

Perspectivas sobre la infraestructura carretera en la meseta central rionegrina:

Marcelo E. Lascano

A lo largo de la denominada “línea sur” existe un sistema de rutas de ripio que vinculan distintas localidades, a través de grandes distancias. Esta red incluye tramos pavimentados que serán de suma utilidad en una elaboración proyectiva sobre escenarios de inversión. La “cuestión del pavimento” en esta subregión (que supera el ámbito de la provincia de Río Negro) tiene relación con el sistema completo de transporte, que en este caso incluye también la línea ferroviaria San Antonio Oeste – Bariloche.

Para ambas infraestructuras deben distinguirse dos tipos de utilización:

- La utilización por demanda local, es decir, la necesidad de traslados generada en las localidades de la meseta central rionegrina.
- La utilización de tráficos pasantes, es decir, tipos de traslados que no tienen ni origen ni destino en la zona central de Río Negro.

La naturaleza del primer tipo de utilización se define a partir de dos variables: el tamaño de las localidades, que define la escala del flujo de circulación. En esta comarca no hay centros que superen los 2500 habitantes, excepto dos (Ingeniero Jacobacci y Valcheta). Este dato toma aún más significación si es cruzado con los hábitos de utilización de vehículos particulares. La posesión de un vehículo o más por familia es bastante general, pero la posibilidad de afrontar el costo de combustible y, sobre todo, de desgaste del vehículo no es un rasgo generalizado. La segunda característica que delimita la utilización local es el patrón distancia: es en definitiva uno de los rasgos más importantes para identificar la comarca. La separación entre las localidades y de la comarca en sí respecto a las demás microregiones del norte de la Patagonia es muy significativa y plantea, a primera vista sobre el mapa, la necesidad de evaluar la mayor o menor compatibilidad de uno u otro modo de transporte, a partir de una ecuación costo -beneficio, centrada en la facilitación del transporte pero sin omitir, en un afán utópico, la relación entre beneficio territorial y costo de inversión y mantenimiento.

En este último aspecto cabe incluir los tráficos pasantes. La utilización local más la “extralocal” son en definitiva la variable concreta para evaluar el beneficio. En el caso de este corredor, la importancia de los tráficos pasantes (de cargas o pasajeros) en relación a los locales es muy grande, al punto de modificar, potencialmente, la ecuación de inversión y mantenimiento *en sentido muy favorable para la utilización local*.

Considerando esta estructura territorial (lo que incluye el esquema de la circulación esbozado), en cuanto a la inversión en infraestructura carretera el siguiente paso será evaluar los distintos grados de inversión sobre la red actual. Esta evaluación partirá de el estado actual de la red carretera, pero sobre todo a partir de la orientación de los flujos de transporte locales. En este sentido se verificará o refutará la validez de la ruta 23 como unidad funcional (es decir, como corredor), o bien, quedará reconocida la presencia de ejes efectivos de dinamismo que no coinciden con un rasgo cartográfico y toponímico como es la ruta 23. En resumen, la planificación de transporte en esta comarca es un problema de mayor complejidad a la mera oposición simbólica entre “ripio” y “pavimento”.