continuidad logística y previsibilidad comercial, además de una baja pendiente lo que beneficiaría su tránsito, consumo de combustible, rodamientos y utilización de frenos. Y en materia de corredores internacionales, eso vale oro.**

No es casual que especialistas, cámaras empresariales, transportistas y sectores vinculados al comercio exterior hayan definido durante años a Paso Las Leñas como uno de los proyectos más importantes del interior argentino. El corredor permitiría descongestionar el saturado Cristo Redentor, fortalecer exportaciones hacia el Pacífico y generar un impacto directo en turismo, servicios, transporte y empleo para el sur mendocino.

Pero también sería injusto cargar toda la responsabilidad sobre el Estado Nacional.

La dirigencia política mendocina, independientemente de los colores partidarios, tampoco logró sostener una política firme y permanente para convertir al Paso Las Leñas en prioridad nacional. Hubo anuncios, reuniones, estudios y fotografías institucionales. Lo que faltó fue presión política sostenida, visión estratégica y capacidad de construir consensos duraderos. El empresariado provincial, salvo excepciones, también quedó en deuda. Una obra de semejante magnitud requiere una articulación potente entre sector público y privado, entendiendo que no se trata de un gasto, sino de una inversión histórica.

Mientras tanto, San Juan avanza. Con limitaciones, con dificultades y hasta con un paso de altísima complejidad climática como Agua Negra **—que supera los 4.700 metros de altura y funciona de manera estacional—**, la provincia vecina consiguió mantener vivo el debate, sostener presencia institucional y lograr que Nación vuelva a mirar hacia la cordillera sanjuanina.

En el sur mendocino, en cambio, el riesgo es otro: naturalizar la postergación.

Porque Paso Las Leñas no puede seguir siendo apenas una maqueta de campaña o una promesa recurrente cada vez que aparece una crisis en el corredor internacional actual. El

desarrollo regional no llega solo. Requiere decisión política, gestión y una dirigencia capaz de comprender que algunas obras trascienden gobiernos, partidos y coyunturas económicas.

Y si Nación hoy demuestra que todavía puede destinar recursos estratégicos a la integración bioceánica, Mendoza debería dejar de mirar desde afuera y empezar, de una vez por todas, a pelear seriamente por el proyecto que puede cambiar el futuro del sur provincial.