

# Nuevos conflictos por trazado de la carretera austral

El Ciudadano · 15 de noviembre de 2006

---

Conflictos está causando la futura construcción del tramo de la carretera austral que va desde Pichanco a Caleta Gonzalo. ¿La razón? En el lugar existe una gran reserva ecológica financiada y manejada por el ecologista y empresario Douglas Tompkins, quien no niega la posibilidad de realizar un camino que conecte por sus tierras a las regiones de Aysén y Los Lagos. Sin embargo, él duda de los verdaderos intereses del Gobierno para tan esperada conectividad, pues estima que las autoridades sólo buscan dar beneficios y subsidios a las empresas hidroeléctricas que van a instalarse en la zona. Según el estadounidense, el nuevo proyecto del Ministerio de Obras Públicas desconoce una serie de acuerdos conversados.

El tramo en disputa tiene una longitud de 100 kilómetros y conectará los puertos de Hornopiren y Caleta Gonzalo, los que actualmente sólo se comunican por vía marítima. Los habitantes de ambas localidades deben trasladarse desde 6 a 12 horas en lanchas y pequeñas embarcaciones. El nuevo proyecto bordeará la costa de dicho tramo y contará con un camino de ripio de 6 metros de ancho, que permitirá bajar a una hora y media el tiempo de traslado. La iniciativa tendrá un costo de 100 millones de dólares. En este proyecto, el punto de la discordia son los 94 metros que serán expropiados al Parque Pumalin y al fundo San Ignacio de

Huinay.

“El anuncio del MOP despeja dudas y confirma sospechas sobre algo que muchos presentíamos: el beneplácito con que cuenta de parte del Gobierno el proyecto para construir centrales hidroeléctricas en la Región de Aysén, liderado por la transnacional española Endesa, recientemente asociada con la chilena Colbún, de propiedad del grupo Matte”, explicó Flavia Liberona, de la Ong Ecosistemas.

Al igual que Liberona, otros ambientalistas estiman que la alternativa presentada por el ministro Bitrán facilita la construcción del tendido eléctrico que traería la energía generada por las represas proyectadas para Aysén. Es decir, el Gobierno estaría dando el vamos en forma indirecta a la instalación de estas empresas, incluso antes de que la Contraloría de la República autorice la concesión eléctrica provisional y mucho antes de que el proyecto sea evaluado ambientalmente.

La duda de los ambientalistas, de la comunidad y los dirigentes locales es si Aysén realmente logrará una verdadera integración territorial. “Tenemos dudas si este camino representará una conexión territorial para los habitantes de la zona o sólo es la punta de lanza para facilitar otros proyectos de intereses privados. Aún estando de acuerdo con la idea de conectar las zonas australes de Chile por vía terrestre, no resulta evidente que este anuncio represente la conexión territorial que los habitantes han esperado y les han prometido durante tantos años, como solución a sus problemas”, precisó la dirigente de Ecosistemas.

Para las organizaciones ciudadanas de Aysén los anuncios hechos por las autoridades nacionales tienen sintonía con los intereses de los privados. A los comentarios de Bitrán se suman los realizados hace unas semanas por la Ministra de Minería y Energía, Karen Ponichik, sobre imponer una fast track a los proyectos hidroeléctricos, es decir, acelerar la tramitación para este tipo de empresas.

## **UN CAMINO SIN TRASBORDOS.**

El senador Antonio Horvath es presidente de la Comisión de Medio Ambiente de la Cámara Alta. En esa condición, pidió al ministro Bitrán la construcción de un

camino sin trasbordos, que una la Provincia de Palena con las regiones de Aysén y Magallanes. El senador solicita privilegiar este trazado en lugar del planteado por Douglas Tompkins. “La ruta que ha tratado de imponer a toda costa este señor Tompkins empeora la situación existente al día de hoy, al incluir dos largos trasbordos en las entradas de los fiordos Reñihue y Comau, sectores más lejanos y desprotegidos que aquellos en que se encuentran ubicados los trasbordos del camino actual”, precisó el parlamentario.

La construcción de un camino continuo terrestre, sin trasbordos, cuenta con estudios de ingeniería completos aprobados por el MOP y tiene un costo de 50 millones de dólares. Ahora falta ver su impacto ambiental

---

**Fuente:** [El Ciudadano](#)