

Pasos Fronterizos y Corredores Bioceánicos de Chile: La Importancia en La Conectividad Vial con Los Países Limítrofes

Chile's Border Crossings and Bi-oceanic Corridors: The Importance of Road Connectivity with Neighboring Countries

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Patricio Navarro Moreno^{1,*}, Jorge Alex Stöberg Tejo¹, Nathan Olivares Fuentes¹

¹Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, Santiago, Chile.

Historial del artículo:

Recibido
14-11-2023
Aceptado
16-04-2024
Publicado
25-04-2024

Palabras Clave:
Pasos Fronterizos
Vialidad Invernal
Conectividad
Corredores
Bioceánicos

Article history:

Received
14-11-2023
Accepted
16-04-2024
Available
25-04-2024

Keywords:
Border Crossings
Winter Road
Maintenance
Connectivity
Bi-oceanic
Corridors

Resumen

Durante los últimos años Chile ha implementado una apertura comercial con el resto del Mundo, a través de una agenda de acuerdos de Infraestructura Física y Facilitación Fronteriza con sus países vecinos; Perú, Bolivia y Argentina, para el mejoramiento de las rutas fronterizas y su proyección regional al Asia Pacífico. Lo anterior forma parte de los objetivos para mejorar la conectividad fronteriza a través de circuitos de transporte regional lo que a mediano y largo plazo beneficios, tanto económicos, sociales, turísticos, culturales y medioambientales. La implementación de esta agenda con Argentina se ha definido con el Grupo Técnico Mixto Chileno-Argentino que ha permitido avanzar en la pavimentación de los 27 Pasos Priorizados. Para las relaciones bilaterales de Chile con Perú y Bolivia se han realizado acuerdos equivalentes para el mejoramiento de los caminos internacionales de acceso a los Pasos Fronterizos acordados entre estos países. Otro de los resultados obtenidos son los acuerdos de los Corredores Bioceánicos Chile-Bolivia-Brasil, Corredor Vial de Capricornio (Chile-Argentina-Paraguay-Brasil) y Corredor Chile-Mercosur. Finalmente, es importante que, por la ubicación y las condiciones geográficas de los pasos fronterizos desde las zonas de alta montaña por el norte hacia las zonas extremas por el sur, son factores determinantes para el diseño, construcción y especialmente conservación y operación de los caminos fronterizos.

Abstract

During recent years, Chile has implemented a commercial opening to the rest of the world through an agenda of Physical Infrastructure and Border Facilitation agreements with its neighboring countries: Peru, Bolivia, and Argentina. This aims at improving border routes and their regional projection towards the Asia-Pacific. This initiative is part of the objectives to enhance border connectivity through regional transport circuits, which yield medium and long-term benefits, encompassing economic, social, tourist, cultural, and environmental aspects. The implementation of this agenda with Argentina has been defined through the Chilean-Argentine Joint Technical Group, allowing progress in the paving of the 27 prioritized crossings. For Chile's bilateral relations with Peru and Bolivia, equivalent agreements have been made to improve international roads leading to the agreed border crossings between these countries. Other achieved results include agreements on the Chile-Bolivia-Brazil Bi-oceanic Corridors, the Capricorn Road Corridor (Chile-Argentina-Paraguay-Brazil), and the Chile-Mercosur Corridor. Finally, it's crucial to consider the geographical location and conditions of the border crossings, from high mountain areas in the north to extreme zones in the south, as determinant factors for the design, construction, and especially conservation and operation of border roads.

* Corresponding author at: Patricio Navarro Moreno, Ministerio de Obras Públicas, Morandé 59 Oficina 217, Santiago, Chile.
E-mail address: patricio.navarro@mop.gov.cl

RIOCI

journal homepage: <https://revistas.ufro.cl/ojs/index.php/rioc/index>

Vol. 12, no. 01, pp. 1-8, Abril 2024

1. Introducción.

En las últimas décadas, los programas de integración física de Chile con sus países vecinos se han venido desarrollando a través de diversos Tratados y Acuerdos Bilaterales tendientes a fomentar y potenciar la conectividad entre las fronteras, facilitando el intercambio comercial, turístico y de personas, tanto desde Chile como hacia sus países vecinos, así como el tránsito hacia terceros países en los denominados Corredores de Bioceánicos o Multilaterales.

Por otra parte, por las características geográficas de Chile presenta a lo largo de su territorio continental, un extenso Límite Internacional de 6.418 km, donde gran parte del mismo lo comparte con Argentina 5.400 km (84%), con Bolivia 850 km (13%) y con Perú 168 km (3%).

En este contexto, la posición territorial de Chile en la Región Sudamericana y el emplazamiento de su Límite, se tienen 1 paso fronterizo de Interés Bilateral con Perú, 7 pasos fronterizos de Interés Bilateral con Bolivia y 26 pasos fronterizos Priorizados con Argentina, acordados entre Chile y Argentina a través del Grupo Técnico Mixto.

Además, como parte de los Pasos se ha definido una Localidad Fronteriza en cada país que corresponde al topónimo de la ciudad o pueblo desde la cual se contemplan las inversiones de pavimentación y mejoramiento.

Por otra parte, destaca el funcionamiento desde el año 1998 del Grupo de Trabajo Invernal (GTI) y anteriormente de los Comités de Integración entre Chile y Argentina.

Por su parte con Perú y Bolivia, existen Comités de Frontera con cada uno de esos países respectivamente para tratar una agenda de trabajo del mejoramiento de la conectividad, servicio e infraestructura.

2. Metodología.

Como metodología del presente documento de trabajo se llevará a cabo una recopilación bibliográfica de los antecedentes históricos y contractuales que forman parte del contexto de los Pasos Fronterizos de Chile y especialmente, de los elementos que constituyen los acuerdos suscritos por Chile para la implementación de los proyectos en las rutas internacionales y los pasos fronterizos.

Asimismo, forma de estos antecedentes los estudios y análisis desarrollados como asimismo la planificación por parte de la Dirección de Vialidad, Dirección de Planeamiento y a nivel ministerial MOP en cuanto a la planificación, implementación y

operación de los proyectos de infraestructura vial fronteriza sujetos a los acuerdos internacionales suscritos por Chile.

Por otra parte, se realiza una descripción general de los Pasos Fronterizos de Chile, a través de una compilación de información describiendo para cada paso con datos generales de su conexión fronteriza con su ubicación, localidades cercanas, tipo de habilitación, categoría y corredor, etc.

Además, se incorpora un inventario de la red vial de acceso al Paso, mostrando longitudes en km desde localidad fronteriza en Chile y el país vecino, monografía según tipo de carpeta de rodado, infraestructura y operación invernal y emergencia, situación de los proyectos de inversión vial.

Asimismo, se incorporan series estadísticas del tránsito de vehículos y cargas y las inversiones hasta el año 2030

Finalmente, se incluyen los proyectos binacionales de túneles a baja altura en la zona central de Chile con Argentina (Sistema Túneles Cristo Redentor – Caracoles; Túnel a Baja Altura Las Leñas).

3. Análisis de resultados.

El desarrollo de la agenda de integración física a través de los Pasos Fronterizos ha sido consecuencia de un importante programa de inversiones para el mejoramiento y pavimentación de las rutas internacionales, principalmente con Argentina donde ambas Naciones han suscrito una serie de Tratados y Acuerdos de Infraestructura de Integración y Facilitación Fronteriza.

Como resultado del avance en estos Acuerdos, se han pavimentado 265 km de un total de 3.357 km, en los últimos 4 años en los Pasos Fronterizos en territorio chileno y para el periodo 2023-2030, se tiene programado una inversión de 1.366 millones de dólares concretando una pavimentación y mejoramiento de 250 km adicionales.

Actualmente se tienen 16 Pasos Fronterizos pavimentados hasta el Límite Internacional y con la inversión indicada se tendrían al año 2030 un total de 25 Pasos Fronterizos pavimentados de un total de 34.

3.1. Pasos fronterizos con países limítrofes.

Chile - Perú

Se encuentra habilitado en la frontera chileno-peruana el Paso Chacalluta que forma parte de la Ruta Panamericana y entre Arica y Tacna se encuentra completamente pavimentado.

A la fecha entre ambos países se encuentra en funcionamiento el “Comité Integración y Desarrollo Fronterizo” el cual tiene por objetivo la Con el propósito de fortalecer el proceso de cooperación e integración fronteriza, a través de un nuevo enfoque que privilegia los ámbitos económicos y sociales.

Chile – Bolivia

Destaca en los avances de la integración de caminos fronterizos chileno-bolivianos, el Corredor Interoceánico Chile-Bolivia-Brasil, que incluye los Pasos Fronterizos Chungará (Tambo Quemado) - Arica y Pisiga (Colchane) – Iquique, denominado Corredor de La Paz, suscrito el 16 de diciembre 2007 mediante Acuerdo de los presidentes de Chile, Bolivia y Brasil.



Figura 1. Corredor bioceánico Chile-Bolivia-Brasil.

El corredor de La Paz (Interoceánico Central) permite unir la ciudad portuaria brasileña de Santos, en el Atlántico, con los puertos de Arica e Iquique en el océano Pacífico chileno y la ruta tiene una longitud de 2.550 km en territorio de Brasil y 3.350 km en Bolivia y Chile.

También son de interés bilateral los Pasos Fronterizos: Visviri, Apacheta de Irpa o Cancosa, Hito LX y Ollagüe.

Por otra parte, se realizan reuniones del Comité de Frontera Chile-Bolivia, el cual fue creado el año 1997 y que comprende las Regiones chilenas de Arica y Parinacota, de Tarapacá y de Antofagasta y los Departamentos bolivianos de La Paz, de Oruro y de Potosí.

El objetivo este Comité es abordar temáticas de interés común a las regiones de la frontera común, controles aduaneros, seguridad, comercio, turismo, asuntos consulares e infraestructura de integración.

Por otra parte, el 26 de mayo 2002 se creó en la ciudad de La Paz (Bolivia) el Grupo Técnico Mixto Chile-Bolivia, con el propósito de consensuar una agenda común de priorización de pasos fronterizos entre ambas Naciones.

Chile - Argentina

En la relación bilateral de integración física y facilitación fronteriza Chile-Argentina se ha venido trabajando a través de Grupo Técnico Mixto (GTM) creado en Julio de 1992, fecha en la cual se efectuó la primera reunión de este Grupo, constituyéndose formalmente en la oportunidad conforme a lo acordado en Memorándum de Entendimiento de Integración Física y Facilitación Fronteriza y Declaración Presidencial del 2 de agosto de 1991.

El GTM chileno-argentino ha priorizado los Pasos Fronterizos de mayor interés bilateral, acordando los avances para su mejoramiento progresivo y pavimentación de las rutas de acceso en el territorio de cada país, desde la Localidad Fronteriza hasta el paso acordado en el GTM y a la fecha se han acordado 26 pasos fronterizos Priorizados de los cuales actualmente 12 están pavimentados hasta el Límite por parte de Chile, teniendo presente que el año 1992, sólo estaba pavimentado el paso Sistema Cristo Redentor por ambos países.

Por otra parte, el GTM implementó un programa de Vialidad Invernal a través del Grupo de Trabajo Invernal (GTI), con el propósito de implementar la operatividad invernal de las rutas de acceso a los pasos Priorizados a través de la coordinación de las Vialidades de Chile y Argentina en el Plan de Operación Invernal.

Finalmente, se destaca los Comités de Integración chileno-argentino para mejorar la transitabilidad fronteriza, comercio y turismo y la integración regional además de los temas de infraestructura de caminos y los controles fronterizos.

En la Tablas y Gráficos siguientes se presentan un resumen de los Pasos Fronterizos indicando su ubicación, clasificación, avance de pavimentación y el cronograma de inversiones en territorio chileno.

Tabla 1. Avance de pavimentación en pasos fronterizos (mayo 2023).

	N°	PASOS FRONTERIZOS	LOCALIDAD FRONTERIZA	RUTA(S) ACCESO AL PASO	PAV	CAPRO + ESTAB	RIPIO, TIERRA	LONG (km)	% PAV	
Perú	1	Chacalluta	Arica	RUTA 5	13	-	-	13	100%	
	1	Visviri	Cruce Ruta 11-CH	A-93	66	-	25	91	73%	
	2	Tambo Quemado	Arica	11-CH	196	-	-	196	100%	
	3	Colchane	Huara	15-CH	163	-	-	163	100%	
Bolivia	4	Cansosa	Sara (Ruta 5)	A-665, A-685, A-675	56	49	79	184	57%	
	5	Abra de Napa	Coya	A-971	-	-	23	23	0%	
	5	Hito Lx	Ruta A-97-B – Ruta A-973	S/R	-	-	10	10	0%	
	6	Ollagüe	Calama	21-CH	196	-	-	196	100%	
	7	Hito Cajón	Cruce Ruta 27-CH	S/R	-	-	5	5	0%	
	1	Jama	San Pedro de Atacama	27-CH	156	-	-	156	100%	
	2	Sico	San Pedro de Atacama	23-CH	206	-	-	206	100%	
Argentina	3	San Francisco	Diego de Almagro	C-13, 31-CH	153	139	-	292	100%	
	4	Pircas Negras	Tierra Amarilla	31-CH, C-401, S/R	11	77	84	172	51%	
	5	Agua Negra	Vicuña	41-CH	120	-	59	179	67%	
	6	Sistema Cristo Redentor	Los Andes	60-CH	68	-	-	68	100%	
	7	Las Leñas	Coya (provisorio)	H-265, S/R	-	-	53	53	0%	
	8	Pehuenche	San Clemente	115-CH	146	-	-	146	100%	
	9	Pichachén	Antuco	Q-45	18	-	60	78	23%	
	10	Pino Hachado	Curacautín	181-CH	124	-	-	124	100%	
	11	Icalma	Melipeuco	S-61 Y S-95-R	24	-	15	39	62%	
	12	Mamuil Malal	Pucón	199-CH	90	-	-	90	100%	
	13	Carirriñe	Coñaripe	201-CH	42	-	7	49	86%	
	14	Huahum	Panguipulli	203-CH	74	-	-	74	100%	
	15	Cardenal Antonio Samoré	Entrelagos	215-CH	71	-	-	71	100%	
	16	Rio Manso	Puelo	Puelo, V-69 -Pte. Cheyre	-	-	63	63	0%	
	17	Futaleufú	Villa Santa Lucía	231-CH	11	-	76	87	13%	
	18	Coyhaique Alto	Coyhaique	240-CH	13	30	9	51	84%	
	19	Huemules	Coyhaique	7, 245-CH	59	-	-	59	100%	
	20	Ingeniero Ibáñez - Pallavicini	Puerto Ing. Ibáñez	X-65	3	-	17	20	15%	
	21	Rio Jeinemeni - Chile Chico	Chile Chico	265-CH	7	-	2	9	78%	
	22	Rio Mayer	Villa O'Higgins	S/R	-	-	50	50	0%	
	23	Rio Don Guillermo	Cerro Castillo	Y-205	6	-	-	6	100%	
	24	Laurita - Casas Viejas	Puerto Natales	9, S/R ñ	14	-	3	17	82%	
	25	Integración Austral	Punta Arenas	9, 255-CH	193	-	-	193	100%	
	26	San Sebastián	Cerro Sombrero	257-CH	123	-	-	123	100%	
	Total km					2.466	265	625	3.357	81%
	%					73%	8%	19%	100%	

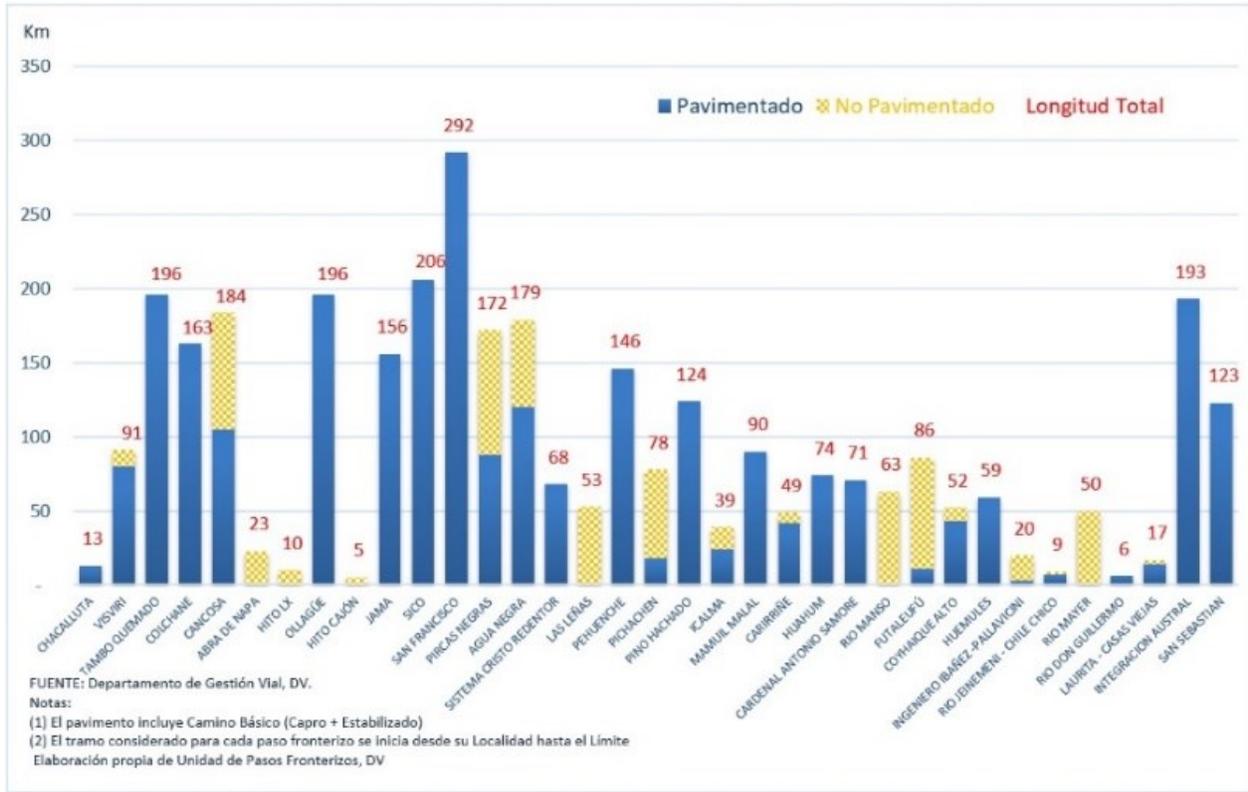


Figura 2. Análisis comparativo del avance de pavimentación en pasos fronterizos.

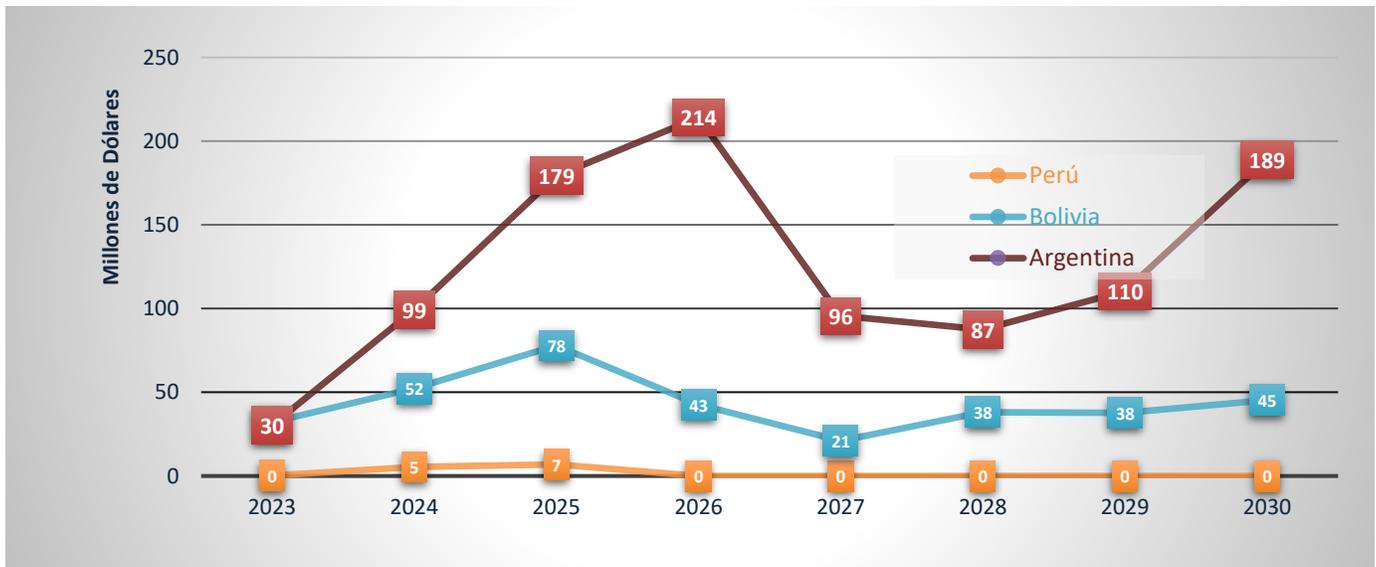


Figura 3. Cronograma de inversiones pasos fronterizos bilaterales y alto interés Perú-Bolivia y priorizados Argentina 2023-2030 (Millones de dólares).

Tabla 2. Inversiones pasos priorizados 2023-2030 (Mill. US\$).

Paso Fronterizo	2023-2030	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	POSTERIOR 2030
Chacalluta	13	0,3	5,4	6,9	-	-	-	-	-	-
Visviri	2	0,1	0,8	0,7	-	-	-	-	-	-
Tambo Quemado	134	28,4	38,8	37,5	9,1	4,4	1,0	0,3	14,6	89,4
Colchane - Pisiga	111	0,3	6,8	26,0	22,7	0,8	21,9	24,1	8,4	38,1
Cancosa	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4
Hito LX	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
Ollagüe - Pozo Almonte	49	1,1	2,5	2,3	0,0	6,3	12,2	11,8	12,4	-
Ollagüe	47	2,4	3,0	11,3	10,9	9,4	-	0,1	9,9	99,1
Hito Cajón	5	0,1	0,3	0,1	-	0,1	3,1	1,5	-	-
Jama	27	-	0,1	4,7	11,1	10,9	-	-	0,1	79,2
Sico - San Pedro	27	1,2	0,6	0,1	0,1	5,7	7,0	12,4	-	1,4
Sico - Baquedano	156	12,4	29,9	34,8	40,5	0,6	9,4	13,9	14,5	150,6
San Francisco	127	0,3	18,6	36,7	28,5	14,7	5,2	6,7	16,4	22,2
Pircas Negras	42	1,0	-	0,1	3,5	1,6	8,7	10,9	15,9	51,8
Agua Negra	67	0,4	0,3	2,5	5,2	0,0	0,7	3,5	54,8	304,5
Sistema Cristo Redentor	89	3,7	18,0	33,0	33,4	0,7	-	-	0,2	180,4
Las leñas	7	-	-	0,4	3,8	-	-	0,1	3,1	39,3
Pehuenche	11	0,1	0,9	6,7	3,3	0,2	0,1	0,1	0,1	94,8
Pichachén	53	0,3	-	0,0	0,5	0,6	9,7	13,7	28,5	80,7
Pino Hachado	32	0,3	0,2	2,3	8,5	12,2	5,8	1,3	1,5	276,2
Mamuil Malal	16	0,2	0,1	0,5	3,4	7,4	3,3	0,6	0,2	28,7
Icalma	37	6,1	5,9	0,1	9,3	6,0	5,0	4,7	0,3	-
Huahum	45	2,6	2,5	0,0	0,3	0,4	6,7	14,3	18,2	57,3
Carirriñe	8	-	-	-	-	0,0	0,5	4,4	3,1	-
Cardenal Samoré	52	0,1	8,0	15,6	19,2	1,2	0,4	0,2	7,1	61,7
Río Manso	10	-	0,1	0,8	1,1	0,7	0,1	3,7	3,7	141,3
Futaleufú	87	0,2	0,1	11,7	14,7	24,1	16,9	9,8	9,8	48,5
Coyhaique Alto	0	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	49,9
Huemules	2	-	-	-	-	-	0,2	1,1	0,8	-
Ing. Ibáñez - Pallavicini	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chile Chico - Jeinemeni	2	-	0,1	0,9	0,7	0,1	0,5	0,3	0,1	10,2
Río Mayer	2	-	0,1	2,2	-	-	-	-	-	-
Río Don Guillermo	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Laurita - Casas Viejas	31	1,4	5,3	16,1	8,5	-	-	-	-	-
Integración Austral	67	0,1	8,6	10,0	16,9	7,0	7,1	8,6	8,6	17,2
San Sebastián	6	-	-	0,1	1,8	1,6	-	0,1	2,0	1,3
TOTAL MM US\$	1.366	63	157	264	257	117	126	148	234	1.926

3.2. Validad invernala: Alta montaña y zonas extremas.

Como parte de los objetivos estratégicos de la Conectividad Fronteriza Chile-Argentina a través de la alta montaña y zonas extremas, se destacan los siguientes aspectos:

Importancia Estratégica:

- Operación, Seguridad y Transitabilidad

Estado de Infraestructura en los accesos viales al Paso Fronterizo:

- Plan de Operación Invernal y Emergencia Vial en las Alta Montañas y Zonas Extremas (GTI)
- Mejorar, conservar y atender las necesidades del camino fronterizo
- Mejorar protocolos de rescate, emergencia y catástrofe.

Componentes Tecnológicos:

- Desafíos para incorporar tecnologías, tanto para la gestión, como para la operación las rutas, túneles e infraestructura para mejorar la conectividad y seguridad en las zonas fronterizas.

Funcionamiento de los Grupos de Trabajo Invernal (GTI)

- Se realizan reuniones anuales entre las Vialidades de Chile y Argentina más los Coordinadores Generales de los Pasos Fronterizos y las Cancillerías de ambos países. A la fecha funcionan 4 GTI: GTI de Norte, GTI del Centro, GTI del Sur y GTI Austral.



Figura 4. Paso fronterizo Sistema Cristo Redentor, ruta 68-CH.

3.3. Proyectos en corredores bioceánicos o multilaterales.

Los Corredores Bioceánicos o Ejes de Integración Multilateral y Bilateral están orientados al fortalecimiento y la consolidación progresiva de los medios de conectividad vial para el comercio exterior, a través de la facilitación de las redes de transporte entre el Cono Sur Sudamericano y las cuencas del Pacífico y Atlántico.

Como parte de los objetivos estratégicos de los Corredores se destaca el beneficio directo a la población emplazadas en las zonas Interiores o Intermedias de América del Sur al otorgárseles la opción de conectividad y vincularse hacia uno o ambos océanos.

Finalmente, los Corredores Bioceánicos requieren un avance recíproco en los temas de "Facilitación del Transporte y Simplificación de Normas" (por ejemplo: aspectos normativos, logísticos, administrativos, etc.) y los Proyectos de Infraestructura Física (Caminos, Complejos Fronterizos, etc.) son elementos principales maximizar los beneficios del crecimiento y desarrollo económico de los países.

La importancia estratégica de los Proyectos de Corredores Bioceánicos o Multilaterales está relacionada a las condiciones de: Operación, Seguridad y Transitabilidad, Cadena de Comercio Exterior, Conectividad Permanente e Integración, incorporando componentes tecnológicos a las rutas internacionales de interés multilateral o de terceros países:



Figura 5. Esquemas principales desafíos bilaterales (pasos fronterizos) y multilaterales (corredores bioceánicos).

Corredor Bioceánico (Corredor de La Paz) Chile – Bolivia – Brasil.

Comprende el mejoramiento de diversas rutas para unir los puertos de Brasil (Santos) con los puertos chilenos de Arica e Iquique.

En Chile forman parte de este Corredor las Rutas 11-CH (192 km) y 15-CH (163 km) pavimentadas y con conservación, mejoramiento y/o reposición de sus carpetas en diversos tramos.

Corredor Vial (Capricornio) Chile - Argentina – Paraguay – Brasil.

Se está trabajando en el Corredor Bioceánico Vial (Capricornio): Chile – Argentina – Paraguay – Brasil, cuyo objetivo estratégico es la conectividad de los puertos del Norte Grande de Chile (Regiones de Tarapacá y Antofagasta) con Puerto Mourtinho (Brasil-Paraguay) a través de los pasos fronterizos Jama y Sico (territorios chileno y argentino).

Los puertos chilenos principales que participan de este Corredor son: Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique.

Este Corredor constituye una prioridad política de integración regional sudamericana por su proyección estratégica hacia el Asia Pacífico.

El Acuerdo fue consignado por los presidentes de Brasil, Argentina, Paraguay y Chile en la Declaración Conjunta de Asunción, el año 2015.



Figura 6. Corredor vial (Capricornio) Chile-Argentina-Paraguay-Brasil.

Eje Chile-Mercosur

Corresponde a la conectividad de la zona central de Chile con Argentina y su proyección a terceros países que forman parte del MERCOSUR y se desarrolla por las rutas de los pasos Agua Negra, Sistema Cristo Redentor, Las Leñas y Pehuenche, destacando que se encuentran en estudio alternativas de túneles a baja altura y mejoramientos a la infraestructura existente dado la importante demanda de transporte transfronterizo y las restrictivas condiciones por los cierres invernales.

Tránsito y Cargas en Pasos Fronterizos

A partir del análisis del movimiento de vehículos y carga en los pasos fronterizos registrados por ADUANA se puede observar en el periodo 2005-2021 un crecimiento importante hasta el año 2018 el que disminuyó a niveles similares al inicio de este periodo, observando un crecimiento constante en las cargas para este periodo

4. Conclusiones.

El presente trabajo identifica los avances en el mejoramiento de la pavimentación y mejoramiento de los pasos fronterizos por parte de la Dirección de Vialidad, que permiten disminuir los costos de transporte y tiempos de viaje para los flujos normales de tráfico de cargas y pasajeros como incrementar el beneficio a los usuarios como consecuencia de la generación de nuevos flujos de tráfico debido a la reducción de los costos de transporte.

Esta situación ha permitido favorecer la actividad de turismo y servicios asociados, generando mayor dinamismo económico y beneficios a las zonas fronterizas.

En un contexto más amplio la conectividad fronteriza mediante los pasos cordilleranos permite promover el comercio internacional, mejorar la calidad de vida e integrar cultural y socialmente. En ese contexto, las inversiones de integración

pueden afectar no sólo a las economías de Argentina y Chile, sino que además pueden tener su impacto en otros países, especialmente los situados en la región del Cono Sur Sudamericano y es evidente que las relaciones comerciales entre Chile, Argentina y otros países miembros del Mercosur se fortalecerán por las mejoras en las conexiones viales emplazadas a lo largo de Los Andes.

Un aspecto importante a destacar son los recursos que la Dirección de Vialidad ha invertido y tiene programado para los proyectos de Pasos Fronterizos y Rutas Internacionales los cuales se realizan a través de proyectos de obra; su mantenimiento se realiza mediante contratos globales, caminos básicos y administración directa.

Finalmente, cabe indicar que el avance en los pasos fronterizos por parte de la Dirección de Vialidad, es resultado del cumplimiento a los acuerdos de integración suscritos por Chile con sus países vecinos y de Cono Sur.

5. Agradecimientos.

Los autores agradecen a la Dirección Nacional de Fronteras y Límites DIFROL, Subdirecciones de Mantenimiento y de Desarrollo de la Dirección de Vialidad.

6. Referencias.

- Acuerdo sobre Mantenimiento de los Caminos Internacionales de Vinculación entre la República de Chile y la República de Argentina (1976).
- Declaración de La Paz: Corredor Bioceánico Chile, Bolivia y Brasil (2007).
- Dirección de Vialidad de Chile y Dirección Nacional de Vialidad Argentina (1992) *Plan Maestro General de Pasos Fronterizos Chile-Argentina*.
- Informe Semestral y Mensual de Pasos Fronterizos de Chile (2023). Unidad de Pasos Fronterizos DV.
- Memorandum de Entendimiento sobre Desarrollo de Infraestructura para el Transporte Chile – Bolivia (2002). *Creación del Grupo Técnico Mixto Chile - Bolivia*.
- Memorandum de Entendimiento sobre Integración Física y Facilitación Fronteriza Chile-Argentina (1991).
- Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República de Chile y la República de Argentina (2009).
- Tratado de Paz y Amistad entre la República de Chile y la República de Argentina (1984).