

El Maule quiere apostar por un Paso Pehuenche 2.0

Patricio Moraga Vallejos

Se proyecta la construcción de cobertizos, la reparación de un tramo donde hay una falla geológica e incluso el cambio de ubicación del complejo aduanero. Todo para que el Pehuenche se convierta de una vez por todas en un corredor bioceánico

Más de 23 mil turistas -23.798 para ser más precisos-, argentinos en su gran mayoría, ingresaron a Chile, en enero último, por el paso Pehuenche. El dato del Departamento de Migraciones y Policía Internacional (Demig) Talca, sin precedentes en la historia de este paso fronterizo, habla del interés de los trasandinos por vacacionar y hacer compras en nuestro país, aprovechando el cambio favorable de su moneda. Pero la apuesta por el paso Pehuenche en el Maule es mayor.

En los años 90, cuando se comenzó a materializar la ruta Ch 115, se promovió su potencial y enarboló la bandera de ser un corredor bioceánico, que conectaría los puertos del Pacífico y del Atlántico, algo que claramente está al debe con su funcionamiento solo unos pocos meses del año. La idea es extender su apertura y servicio durante casi todo el periodo para así realmente ser una alternativa no solo turística, sino que comercial, al cada vez más colapsado paso los Libertadores.

Juan Rojas, alcalde de San Clemente -comuna que recibe a quienes cruzan el paso fronterizo-, conoce de cerca la historia del Pehuenche. Valora lo que se ha hecho hasta ahora desde los años 60, con encuentro de hermandad como el de este fin de semana y con obras de mejoramiento de la ruta desde la década del 90 en adelante, pero sostiene que falta aún posicionar al Pehuenche como alternativa a Los Libertadores.

“Hoy día está demostrado que el Pehuenche es alternativa. Los Libertadores está colapsado. Antes, en la temporada alta, pasaban 150 vehículos diarios de Argentina a Chile o de Chile a Argentina. Hoy día están pasando más de dos mil personas diarias. Y eso demuestra que el Pehuenche es alternativa. Pero para poder hacerlo comercial y un paso potente, creo que hay obras a desarrollar que están pendientes”, indica.

De ahí entonces la importancia del gran proyecto que se busca realizar en la conexión internacional, para poner en operación un paso Pehuenche 2.0.

“El Paso Pehuenche, la Ch 115, es una ruta estructural de la región, es una ruta que si la reparamos y hacemos una inversión ahí, claramente vamos a tener un periodo de lapso de tiempo con apertura de la frontera Chile-Argentina mayor tiempo en el año. Calculamos que deberíamos tener más o menos, de 10 a 11 meses, que deberíamos tener el Paso Pehuenche abierto”, dice el Seremi de Obras Públicas, Jorge Abarza. Actualmente, y dependiendo de la crujeza del invierno, pueden ser 3 y en el mejor de los escenarios, hasta 6 meses de funcionamiento.

El proyecto en cuestión considera la construcción de cobertizos en cuatro puntos de la cuesta La Zorra, algunos continuos, que se unen en segmentos y otros equidistantes. Una obra muy similar a la del paso Los Libertadores.

“Esos cobertizos se instalan conforme a la gradualidad de los taludes que tiene

el cerro y el desprendimiento de masa de nieve que cae hacia el camino. Hay sectores donde la masa total de nieve se mueve, y en esos sectores donde se mueve, la idea es que los cobertizos lo paren”, precisa.

Se trata de una obra mayor que en términos de inversión supera los 150 mil millones de pesos.

“Yo ya me reuní el martes con el director de Vialidad y estamos presupuestando con el Gobierno Regional, con las autoridades locales, para que el Estado ponga esos recursos, porque ahí podríamos pasar de un paso Pehuenche que está abierto seis meses del año, a fácilmente 10 meses. Por lo tanto, es fundamental la construcción de los cobertizos”, afirma Juan Rojas.

“No es un proyecto que uno pudiera decir que lo podemos ver materializado en uno o dos años. Puede partir el 2026 y estar con términos 2027-2028”, indica la autoridad del MOP.

El Seremi Jorge Abarza está consciente de que es una altísima inversión, pero también necesaria, y que otorgará mayor seguridad en el tramo entre La Mina y el límite.

“Con eso ya podríamos decir que en dos años más, tres años más, podríamos tener un paso reforzado y con una estructura vial acorde para que las exportaciones argentinas puedan transitar por el paso”, agrega.

◀ VIENE DE LA PÁGINA 2



Luis Casanova

Potenciar el paso Pehuenche y hacer realidad el anhelo de que sirva como corredor bioceánico, es la apuesta de las autoridades maulinas.

Actualmente hay un importante intercambio comercial y económico entre ambos países. En el dibujo del corredor bioceánico, se proyecta un trazado que atravesando el Pehuenche, conectaría no solo la provincia de Mendoza con los puertos chilenos de las regiones de Valparaíso y Biobío, sino que además la capital argentina y también se podrían sumar países como Brasil y Uruguay.

Pero eso no es todo. El Seremi apunta también la necesidad de generar otros trabajos de estabilización de taludes y además de adquirir equipos y maquinarias adecuadas como snow car.

“Lo principal es que podamos tener los snow car, que son los que hacen el trazado del camino, entran los bulldozers y ahí empezamos a despejar obviamente la ruta”, agrega. Esto es una inversión adicional al proyecto de los cobertizos.

Falla geológica

Pero El Pehuenche 2.0 va a tener que resolver una dificultad no menor. En el kilómetro 135, en un tramo de alrededor de 600 metros, hay una falla geológica que provoca que el suelo se mueva anualmente 15 centímetros. Y lo puede hacer de sur a norte, como de este a oeste.

“Es una especie de licuadora o lavadora que está dentro de esa falla y que muchas veces cambia su direccionali-



El Seremi de Obras Públicas, Jorge Abarza, dio a conocer los proyectos que se esperan realizar en la ruta Ch 115 para fortalecer su funcionamiento.

dad”, señala Jorge Abarza.

Este mes se espera la entrega de un estudio de geología que permitirá proyectar trabajos de ingeniería en ese tramo y que en el mejor de los casos se podría reducir a 450 metros, con el propósito de evitar que el pavimento o asfalto se quiebre anualmente.

“De hecho se nota porque como se fractura la capa asfáltica, se desprende con el pasar de los camiones que despejan nieve y al final queda suelo pelado, queda solo la carpeta granular. Por lo tanto, la ruta CH-115 necesita inversión en lo que es el camino, inver-

sión en ingeniería para proyectar una obra que no es un asfalto cualquiera en esta falla geológica. Vamos a ver desde el punto de vista de la ingeniería qué es lo que podemos desarrollar y qué podemos hacer”, señala el Seremi.

El movimiento de la falla es imperceptible para los conductores. “¿Qué es lo que percibe el conductor? Que el camino está reparado un mes y en los dos meses siguientes el camino se deteriora”, sostiene la autoridad.

Por ahora se descarta otra opción como cambiar el trazado del camino internacional en dicho tramo, para así

Puerto Seco en San Clemente

Cuando se habla de potenciar el paso Pehuenche desde el punto de vista económico y comercial, surge de inmediato la idea de habilitar un Puerto Seco en San Clemente. Así ocurrió en los años 90 y así también sucede ahora.

“El Paso Los Libertadores tiene un puerto seco. Por lo tanto, si usted lo quiere llevar a esa categoría, no pudiera ser menos acá en el Paso Pehuenche”, dice el Seremi del MOP, Jorge Abarza.

Señala que un proyecto de esta naturaleza requiere un trabajo conjunto y conversación entre el Gobierno Regional, el MOP y también por cierto la Municipalidad local.

“Esto es una cadena, está la parte vial, falta ampliar el paso, falta colocar los cobertizos, construir los puentes sobre el Médano, habiendo eso no me cabe duda que va a aparecer el puerto seco”, dice el alcalde de San Clemente, Juan Rojas, apuntando que “lo lógico es que sea en San Clemente. Lo importante es que se instale en la región del Maule este puerto, pero creo que nosotros somos la puerta de entrada de este Pehuenche, y vamos a luchar para que se instale acá en San Clemente”. Algo que por lo demás -dice- ha conversado con autoridades extranjeras, puntualmente de China, y ven con buenos ojos la posibilidad de instalar un puerto seco en el lado chileno.

sortear la falla geológica. La decisión de qué hacer se tomará luego que se tenga conocimiento del estudio.

Pero las novedades para el Pehuenche continúan. Más abajo, en el sector del Médano, se construirán dos puentes con una inversión de 12 mil millones de pesos. Estos trabajos ya están licitados.

Cambio de complejo fronterizo

Suma y sigue en el paso Pehuenche. Actualmente se está viendo la posibilidad de mejorar lo existente en el complejo aduanero, con la instalación scanner, y también evaluando la opción de habilitar un control fronterizo en otro lugar por cuanto el actual, en palabras simples, quedó estrecho.

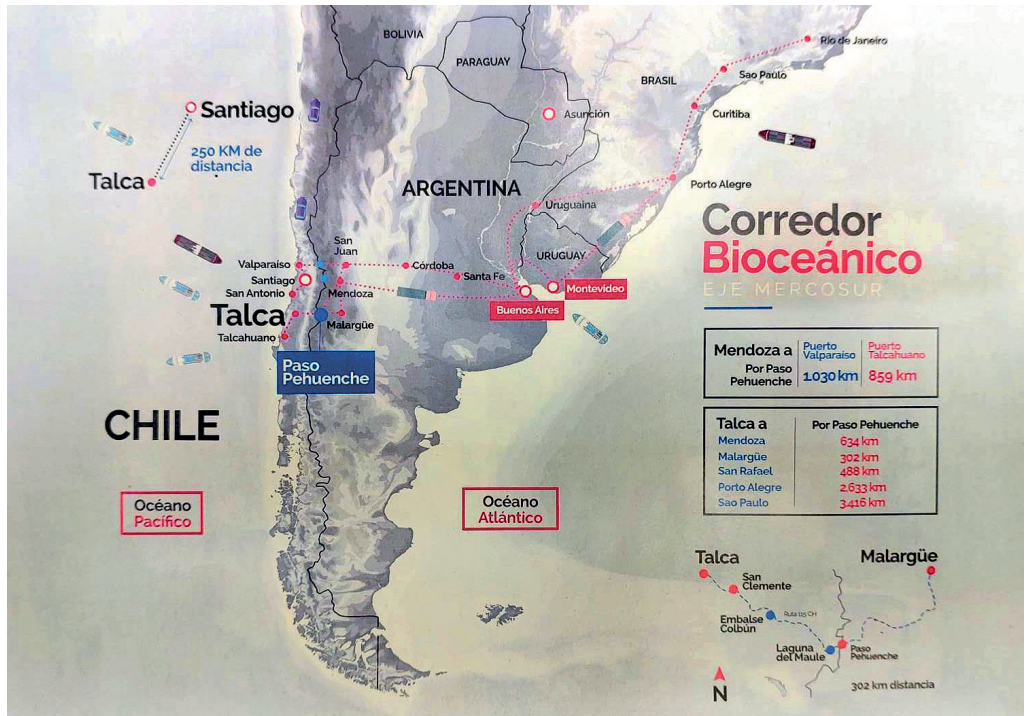
SIGUE EN LA PÁGINA 6 ▶

◀ VIENE DE LA PÁGINA 4

“El Estado está haciendo el esfuerzo para mejorar las condiciones de la infraestructura aduanera que tenemos hoy día, y además ya comenzaron los estudios para ver dónde instalar un nuevo control fronterizo, porque el Pehuenche se viene con mucha fuerza, porque tenemos que ser ambos Estados, el chileno y el argentino, capaces de que este paso sea comercial”, señala el alcalde de San Clemente, Juan Rojas. Todo esto apuntaría a que el Paso Pehuenche se convierta finalmente en una real alternativa al de Los Libertadores.

El Delegado Presidencial Regional, Humberto Aqueveque, explica que hace unas semanas, equipos de bienes nacionales del nivel central y de la Unidad de Pasos Fronterizos hicieron una visita inspectiva a determinadas localizaciones que se encuentran más cerca del límite de Argentina para efectos de evaluar la construcción de un nuevo paso fronterizo que pueda cumplir con todas las condiciones que se requieren para el gran tránsito que está teniendo hoy día el Paso Internacional.

La inversión al respecto es aún un misterio. “Hay un acuerdo y un compromiso de la Unidad de Pasos Fronterizos con el Gobierno Regional, el cual también va a poner a disposición ciertos recursos para la contratación de profesionales que generen el diseño y que determinen luego cuál va a ser el proyecto definitivo y cuál va a ser la línea de financiamiento”, indica Aqueveque. Precisamente, sabido es el interés de la primera autoridad regional, Pedro Álvarez-Salamanca de potenciar esta conexión bilateral, pensando en que es una palanca de desa-



rollo para el Maule. Por lo mismo, dentro de las principales gestiones realizadas están las reuniones sostenidas recientemente con el jefe de la Unidad de Pasos Fronterizos, Eduardo Núñez, y el director Nacional de Fronteras, Pedro Silva, para analizar posibles trabajos para reactivar el Pehuenche con medidas a corto, mediano y largo plazo. “Nuestro compromiso es potenciar el Paso Pehuenche porque creemos que puede significar un sinnúmero de beneficios para el Maule. Por lo mismo,

no, nos hemos reunido con distintos actores y estamos viendo alternativas a trabajar en dos líneas. A mediano plazo, esperamos generar un proyecto que permita mejorar las instalaciones del actual recinto. Paralelamente, y esto a largo plazo, aspiramos a la construcción de un nuevo paso fronterizo que tenga un estándar a la altura de lo importante que es para nosotros como región”, afirma el gobernador regional. Así también lo cree el jefe comunal de San Clemente, Juan Rojas, expresando que “estamos haciendo mucho esfuer-

zo para que pueda transformarse no solamente en un paso turístico, sino que también comercial”, y enfatizando que “esto es una palanca de desarrollo no para San Clemente, esto es una palanca de desarrollo para la región del Maule”. Tema aparte son los trabajos que -con la misma visión de ser un corredor bioceánico- se requerirían hacer al otro lado, en suelo argentino, donde las condiciones climáticas y geográficas parecen más favorables. Pero ahí, otros son los actores y otra es esa historia. ●



El complejo aduanero podría cambiar de ubicación. Es algo que está en evaluación.

¿Y el financiamiento?

El financiamiento para todas estas obras que se requieren para el paso Pehuenche 2.0 es una complejidad no menor. Si bien aún no hay precisión del monto que demandaría la adquisición de la maquinaria y equipos especializados, así como los trabajos en la falla geológica, la sola inversión en los cobertizos ya es gigantesca para la región. El presupuesto normal del Maule es de cerca de 120 mil millones de pesos (Fondo Nacional de Desarrollo Regional). Peor aún, este año ya está comprometido el 95% de estos recursos con proyectos de arrastre de la administración anterior. Así lo dio a conocer hace unos días el propio Gobernador Regional, Pedro Álvarez-Salamanca. Por lo mismo, el camino de inversión debería ser con recursos propios de la cartera de Obras Públicas. Esto lo sabe el Seremi Jorge Abarza, quien manifiesta que “hoy día lo único que tenemos que gestionar es cómo sacamos los recursos sectoriales desde el Ministerio”. Una tarea no simple y cuya ejecución tomará tiempo.