



*Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Buenos Aires*



Cruces cordilleranos: ¿Salidas al Pacífico, o a ninguna parte?

Alberto Müller

Agradezco comentarios de Teresita Gómez, Julio Ruiz y Jesús Monzón
Universidad de Buenos Aires-CESPA-FCE

Nota Breve N°56

10/08/2020

Las vinculaciones entre los actuales territorios de Chile y Argentina a través de la Cordillera de los Andes son muy antiguas, pese a la formidable barrera que ésta presenta, barrera que crece a medida que vamos hacia el norte. Nos interesa aquí lo que va desde la Provincia de San Juan hasta la Provincia de Jujuy, donde los puntos más altos de los cruces no bajan de los 4.000 metros de altura.

En el año 1948, se habilitó el único vínculo ferroviario, tras más de 20 años de trabajos, la línea de Salta a Antofagasta por Socompa, que hasta hace poco tiempo era la segunda línea ferroviaria más alta del mundo (4.200 metros).

Se construyeron luego diversos cruces viales; siempre desde la Provincia de San Juan hacia el norte, éstos son hoy los pasos principales: Agua Negra (San Juan), Pircas Negras (La Rioja), Socompa y Sico (Salta) y Jama (Jujuy).

Solo se encuentra totalmente pavimentado el Paso de Jama. Los avances en los demás casos son dispares. La historia de los últimos 30 años muestra además poca coordinación entre las iniciativas de ambos países. Un caso notable es el del Paso de San Francisco, cuya pavimentación del lado argentino completó el gobierno de la Provincia de Catamarca hace dos décadas, pero del lado chileno aún queda por hacer lo propio con cerca de 220 km.

El Paso de Pircas Negras en La Rioja es el más reciente socio de este club; no casualmente comenzó su existencia en la década de 1990, bajo la Presidencia de Carlos Saúl Menem. En 2007, el último tramo de 200 km era íntegramente de ripio; hoy día se encuentra pavimentado en cerca de sus tres cuartas partes, mientras que del lado chileno más de 140 km son aun de ripio.

Pero además han surgido proyectos ambiciosos: el cruce del paso de Agua Negra mediante un túnel de 14 km, y la construcción de un ferrocarril entre Chumbicha (Catamarca) y Copiapó (Chile), cruzando por el Paso San Francisco. La obra del Paso del Agua Negra se entronca con la reciente construcción de un costoso tramo de la Ruta Nacional 150 que brinda acceso directo al paso desde el sur de La Rioja y norte de Córdoba.

Como sería de esperar, cada provincia ha defendido “su paso”; pero el argumento común ha sido la necesidad de contar con una salida a los puertos de Chile, sobre el Océano Pacífico. De esta manera, se morigeraría el aislamiento de territorios alejados del litoral atlántico.

Hay razones de distinta naturaleza que llevan a emprender obras como éstas. Desde el ángulo del beneficio económico para la sociedad, creemos necesaria mucha cautela, porque se trata de proyectos de gran costo: los más notables en este sentido son el Túnel de Agua Negra y el ferrocarril Chumbicha-Copiapó. Estas trazas son además caras en términos de la operación de los vehículos, por las elevadas pendientes. Cuando decimos que la Cordillera es una barrera formidable, no estamos haciendo retórica.

Pero, además, parecen sobredimensionadas las expectativas en cuanto al impacto de estas obras. Los tráficos actuales son casi irrelevantes. Se dirá que precisamente el completamiento de los pasos permitirá incrementarlos; pero económicamente el beneficio de este tráfico adicional es por lo general bajo.

Es dudoso por otro lado que la apertura a los eventuales puertos chilenos represente un potencial de beneficio importante; hay más de una razón para esto.

El Océano Pacífico sur cuenta con menos densidad de oferta de buques de carga general y contenedores, con relación al litoral Atlántico. En consecuencia, Chile no dispone de puertos para transporte de contenedores y carga general de escala relevante en zonas próximas a estos pasos. Por lejos, el puerto más importante en este rubro es Valparaíso; y en un lejano segundo lugar, encontramos los puertos de Arica e Iquique, situados muy al norte.

Esto significa que por mucho tiempo, los nodos centrales del tráfico de contenedores en el litoral chileno serán el puerto de Valparaíso, y otros al sur, como San Antonio y San Vicente. Éstos serán los puntos que cubrirán las líneas regulares de los buques porta-contenedores; cuando mucho, Iquique ocupará un tercer lugar subalterno. Esto no es casual: al norte de Valparaíso, Chile es un país muy poco poblado, a la manera de nuestra Patagonia; la única actividad relevante es la minería de cobre, que no genera instalaciones portuarias para el transporte de otras cargas.

Pero además ni siquiera está garantizado que haya ventaja en las distancias terrestres a los respectivos litorales. Por ejemplo, desde San Fernando del Valle de Catamarca al puerto de Iquique, el recorrido a salvar es cerca del doble de la del puerto de Rosario. Desde la ciudad de San Juan a Valparaíso, el recorrido por el paso del Cristo Redentor es menor al que resultaría del uso del Paso del Agua Negra. Desde Salta al puerto de Iquique la distancia es de 1.000 km, algo menor que los 1.200 km que la separan también de Rosario; pero se trata en este último caso de un recorrido mayormente en llanura.

Una valuación aproximada de las inversiones propuestas (las pavimentaciones no concretadas, el túnel del Agua Negra, el ferrocarril por el Paso San Francisco) arroja un valor del orden de 4.000-5.000 millones de dólares, contabilizando solo lo pendiente del lado argentino. Esto equivale a nada menos que el 23% del PIB de las provincias involucradas (San Juan, La Rioja, Catamarca y Salta).

Con estos datos, cuesta comprender el interés de las provincias por obras de tanta envergadura: no parece haber un beneficio palpable. Así, la ingente inversión realizada por la Provincia de Catamarca en la pavimentación del Paso de San Francisco no ha dado virtualmente retornos, a juzgar por el muy escaso tráfico que lo emplea.

Estos recursos, volcados a proyectos de desarrollo productivo, podrán ser mucho más rentables, en términos económicos y de empleo de calidad. Lo prioritario es integrar a las provincias cordilleranas a un proyecto nacional de profundización industrial y desarrollo primario sostenible y eficiente, antes que dotarlas de cruces, tras la ilusión de una "salida individual" al litoral del Pacífico. Un proyecto, es verdad, cuya formulación aún está pendiente.

