

| PATAGONIA |

Piquetes sobre la estratégica ruta 3

Continuación de la Pág. 7, Col. 5

En junio se desataron tormentas de nieve con acumulaciones de hasta setenta centímetros sobre la calzada en Pampa Salamanca, en el tramo de la ruta 3 entre Trelew y Comodoro Rivadavia, lo que obligó al corte del tránsito para todo tipo de vehículos durante varios días. Así, la Patagonia quedó aislada al no existir rutas o caminos alternativos.

La drástica decisión de cortar la estratégica ruta tiene como fundamento la protección de vidas humanas. Ocurre que hay 380 kilómetros entre Trelew y Comodoro Rivadavia y no hay poblaciones a la vera de la ruta. Sólo hay tres estaciones de servicio y un puesto sanitario con ambulancia en Garayalde, de modo que es crítica la evacuación hacia centros sanitarios de mayor complejidad en caso de accidentes.



Las autoridades también advierten que el tránsito desprevisto por parte de algunos transportistas provoca que cuando se desata un temporal algunos camiones sufran despistes y queden atrapados en la ruta obligando a montar operativos especiales para colocarlos en posición y normalizar el paso.

La recomendación permanente para la época invernal es que el tránsito se realice durante el día, al menos en tramos que se consideran críticos no sólo por la eventual caída de nieve, sino por la presencia de hielo y escarcha sobre el pavimento.

La ruta 3 no está exenta de los cortes de grupos piqueteros, pero la espera se agrava por la falta de caminos o rutas alternativas, como ocurrió el 1° de julio último cuando un centenar de desocupados interrumpió el tránsito en el acceso norte a Trelew durante nueve horas. Una caravana de mil vehículos, entre ellos, camiones y omnibús de larga distan-

cia—quedaron varados en medio de un clima de tensión. Los piqueteros reclamaban la libertad de su líder Raúl Castells, a 1500 kilómetros de distancia de su lugar de detención.

El corte de la vital ruta 3 durante los temporales de nieve también se instaló en la Legislatura de Chubut. El diputado oficialista José Karamarko (PJ) se quejó en el recinto porque a su entender estas interrupciones se deben "a la imprevisión de Vialidad Nacional, que no pone la maquinaria y los hombres necesarios como lo hace en Santa Cruz o Tierra del Fuego".

El legislador expresó que "la naturaleza es sabia y nos avisa con tiempo" como para establecer un plan que permita mantener transitable la ruta o restablecer en el menor tiempo las condiciones de transitable.

Para el mediano plazo, la obra más importante es la multitró-

cha entre Comodoro Rivadavia y Rada Tilly, donde se invertirán unos 30 millones de pesos y abarcará un tramo en el que la ruta 3 penetra en el casco urbano de la ciudad petrolera, que cuenta con un movimiento vehicular diario de 40.000 automotores.

El proyecto podría extenderse más adelante hasta la localidad de Caleta Olivia, en Santa Cruz. También las autoridades de Chubut están elaborando el proyecto de una multitrócha entre Trelew y puerto Madryn.

Tantos años después de su conquista, las provincias patagónicas siguen siendo tierra de pioneros. Y el desarrollo del transporte por estos lares parece una condición necesaria para profundizar el crecimiento de sus economías, extremadamente ricas en recursos naturales.

Textos de los corresponsales: Silvio Boccio (Chubut), Mariela Añez (Río Gallegos) y Osvaldo Castro Ruiz (Trelew)

| EN LA CORDILLERA |



La larga marcha hacia Chile

Este año, dos choferes murieron mientras esperaban para cruzar el paso Cristo Redentor. En Neuquén, Pino Hachado se consolida como alternativa

MENDOZA.— Este invierno será recordado como uno de los más inquietantes para los transportistas de carga internacional que son usuarios del túnel Cristo Redentor. En lo que va del año se perdieron más de 25 días a causa de las nevadas que en forma recurrente bloquean la ruta 7 del lado argentino y la 60 en Chile.

Dos camioneros, uno argentino y otro brasileño, fallecieron en las frías noches de espera en Guardia Vieja (Chile) y Potrerillos (Argentina) durante el corte de 13 días consecutivos entre el 10 y el 23 de junio últimos. Además, por la prolongada interrupción, los transportistas perdieron unos 17 millones de dólares, según estimó el presidente de la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza, Carlos Messina.

"Más allá de las nevadas, que no podemos controlar, la ruta a Chile tiene problemas de infraestructura, carencia de equipamiento vial moderno y deficiencias de coordinación entre las autoridades que controlan la frontera", señaló el empresario. Si bien la traza de la ruta, tal como fue diseñada, está expuesta a inevitables bloqueos por nevadas debido a la altitud que alcanza en Las Cuevas (más de 3000 metros), Messina consideró que un mantenimiento más eficiente podría mantener despejado el camino.

Diariamente van y vienen por este paso unos 500 camiones. En verano, el paso es fluido porque está abierto las 24 horas, pero en invierno sólo funciona de 9.30 a 20, por lo que los minutos valen oro.

Aunque no tienen injerencia directa, las autoridades provinciales reconocen la necesidad de inversiones. "Mantener habilitada la ruta en con-

diciones climáticas adversas depende de contar con nuevas máquinas con tecnología GPS, ya que las actuales tienen más de 20 años de uso", explicó Jorge Mastrascusa, administrador de la Dirección Provincial de Vialidad. El funcionario estimó que para renovar el equipamiento vial se requiere una inversión de 7 millones de dólares, mientras que serían necesarios entre 25 y 30 millones de dólares para reacondicionar distintos sectores del camino.

Mejoramiento del túnel, repavimentación en zonas con pendiente, habilitación de una tercera trocha para lugares de sobrepeso, mejoras de las rampas de seguridad, señalización y habilitación de áreas de estacionamiento son las obras prioritarias. Están en construcción varios cobertizos sobre los sectores más expuestos a las nevadas, pero—según Mastrascusa—se requieren 5 millones de dólares anuales para construir todos los que se necesitan.

NEUQUÉN.— El paso fronterizo Pino Hachado, a 50 km de Zapala, se abre camino en el intercambio comercial con Chile. Desde 2002, el transporte de carga aumenta en forma sostenida, pero algunos problemas de infraestructura amenazan su crecimiento. Por esta ruta, toda asfaltada, se mueven en la actualidad entre 15 y 20 camiones diarios, que transportan sobre todo minerales. En lo que va del año, al paso estuvo cerrado por malas condiciones climáticas apenas siete días. Es que este paso sólo se clausura cuando hay viento blanco, un fenómeno climático desorienta e impide casi completamente la visión. Cuando se cierra el

Cristo Redentor, muchas empresas deciden enviar su carga por aquí.

"El aumento de mercaderías y el comercio con Chile es beneficioso para nuestro país, pero no estamos contando con la infraestructura necesaria", dijo a LA NACION David Cuenca, operador de la zona logística de la Aduana de Zapala y de la playa de transferencia de cargas. Pino Hachado funciona en invierno de 9 a 19 y en verano de 9 a 20. Cuenca dice que se debe reforzar la dotación del personal de Aduana y que el Senasa debe abrir una oficina para poder exportar los alimentos.

"Ha desviado cargas de Brasil y el problema es que no hay Senasa", explicó. En 2004, la cantidad de camiones con mercaderías que pasaron por Pino Hachado sumó 26.000, y en 2005, fueron 19.000. "Estamos creciendo a un ritmo de entre el 50 y el 60% anual, por eso necesitamos mejorar la infraestructura y además porque Pino Hachado es un paso totalmente asfaltado y muy accesible, porque está a 1464 metros sobre el nivel del mar", expresó Cuenca.

Alrededor de este paso fronterizo hay un ente promotor que agrupa a la Bolsa de Comercio de Bahía Blanca y a sectores empresariales de Río Negro y Neuquén. Desde ese lugar los empresarios intentan consolidar a Pino Hachado como una ruta bioceánica entre la Argentina y Chile para sacar productos por puertos de uno y otro país.

Este corredor es simultáneo a otro proyecto, el del Tren Trasnandinó por Neuquén, que por ahora sólo despertó el interés del gobierno provincial. Es una iniciativa que requiere una inversión de 220 millones de dólares para conectar la red ferroviaria que finaliza en Zapala con la de Lonquimay, en Chile.

Textos de los corresponsales: Sergio Dimeris (Mendoza) y Gerardo Echeverría (Neuquén)