

TRAZADO DEL PARQUE PUMALÍN:

El camino que UNIRÁ A CHILE

El megaproyecto de la Carretera Longitudinal Austral acaba de solucionar el conflicto que lo paralizaba: la construcción de un camino que atraviesa el Parque Pumalín, propiedad del ecologista Douglas Tompkins. Con ese punto prácticamente resuelto, el camino tendrá beneficios gigantescos para Chile; el mayor de ellos, una unidad geopolítica nunca antes experimentada.

Por Alejandro Alaluf B. • Fotos Roberto Yunge

Hace algunos años, la publicidad en televisión de una conocida marca de té graficaba el gusto de todos los chilenos a través de una interminable mesa en donde todos compartían una humeante taza de té, desde el norte de Chile a su extremo más austral. Esa analogía podría trasladarse a lo que de cierta manera representa la Carretera Longitudinal Austral, que finalmente permitirá que prácticamente todo el país esté conectado a través de un camino sin interrupciones. Tal como en el comercial.

La construcción de la carretera, que se inició a mediados de los ochenta bajo el régimen militar, ha avanzado paulatinamente (ver recuadro), pero su desarrollo quedó de cierta manera entrampado en un punto clave cuando el Ministerio de Obras Públicas (MOP) planeó construir un camino para unir Puerto Montt con Chaitén. El nombre de este camino es Pumalín y se ha transformado en la piedra en el zapato de la Carretera Austral.

El proyecto en sí es loable: busca lograr la interconectividad en la zona de Chiloé continental, que contempla las IX y X regiones en un área de más de 135 mil kilómetros cuadrados, lo cual equivale a la sexta parte del territorio nacional. El sector está enclavado en plena provincia de Palena, un hermoso lugar que se caracteriza por la verde densidad de sus bosques de alerce y que se extiende desde Río Negro hasta Chaitén, y desde la costa del Pacífico hasta la frontera natural con Argentina.



Los detractores del camino Pumalín argumentan que se destruiría un ecosistema en un lugar de difícil acceso.

Así, no sólo la Carretera Austral se extendería; además, como mencionó el Ministro Eduardo Bitrán “se solucionarían las necesidades de los habitantes de Aysén y la Patagonia”. Y si escarbamos aún más atrás, se puede constatar que hasta antes de la construcción de la Carretera Austral, en 1985, todo ese sector y sus más de 70 mil habitantes estaban absolutamente aislados y prácticamente incomunicados.

EL ORIGEN DEL CONFLICTO

Pero existió un problema en la construcción de este tramo, que le ocasionó más de un dolor de cabeza a las autoridades. Porque el trazado del camino necesariamente debe pasar por una extensa reserva ecológica de propiedad privada. El dueño de esta área es el norteamericano Douglas Tompkins, quien posee extensos terrenos en el sur de Chile y también en Argentina. Entre ellos, casi un

tercio del sector de Palena (alrededor de 276 mil hectáreas), donde se encuentra su reserva, Parque Pumalín. Y la ruta, de cerca de 100 kilómetros de largo y que busca unir específicamente las localidades de Hornopirén y Caleta Gonzalo a un costo que bordea los 100 millones de dólares, necesariamente debe pasar por ese terreno.

El problema no fue que Tompkins se negara al trazado. Al contrario, incluso lo aceptó de acuerdo a las conversaciones iniciales que tuvo con el Gobierno, incluyendo los discordantes metros que le serán expropiados de su terreno para la construcción de la ruta. El inconveniente que veía Tompkins es que los intereses reales del Gobierno se contraponían. Específicamente, el ecologista se refirió a un potencial acuerdo entre el Gobierno y diversas empresas hidroeléctricas del sector que se beneficiarían con un subsidio al operar en esa zona. Tompkins se centra en una franja de poco menos de 100 metros destinada a tendido eléctrico que, según él, se está construyendo en función de los dictámenes de Endesa.

Tras largas negociaciones entre el Gobierno y el norteamericano, en octubre pasado se llegó a un acuerdo: el trazado finalmente pasaría por Parque Pumalín. Tendrá una extensión de 65 kilómetros y el costo se mantendrá cercano a los 100 millones de dólares, bastante menos que los 210 que se habían proyectado en los estudios preliminares. El camino ya es entonces una realidad.

Sin embargo, aún hay sentimientos encontrados con el tema. Pablo Galilea, diputado por Renovación Nacional del distrito n° 59 —que incluye las comunas de Aysén, Chile Chico, Coyhaique y Tortel, entre otras— se considera “pro carretera” y, de hecho, está en desacuerdo con la postura de Tompkins: “Creo que la carretera hay que construirla por donde a Chile más le convenga y no aceptaré darle en el gusto a este señor que lo único que quiere es que no se le perjudiquen sus intereses, sin pensar en el bien común y el desarrollo de todo el país”, agrega.

Y continúa: “También hay otros sectores políticos —más bien, el sector ambientalista— que tienen un sentimiento egoísta respecto al desarrollo de la zona sur de Chile. Este proyecto es fundamental para que la zona salga de su aislamiento. Nosotros verdaderamente podemos soñar con una carretera pavimentada entre Puerto Montt y Coyhaique”.

EL DESARROLLO DEL CAMINO

A mediados de enero de este año, el ministro Eduardo Bitrán realizó una inspección en terreno, vía aérea y terrestre, de dos días en la provincia de Palena para conocer en detalle el sector donde se construiría el camino en cues-



Tramo de la Carretera Austral entre Chaitén y Puerto Cárdenas, 200 kilómetros al sur de Puerto Montt.

QUIÉN ES DOUGLAS TOMPKINS



Tompkins nació en Nueva York en 1943 y fue empresario y dueño de la popular marca de ropa Esprit. Se retiró del negocio en 1990 con el fin de dedicarse como ambientalista a preservar grandes zonas ecológicas en lugares estratégicos, ojalá con grandes reservas de agua. Así, comenzó la compra de terrenos en Palena a mediados de la década pasada, durante el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, y desde entonces ha levantado una polvareda entre quienes promueven su propósito de establecer áreas fuertemente cuidadas para preservar el ecosistema del sector, mientras que otros lo ven como un extranjero que sólo está preocupado de sus intereses personales.



El sector del Lago General Carrera está bordeado por uno de los últimos tramos construidos de la Carretera Austral.

ción y para asegurar que el trazado a través del Parque Pumalín finalmente sí se realizaría. Esto puso el grito en el cielo de varias entidades, especialmente ecologistas. Una de ellas fue Sara Larraín, directora del programa Chile Sustentable quien, al enterarse de la decisión, no estuvo muy contenta: “Abrir un camino por la mitad del Parque Pumalín implica la destrucción de ecosistemas en lugares de muy difícil acceso”, declaró hace unos meses.

Pero la construcción del trazado ya es un hecho, aunque aún no hayan fechas establecidas. Según el Coronel Manuel Crisóstomo, del Cuerpo Militar de Trabajo, su equipo está esperando que el MOP y el Departamento de Vialidad les den las órdenes para empezar a trabajar. “Ellos son los mandantes y ellos disponen qué es lo que vamos a hacer. Estamos a la espera de que el MOP evalúe las alternativas para enfrentar la construcción del camino. Nosotros frente a eso no tenemos mayores antecedentes, así como tampoco se nos ha asignado ninguna obra”, agrega.

Acerca de las áreas que ya se han intervenido, el Coronel Crisóstomo reconoce que hay un camino entre Hornopirén y Pichanco que ya está construido, salvo detalles de arreglos menores y mantención. “Que yo sepa, ése es el único proyecto en que se está trabajando”, agrega.

HISTORIA DE UNA CARRETERA



La Carretera Longitudinal Austral (conocida oficialmente como CH-7) comenzó a ser planificada en 1976 y construida a partir de 1979, bajo el gobierno de Augusto Pinochet. Hasta entonces, los únicos accesos posibles al sur de Chile eran vía marítima o aérea. El último tramo fue entregado oficialmente en 1996. Su extensión longitudinal es de 2.175 kilómetros y corre desde Puerto Montt (kilómetro cero) hasta Villa O’Higgins, capital de la Región de Aysén (XI) General Carlos Ibáñez del Campo. Desde ahí, la prolongación terrestre es prácticamente imposible.

Si bien el MOP aún no tiene claro cuándo terminaría la construcción total de la carretera, el ministro Eduardo Bitrán, en su pasado recorrido por el área, dio algunas luces al respecto: “Es prioritario empezar a mostrar resultados intermedios y para nosotros el 2010, por ejemplo, es una fecha impor-

ante para tener una conectividad con un solo transbordador entre Leptepu y Pichanco. Ése sería un hito que significaría poder tener una conectividad entre Leptepu y la Ruta 7, uno de los temas que evaluamos en el sobrevuelo”.

Hay factores que han contribuido al retraso del comienzo de las obras. Carlos Seguel, presidente de la Cámara de la Construcción, Delegación de Puerto Montt, afirma que aunque la Ley 19300 de Bases del Medio Ambiente considere el ingreso del proyecto al Sistema de Impacto Ambiental, no correspondería someter a evaluación de impacto un tramo de camino existente –es decir, el tramo entre Hualaihue y Pichanco–, ya establecido como ruta dentro del trazado vial del país. “Sobre todo porque la declaratoria de Santuario de la Naturaleza excluye expresamente a los caminos que integran la Carretera Austral y su faja correspondiente. Lo anterior no hace más que dilatar la pronta puesta en marcha de las obras y ejecutarlas en el tiempo climático menos conveniente, postergando aún más la anhelada conectividad del país con las regiones más australes”, afirma Seguel.

El Gobierno tiene contemplados dos posibles trazados para llevar a cabo en este sector: uno es la ruta costera, que involucra un alto impacto medioambiental y un alto costo operacional; mientras que la segunda opción iría tierra adentro a través de valles cordilleranos, ruta que generaría mucho menos daño al ecosistema del lugar pero, claro,

sería mucho más extensa que la anterior.

Como sea, el MOP está de lleno analizando las posibilidades. La decisión final, que hasta el cierre de esta edición se desconocía, será

hecha pública en marzo. Así, el sueño de tener un país interconectado podrá ser finalmente una realidad. Como en el comercial de la mesa del té. **EC**



Al este del Lago Negro, al interior del Parque Pumalín, corre actualmente el tramo entre Caleta Gonzalo y Chaitén.