

[Portada](#)[Indice Manual](#)[Modelo Ecogeográfico](#)

El Gran Proyecto Regional

Existen posibilidades limitadas para mejorar las condiciones de vida en la region de la Comarca Andina del Paralelo 42, que ha perdido intimismo y suelos agrícolas con su encanto en pos de una creciente urbanización con deterioro de la capacidad ambiental y paisajística. Hay poca agua para tantos desarrollos hoteleros, albergues, campings, hosterías, hostales y cabañas como las que hemos concebido y ahora, sobremedida, saturamos los escasos recursos con exagerada multitud.

Si existe algo que sobrecoge es ver el Impacto que ha sufrido la Playita de Lago Puelo con el correr de los años, desgraciadamente nunca estudiado en profundidad, y, admitamos que es gracias a la veloz renovación de las aguas del lago, y al esfuerzo de limpieza que los guardaparques realizan y otros grupos que asimismo colaboran con su mantención, es que no se le ve más empobrecido de lo que está. Pero a decir verdad, por toda la comarca, entrelazados en mosquetas, alambrados o diseminados en campos y riberas, enganchados en raíces de sausales, al borde de rutas, enjanbrándose con cardales, está todo el ambiente lleno de nylon y plásticos. Basta caminar por entre los juncos anteriores a la playita o ir al Desemboque y recorrer la madera depositada para ver la temible desaprehensión respecto al ambiente silvestre.

Pero los humanos somos como cucarachas, capaces de vivir sobre nuestros deshechos y soportarlo. No veo posible que esta actitud indolente respecto a lo descartable de las cosas, por lo que infiero que seguirá aumentando la carga en nuestra zona, a modo vertiginoso.

Y para que ello cambie, debe haber servicios, pero principalmente conciencia. Y la conciencia individual de quienes observan el empobrecimiento ambiental que nos va ganando, no alcanza a vérselas con la realidad imperante como para que el esfuerzo se vuelva mancomunado de buena gana.

No creo posible que recuperemos las miles de hectáreas de bosque nativo quemado a través del discurso ambientalista, de la reglamentación gubernativa ni de la protesta ultraconservacionista. Ni siquiera lo veo posible así cada miembro de toda la comunidad se dedicara a plantar un arbol nativo por día del año. No creotampoco que diquear el devenir humano sea el camino para preservar o proteger los ambientes, sino por el contrario, estoy convencido que al igual que con las aguas, es conveniente ayudar a que mejor se conduzcan fluyendo. El público que viene a hacer turismo veraniego necesita frescos, y éste se consigue en ríos y lagos, salvo se cuente con piscina.

Nuestra creciente invasión de visitantes e inmigrantes ha dejado a nuestros recursos demasiado pequeños para ya ponernos a defender una especie u otra que pudiera penetrar desde el vastísimo corredor de Selva Valdiviana a través del Paso Puelo, con todo su collar de lagos y costas disponibles. Importa más que lo que aquí todavía nos queda sano no se deteriore irremediamente, como viene ocurriendo en lugar de preocuparnos si habremos de molestar o estorbar alguna especie nativa seguramente apta para internarse en el bosque y alejarse por nuestro transitar automovilístico. Pasar distensivo, hacia otras playas que, hoy, de hecho quedarán sólo disponibles para la gente del otro lado de la frontera, que por el momento, es mucho menos cantidad y que cuentan con tanto más recurso que el minado espacio recreativo acuático que tenemos..

Veremos... Hoy se ha logrado que se establezca vínculo a través de un transbordador. Nave de mediana envergadura que transportará tipo "ferry", a quienes puedan pagar la travesía, hacia la frontera y el camino que espera del otro lado.

Solo sé que serán muy pocos los que usen este medio, por mucho que se le forzare su frecuencia de embarque, jamás alcanzaría a transportar suficientes turistas como los que circulan por aquí. Nuestros recursos costeros requieren lugar donde fluir cercano y atrayente para quedar medianamente distendidos. No, ese transbordador sólo aportará otra posibilidad turística pero ambientalmente "nula" e insignificante para el tipo de esfuerzo integrado que se requiere para distender los recursos de la cuenca del lago Puelo, que, entre los más válidos y genuínos, estaba el Paso Caminero Internacional, el que los ultraconservacionistas han conseguido detener y por lo cual en el futuro, todos vamos a lamentar. Mis observaciones hablan sin apasionamiento alguno, sino con precisión inaplazable, las cifras y los hechos así lo revelan.

De todo lo que se ha dicho y comentado, aquí trato de vertir el compendio más completo y significativo que he podido compilar respecto a la Cuenca Binacional o de Recursos Compartidos (como otros ultras prefieren) del Río Puelo.

Alcancen Ustedes mismos sus propias conclusiones y verán porqué afirmo lo que afirmo.

Cuenca Binacional del Río Puelo

Consideraciones Generales

La Cuenca Binacional del Río Puelo es un área natural de significativa relevancia, con una potencialidad excepcional para la Patagonia y particularmente para la región de la Comarca Andina del Paralelo 42. Esta propuesta puede tener la aptitud de servir de desarrollo integral y al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades regionales de Argentina y Chile, siempre y cuando, claro está, ésta sea abordada desde un criterio ambiental recomendable y programando un planeamiento a tiempo y escala.

CUENCA DEL RIO PUELO



Vías Troncales de Comunicación

La Cuenca del Río Puelo es cruzada de Norte a Sur en el sector argentino por la Ruta Nacional N° 258 y en el sector chileno por la Carretera Austral en ambos casos a modo de columna vertebral.

Distinción para los Recursos Naturales de la Cuenca del Lago Puelo

La cuenca del lago Puelo es una región con numerosos recursos fluviales pero muy escasos centros recreativos. Considerando el hecho de que el turismo busca invariablemente agua para recrearse (mar, lago o río), y que la zona de la cuenca del lago Puelo o Comarca Andina del Paralelo 42, va incrementando año a año la promoción, construcción de alojamientos y campings, con la consecuente recepción de turismo visitante, y que sus accesos turísticos a alternativas hídricas y lacustres son muy limitados y lábiles, verificamos que éstos resultan crecientemente sobrecargados, amenazando con esas actividades, acelerada y peligrosamente su estabilidad ecológica.

Conociendo sus limitados espacios acuáticos recreativos accesibles, debido al posicionamiento, geomorfología y topografía circundante de dichos recursos, se advierte claramente que existen limitadísimas alternativas posibles para ampliar su capacidad de costas, balnearios, o áreas silvestres recreativas, por lo que se infiere que en tiempo muy breve, éstos ambientes se verán inaplazablemente sobrepasados en sus umbrales de sustentabilidad.

De contar con el paso caminero, aguas abajo del lago Puelo y siguiendo el maravilloso recorrido del curso del río Puelo, el turismo visitante podrá acceder a nueva cantidad significativa de riberas de varios lagos: el lago Puelo, el lago Puelo Inferior, el lago Las Rocas, el lago Azul, el lago Totoral y el Tagua Tagua, además de la variedad de costas del curso fluvial del río Puelo, lo que incidirá en una concreta y planificable descompresión de las limitadas riberas y balnearios con que cuenta el sector argentino.

A nuestro entender, reside precisamente en estos conceptos “la razón ambiental de mayor peso” para apoyar la construcción del Paso Caminero Internacional, que por los motivos enunciados, se ha convertido en la Ruta del Desarrollo Sustentable Regional.

Como podremos advertir, si analizamos adecuadamente la situación regional, no existen muchas alternativas para orientar y contener el turismo ingresante, de forma tal que su actividad no degrade aceleradamente los escasos recursos acuáticos con que contamos, por lo que la construcción el camino a Chile se transforma en la alternativa más conducente, contundente y recomendable.

Potencialidades

Un análisis de los recursos naturales de la cuenca del Río Puelo nos permite visualizar una serie de potencialidades diversas no desarrolladas entre las que deben mencionarse el ámbito turístico recreativo, el forestal, el hidroeléctrico, el acuícola de agua dulce y otros.

Paso Internacional “Río Puelo” o “Puelo – El Bolsón”

Además de sus magníficas cualidades naturales, la cuenca posee el Paso Internacional con mayores facilidades de acceso de la Cordillera de los Andes, susceptible de comunicar a la Patagonia Argentina con el Valle Central de Chile (Santiago – Puerto Montt). El Paso “Río Puelo” parte del Lago Puelo, situado a una altitud de 199 m.s.n.m., trascurriendo por un suave valle a lo largo del curso del río Puelo, uniendo los lagos Puelo (Argentina), Puelo Inferior, Las Rocas, Azul y Tagua Tagua, todos éstos últimos en territorio chileno, para desembocar en el Océano

Pacífico dentro del Estuario de Reloncaví.

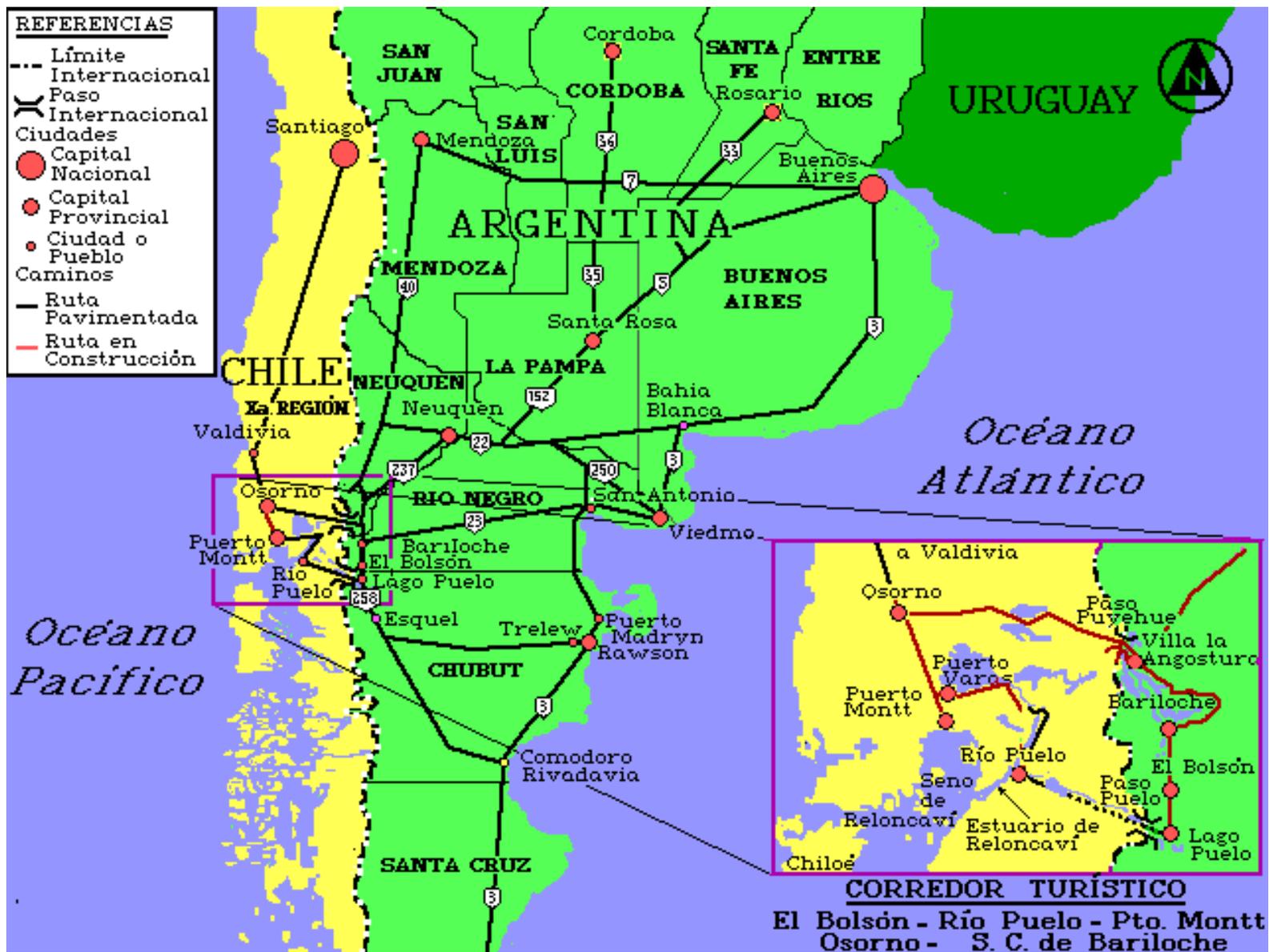
Respecto al avance de este paso carretero que será el más bajo en cuanto a altitud de toda la Cordillera Andinopatagónica, en el sector chileno ya se han comenzado los trabajos de construcción del camino hacia la frontera argentina, Actualmente se trabaja en el tramo lago Tagua Tagua – Llanada Grande, distante a aproximadamente 30 km. dcel Hito Internacional N° VII.

Argentina sólo debe ampliar y mejorar la huella existente – aprox. 10 kms. – y construir un puente sobre el río Azul, en el ejido municipal de Lago Puelo (Pcia. Del Chubut).

Corredor Bioceánico

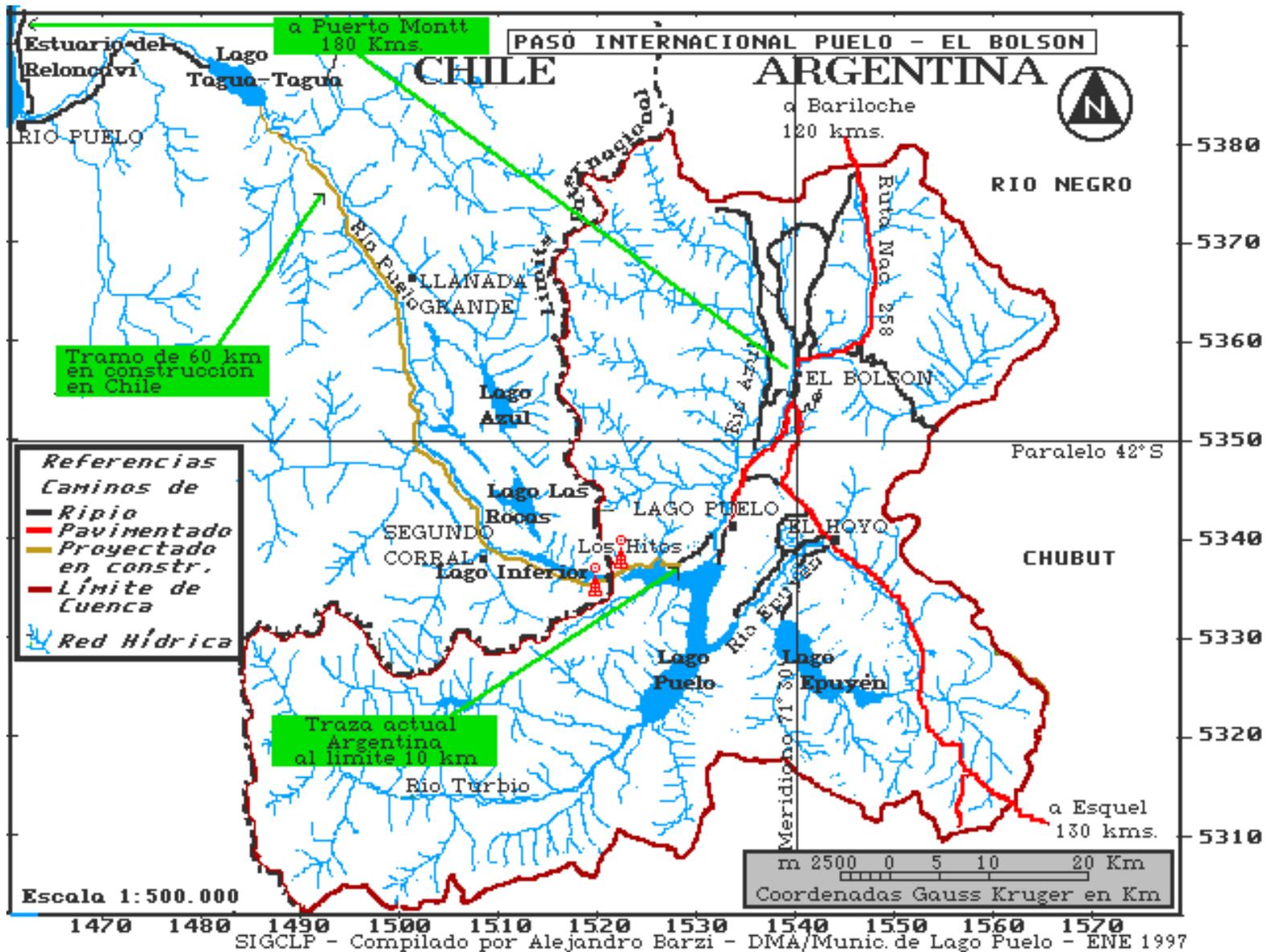
El Paso Internacional “Río Puelo” constituye la posibilidad mas favorable y estratégica para la concreción de los corredores bioceánicos de conexión entre puertos del Océano Atlántico en la Patagonia Argentina y puertos de Chile sobre el Océano Pacífico en su zona continental:

1. San Antonio Oeste – Puerto Montt y,
2. Puerto Madryn – Puerto Montt.
3. Comodoro Rivadavia - Puerto Montt.



A mediano plazo estas posibilidades se vinculan con otras alternativas de desarrollo socioeconómico para regiones marginales de Río Negro (como la Ruta Nacional N° 23 o “línea sur” hasta El Bolsón) y del Chubut (como la Ruta Provincial N° 4 a través de Gastre).

Circuito Turístico y Reservas Naturales



Desde el punto de vista turístico el mencionado Paso Internacional, luego de la concreción de la obra carretera mencionada, permitirá generar un excepcional circuito entre ambos países, en secuencia cerrada conectando las localidades argentinas de El Bolsón y San Carlos de Bariloche en Río Negro y Villa La Angostura en Neuquén a través del Paso Puyehue con las poblaciones chilenas de Osorno, Puerto Montt y Puerto Varas de la Xa. Región, para retomar a la Argentina por el Paso "Río Puelo", pasando por las poblaciones chilenas de Cochamó, Río Puelo, Llanada Grande y Segundo Corral y, cruzando el límite arribando a Lago Puelo ya nuevamente en la Argentina, en la región de los lagos y en una de las áreas de belleza y naturaleza mas esplendorosa e incontaminada del planeta..

La Xa. Región "De los Lagos" de Chile y el sector argentino de la cuenca durante la temporada veraniega reciben aproximadamente dos millones de visitantes entre ambas vertientes de la Cordillera, destacándose además sus importantísimos centros de turismo y deportes invernales, lo que permite advertir un potencial económico significativo en este ámbito.

La belleza natural y pureza ambiental de esta cuenca Binacional puede contarse entre las mas privilegiadas del mundo, combinándose montañas con glaciares y picos nevados, bosques de especies seculares, muchas de ellas únicas en el mundo dentro de la denominada "Selva Valdiviana del Pacífico" en el sector chileno y de las especies pertenecientes a la zona transicional entre la mencionada selva validiviana y la región estepo-arbustiva de la meseta patagónica que

cuenta con variedades propias de un ecotono único en su especie.

Rugientes torrentes de montaña conforman ríos cristalinos que ligan collares de lagos de singular belleza. Esas son las características fluviales de la región. Dentro de esa área de cuenca media y baja, tributan al río Puelo los siguientes afluentes: el río Barrancas, el río Pedregoso, el río Traidor, el río Ventisquero, el río Manso, el río Puelo Chico, entre otros).

Aproximadamente el 21% del territorio de la Cuenca Binacional del Río Puelo está constituido por Parques Nacionales (Parque Nacional Lago Puelo con 23.000 has. en la Provincia del Chubut; Parque Nacional Nahuel Huapi, con 150.000 hectáreas en Río Negro y el Parque Nacional Hornopirén con 10.000 hectáreas en la Xa. Región de los Lagos en Chile.

Protección Ambiental a Gran Escala: El Gasoducto a Chile

Posibilidad Concreta para un Planeamiento Integral Ambiental Binacional gracias al Paso Fronterizo

La Xa. Región de los Lagos de Chile con aproximadamente 800.000 habitantes, cuenta con una lamentable e histórica tradición leñatera debido a la tupida fitobiomasa nativa disponible dentro de su territorio, cubierto en gran parte por la denominada "Selva Valdiviana".

Debido al crecimiento demográfico, esa región viene consumiendo aproximadamente cuatro millones y medio de metros cúbicos (4.500.000 m³) de leña por año: tres millones y medio se consumen para generar calor por la comunidad regional y un millón de metros cúbicos es convertido en "chips" para exportación. Al ritmo del actual crecimiento, esa región chilena terminará agotando completamente sus reservas muy pronto, con todas las dramáticas consecuencias ambientales que ello generará.

Del lado de la Patagonia Argentina, existen diversas cuencas gasíferas, una de las cuales (la de Neuquén) actualmente alimenta lo que se denomina el "Gasoducto Cordillerano" pasando por las localidades de El Bolsón, Lago Puelo, El Hoyo y Epuypén. Esta zona dentro del territorio argentino, como antes lo dijéramos, es transicional entre la selva valdiviana y la estepa arbustiva, donde la comunidad local va crecientemente reemplazando los depredantes sistemas a leña por sistemas a gas natural. Verificamos progresivamente el beneficio de que se va conteniendo la deforestación para ese fin, siendo una región que no cuenta ni remotamente con la densidad de fitobiomasa con que dispone Chile, por lo que veremos con los años venideros, lo beneficioso que resultará para el medioambiente regional, lograr un freno concreto a la depredación enormes áreas de los bosques nativos chilenos para uso leñatero con la provisión de gas natural, depredación de la que hemos sido testigos las últimas décadas en nuestra zona, resultante del crecimiento demográfico.

La mencionada cuenca gasífera aparentemente en los períodos de mayor demanda pierde presión, probablemente debido a la amplia y creciente región que alimenta, exponiendo a la región cordillerana a la falta del combustible, por lo que se ha considerado como viable realizar un nuevo gasoducto desde la región de Comodoro Rivadavia, proveniente de una cuenca gasífera que según los técnicos, cuenta con un caudal y capacidad mucho mayor, lo que garantizará la continuidad de provisión a las alejadas zonas de distribución.

La concreción del mencionado gasoducto desde Comodoro Rivadavia hacia la región cordillerana permitirá que éste

pueda prolongarse a través del Paso Internacional Río Puelo hacia la Xa. Región de los Lagos de Chile, brindando gas a todas sus comunidades, conteniendo definitivamente la masiva deforestación de la cual, los chilenos son escalvos para generar calor.

El favorable resultado ambiental de esta obra tiene una significación que ha sido advertida tanto por decisores argentinos como chilenos, además del magnífico beneficio que brindará a la Argentina y especialmente a las regiones contiguas, si las ganancias resultantes son equitativamente distribuídas. De realizarse esta obra, seguramente en el futuro constituya el mayor aporte ecológico a favor del crecientemente depredado ambiente natural que otorga belleza y riqueza a la región.

Recursos Forestales

En materia de aprovechamiento forestal racional, la cuenca binacional del río Puelo cuenta con un potencial aprovechable de 180.000 hectáreas de bosques aptos para el manejo productivo, susceptibles de generar un ingreso bruto anual de treinta y tres millones de dólares por año (u\$s 33.000.000.-).

Dicho desarrollo para ser sustentable deberá estar especialmente sujeto a estrictas normas de protección ambiental que tenga en cuenta:

- La tendencia hacia una elaboración de productos de mejor calidad de terminación y consecuente mayor valor agregado con menor demanda de material (ecuación $\text{calidad} = > \text{valor agregado} = < \text{cantidad de materia prima}$) a través de lo cual puede llegar a planificarse un modelo de explotación que sea adecuadamente sustentable en el tiempo sin empobrecer ni depredar el equilibrio ecológico; y,
- La posibilidad real de sistematizar la biomanipulación y reforestación con especies nativas a escala, manteniendo la fitobiomasa nativa a perpetuidad y evitando el empobrecimiento de suelos y ambiente que genera la implantación de especies exóticas. Afortunadamente la tecnología actual va contando crecientemente con mejores y menos costozos medios para realizar exitosamente tales desafíos . Ha de tenerse en cuenta que para la exitosa y eficiente multiplicación y rusticación a escala de nativas, principalmente aquellas de verdadero interés forestal, se requiere de un conocimiento aplicado y multidisciplinario, debido a que muchas de estas especies conviven, como lo hemos descripto antes, en estrecha asociación biótica con hongos micorriza, que lejos de ser parásitos, en muchos casos constituyen sistemas de mutualismo y protooperación, y que ante su ausencia, se limita significativamente el crecimiento de las mismas.
- En materia de Planeamiento Paisajístico, la región de la cuenca del Puelo puede convertirse en modelo forestal generando programas de reforestación de alineamiento a los perfiles y pendientes no-ortogonales, siguiendo así los patrones naturales de crecimiento de las colonias fitológicas. Una de las características más empobrecedoras de los paisajes boscosos de montaña es advertir la traza lineal que se impone a las reforestaciones sobre suelos irregulares, altamente contrastante con el sinuoso contornear de las pendientes, cuencos y valles. Respetando estos modelos ya experimentados en diversas regiones del planeta, se podrá mantener el delicado equilibrio paisajístico/ambiental en el tiempo para que las generaciones venideras puedan contemplar la belleza natural en todas sus sutiles características que la hacen tan pródiga y

admirable actualmente. Por otro lado, concierne resaltar el favorable efecto turístico que tales modelos armoniosos de desarrollo generan sobre los visitantes, al poder contemplar la sintonía plena entre el hombre y la naturaleza, sin encontrarse con chocantes interfases producto de desarrollos poco respetuosos del paisaje.

Cabe destacar en materia de protección ecológica y paisajística, hacer referencia a la Ordenanza Municipal declarando al ciprés como “árbol de interés de la comunidad de Lago Puelo”, que ha sido transcripta en el capítulo X?

Recursos Hidroeléctricos

Si bien es cierto que el potencial de esta cuenca binacional puede calificarse de espectacular, y que a título ilustrativo cabe señalar la factibilidad de construcción de presas en el río Puelo, con un potencial aproximado de energía anual cercana a los 900.000 kw/año, considerando que dicho río presenta el 34% del total potencial teórico de toda la cuenca binacional, sin embargo, y como bien lo advirtieran técnicos del gobierno Nacional argentino en materia de energía durante el encuentro realizado en 1995 en El Bolsón, no existe demanda de semejante cantidad de energía en toda la región, razón por lo que semejante emprendimiento no presenta objeto ni necesidad alguno.

Es destacable por otro lado que el criterio actual respecto a los emprendimiento hidroenergéticos, apunta hacia sistemas de menor envergadura e impacto. Muy preocupados del impacto ambiental que toda obra hidráulica ocasiona, los técnicos no abordan la proyección de obras faraónicas, a menos que exista una necesidad imperiosa y beneficios altamente significativos para encausar emprendimientos tales, que como antes dijéramos, aquí son inexistentes. El criterio recomendable para regiones como estas versa en torno al aprovechamiento hidroeléctrico por medio de sistemas menores, miniusinas y microusinas de alta cuenca, al estilo “run the river”, los que requieren de obras civiles de mucho menor envergadura, brindando servicios mucho más acotados, gobernables, mantenibles y sostenibles en el tiempo, en suma suficientes para alimentar a las regiones que los contienen, sin pretensiones de venta y exportación de energía hacia regiones vecinas o lejanas.

Afortunadamente esta comprensión de las últimas décadas, emergente en parte de las desastrosas consecuencias ambientales y sociales de los emprendimientos de gran tamaño, ya es eco en la comunidad y en los ámbitos de decisión. Se han rechazado proyectos tales como el Epuýén – Puelo por temor a que “alguna” de las alternativas propuestas tendían a implementar significativa sobreelevación de lagos, con generación de alto potencial pero enormemente impactantes en los ecosistemas abordados.

Por lo expresado es esperable que en las futuras proyecciones, al menos del lado argentino, no se ralicen bajo concepto alguno propuestas semejantes, sino antes bien, se tenderá a la reconversión energética seleccionando entre conveniencias tales como traer el flujo desde las cuencas con potencial suficiente desde el Norte (Limay, Neuquén, Río Negro) o desde el Sur (Futaleufú), o bién con la instalación de obras menores tales como las proyectadas otrora en el Río Motoco o Blanco, con tres turbinas tipo Francis Reaction de alto rendimiento y bajo costo de mantenimiento.

El Estudio del CIEFAP

Hacia el año 1988, el desaparecido Dr. Domingo Vergara Urzúa, profesional contratado por el CIEFAP, realizó un taller sobre elaboración de proyectos, en instalaciones del entonces IFONA, en Las Golondrinas. Por iniciativa de la

Municipalidad de Lago Puelo, ese taller trabajó sobre el Proyecto del Paso Internacional Río Puelo y culminó en un trabajo colectivo entre los participantes, compilado por Urzúa Vergara bajo el nombre de: “Uso Múltiple de los Recursos Naturales de la Cuenca Binacional del Puelo”.

Ese estudio es un documento que cuenta con una gran cantidad de información ordenada que permite determinar claramente todas las potencialidades y capacidades productivas de la cuenca, el que ha servido de herramienta de consulta para muchos de quienes están involucrados con el manejo de los recursos naturales y productivos de la región. Sin embargo y no sin razón, este documento suscitó una fuerte y extensa polémica entre los habitantes de la cuenca del lago Puelo, donde fue preparado y difundido, debido a algunas de sus páginas, donde se vertían propuestas faraónicas como la descabellada idea de construir un puerto de aguas profundas en el lago Puelo, al que ingresarían embarcaciones de gran calado, provenientes del Océano Pacífico, a través de cuatro esclusas sucesivas de 50 metros de altura, instaladas paralelamente a cuatro grandes represas hidroeléctricas.

Evidentemente estas propuestas exaltaron a la comunidad que cuenta con una fuerte tendencia hacia el ambientalismo, pero es menester reflexionar cuáles fueron los motivos que llevaron al Dr. Urzúa Vergara a formular semejante fantasía, que ni siquiera a Walt Disney se le ocurrió: Subir la Cordillera de los Andes en barcos de gran calado desde el nivel del Océano Pacífico hasta los 200 metros de altitud.

Esta propuesta evidentemente no había considerado el detalle de que en la costa de lago Puelo no se asienta ni Yokohama ni Le Havre, y que Chicago queda en los grandes lagos de norteamérica. No se observa como posible tampoco que el Parque Nacional Lago Puelo pudiera convertirse en agente portuario.

Este desatino responde seguramente al hecho de que el Dr. Urzúa Vergara volcó en su compilación todas las alternativas planteadas en el curso de su investigación, independiente de su factibilidad y/o de su opinión personal.

Este tema del puerto de aguas profundas fue absoluta y categóricamente descartado por los decisores locales desde su planteamiento inicial. Sin embargo, en los ámbitos sociales, esas páginas resultaron el caballito de batalla de los pseudoambientalistas interesados maliciosamente en vincular la maravillosa propuesta regional de construir el Paso Caminero Internacional del río Puelo, a la subyacente intención futura de impulsar la descabellada propuesta de las esclusas y el puerto, lo que convinieron en denominar el “Megaproyecto de la Cuenca del Puelo”.

Cabe agregar que el tiempo ha clarificado la razonabilidad de los hechos y que la mayoría de la comunidad local ha comprendido los enormes beneficios que la propuesta del Paso Internacional Río Puelo implica para la región.

El camino como inaplazable vínculo territorial de la Alcaldía de Cochamó

Por último es menester comprender que el camino que se aproxima desde el Oeste por territorio chileno, tiene en primer lugar la intención de vincular concretamente a dos alejadas e históricamente incomunicadas comunidades internas de la Alcaldía de Cochamó, situadas aguas arriba en las márgenes del río Puelo y con proximidad al límite internacional. Estas son Segundo Corral y Llanada Grande, cuyos residentes, por la dificultad de acceso a los sectores más poblados de Chile, y la paradójica cercanía y sencillez de acceso hacia la Argentina, mantienen una fluida vinculación histórica con a las poblaciones de Lago Puelo, El Bolsón y El Hoyo, aguas arriba. Atender las necesidades de estas comunidades territoriales de la alta cuenca del río Puelo es para la Alcaldía de Cochamó una misión inaplazable, tan importante como lo es concretar el Paso Caminero Internacional que abrirá el acceso a un corredor turístico de magníficas posibilidades.

Durante la última década, y con el avance del trazado y construcción del camino dentro del territorio chileno hacia nuestra frontera, por voluntad de las comunidades a ambos lados de la frontera, se han ido generando documentos y actas reafirmando la firme voluntad de concretar el ansiado Paso Caminero Internacional, algunas de las cuales se vierten a continuación:

Comisión Pro Ruta Chile – Argentina

Fuerzas vivas de la Comarca Andina del Paralelo 42 han constituido una entidad no gubernamental denominada Comisión Pro-Ruta Chile-Argentina, caracterizada por no estar integrada por funcionarios oficiales que sólo participan a título de consultores. Destacadas figuras referentes de la comunidad acompañan a su presidente, elegido por consenso absoluto durante la primer reunión, el Sr. Francisco “Paco” Cruz, experimentado y reconocido promotor del desarrollo de la Comarca Andina del Paralelo 42, actual secretario de Producción y Turismo de la Municipalidad de El Bolsón en la gestión del actual Intendente Interino, Don Cesar Barbeito.



Antecedentes

El Paso Internacional Río Puelo no es una elección humana arbitraria o resultante de la simple conveniencia debido a proximidad entre importantes comunidades fronterizas, sino obra de la misma Vida, de la Naturaleza de nuestra geografía, ya que su bajísima altitud e incomparable belleza paisajística se combinan en un ambiente con un metabolismo climático muy especial.

Esto fue apreciado desde los tiempos protohistóricos por los primeros hombres recorrieron estos parajes y como lo expresáramos antes, tiene una nutrida experiencia como vínculo histórico. Durante las últimas décadas, comprometidos y vocacionales referentes de nuestra comunidad, con visionario sentido del potencial de dicho paso, como recurso ambientalmente planificable, como corredor turístico y distensor de los limitados recursos en cuenca alta

Han venido impulsando esmeradamente ante los sucesivos encuentros anuales del Comité de Frontera de la región

patagónica, tratando de que se valorizara a nivel regional, provincial y nacional, las virtudes de este paso internacional. Así se logró que resultara paso consensuado y que la cuenca binacional fuese priorizada como temas a tratar y a impulsar desde las cancillerías de ambos países, Chile y Argentina, incluyendo este punto dentro la agenda de los temas tratados por los presidentes de ambos países durante una reunión llevada a cabo en 1996.

Cronología de Esfuerzos Binacionales a favor del Paso Internacional Río Puelo

1984 – Acta de entendimiento de Buenos Aires: Tendiente a Promover la creación de Comités de Frontera para el desarrollo de las comunidades interfronterizas en materia de facilitación del tránsito de personas y mercaderías, desarrollo productivo, infraestructura, integración social, cultural, deportiva, etc.

1986 – Declaración N° 33 de la H. Legislatura del Chubut: originada en el proyecto de Ley N° 151/86 presentado por el Bloque de Diputados del Partido de Acción Chubutense (PACH), se dictó la Declaración N° 33/86 recomendando al Poder Ejecutivo Provincial que a través del organismo competente el estudio y posterior construcción de un puente sobre el Río Azul, en las proximidades de Lago Puelo y una ruta que lo conecte a la frontera con el camino existente en Chile.

1986 – El Ing. Ubaldo Ongarato, Jefe del Dto. Puentes de la Administración de Vialidad Provincial realiza un anteproyecto de puente sobre el río Azul.

1988 – Ordenanza Municipal N° 03/88 MLP: El 04/02/88 la Municipalidad de Lago Puelo declara de interés pública la construcción del camino internacional a Chile por el Paso “Río Puelo”.

1988 – Declaración de Interés Público de la H. Legislatura del Chubut: El 26/05/88 se aprobó sobre tablas el Proyecto N° 28/88 del Diputado Ivanisevich (PJ) solicitando al Poder Ejecutivo Provincial que instruya a su representante ante la Comisión Mixta Argentino-Chilena para que entre los proyectos que la misma considerará incluya el estudio de una vinculación terrestre entre Lago Puelo y Puerto Montt, uniendo el Departamento de Cushamen en Chubut con la Provincia de Llanquihue en Chile.

1988 – Resolución N° 04338 de la Dirección Nacional de Migraciones del Ministerio del Interior: el día 07/11/88 se amplía a todas las categorías migratorias la habilitación del Paso “Río Puelo”, incluyendo la categoría “Turista” y se mantiene el Control Migratorio a cargo del Escuadrón N° 35 “El Bolsón” de Gendarmería Nacional.

1991 – La Administración de Vialidad Provincial realiza un segundo anteproyecto de puente sobre el río Azul, por medio del Ing. Bofelli, Jefe del Dpto. Puentes de la AVP.

1991 – Acuerdo Menem-Alwyn: Se inaugura el Comité de Frontera “Región de los Lagos” integrados por las Provincias del Neuquén, Río Negro y Chubut y las Regiones de Chile VIII (Bío Bío), IX (Araucanía), X (de los Lagos) y XI (Aysen).

1991/98 – Encuentros del Comité de Frontera:

I Puerto Montt (Chile), nov. 1991

II Neuquén (Arg.), abr. 1992

III Concepción (Chile), ago 1992

IV Esquel (Arg.), dic. 1992

V Temuco (Chile), junio 1993

VI S.C. de Bariloche (Arg.), nov. 1993

VII Coyaique (Chile), may 1994

VIII S.M. de los Andes (Arg.) , nov 1994

IX Osorno (Chile), julio 1995

X Pto. Madryn (Arg.), mayo 1996

XI Los Angeles (Chile), sept. 1996

XII S.C. de Bariloche (Arg.), mayo 1997

XIII Temuco (Chile), nov. 1997

XIV Neuquén (Arg.), mayo 1998

1992- Publicación del estudio “Usos Múltiples de los Recursos Naturales de la Cuenca del Puelo – Bases para una efectiva integración Argentino – Chilena”, trabajo realizado en Lago Puelo con la Coordinación del Ing. Domingo Urzúa Vergara y editado por el CIEFAP (Centro de Información y Experimentación Forestal Andino Patagónico)

1993 – Reunión del Comité Ejecutivo de la Cuenca Binacional del Puelo en la Intendencia de la Xa. Región de Chile, en Puerto Montt, donde se analizó el trabajo coordinado por Urzúa Vergara.

1994 – Declaración de Interés Provincial de la Legislatura de Río Negro por proyecto del Diputado Alfredo Barbeito (UCR) a favor del Paso Internacional “Río Puelo”.

1995- En ocasión del IX Encuentro del Comité de Frontera “Región de los Lagos”, en la ciudad de Osorno (Chile), se constituyó la Comisión Binacional de las Comunidades Interfronterizas para el Desarrollo de la Cuenca del Puelo con participación de representantes de las Municipalidades de la Comarca Andina del Paralelo 42 y el Capitulo Llanquihue de la Asociación de Alcaldes de Chile.

1996 – Jornadas de Integración Argentino Chilenas en la Cuenca Binacional del Puelo: los días 19 y 20 de abril se realizaron dichas jornadas promovidas por el Senador Nacional Remo Costanzo (PJ RN), por iniciativa del Diputado Provincial Roberto Barros (PJ RN), con presencia de los Senadores Nacionales Cesar Mc Carthy (PJ CH), Osvaldo Sala (PJ CH) y José María Saez (UCR CH) y los Vicegobernadores de Río Negro y Chubut, Bautista Mendioroz (UCR RN) y Jorge Aubía (UCR CH) respectivamente y numerosos funcionarios nacionales, entre ellos Juan

Malaspina, en representación de Vialidad Nacional y Juan Gennari, en representación de la Subsecretaría de Obras Públicas de la Nación, entre otros. Como resultado de dichas jornadas los nombrados Senadores Nacionales presentaron un Proyecto de Comunicación con dictamen favorable de las Comisiones de Presupuesto y Hacienda, y de Obras y Servicios Públicos, solicitando al Poder Ejecutivo Nacional que se contemple el proyecto de financiación para esta obra en el Presupuesto Nacional 1997

1996 – Encuentro Presidencial Menem – Frei: Incluyó la Cuenca Binacional del Puelo entre cinco priorizadas en materia de uso de aguas compartidas entre ambos países. A su vez, en la reunión con los ‘Gobernadores de Argentina en la redidencia presidencial de Olivos, con los Presidentes Argentino y Chileno, el Gobernador Maestro (UCR CH) presentó el Proyecto de Corredor Bioceánico Comodoro Rivadavia- Puerto Chacabuco e impulsó el de la Cuenca Binacional del Puelo con el Paso Internacional “Río Puelo”.

1996 – Convenio Intermunicipal entre Lago Puelo y El Bolsón: Los Intendentes Municipales Eduardo Daniel (PACH Lago Puelo – Chubut) y José Dirazar (PJ El Bolsón – Río Negro) firmaron un convenio de cooperación intermunicipal incluyendo las acciones necesarias para concluir la obra vial en el Paso Internacional “Río Puelo”

1996 – En el X Encuentro del Comité de Frontera “Región de los Lagos”, en Puerto Madryn (Arg.) durante la primera semana de mayo de dicho año, se evaluó la construcción de un gasoducto trasandino a través de Paso Internacional “Río Puelo” para abastecer a la X Región de Chile.

1996 – A fines de ese año quedó constituida la Comisión Pro-Camino a Chile por el Paso “Río Puelo”, siendo designado primer Presidente a Don Francisco Cruz y como Secretaria a la Sra. Amelia Lorenzo.

1997 – El Vicegobernador Aubía, en ocasión de la Fiesta Nacional de la Fruta Fina, el día 11/01/97 anunció que el gobierno de Chubut, comprometía su decisión y esfuerzo para dar respaldo inmediato al Paso Internacional “Río Puelo”

1997 – El 2 de abril de ese año, el Gobernador en ocasión de 69 Aniversario de Lago Puelo, comprometió públicamente la ejecución del camino a Chile por el Paso Internacional “Río Puelo”

1997 – En marzo de ese año el Presidente de la CONADEPA (Comisión Nacional para el Desarrollo de la Patagonia), Edgardo Murguía visita Lago Puelo recibiendo del Intendente Municipal Eduardo Daniel una memoria descriptiva y compendio de antecedentes relativos al Paso Internacional “Río Puelo” y al desarrollo sustentable de la Cuenca del Puelo.

1997 – En mayo de ese año el Asesor de la Jefatura del Gabinete de Ministros de la Nación, Jorge Washington Rojo, hizo entrega en manos al Jefe de Gabinete, Jorge Rodríguez una memoria descriptiva y antecedentes referidos al Paso Internacional “Río Puelo”

1997 – El 26/10/97 fue presentado ante la VII Conferencia Internacional de Conservación y Gestión de Lagos, organizada por el ILEC (International Environment Committe) en la ciudad de San Martín de los Andes (Neuquén), el Manual de la Cuenca del Lago Puelo, proyecto de Estatuto Ambiental regional, preparado por Jorge Alejandro Barzi, Director de Medio Ambiente de la Municipalidad de Lago Puelo y con auspicio de dicha entidad como herramienta base del futuro planeamiento regional

1997- En noviembre de ese año el Subsecretario de Relaciones Económicas del Ministerio del Interior, José María Vernet, visita Lago Puelo a fin de imponerse “in situ” acerca de la problemática del desarrollo sustentable de la Cuenca del Puelo y requerimientos para la construcción del tramo final del camino al Paso Internacional “Río Puelo”.

1997 – A fines del año por gestión del Vicegobernador Aubía y un grupo de legisladores del Chubut se creó la Comisión Ejecutora para el Desarrollo Integral de la Cuenca del Puelo con prioridad del Paso Internacional “Río Puelo”. La citada comisión debe integrarse con funcionarios provinciales, representantes de las Municipalidades del N.O. del Chubut y de la Comisión Pro – Camino Internaiconal a Chile.

1998 – En enero de este año se realizó una cabalgata de confraternidad por el Paso “Río Puelo” encabezada por el doctor Julio Traverso e integrada por funcionarios, empresarios, profesionales y otros representantes de nuestro país que fue recibida por el Alcalde de Cochamó, Jesús Silverio Morales Rosales y la prensa chilena, en la población de Segundo Corral.

1998 - En marzo de este año se firmó un acuerdo intermunicipal ratificando la prioridad del Paso “Río Puelo” entre las autoridades municipales de la Comarca Andina del Paralelo 42: Eduardo Daniel (Intendente de Lago Puelo – PACH), Horacio Oliva (Pte. H. Consejo Deliberante de Lago Puelo – PACH), César Barbeito (Intendente Municipal de El Bolsón – UCR), Américo Paredes (Pte. Del Consejo Deliberante de El Bolsón – PJ), Enrique Silva (Intendente de El Hoyo – UCR) , Eduardo T. González (Pte. Consejo Deliberante de El Hoyo - UCR) y el Diputado Provincial Roberto Barros (PJ – Río Negro).

1998 – También en marzo de ese año se firmó un Acta de Hermandad entre las autoridades municipales de la Comarca Andina del Paralelo 42 precedentemente mencionadas y el Alcalde y Consejales de Cochamó (Chile), con motivo de una visita de confraternidad realizada a la vecina población de Segundo Corral (Chile) en ocasión de la Semana Corraleña.

1998 – Declaración de Interés Nacional de la Cámara de Diputados de la Nación para la construcción del camino por el Paso “Río Puelo” por proyecto de los Diputados Nacionales Aubía (UCR – CH), de Bariazarra (UCR – RN), Cambarieri (UCR – CH), Pascual (UCR – Cap Fed.)



El Lago Puelo

Foto Mario

Menendez

La Intensa y Extensa Discusión acerca de los Pro y los Cons respecto al Paso Caminero

Análisis Costo/Beneficio Real Ausente

Si realmente a proteger y cuidar el recurso natural se insta, será conveniente que el Ultraconservacionismo instalado en algunos promotores locales contra el Paso caminero observe con mayor profundidad los impactos que sobrevendrán de no hacer el camino y haber optado por el transbordador para conectar con el límite donde llegará el camino construido por los chilenos con cerca de 70 km. de traza. Es un grave error que pagaremos caro.

Resulta curioso descubrir que hay muchos quienes se oponen al camino por el hecho de la supuesta biomasa forestal que sería talada para realizar el trazado, que, dicho sea de paso, en principio, por lo accidentado del terreno y los condicionamientos impuestos por Parques Nacionales, resultaría en un camino estilo el circuito chico de San Carlos de Bariloche, de escaso ancho y con pocas obras civiles y su fluir siguiendo los accidentes geográficos.

Si la traza alcanza aproximadamente doce kilómetros, comprendiendo que el ancho mínimo ha de rondar los 20 metros, estamos hablando de unas 24 hectáreas para limpiarse, parte de las cuales, el obstáculo no es particularmente el bosque sino la piedra que en tal caso habría que dinamitar para realizar la ruta.

Comprendiendo que el Parque Nacional Lago Puelo cuenta con 23000 hectáreas de las que lo menos 17000 son de bosque nativo, no resulta tan significativo el volumen de lo que sería talado en apenas 24 hectáreas considerando la conveniencia distensiva de sobrecarga antrópica que el camino tendría sobre los escasos recursos acuáticos costeros del lago Puelo y sus cuencas tributarias.

Obsérvese la foto aerea comparativa y distíngase lo delgado de una traza caminera en un bosque semejante tan amplio como el que se pretende surcar.



Cabe observar como impacto que ciertamente se incrementarían los ruidos de motor, las polvaredas durante los veranos secos y probablemente, en el peor de los casos, la atmósfera toda podría enrarecerse debido al venteo predominante del oeste que ingresa permanentemente hacia el lago Puelo. Probablemente puede también inferirse que dichos ruidos y los gases provenientes de la combustión de los motores podrían causar alejamiento de las posibles colonias de cérvidos o de animales nativos y exóticos, tales como los chancos jabalíes. Es posible. Sabemos sin embargo que a las aves, acuáticas como terrestres el ruido no es agente expulsor, sino que por el contrario, parece invitarlas y esto se evidencia en tantas charcas cercanas a tantos caminos pampeanos que no pierden sus aves consecuencia del tránsito.

En cuanto al tema del bosque específico que se atravesaría, ciertamente no es el tipo de flora que más abunda en el Parque Nacional Lago Puelo que abarca en su área un mayor porcentaje de bosque trancisional de Laguán o ciprés, y que justamente este sector más occidental cuenta con especies propias de la Selva Valdiviana, que, insisto, si bién especiales al Parque mismo, esa flora pertenece a la provincia fitogeográfica de la Selva Valdiviana, precisamente a la que se ingresa por ese paso. La presencia de esa flora es la simple manifestación de las estribaciones extremas orientales hacia las que ingresa a través de los cañadones gracias al nivel de precipitaciones que presentan los mismos, lo que permite su desarrollo hasta un cierto límite. El coihue es un ejemplo de ingreso de especies arbóreas de Selva Valdiviana resistente hasta cerca de los 600 mm. como mínimo de precipitaciones. En el sector, la precipitación media anual ronda los 3000 mm. y en momentos de invierno supera los 4500 mm.

A continuación del Paso Internacional, la flora que sigue es toda creciente Selva Valdiviana, por lo que en términos fitoterritoriales, el camino, incidiría menos que mínimamente en la deforestación de flora que sobreabunda aguas abajo.

Estos argumentos invalidan claramente los discursos que se asoman contra el camino y que una vez más han triunfado logrando que se rechace la construcción del mismo poniendo la alternativa de un transbordador.

Obviamente importa mucho a los Ultraconservacionistas la tala de bosque nativo pero **poco les importa el actual y futuro impacto creciente sobre los limitados recursos acuáticos accesibles de este lado del Paso**, crecientemente invadidos por la desesperada promoción turística que alberga siempre esperanzada llenar sus hospedajes y servicios ansiando superar sus necesidades financieras continuas que pretenden satisfacer con desarrollos de limitadísima temporada alta.

Se solicitó en más de una oportunidad públicamente a la comunidad de ultraconservacionistas tanto como a miembros del Parque Nacional Lago Puelo que encarasen una Evaluación del Actual Impacto Ambiental sobre la Playita, y de una Prognosis del Impacto Futuro de seguir las cosas como están y de construirse el camino, para que pudieran por ellos mismos observar las tasas de carga contaminante y descubrir los reales límites por falta de espacios acuáticos recreativos distensores, pero por prejuicio o por simple negativa se hicieron oídos sordos al petitorio y siempre, sistemáticamente se calló ante asambleas a quienes quisimos exponer el asunto con la seriedad que meritúa. El ultraconservacionismo es una modalidad que consigue objetivos manipulando la información verídica a su antojo, y sobre una base de supuesta "venganza legal" sobre quienes de buena fé operan a favor de logros que al final beneficiarán a todo el conjunto.

La prueba de la incapacidad e inoperancia concreta de los ultraconservacionistas claramente se observa en el lamentable resultado conseguido por los supuestos "protectores del bosque" a quienes durante la última década, en el noroeste del Chubut se les han quemado arriba de veintemil hectáreas sin capacidad alguna de poder detener los flagelos.

Comparativa Area Caminera/Area total del Sector hasta límite

Carga Ecológica Verdadera:

Sobre Limitados Recursos Accesibles y Existentes: La Playita, Patriada, Desemboque/Creciente Carga Demográfica +

Construcción de Albergues + Creciente Urbanización de Valles sobre Cuencas Tributarias aumentando empobrecimiento paisajístico y Creciente Turismo sobreuso de recurso.

Verdaderos Fundamentos de la Discusión Pro/Contra el Camino

Grupos en Discusión

- Sector Productivo
- Sector Ultraconservacionista que constituye a los grupos en contra de la construcción del camino, basándose en argumentos supuestamente ecológicos como el hallazgo de especies protegidas propias de selva Valdiviana, y apoyándose en ideas de que las tierras aledañas al camino pertenecientes al parque pudieran ser vendidas a particulares produciendo un supuesto "negocio inmobiliario" - aspecto que se contradice con las posibilidades reales del sector que está situado a pies de cerros que superan los 1800 m.s.n.m. con pendientes escarpadas que impiden la penetración del sol durante más de ocho meses, resultando sectores poco recomendables para desarrollo alguno.
- Sectores Intermedios totalmente indiferentes por carecer de concernimiento respecto al tema, salvo excepciones como familiares de pobladores de las vecinas localidades chilenas de Llanada Grande y Segundo Corral, quienes desde largo ansían acceso a la zona argentina.

Alternativas de Transbordador:

Qué brinda

Qué impide

Resultados y Conclusiones respecto a la Discusión

Han ganado la batalla los Ulta Conservacionistas una vez más por sobre quizá, alternativas más coherentes en la escala necesaria para alcanzar la distención del recurso natural eficientemente. Un transbordador no será el camino a la distención concreta debido a que jamás será capaz de transportar un flujo vehicular ingresante en cantidades que lo excederán ampliamente.

Por otro lado, los costos de transporte invalidarán la posibilidad de acceder a gran cantidad de visitantes

probablemente interesados en cruzar a Chile, donde existen lagos y ríos de magnitud con playas y espacios recreativos suficientes para distender nuestros aceleradamente sobrecargados recursos. Esto en definitiva, significará que la carga ambiental sobre las costas del lago Puelo se verá incrementada conforme al volumen masivo de turistas que crecientemente ingresarán consecuencia de la creciente cantidad de albergues o "camas" disponibles año a año resultante de los ambiciosos y ansioso intereses de explotación turística locales ignorantes de la real capacidad del recurso para contener las tasas que ellos imponen con sus ofertas promocionales a todo y el país y fuera de él.

Es obvio que la propuesta de quién redacta fue arrasada por la tendencia ultra conservacionista y trabalotodo, a mi juicio, muy ignorante del pronóstico para las futuras décadas de seguir a esta escala de desarrollo superacelerado sobre una tendencia de sobreuso turístico de recursos limitados y frágiles, ya incontenible.

Veremos los resultados negativos que esto acarreará en el creciente encierro y asinamiento con sobrecarga demográfica que estos valles tendrán cuando las rutas sean un solo frente de comercio y las vegas urbanizadas indolentemente cubriendo definitivamente aquellos valles verdes de hace solo 20 años con techumbres metálicas que destruirán el poco paisaje atractivo que teníamos ya que los lagos están lejos y no son visibles desde los pueblos, y ese poco paisaje válido que nos atrajo más allá del suave clima era el verde de los valles. Hoy ya se fue de El Bolsón y se aleja rápido de Lago Puelo y El Hoyo.

Pero tal vez, quizá en esa curiosa paradoja se halle el secreto de la salvación de la zona. Tal vez dentro de no mucho, se empobrezca tanto el paisaje consecuencia de la histérica urbanización que se pierda el interés y la atracción por visitarla, distendiendo finalmente de un modo paradójal, la carga correctiva y contaminante sobre suelos y aguas superficiales.

Lo veremos...



[Portada](#)



[_Indice Manual](#)



[Modelo Ecogeográfico](#)