

DESAFÍO AL TÚNEL



Cruzar a Chile por el colapsado Cristo Redentor puede convertirse en un suplicio. En cuatro años, el flujo migratorio se incrementó en medio millón de pasajeros.



NOVIEMBRE-2016



LA EXPERIENCIA **CRISTO REDENTOR**

FORMULARIO

IMPACTO EN USPALLATA

OPCIONES PARA CRUZAR

PASAPORTE HISTÓRICO

CAMIONES **EN RUTA**

PEHUENCHE Y **TRASANDINO**

NOTICIAS UNCUYO



EL COMETIDO DE LA LOGÍSTICA

Los pasos fronterizos han sido, con frecuencia, titulares de periódicos en los últimos años; lamentablemente, en la mayoría de los casos, por conflictos de demoras, colapso, accidentes climáticos y reclamos más que por inauguración de obras, mejoras funcionales o anuncios de inversiones. Es necesario que seamos conscientes de que las decisiones actuales en la materia tendrán un gran impacto en el futuro desarrollo productivo, económico y social de nuestro país en general y de nuestra provincia en particular.

El cruce Cristo Redentor se encuentra sobre el eje de integración Brasil-Argentina-Chile, que une los océanos Atlántico y Pacífico. Es el eje horizontal comercialmente más relevante de la Argentina y Brasil con Chile. Sobre este eje se organizan las ciudades, centros de consumo y de producción más significativos de los tres países.

La logística de cargas tiene una importancia decisiva para el crecimiento con equidad. Impacta de manera directa en la competitividad de las exportaciones, el acceso a bienes importados esenciales y los costos de distribución interna. Desempeña un papel crucial en asegurar la cohesión territorial y la integración de las regiones.

La Argentina debe enfrentar el desafío de desarrollar una infraestructura de transporte adecuada para movilizar volúmenes crecientes de carga y construir redes de logística apropiadas para una matriz productiva que tiende a diversificarse. Esto implica mejorar los corredores de integración y los pasos de frontera para potenciar el comercio regional y la integración con el Asia-Pacífico.

También, a mediano plazo, la Argentina debe responder a los desafíos del cambio climático y la ecoeficiencia, que se vinculan con el desarrollo de un sistema de transporte más sustentable.

Mendoza posee las condiciones adecuadas para dar soporte a ese sistema logístico, que facilite no sólo el traslado de mercancía sino también la fabricación de nuevos productos o servicios y la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías. Por eso, la provincia debe enfrentar su adecuación a la integración mundial con decisión, de manera de dejar de ser definitivamente el lugar de paso e integrar una sólida política logística regional que atraviese todos los niveles de la producción, el comercio y el transporte.

Atender estos desafíos requiere desarrollar instituciones u organismos capaces de intervenir en la logística de cargas, cumplir su función con eficiencia y transparencia, despojados de los intereses políticoeconómicos de los grandes grupos que promueven decisiones que los favorecen pero retardan o impiden el desarrollo económico y social de nuestro país con equidad y sustentabilidad. En este sentido, la UNCUYO hace su aporte, entre otras maneras, con su carrera de Logística.

*en colaboración con profesores de la Licenciatura en Logística.



RECTOR

Ing. Agr. Daniel Pizzi

VICERRECTOR Dr. Jorge Barón

COORD. GENERAL DEL CICUNC

Mauricio González

COORDINADOR DE MEDIOS Nacho Castro

DIRECCIÓN EDITORIAL Jorge Fernández Rojas

EDICIÓN Cecilia Amadeo

PERIODISTAS

Verónica Gordillo Paola Alé Juan Stagnoli Nicolás Nicolli Cecilia Amadeo Milagros Martín Varela Ana Vargas

PRODUCCIÓN Griselda Fornés

CONTENIDOS Prensa Rectorado UNCUYO

CORRECCIÓN

Elizabeth Auster DIAGRAMACIÓN

Diseño · CICUNC

FOTOGRAFÍA Axel Lloret, Marcelo Fernández.

ILUSTRACIÓN Pablo Pavezka

Edición U es propiedad de la UNCUYO. RNPI en trámite. Se autoriza su reproducción en parte citando la fuente. El contenido de las notas firmadas no necesariamente refleja la opinión de la Universidad.

Centro de Información y Comunicación de la UNCUYO (CICUNC). Centro Universitario, M5502JMA, Mendoza, República Argentina.uncuyo@uncuyo.edu.ar

El empacho de Los Andes

La descripción de la historiadora de la UNCUYO abre la oportunidad para ponerse en las botas de José de San Martín en aquel fin de año de 1816. Hace 200 años cruzar la cordillera era todo un desafío.

Faltan 51 días para recordar la partida de aquel ejército preparado en Mendoza para atravesar la montaña y liberar a Chile. Y todavía miramos hacia el oeste pensando en las dificultades para pasar al otro lado, por distintos escollos e intereses, claro.

Más acá en el tiempo, en la segunda mitad del siglo pasado, un ciclista de alta competencia fue bautizado por el periodista deportivo Marcelo Houlné como "El Cóndor de América". Es el recordado Ernesto Contreras, quien entre los años 60 y 70 pasó a la historia por sus epopéyicos cruces de Los Andes que se corrían a lo largo de las rutas en honor a la gesta sanmartiniana. Aquellas escaladas en bici, que miles de mendocinos contemplamos como proezas a la vera del camino, nos hacían imaginar a escarabajos trepando por la ruta 7 hacia el túnel Cristo Redentor.

Pero este siglo XXI nos encuentra con otra mirada de este lado de la cordillera

La idea de atravesar la mole de piedra ya no es con fines libertadores o de consumo e intercambio de cargas con el país vecino. Esto aumentó por la exigencia del comercio internacional.

La carga a gran escala y el traslado de personas confluyen en un embudo que origina el embotellamiento clásico durante todo el año. Problemas de organización de recursos –humanos, tecnológicos y financieros – conspiran y levantan la fiebre en el paso.

Es como si, sin remedio aparente, cada día la montaña se empachara de personas, autos, micros y camiones.

En este número de *Edición U* enfrentamos este reto de desenredar la maraña de los porqués de estos problemas. En este trabajo se verá que los gobiernos de ambos países se muestran preocupados por el taponamiento del paso, pero quienes deberían solucionarlo (funcionarios ejecutivos y agentes de organismos de control de ambos lados) parecen no ocuparse en la práctica.

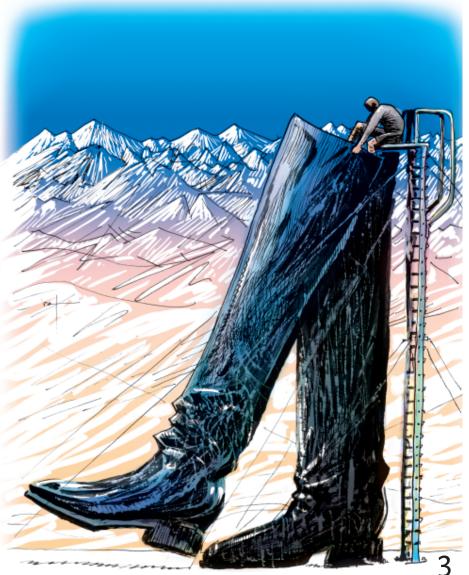
Un viaje por el corredor bioceánico y un mapeo del trayecto fueron la base de nuestra investigación. Además, la consulta con los involucrados y la opinión de expertos en estos tópicos completan este despliegue de notas en las sucesivas páginas.

José Octavio Bordón fue hasta diciembre de 2015 el responsable del Centro de Asuntos Globales de la UNCUYO. El 27 de enero de este año ya había sido designado Embajador en Chile y en el portal *Unidiversidad* -el sistema de medios universitarios- advirtió que le dedicaría buena parte de sus energías en el primer año de su gestión a modificar las tradicionales trabas que dificultan el tránsito internacional de personas y cargas en el paso. "Tenemos que hacer un esfuerzo para encontrar soluciones novedosas y creo que hay que poner todo deportivos. Es en busca de oportunidades para renovar tecnológicamente, para hacer más eficientes los pasos, por lo menos siete veces más de lo que son ahora", dijo Bordón en ese momento con tono ansioso.

> Los bellos trazos de Pablo Pavezka para ilustrar estas líneas pueden ser el epílogo de esta presentación: las botas de San Martín nos seguirán quedando grandes si cruzar la cordillera sigue siendo un obstáculo, a dos centurias de que se iniciara su marcha libertadora.

"El primer obstáculo era claramente visible: conducir el ejército con todos sus materiales y bagajes, incluida la artillería, a través de un terreno totalmente inhóspito; asegurando a la vez que el mismo, al final del penoso recorrido, estaría en condiciones de dar aquella gran batalla que el Libertador ya había previsto fuese en la Cuesta de Chacabuco."

> (MARÍA CRISTINA SATLARI. EN MENDOZA A TRAVÉS DE LA HISTORIA).



por JORGE FERNÁNDEZ ROJAS

La experiencia Cristo Redentor

Cruzar a Chile por el túnel internacional puede ser un suplicio. En el paso no logran gestionar el creciente flujo de viajeros y cargas. Las conductas, en el centro de la escena.



Un cruce obsoleto y colapsado, el cambio en las costumbres y la conducta desaprensiva de quienes lo utilizan hacen que la experiencia del sistema fronterizo Cristo Redentor sea incómoda, cuando no un suplicio.

El túnel que une Argentina con Chile, en la cintura de la cordillera de Los Andes, fue inaugurado en la década del 8o. Quienes lo idearon –y construyeron– suponían que "duraría" 5o años. Fallaron. La infraestructura no pudo afrontar el incesante y creciente tránsito de personas y cargas por el que se convirtió en el sexto paso fronterizo más usado de Argentina y el primero si se habla de unir nuestro país con Chile (ver páginas 8-9).

Hace 10 años pasaban por el Cristo Redentor unas 1500 personas y unos 100 camiones por día. Hoy cruzan 5000 hombres y mujeres (en días pico) y entre 500 y 700 camiones (ver página 11). No hay que ser experto en logística para entender el colapso.

Tanto del lado chileno como del lado argentino han realizado múltiples maniobras para contener el impacto: refuerzos en los puntos de atención (para este verano esperan que sean 16 del otro lado de la cordillera y 14 de éste), control unificado de personas para que los viajeros hagan un solo trámite migratorio (que tras una semana de prueba arrojó que controlar un vehículo demanda entre 30 y 50 segundos dependiendo de la cantidad de pasajeros), incorporación de recursos y procedimientos para

► Por CECILIA AMADEO

Colaboración: MIGUEL BARTOLUCE

agilizar las inspecciones (escáneres, perros antidrogas, detectives). Pareciera que todo ha sido en vano: cruzar sigue siendo una travesía que puede demandar, sin que nadie se ponga colorado, unas ocho horas.

Pareciera que todo ha sido en vano: cruzar sigue siendo una travesía que puede demandar, sin que nadie se ponga colorado, unas ocho horas.

Tanto el complejo fronterizo Los Libertadores, del lado chileno, como el Ingeniero Roque Carranza (tal el nombre oficial de lo que conocemos como Horcones), del lado argentino, tienen sus cuellos de botella, embudos que atascan el abultadísimo flujo de tránsito. Allá es el Servicio Agrícola Ganadero (SAG); de este lado, la Aduana, a cargo de la AFIP.

Y aquí es donde las conductas contribuyen al colapso.

Cuestión de actitud

Resulta muy usual que quienes viajan a la costa chilena lo hagan con el baúl repleto de mercadería. Pese a que la mayoría son usuarios familiarizados con los controles, muchos insisten en pasar alimentos prohibidos. "En 2015 decomisamos más de 12 toneladas de alimentos no permitidos por el SAG provenientes de Argentina. El 65 % de estas irregularidades las cometieron turistas que venían en automóviles. Si lo que queremos es agilizar el paso, lo mejor es cumplir las reglas", sintetizó Juan Pino Vázquez, cónsul chileno en Mendoza.

A esto se suma que cuando se llena la declaración jurada, muchos dicen no llevar nada prohibido. Si el SAG detecta la falta –cosa que ocurre en el 99 % de los casos–, el trámite se duplica en tiempo, puesto que debe labrar un acta de decomiso o imponer sanciones y/o multas. Está claro que nadie puede juzgar a un país por cuidar su frontera y pretender tener un mercado a salvo de plagas y enfermedades.

Por otra parte, y al mirar el embudo del lado argentino, basta decir que el tipo de cambio favorable a los argentinos ha hecho que Chile no sea sólo un destino de playa. Es la nueva Miami. Mendocinos pero también cordobeses, sanjuaninos y puntanos se escapan para comprar ropa y artículos de electrónica, con el consecuente perjuicio económico para los negocios locales.

La Aduana no da abasto para controlar como se debe a cada vehículo. Con las 14 cabinas habilitadas, harían falta unos cien funcionarios, pero con suerte se cuenta con poco más de 70. Personal de Aduana en Horcones consultado por *Edición U* dijo, en estricto off the record, que por estar allí les pagan lo mismo que por desempeñar sus tareas en cualquier oficina. En conclusión, nadie quiere subir a Horcones.

Oficialmente, en cambio, se sostiene que "se está capacitando gente porque no puede venir cualquiera a cubrir esos puestos", tal como dijo Néstor Majul, subsecretario de Relaciones Institucionales y coordinador del paso por parte del Gobierno de Mendoza. De todos modos, y volviendo al tema de las conductas, "vienen con el baúl con televisores, electrodomésticos, ropa, y pretenden pasar en 20 minutos y sin declarar nada", se quejó el funcionario.

Tecnologías de control más precisas, ventanilla única, complejos fronterizos nuevos, como el que ya construye Chile para 2019, o el uso de los smartphones para escanear un código que revele que ya se hicieron todos los papeles son parte de las utopías/proyectos en agenda que manejan las autoridades.

Mientras tanto, habrá que armarse de paciencia porque nada parece indicar que la experiencia del paso Cristo Redentor vaya a cambiar en el corto plazo.

La nueva Miami

"La diferencia de precios con Chile genera un tráfico imparable. No es culpa de nadie. Tiene que ver con decisiones políticas y económicas a nivel nacional". La frase pertenece a Adolfo Trípodi, presidente de la Federación Económica de Mendoza (FEM).

La entidad realiza informes mensuales en los que refleja las cantidades vendidas por pequeños y medianos comerciantes. Mes a mes, las estadísticas dan a la baja (en octubre la caída fue del 8 %).

Si bien Trípodi confirmó que no pueden aislar qué "porcentaje de culpa" tiene la predilección de los mendocinos por comprar ropa, calzado y artículos de electrónica en el país trasandino, sí están seguros de su incidencia.

Por eso, el dirigente reclamó más controles aduaneros. "Si la gente pagara más impuestos, tal vez le resultaría menos atractivo comprar allá", opinó.

"Todos sabemos que el flujo más importante lo tenemos entre finales de diciembre y marzo. Sin embargo, ya cambió ese paradigma de temporada alta-temporada baja. El cambio favorece a los argentinos para ir a comprar a Chile. Tenemos fines de semana en los que pasan 5000 personas, cuando antes pasaban 1500. La situación colapsa los fines de semana largo. Si bien las variables económicas son cíclicas, el fenómeno llegó para quedarse".

Alejandro Diumenjo. *Delegado en Mendoza de la Dirección Nacional de Migraciones.*



"Supongamos que el trámite demorara 20 minutos y tuviéramos las 14 cabinas habilitadas. Cada cabina podría controlar tres autos por hora. Eso da 42 vehículos por hora en todo el complejo, es decir, unos mil autos por día. Pero el flujo en Horcones es desigual. La gente vuelve de Chile después de almorzar. Pocos eligen la mañana bien temprano o la madrugada. Es imposible gestionar mil vehículos en una hora".

Néstor Majul. Coordinador del Paso por el Gobierno de Mendoza.



Nombre del funcionario: Piumenjo Nombre Pelegado en Mendoza Pelegado en Mendoza Apellido Ape	uestas rantes
Motivos: Turismo: Por ser un lugar atractivo y tener salida al mar	
Cantidad de pasajeros que cruzan: Días de semana: Fines de semana: Fines de semana: Fines de semana largos: Fines de semana largos: Fines de semana largos: Familias: Familias: Motivo de viaje más frecuente: Familias: Motivo de viaje más frecuente: Viajan por turismo Viajan por compras Frecuente: Viajan por compras Frecuente: Frecuente: Frecuente: Frecuente: Frecuente: Frecuente: Frecuente: Frecuente: Viajan por compras Frecuente: Frecue	

El aumento del tráfico en el corredor provocó el crecimiento desordenado de Uspallata

Así lo determinó una investigación realizada por profesionales del Instituto de Geografía de la UNCUYO. La población aumentó 148 % en diez años, se diversificó su economía y existen falencias en los servicios básicos.

El crecimiento en el tráfico de pasajeros y de mercancías por el Corredor Bioceánico tuvo un impacto directo sobre Uspallata, el mayor centro poblacional y de servicios ubicado antes del cruce internacional. La localidad pasó de 3000 a 9000 habitantes, registró una explosión urbana desordenada, sin intervención municipal ni provincial, lo que provocó deficiencias en los servicios sanitarios y en el tratamiento de los residuos.

Estas son algunas de las conclusiones del estudio "Impactos socioeconómicos y ambientales del aumento de la circulación fronteriza en la ciudad de Uspallata", realizado por las investigadoras Gloria Leticia Zamorano, María Belén González, Silvana Mónica Saltaleggio, Sonia Wilde, Ana Carolina Beceyro y el investigador Jonathan Charrón, del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNCUYO.

El objeto de estudio del equipo fue Uspallata, la ciudad lasherina de mayor rango en el corredor, ya que posee el primer puesto de control fronterizo entre los puertos secos de Mendoza, en Argentina y Los Andes, en Chile. La consideraron un lugar de paso, que brinda servicios a los pasajeros de todo tipo de vehículos (particulares y de carga) durante todo el año.

Explosión urbana

La pregunta que se hizo el grupo de investigación fue cómo impactó en esa localidad el crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros y mercancías que se registra desde hace diez años –y que sigue en aumento– en el corredor bioceánico. Para contestar ese cuestionamiento, analizaron distintas variables sociales y económicas y realizaron entrevistas a pobladores de la zona.

Una de las conclusiones del trabajo fue que el índice de crecimiento demográfico es de 148,14 %, de acuerdo a la variación entre los censos de 2001 y 2010. La localidad pasó de tener 3437 habitantes a 9654, es decir que casi

se triplicó, lo que superó ampliamente el crecimiento promedio anual que registró todo el departamento de Las Heras (el 11,2 %) e incluso la Provincia (el 9,4 %).

La investigación concluyó que la localidad registró un crecimiento urbano desordenado, no planificado, sin intervención municipal ni provincial, con cambios en el uso del suelo y sin criterios de ordenamiento territorial. A su vez, la infraestructura y los servicios no crecieron al mismo ritmo, especialmente en lo que se refiere a la salud y al tratamiento de los residuos sólidos urbanos. Destacaron que las falencias en infraestructura y servicios no sólo afectan a los habitantes permanentes de Uspallata, sino a las miles de personas que pasan a diario por sus calles, camino al paso internacional.

Sin embargo, también hay aspectos positivos del crecimiento: el proceso de diversificación económica, la expansión del turismo, especialmente el incremento de las plazas disponibles para los visitantes, de la actividad comercial y la consiguiente necesidad de mano de obra,

así como el desarrollo de la oferta educativa secundaria y terciaria. Por el otro lado, advirtieron una retracción de la actividad agrícola (horticultura), ya que muchos loteos se fraccionaron y vendieron para construir nuevos emplazamientos turísticos.



Turismo en ascenso

El presidente de la Asociación de Comercio y Turismo de Uspallata, Germán Lisandrini, dijo que en la localidad lasherina hay 2000 plazas disponibles, entre hoteles, hostels y cabañas (ver www.uspallataturistica.com.ar). Lisandrini comentó que, en verano, el turismo que se instala en la villa es el de paso y que habían logrado que los viajantes se quedaran cuatro noches, pero que ahora el número se redujo a dos porque el cambio de moneda con Chile es desfavorable. La situación cambia en invierno, cuando en promedio los visitantes se quedan cinco días.

► Por MILAGROS MARTÍN VARELA

▶ Por VERÓNICA GORDILLO

OPCIONES PARA VIAJAR A CHILE

Mendoza tiene habilitados dos pasos para cruzar al vecino país. Estos son los servicios disponibles antes de llegar a cada uno y la documentación necesaria para pasar.

DOCUMENTACIÓN NECESARIA

Personal

DNI Digital o pasaporte vigente (no se aceptan documentos escritos a mano)

Menores de 18 años que viajen:

- Con ambos padres: si no está el nombre de los progenitores en su DNI, deberán presentar partida de nacimiento original (o copia legalizada), o Libreta de Familia emitida por el Registro Civil.
- Con uno de sus padres: autorización legalizada del progenitor que no viaja.
- Solos o con terceros (que no sean sus padres): autorización legalizada de ambos progenitores.

Vehículo

- · Cédula verde. Si no es titular, cédula azul.
- También debe estar grabada, en los cristales, la patente.

TRÁMITES

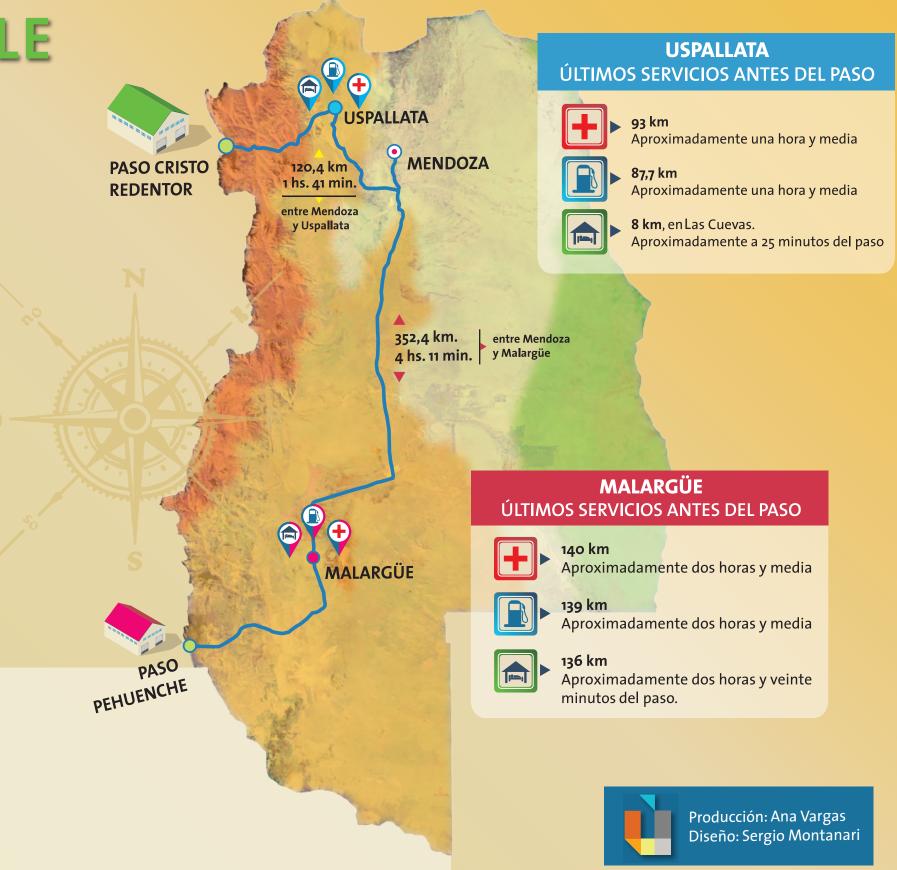
- Migraciones-PDI (trámite unificado): Tarjeta Única Migratoria (TUM) por cuadruplicado.
- Aduana Chilena: Formulario del vehículo OM-2261 y Formulario Declaración de objetos OM-121.
- Control sanitario (SAG).

FENÓMENO CRECIENTE

El paso Cristo Redentor es, según el último informe de la Dirección Nacional de Migraciones, uno de los seis pasos fronterizos más utilizados de Argentina y el principal para pasar a Chile.

El movimiento migratorio, es decir la cantidad de personas que entran y salen del país, entre 2011 y 2015 creció 27 %. En comparación, han utilizado el paso medio millón de personas más, lo cual equivale a 10 mil micros de pasajeros de doble piso completos.

En tanto, en lo que va de 2016 hay 45 % más de migraciones de Mendoza a Chile respecto de todo el año pasado. Esto se debe a un cambio de conducta: ya no se puede hablar de temporada alta o baja porque las "mini vacaciones" durante el año son algo frecuente.





Un pasaporte histórico al lazo trasandino

El sistema fronterizo tuvo diversas transformaciones hasta convertirse en el corredor bioceánico más importante de Sudamérica. Redescubrir su historia invita a entender los vínculos que unen Argentina y Chile.

Ni la altura ni las eternas curvas frenan el tráfico de pasajeros a Chile por el Sistema Fronterizo Cristo Redentor. Es correcto que la razón sea la comodidad en la temporada estival, pero para entenderlo es necesario remontarse muchos años atrás, cuando las redes de conexión distaban de ser las mismas de hoy pero compartían la misma esencia.

El camino del Imperio Inca, los primeros recorridos de los europeos y las crónicas de los viajeros han sido piezas fundamentales para delinear la travesía que hoy conocemos. Para Daniel Grilli, profesor de Historia y director del archivo de fotografía histórica en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo, resulta importante trasladarse a los esplendores de la industrialización,

cuando los galpones de chapas oxidadas y las vías erosionadas del costado de la ruta tenían vida. Es que cada vez que viajamos por la Ruta 7 nos encontramos con una infinidad de sitios cargados de incógnitas, mitos y orígenes desconocidos, que hace no más de tres décadas funcionaban como herramientas del mendocino para vencer las colosales montañas y los intensos inviernos.

Uno de los vínculos más fuertes con el vecino país se dio a partir de 1910, cuando miles de pasajeros colmaban los vagones del Tren Trasandino para descubrir qué había detrás del cordón cordillerano porque, además, ¿quién podía darse el lujo de viajar en otro tipo de vehículo? A pesar del éxito inicial, el ferrocarril internacional tuvo que enfrentar diversas complicaciones naturales (aluviones, nevadas, crecidas

de ríos) y monetarias (mantenimiento de las unidades), que derivaron en su clausura allá por 1979.

En esa época, el túnel Caracoles era el corredor fronterizo por excelencia, donde los conductores más intrépidos y arriesgados transitaban por el mismo camino del ferrocarril. Los actuales complejos de Los Libertadores (Chile) y Horcones (Argentina) no figuraban ni en los planes más visionarios. Las Cuevas, la localidad argentina más cercana al límite, fue sede del control aduanero hasta 1980, cuando comenzó a funcionar el túnel Cristo Redentor. Así, heredó la importancia histórica del cruce y se impuso como el corredor bioceánico más importante de Sudamérica, que une desde la localidad atlántica de Santos (Brasil), pasando por Montevideo y Buenos Aires, hasta el puerto pacífico de Valparaíso. Increíblemente, su ubicación

a 3200 metros de altura sobre el nivel del mar y sus 3080 metros de longitud no son impedimento para que el 80 % de la carga terrestre circule por allí.

Ocho horas en promedio suelen esperar los argentinos para cruzar a Chile y, a pesar de las promesas de mejoras que nunca llegan, la paciencia parece imbatible. No se trata solamente de una ruta adaptándose a los valles y a las engorrosas laderas de la Cordillera de los Andes. Los lazos trasandinos son tan naturales que los hábitos de la actualidad siguen fortaleciendo la historia de dos naciones que, a pesar de las dificultades, le hacen frente al cordón cordillerano.

por NICOLÁS NICOLLI

Camiones a Chile, un entramado que se padece

El transporte de cargas enfrenta múltiples inconvenientes a la hora de cruzar por el paso. Qué propone el sector para moderarlos.

Para los camioneros de Mendoza, el sistema Cristo Redentor que conecta con Chile no es sólo una ruta para transportar mercadería. Es un entramado que implica tiempo, dinero, predisposición y, sobre todo, paciencia. Es estar listo para superar adversidades que a 3500 metros de altura se pueden dar por causas climáticas o por las siempre probables fallas humanas

Guido Calzetti, presidente de Aprocam, dijo que no existe coordinación entre las instituciones que trabajan en el Paso y recordó un viejo anhelo de los transportistas mendocinos: unificar los controles migratorios y de carga para acelerar los tiempos de viaje.

Por el paso Cristo Redentor pasan entre 500 y 700 camiones por día. En invierno, una constante es la demora en la apertura del túnel. Para Aprocam, esto depende pura y exclusivamente de la decisión del lado chileno. Pero, además. en Argentina las autoridades de Gendarmería y Aduana no siempre entienden la dinámica del Paso ya que, para la asociación, muchos no están capacitados para reaccionar ante las inclemencias en zonas montañosas.

Desde la Cámara ven necesario replantear los cobros para la habilitación de las cargas. Entre las 8.00 y las 16.00 el trámite es gratuito. Luego hay que pagar un canon. Para abaratar costos, muchos camioneros llegan cuando la revisión es gratuita y crean congestión vehicular, evitable si se reduce el valor del impuesto y se implementa el pago 24 horas.

Además está el destrato que, según el empresario, reciben los conductores en épocas de vacaciones pues se controla más a los visitantes que viajan en vehículos particulares y colectivos que a los transportistas. Para Calzetti es una falta de respeto: benefician al turismo y se olvidan de los camioneros que transportan el 95 % de las mercaderías del país.

Estos problemas podrían solucionarse con la construcción del paso Las Leñas en Malargüe, que implicaría una disminución del 30 % en las demoras en el Cristo Redentor, pero el proyecto depende de la voluntad política. "Los tiempos de los políticos no son los tiempos de los empresarios. Ellos alargan el problema y demoran el paso", sentenció.

Infraestructura

Calzetti recalcó que uno de los puntos a favor son las maquinarias de Vialidad y el estado de las rutas. En el verano esto ayuda a que el tránsito se agilice, en especial los días de lluvia.

El representante criticó el parador que se pretende construir en Uspallata a través de un convenio que firmó en 2014 Rubén Miranda con un grupo empresario y que había enojado a los

transportistas porque aumentaba los costos de los productos que partían al exterior. El litigio llegó a la Fiscalía de Estado, que en noviembre de 2016 validó el acuerdo y autorizó a avanzar con el plan de impacto ambiental.

Para los miembros de Aprocam esto es inconstitucional porque obliga a los transportistas a pagar \$ 744 por viaje. Además, el único organismo que tiene esa función es la Aduana y lo hace de manera gratuita. "No estamos en desacuerdo con que construyan algo para los choferes, sólo queremos que saquen el apartado que habla de la obligatoriedad", concluyó.

Can Gar SCANIA

IRAC 3GO

TOTAL

por JUAN STAGNOLI

10

Proyectan que Pehuenche abra todo el año

"Si hay que elegir un paso fronterizo alternativo al Cristo Redentor en la zona de Cuyo, es sin duda el Pehuenche". Así lo consideró el cónsul chileno, Juan Pino Vásquez.

Si bien existen otros accesos que conectan a ambos países en la región, es Pehuenche el que puede contener parte del flujo de pasajeros hacia Chile, el cual se acrecienta en el verano. Además, ha sido completamente pavimentado, y a pesar de que hasta el momento se encuentra cerrado durante toda la temporada invernal, el diplomático adelantó que existe la intención de que abra durante los meses más fríos del año.

Para esto, habrá que disponer tanto de más personal de Migraciones, como de nueva infraestructura, como barredoras de nieve que sí posee el Cristo Redentor.

▶ Por **PAOLA ALÉ**



Características

Pehuenche está situado en Malargüe. Se accede a través de la ruta Nacional Nº 145 y une la región sureña mendocina con la ciudad chilena de Talca. Cuenta con un sistema de doble cabecera de control migratorio. En Argentina, se realiza en Las Loicas, y en Chile, en la Laguna del Maule. Allí se encuentra un complejo destinado a automóviles y colectivos y no está habilitado para camiones. En las vacaciones de verano pueden llegar a cruzar hasta 700 turistas por día. mientras que el resto del año no llegan a

Pino Vásquez aseguró que se analiza que tenga un sistema de limpieza de nieve igual que en el Cristo Redentor. "Se está planificando cómo se van a hacer los turnos para manejar los equipos barrenieve. A mi criterio, desde el punto de vista de la facilidad, es el Pehuenche el elegido para fortalecer en el futuro, agregándole mejoras en forma permanente", señaló el cónsul.

Agua Negra y Las Leñas

En materia de pasos internacionales, hay dos proyectos que tomarán más fuerza en los próximos años. Estos son la construcción del túnel de baja altura en el paso sanjuanino de Agua Negra y la construcción del Paso Las Leñas, ubicado en El Sosneado. San Rafael. El primero está más avanzado: ya tiene una financiación de 1600 millones de pesos, aprobada por el BID. Este paso conecta a San Juan con el valle del Elqui. Actualmente es un paso de tierra y ripio, ubicado a 4600 metros de altura sobre el nivel del mar. Pero con la obra se construirá un túnel de baja altura para que el cruce se realice a los 3600 metros.

El cónsul manifestó que actualmente se está llamando a precalificación de empresas y, a partir de la adjudicación, tendrá un plazo de construcción de 10 años. Se levantarán dos túneles de baja altura, de 19,5 kilómetros en total, de los cuales 14 estarán territorio argentino. "Esto resolverá problemas

de conectividad de forma permanente", manifestó Pino Vásquez.

El otro proyecto es el Paso Las Leñas, ubicado del lado argentino a la altura de El Sosneado y del lado chileno en la localidad de Machalí, Rancagua. En este caso también existe un ente binacional (Bileñas), que está haciendo estudios de prefactibilidad. "Los dos países están disponiendo sus equipos a través de los ministerios de obras públicas", sostuvo el funcionario y agregó: "De estos estudios depende la demora en la construcción del paso pero hay voluntad política de

TRASANDINO, **ELTREN QUE DUERME**

Si bien entre los proyectos de nuevos cruces hay algunos más avanzados que otros, lo que se encuentra en un compás de espera indefinido es el Tren Trasandino.

El cónsul chileno en Mendoza, Juan Pino Vásquez, explicó que el ente binacional del Trasandino (Ebifetra) se sigue reuniendo, pero por el momento el proyecto se encuentra totalmente congelado. "Si me preguntas, los proyectos de infraestructura no son ni buenos ni malos, son oportunos o no. Ebifretra es un megaproyecto, es un tremendo reto pero no veo todavía las condiciones para hacerlo", opinó.

NOTICIAS EN POCAS PALABRAS

Inscriben para la Escuela de Verano de la UNCUYO



Pueden asistir niños de entre 3 y 12 años, y adolescentes de entre 13 y 17. Las clases son de martes a viernes por la mañana.

La Escuela de Verano de la **UNCUYO** es un programa recreativo y deportivo para niños de 3 a 12 años y adolescentes de 13 a 17. Las actividades se realizan de martes a viernes, de 9.30 a 13.00, en el Club Universitario. Un equipo de 37 docentes especializados para la formación, entretenimiento y cuidado de los chicos es el responsable de los módulos de natación, recreación y deportes, con un momento para la merienda saludable. El programa incluye paseos, excursiones, campamentos, un Natatlón solidario y diversas actividades recreativas para los chicos y sus familias.

Las inscripciones están abiertas hasta el 10 de diciembre, el 13 de ese mes arrancan las actividades. las cuales culminarán el 17 de febrero. La escuela tiene un cupo de 550 chicos. En cuanto a los valores, oscilan entre \$ 3.500 por chico para socios y \$ 5.500 para no socios. Las familias que tienen más de un hijo deberán consultar las promociones.

Para más información comunicarse con la Dirección de Deportes, a los teléfonos 4494091 o 4135000, interno 3406.

Bicidoro en la Nave

El Elenco de Teatro de la UNCUYO saldrá a Isidoro, un poeta excéntrico que no escena con una apuesta que rescata la amistad, la solidaridad y la perseverancia. Polaka Merelo, Fernando Mancuso y Francisco Molina dan vida a los personajes de la obra.

"Bicidoro" narra las aventuras de dos hombres y una bicicleta que cruzan sus destinos, mientras transitan una ruta que los conduce hacia el norte del país. Rufino, corredor de bicicleta, luego de rehabilitarse de un accidente, busca cumplir la hazaña de dar la vuelta a la Argentina. En el camino, se cruza con

conoce aún el éxito de sus escritos y que busca el inefable norte. Ambos emprenden este viaje detrás de sus sueños. Entrelazando sus historias, con humor y poesía, los personajes construyen una metáfora del hombre de nuestros tiempos.

La función será el sábado 3 de diciembre, a las 22, en la Nave Universitaria (Maza 250, Ciudad). El precio de las entradas es de \$70 la general y \$50 para estudiantes y personas jubiladas.



Concurso de Esculturas ya tiene ganador



"Monumento escultórico en homenaje a la Independencia y al Pueblo Cuyano" es el nombre del certamen que se realizó en el marco del Bicentenario de la Independencia. Lo idearon las facultades de Artes y Diseño, Filosofía y Letras e Ingeniería, con la dirección de Obras del Rectorado, para crear una escultura que se emplazará en los jardines que rodean esas tres unidades académicas y el Comedor Universitario.

El proyecto ganador, "Monumento al vuelo del espíritu", fue desarrollado por Andrés Asarchuck, titular de la

asignatura Morfología III de la carrera de Arquitectura, junto con Gabriel Luppino, jefe de trabajos prácticos, y los adscriptos Viviana Carracedo, Antonella Vergara y Facundo Pérez.

Consiste en dos espirales abrazadas, una de ellas incompleta, que representan el bicentenario. En altura, estas siluetas helicoidales representan unas alas. La forma final resultante podría sintetizarse en un tronco de cono invertido compuesto por elementos modulares con forma de plumas.

CONTINUAMOS OPTIMIZANDO LOS BENEFICIOS

PARA LOS AFILIADOS DE DAMSU

Se ampliaron los horarios de atención y los servicios de consultorios internos de la delegación en Ciencias Agrarias.

NUEVOS SERVICIOS

· Ginecología (adultos, infantojuvenil, Papanicolaou y Colposcopía).

· Otorrinolaringología

SE AMPLÍAN LOS HORARIOS DE ATENCIÓN DE:

Enfermería
Clínica médica
Dermatología
Nutrición
Odontología
Pediatría
Traumatología

Cardiología, diabetología, urología y fonoaudiología continúan con sus horarios habituales.



ASAMBLEA ANALIZÓ EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA UNCUYO Y CAMBIÓ EL NOMBRE DE UNA FACULTAD



El órgano máximo del gobierno universitario se reunió para discutir, por un lado, el seguimiento del Plan Estratégico de la Universidad. Sobre ese punto, el rector Daniel Pizzi explicó: "Las acciones que hoy vamos a evaluar comenzaron a implementarse antes de nuestra gestión, se mantuvieron como líneas de trabajo en este tiempo y excederán su aplicación más allá de nuestra estadía en el Rectorado".

El rector hizo especial énfasis en su estilo de gestión, es decir, el del consenso y la participación democrática y plural. En ese sentido, recordó que este espacio debe pasar a formar parte de los hábitos institucionales de la UNCUYO, y reafirmó su determinación de "dejar a los que vienen una Universidad mejor que la que encontramos".

FACULTAD DE EDUCACIÓN

Por otro lado, se debatió el cambio de denominación de la Facultad de Educación Elemental y Especial, cuya comunidad solicitó llamarse Facultad de Educación. Durante ese intercambio de ideas hubo una propuesta de conformar una comisión especial integrada por todas las facultades que analice la situación y la dirima para que una nueva Asamblea la trate.

El cambio de nombre de una unidad académica requería dos tercios de los votos de los asambleístas, de acuerdo con el Estatuto Universitario. Sobre un quórum de 165, al momento de la votación se necesitaban 110 votos y la propuesta de denominarla Facultad de Educación obtuvo 117.

LA BIBLIOTECA DIGITAL CUMPLIÓ UNA DÉCADA DE PUBLICACIÓN EN LÍNEA



El repositorio digital de la UNCUYO (bdigital. uncu.edu.ar), que coordina el Sistema Integrado de Documentación (SID) de la UNCUYO para albergar la producción científica y académica de la comunidad universitaria, celebró 10 años de trabajo.

Se trata de un proyecto de digitalización y puesta en línea de revistas científicas, libros de la Ediunc y editoriales de facultades, tesis de grado y posgrado, informes y artículos de investigación, documentos audiovisuales y emisiones radiales, entre otros materiales.

Es un desarrollo pionero en el país que da visibilidad a las producciones y a autores académicos y científicos, y que garantiza la descarga libre en Acceso Abierto.

"Nuestro desafío es hacer de este proyecto una herramienta para toda la Universidad", dijo su director Horacio Degiorgi.



Becan para investigar y estudiar posgrados

Hasta el 30 de noviembre, estudiantes de grado y de posgrado y graduados podrán anotarse para acceder al programa de Becas de la UNCUYO. La Secretaría de Ciencia, Técnica y Posgrado (SCTyP) ofrece becas para Iniciación a la investigación para estudiantes de grado, Investigación para graduados, Especialización, Maestría y Doctorado. Para más información, ingresar a www.uncuyo.edu.ar/ciencia tecnica y posgrado/becassectyp-2016. También se puede escribir a posgrado@uncu.edu.ar y sectyp@uncu.edu.ar.

Construirán una máquina para triturar vidrios

Servirá para mejorar las condiciones de trabajo y ambientales de la Cooperativa de Recuperados Urbanos de la Provincia (Coreme), que se dedica a recuperar y comercializar PET derivados de la celulosa y el vidrio. El dispositivo reduce el esfuerzo físico del operario y evita que la descarga del vidrio disperse polvo y esquirlas. El proyecto, que recibió financiamiento de la Nación y se ejecutará en un plazo de nueve meses, está a cargo del área de Articulación Social e Inclusión Educativa de la UNCUYO.



Distinguieron el mérito excepcional de 21 estudiantes

La UNCUYO otorgó por tercer año consecutivo el premio "María Elisa Norton Farmache" que reconoce méritos excepcionales de jóvenes en pro de la obtención de su título. Los elegidos fueron Matías Castillo Guatelli, Rodrigo Escaray Martínez, Guadalupe Rodríguez, Lidxi Basilio, Hanna Rodríguez, Nahuel Moyano, José Almeida, Rozana Agüero, Ramiro Silvestre, Julián Suraci, Silvia Vittori, Gastón Salinas, Yésica Palomo, María Eugenia Sosa, Andrea Suárez, Mora Retrivi, Juan Utrero, Eugenia Suchowolski, Cinthia Soto, Gabriela Suárez y Pablo Tévez.

Reconocieron a investigadora de la UNCUYO

La bióloga Virginia Sánchez Puerta, docente de la Facultad de Ciencias Agrarias y doctora en Biología Celular y Genética Molecular del Conicet-UNCUYO, ganó el Premio Jóvenes Mendocinos Destacados 2016 en la categoría "Liderazgo, compromiso y logros científicos y tecnológicos". Como investigadora del Instituto de Biología Agrícola de Mendoza del Conicet, sus estudios contribuyen a mejorar el conocimiento sobre los efectos de la transformación genética en los cultivos y el impacto ecológico-evolutivo que conlleva el cultivo de organismos genéticamente modificados.



Avanza proyecto de ley para prevenir cáncer hereditario de mama y ovario

El Senado dio sanción inicial a un proyecto de ley que crea el Programa Provincial de Prevención de Cáncer hereditario de mama y ovario. El texto fue elaborado por investigadores de Ciencias Médicas de la UNCUYO, el Hospital Universitario y el Instituto de Medicina y Biología Experimental de Cuyo (Imbecu), del CCT Conicet Mendoza.

Como se trata de enfermedades que pueden heredarse, la ley pretende determinar la predisposición genética de pacientes cuyos familiares las hayan sufrido y que los estudios sean costeados al 100% por los prestadores de salud.



