

EL FERROCARRIL TRASANDINO Y LA INTEGRACIÓN CON CHILE¹

Mirian CARDONÉ, M^a Nélica MARTÍNEZ y Sonia FERNÁNDEZ²

Departamento de Geografía e Historia
Facultad de Humanidades
Universidad Nacional de Comahué (Argentina)

Resumen: Se desarrollan algunas reflexiones en relación con la construcción del Ferrocarril Trasandino Sur, entre Argentina y Chile.

Palabras clave: Argentina, Chile, globalización, Ferrocarril Trasandino Sur.

Abstract: Some reflections about the construction of South Transandine Railway between Argentina and Chile are exposed in this article.

Key words: Argentina, Chile, globalisation, South Transandine Railway.

INTEGRACION REGIONAL EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACION

En estos últimos años del Siglo XX la interpretación del mundo pasa, en forma genérica, por entender la globalización mundial, la cual se presenta como un proceso que caracteriza a nuestra época. Se define como "... un estado supremo de la internacionalización..." (SANTOS, 1993), "... cuyos precedentes, deben buscarse en décadas y siglos anteriores..." (IANNI,1992).

La globalidad se manifiesta fundamentalmente en la economía, en el campo de la tecnología y la comunicación, en el desarrollo de los transportes y de la información,

¹Ponencia presentada en ocasión de celebrarse el Segundo Congreso Nacional de Ciencia Política "Globalización, entre el conflicto y la integración". Universidad Nacional de Cuyo, 1 de noviembre de 1995. Mendoza, Argentina.

²Las autoras son docentes e investigadoras del Departamento de Geografía y del Departamento de Historia. Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahué, Avda. Argentina 1400. (8300) Neuquén. Argentina.

que no llegan a todos. Este proceso va conformando una trama de relaciones dirigidas y seleccionadas en función de los negocios. La globalización se revela ante nuestros ojos a través de redes que imponen una racionalidad al territorio, en relación con el proceso productivo de cada lugar.

A partir de esta idea surge la necesidad de ver la relación entre el mundo y las regiones como un todo inseparable, justamente para poder comprender, desde una perspectiva local, el funcionamiento de una parte de este todo: la región. El mundo se torna así como un conjunto de posibilidades, que funcionaliza a las regiones, de acuerdo a las oportunidades existentes en ellas.

Esta nueva fase histórica marcada por la internacionalización de la producción y la circulación fluida de los bienes, es esencial para unir a los lugares. En este contexto, la división del mundo en bloques y espacios regionales se ha tornado necesaria. El resultado es un "reacomodamiento" de los territorios nacionales, creando un nuevo mapa del mundo en función de la dinámica actual del sistema capitalista. Estas acciones se vinculan con fuerzas externas, que organizan el proceso de integración, ligadas a los intereses dominantes, según las normas de la Globalización.

Los territorios que en esta situación se tornan mercados, exigen que los flujos se movilicen de forma acelerada y con la menor cantidad de obstáculos. Una mayor fluidez ordena bajar fronteras, mejorar los transportes y comunicaciones, incluida la circulación de dinero (SANTOS, 1994). Es por ello que, desde una perspectiva regional, hoy en la República Argentina no es suficiente la salida al mercado externo por el Atlántico y, por consiguiente, se requiere realizar la apertura hacia el Pacífico.

Surge entonces, la necesidad de destacar el territorio nordpatagónico como posible área de conexión Atlántico-Pacífico. La realización del "Corredor Bioceánico" es un proyecto que pondrá en circulación una gran variedad de productos regionales y extrarregionales, así como personas e ideas.

La integración de Argentina con Chile está incluida dentro de este contexto. La construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur (FTS) se transforma así, en un elemento clave para concretar el corredor Atlántico-Pacífico. La infraestructura de transporte es fundamental para trasladar la producción regional, estimada en 1,5 - 2 millones de Tn/año. Este proyecto permitirá unir los puertos de Bahía Blanca y San Antonio Oeste (Argentina) en el Océano Atlántico con el puerto de Talcahuano (Chile) en el Pacífico.

En este orden de cosas, el surgimiento de la Cuenca del Pacífico como bloque mundial, constituye en la actualidad una posibilidad que está latente en el Mundo para plantear las oportunidades que ofrece la Nordpatagonia, a partir de su potencial humano productivo.

El Corredor Bioceánico es un proyecto que dará lugar a la integración económica mediante el acrecentamiento del comercio con Japón y China, Canadá, E.E.U.U y Rusia. La asociación de países del Oriente asiático (ASEAN), integrada por Indonesia, Filipinas, Brunei, Tailandia y Singapur; los 4 NIC'S (*New Industrial Countries*) -Corea del Sur, Taiwan, Singapur y Hong Kong- constituyen mercados con amplias posibilidades para introducir productos locales. Este mercado, caracterizado por una impresionante expansión, permitirá insertar frutas frescas y secas, vinos y jugos concentrados, que constituyen los productos más requeridos por los asiáticos. Hay que destacar que en el bloque de países de la región asiático-pacífica, la población total supera los 2.000 millones de habitantes, lo que representa el 43 % de la población mundial. El grado de industrialización reciente y la demanda que alcanzaron en los últimos años los países en cuestión, contribuyen a hacer real la "posibilidad" en un futuro no muy lejano.

La organización territorial así desencadenada, implicará nuevas formas y funciones. Las acciones horizontales de individuos, empresas, instituciones del lugar... deberán organizarse y adquirir la fuerza suficiente, para que este evento sea beneficioso y logre armonizar una estructura productiva, capaz de superar la fragmentación gestada desde las acciones verticales de los "actores" hegemónicos. Esto supone estrategias, que establezcan las condiciones responsables de una mejor calidad de vida para el conjunto de la sociedad.

El proyecto trasandino presenta ventajas técnicas y económicas importantes, como la transitabilidad del paso durante todo el año por su baja altura; la salida al océano Atlántico por el puerto Ingeniero White (Argentina) de los productos chilenos y al Pacífico por Concepción (Chile) de los productos argentinos; asegurará, además del intercambio regional, la eliminación de altos fletes del actual recorrido marítimo por el Estrecho de Magallanes en el Sur del Continente.

Se prevé un acrecentamiento del tráfico de pasajeros e incluso la creación de nuevos centros de población, considerando además de la afluencia de personas movilizadas por la construcción del ferrocarril, las actividades turísticas potenciales de esta región, que la convierten en única en Latinoamérica.

Resulta estratégicamente importante para el desarrollo de la provincia mediterránea de Neuquén, la vinculación ferroviaria, principalmente con los puertos de Concepción y Valdivia de Chile. Este medio de transporte masivo es el más económico de los sistemas actuales y contribuirá a fortalecer la realización de numerosos proyectos provinciales, al permitir mayores escalas de producción y posibilidades de exportación a los países del Sudeste asiático. Asimismo, las regiones chilenas que limitan con la Provincia del Neuquén constituyen un mercado potencial de

importancia para los productos regionales, al contar con una población de 3.500.000 a 4.000.000 de habitantes, unas diez veces superior a la población provincial.

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE PARA EL DESARROLLO REGIONAL

El transporte constituye un servicio independiente para el flujo de bienes y personas. Las diferentes localizaciones geográficas de los insumos de la producción, con relación a los centros de consumo, así como el desarrollo de servicios y del comercio entre distintos lugares, determinan la importancia que adquiere el transporte. Este alcanza una significación aún mayor para el logro de la pretendida "integración regional".

La extensión en sentido latitudinal de Argentina determina elevados costos de transportes, lo que constituye un condicionante para el desarrollo regional. La potencialidad económica y cultural de muchas áreas distantes de los puertos y de los centros de consumo, se ve amenazada si no se cuenta con un servicio de transporte.

Debe tenerse en cuenta que, a pesar de su importancia, el sector del transporte en Argentina "estuvo durante los últimos años prácticamente ausente dentro de los planes y prioridades políticas de los distintos gobiernos, en especial en carácter de instrumento para la concreción de la integración entre provincias" (CIPOLLATTI, 1993).

Argentina cuenta con una amplia red ferroviaria y vial, desarrollada en forma radial con convergencia en Buenos Aires; esta red comunica la región de la Pampa Húmeda (donde históricamente se han extraído los productos agropecuarios) con los mercados externos, a través de los puertos del litoral atlántico.

Pues bien, como señala CIPOLLATTI (1993), como consecuencia de esta postergación del transporte, de las prioridades de la política, se produjo además un deterioro progresivo a lo largo de muchos años en el estado de la infraestructura y en la calidad de los servicios prestados por las distintas empresas de transportes, ya fueran estatales o privadas. Por consiguiente, el transporte se tornó insuficiente, caro, inflexible a la demanda, tecnológicamente obsoleto, requiriendo de urgentes inversiones en infraestructura, que comprometen la continuidad de los servicios. Para revertir esta situación se deben asignar mayores recursos al sector. Si esto no se concreta se dificulta la integración regional, así como el acceso a los puertos de exportación, entorpeciendo el desarrollo del comercio internacional. A tal efecto, resultan de interés las medidas adoptadas, así como los proyectos encarados en el sector del transporte en los inicios de la década de los 90, con el modelo económico impuesto en el país.

El nuevo orden mundial creado por la intensificación del proceso de globalización ha cambiado las bases de la competencia internacional, se torna necesario así, modernizar la concepción de exportación que tuvo éxito en el pasado; deben surgir entonces, enfoques integrales en los que intervengan todos los aspectos relacionados con la competitividad de un producto, de una industria o de una región, tanto a escala nacional como internacional.

El propósito de las políticas a ejecutar actualmente en el país, en el sector transporte es producir una transformación económica, que genere -afirma CIPOLLATTI (1993)- condiciones apropiadas para que los recursos se dirijan hacia los modos de transporte, económicamente más aptos, según cada necesidad y área; y posibilitar el desarrollo de un sistema integral de transporte.

Asimismo, la política debe orientarse dentro de un marco jurídico moderno y flexible que contemple la incorporación de capital privado, como principal agente operador de los servicios. El Estado ya no será un empresario del transporte, sino que sus funciones quedarán reservadas hacia el planeamiento del desarrollo del transporte y el control de las empresas y los mercados. Esta planificación se hará en función de las necesidades económicas, sociales y regionales.

Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente y que el desenvolvimiento reciente de la cadena de producción y movimiento de mercancías se ha orientado hacia la integración del transporte, el almacenamiento y la distribución por medio de los servicios multimodales, debe ponerse énfasis en el papel estratégico que hoy pueden cumplir los ferrocarriles; es significativa la importancia estratégica de los ferrocarriles por su vasta capacidad de carga y bajo costo relativo, en especial para el traslado masivo de bienes en largas distancias. Estas ventajas perduran desde hace más de una centuria.

De tal forma el Ferrocarril Trasandino del Sur (FTS) podrá erigirse en la nueva alternativa de conexión ferroviaria entre Argentina y Chile, posibilitando el camino de integración entre ambos países.

Antes de presentar las características inherentes a este ferrocarril, se hace necesario reflexionar acerca de la situación sobre el transporte internacional en Latinoamérica. Al respecto se ha creado la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) en 1964, con el objeto de realizar una mayor cooperación regional y asegurar una participación más activa de los ferrocarriles en el proceso de integración regional.

Desde la ALAF se sostiene que, "los sistemas nacionales de transporte en América Latina han operado tradicionalmente, para enviar la producción de materias

primas hacia los puertos, para su exportación a los países industrializados, y sólo hace algunos años se han completado las conexiones terrestres, para unir los centros más importantes de la región. Por lo tanto, es fácil entender porqué casi todo el comercio intralatinoamericano se transporta por mar, o a lo largo de corredores terrestres paralelos a la costa y a través de las áreas más densamente pobladas" (FLOURET, 1985).

En relación a los problemas del transporte internacional entre Argentina y Chile deben considerarse los siguientes factores:

- . la Cordillera Andina supone un obstáculo natural que ha obligado a la ejecución de importantes obras de ingeniería para establecer las vías necesarias de comunicación entre ambos países;
- . las relaciones políticas binacionales también han constituido un impedimento para la concreción de un flujo de intercambio regular;
- . las conexiones ferroviarias entre Argentina y Chile iniciadas en 1910 con la puesta en servicio del ferrocarril Mendoza-Los Andes, que une estas dos ciudades y con posterior conexión desde las mismas con las respectivas redes ferroviarias de ambos países, dejaron de prestar servicio desde 1984 a raíz de la situación climática, que se registrara en la cordillera Andina y a consecuencia de los gravísimos daños que afectaron al ferrocarril.
- . Se pone de manifiesto, la inexistencia de vías de comunicación apropiadas, y a que por carretera se limitan a la ruta internacional y que por ferrocarril, están reducidas al ferrocarril trasandino Salta-Antofagasta, de utilización muy limitada dada su situación, en el Norte de ambos países.

En razón de estas restricciones, en 1985 se le da prioridad nuevamente al proyecto sobre integración ferroviaria entre Lonquimay-Zapala, es decir al FTS.

TRASANDINO DEL SUR: CONSIDERACIONES TECNICO-ECONOMICAS

La obra del Ferrocarril Trasandino del Sur, proyectada desde principios de siglo, presenta un recorrido de 220 km. que unirán Zapala (Argentina) con Lonquimay (Chile) permitiendo la conexión bioceánica desde el complejo portuario de Concepción-Talcahuano en el Océano Pacífico a los puertos argentinos de Bahía Blanca y San Antonio Oeste en las provincias atlánticas de Buenos Aires y Río Negro, respectivamente. Incluye también el tramo de unión Choele-Choele- San Antonio Oeste

como una mejora significativa en la conexión del puerto rionegrino con el Alto Valle de Río Negro (Argentina) y el mercado chileno. Por lo tanto se establece una zona de influencia directa de alcance del proyecto. En la República de Chile abarca las regiones del Bio-Bio de la Araucanía y de Los Lagos, y en la República Argentina las provincias de Neuquén y de Río Negro. La zona de influencia indirecta abarca los países de la cuenca del Pacífico y de la costa atlántica, que resultan de interés para la colocación de productos argentinos y chilenos, actuales y potenciales.

Según el estudio realizado por el Consejo Federal de Inversiones los flujos comerciales dinamizados durante los últimos 5 años, indican importantes posibilidades de intercambios; por ejemplo en el caso de la República Argentina se ha analizado esta reciprocidad con países de la costa atlántica, principalmente Estados Unidos, Brasil y con los de la cuenca del Pacífico: Japón, los países que componen el grupo ASEAN y los denominados NIC'S, nuevos países industriales Hong Kong, Corea del Sur y Taiwan; China e India; la costa oeste de los Estados Unidos; Australia y Nueva Zelanda y los países de América Central y del Sur con costa al Pacífico. El eje California-Japón es la base del sistema comercial del Pacífico en el cual se integran estos últimos países.

En el caso de Chile se ha tenido en cuenta el comercio con los países de la costa atlántica, prestando especial atención a los países europeos, con quienes Chile ya mantiene un fuerte intercambio comercial, los países de América con costa hacia el Atlántico y en especial el tráfico con Brasil.

En relación al sistema ferroviario de Chile y Argentina, al igual que en el resto del mundo, ha tenido que competir con el sector de transporte por carretera que se encuentra en expansión. En esta competencia, los ferrocarriles se ubican en desventaja tecnológica y económica. Además, en el caso de la República Argentina, a diferencia de Chile, se cuenta con un sólo ramal, siendo el territorio más extenso y con una densidad de vía marcadamente inferior. Debe tenerse en cuenta también, que de acuerdo a la producción actual, existen escasos productos capaces de generar movimientos de alto volumen y a grandes distancias. Tampoco la oferta ferroviaria está adecuadamente dotada para brindar servicio.

En los estudios realizados para este proyecto se han diseñado un conjunto de itinerarios alternativos, con la posibilidad de emplear el modo ferroviario en diversas combinaciones intermodales, en relación a las características y exigencias para el transporte que manifiesta el flujo de carga actual.

Entre los productos seleccionados que conforman el tráfico de cargas del corredor, y que pueden ser derivados al medio ferroviario, pueden mencionarse: manzanas y peras frescas, jugos concentrados, puré y pasta de frutas, manzanas deshidratadas y

desechadas, cerámicas, bentonita, policloruro de vinilo, polietileno, soda caústica, sal, cemento, hierro, rollizos de madera, madera para pulpa, madera aserrada, celulosa y papel. Como productos potenciales se consideran: urea, pasta celulósica termo mecánica, polipropileno y rollizo.

ALTERNATIVAS DE TRAZADO Y PASO CORDILLERANO

El tramo entre Zapala y Curacautín, según el "Tratado Storni-Fernández", debía atravesar el paso Mallín Chileno en la frontera y la ciudad chilena de Lonquimay. Chile construyó en su territorio 64 km de vía y enlazó Curacautín con Lonquimay, incluida la obra más importante de todo el trazado, como es el túnel "Las Raíces".

En el año 1956 se interrumpen todas las gestiones vinculadas con el proyecto del ferrocarril trasandino, y queda pendiente la resolución con Chile del lugar de empalme de rieles en el linde fronterizo. Si bien se había previsto originariamente realizarlo por el paso Mallín Chileno, esto representaba para Chile un recorrido adicional en zona altamente desfavorable y de elevado costo de construcción. Por este motivo, Chile insistió en que el enlace se realizara por el paso del Arco, ubicado más al Sur; este paso simplifica el trazado chileno, pero para Argentina representa un recorrido adicional de 35 km. y una elevación del nivel máximo del trazado (de 1000 a 1740 metros).

En 1990, según los diversos estudios realizados en relación al trazado y paso cordillerano, se define como más favorable para la conexión ferroviaria internacional entre Zapala y Lonquimay, el empalme de rieles en Mallín Chileno (Figura 1).

Esta elección implica las siguientes ventajas:

- La longitud total del tramo por Mallín Chileno es 14 km menor que por Paso del Arco, lo que supone menos costo de explotación.
- De acuerdo con el presupuesto estimativo realizado, el costo total de construcción por Mallín Chileno es menor que por el Paso del Arco.
- El empalme en Paso del Arco obligaría a salvar el Portezuelo del Litrán a cota 1800 metros, elevando el nivel máximo del trazado.
- La acción de los vientos de rumbo oeste y noroeste en la falda de Mallín Chileno facilita la fusión de la nieve, evitando la posibilidad de aludes.
- Otorga una mayor seguridad en el tráfico, y el ferrocarril adquiere una mayor velocidad al trazarse en zona de menor pendiente.

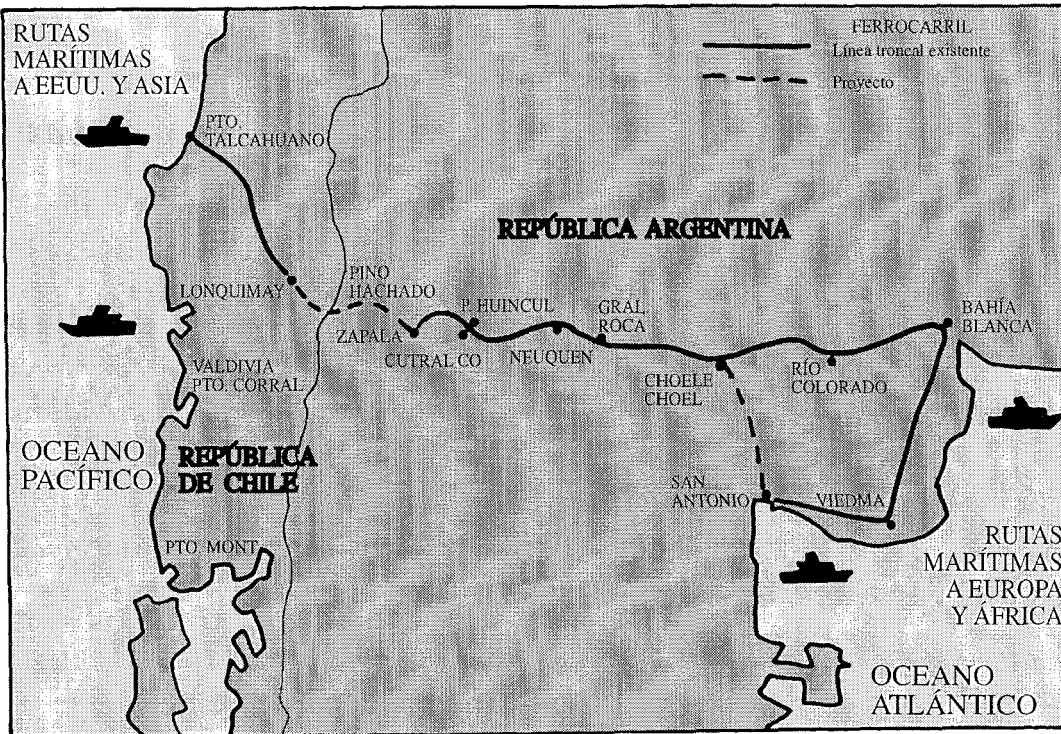


Figura 1.- Trazado del Ferrocarril Trasandino del Sur.

LA RED TRONCAL Y EL AREA DE INFLUENCIA

El Trasandino del Sur se inserta dentro de una infraestructura mayor, donde se inscriben los ramales que pertenecen en Argentina al Ferrocarril General Roca y unen las ciudades de Zapala-Bahía Blanca-Viedma-San Antonio Oeste. Este , es el proyecto alternativo Choele Choele-San Antonio Oeste.

En el caso chileno se considera la Línea Central del Ferrocarril Sur desde Alameda a Puerto Mont y los ramales de alimentación Alameda-Talagante, Rucapequén-Concepción-Curanilahue, San Rosendo-Talcahuano-Lonquimay, Los

Sauces-Lebú y Renaico-Valdivia. Esta infraestructura ferroviaria esta pensada para operar junto a la infraestructura vial y portuaria existente. Así, por ejemplo, los principales puertos chilenos en relación a este proyecto ferroviario se hallan en la octava región: Lirquén, Penco, Talcahuano, Molo 500, San Vicente, Muelle Cap. Por su parte en Argentina se incluyen los puertos de San Antonio Oeste en la provincia de Río Negro y Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires.

Cada área nacional está servida por una red caminera compuesta de una carretera troncal pavimentada y de vías secundarias. De tal forma, se conectan los puertos con las capitales del área y los principales centros productores locales, componiendo una red de tráfico importante.

El principal flujo internacional de esta red vial es el maderero y secundariamente el de vegetales (frutas, hortalizas y semillas) y productos de mar.

La "red vial chilena" se ha desarrollado teniendo en cuenta el mejoramiento de la calidad en los sectores de más alto tráfico en lugar de incrementar su extensión.

Una importante proporción de transporte por carretera está relacionada con movimientos de importación y exportación: transporte de productos de las minas a los puertos, corredores de exportación de frutas, maderas y productos forestales. Para estos últimos, el camión es el medio de transporte utilizado por las regiones séptima, octava, novena y décima a los puertos de Talcahuano, Lirquén o San Vicente.

La conexión vial en Argentina, entre la costa atlántica y la zona cordillerana, se efectúa por una única vía pavimentada de rumbo este-oeste, abriéndose hacia el Sur en dirección al puerto de San Antonio Oeste y el resto de la costa patagónica, y hacia el Este en dirección al puerto de Bahía Blanca, conectándose con el litoral industrializado argentino. Desde Neuquén se abre hacia el Sudoeste en dirección a la zona cordillerana (San Martín de los Andes-Bariloche), y hacia el Oeste en dirección a la ciudad de Zapala y el centro-norte del resto de la provincia de Neuquén. Asimismo, se producen otras conexiones con las provincias de La Pampa y Mendoza.

Debe destacarse que Neuquén dispone de una red interior de amplia cobertura territorial, permitiendo el acceso a sus zonas de producción. Si bien en la provincia de Río Negro existe otra vía transversal que recorre la denominada Línea Sur, se debe mejorar, ya que presenta aún importantes tramos apenas consolidados.

La producción exportable de las dos provincias hacia otras zonas del país y del exterior corresponde principalmente a frutas, tanto frescas como semi-elaboradas o elaboradas.

PAPEL DEL ESTADO NACIONAL Y PROVINCIAL

Existen una serie de actuaciones efectuadas por los presidentes Raúl Alfonsín (1983-89) y Carlos Menem (que desde 1989 ejerce el Poder Ejecutivo) en el marco de la política económica internacional que justifican la concreción del Ferrocarril Trasandino.

Durante la presidencia radical de Raúl Alfonsín, y en la Provincia de Neuquén del gobernador Pedro Salvatori, representante del partido provincial "Movimiento Popular Neuquino" (M.P.N.), se destaca la importancia regional, particularmente de carácter estratégico que tiene el proyecto para el desarrollo del Norte de la Patagonia y del país en su conjunto; se genera así, una red de comunicación Ferroviaria Atlántico-Pacífica, que facilitaría el acceso de la Argentina a los mercados de la cuenca del Pacífico, especialmente a los del Sudeste Asiático, así como la integración física, complementación económica e intercambio turístico, comercial y socio-cultural con Chile.

Por la Ley Nacional n° 23.253 del año 1985 se dispuso el apoyo a este proyecto, a través del Acta de Entendimiento de Santiago, suscrita entre Argentina y Chile en noviembre de 1984, considerando prioritario un análisis del sistema global de enlaces terrestres para la integración continental. El proyecto del Ferrocarril Trasandino del Sur ha sido considerado de interés por los gobernadores de todas las provincias patagónicas.

Asimismo, existieron otras razones que fortalecieron la idea de construcción del ferrocarril, como el traslado de la Capital Federal al área Viedma-Carmen de Patagones. El propósito del Gobierno Nacional fue priorizar y promover el desarrollo de la Región Patagónica (el Norte patagónico articulado por las cuencas de los ríos Negro y Colorado conjuga el potencial hidroeléctrico de los torrentes cordilleranos, las amplias terrazas de cultivos de las cuencas medias, una zona favorable para el desarrollo del comercio y la industria, y la posibilidad de salida de la producción a través de los puertos de Bahía Blanca y San Antonio Oeste); fortalecer el Puerto de San Antonio Oeste y los proyectos de área circundante: hierro, acero, aluminio, soda solvay y otros; incrementar la importancia de los países de la cuenca del Pacífico; animar el avance del Polo Petroquímico del Neuquén que producirá 600.000 Tn/año de productos, estando previsto que gran parte de ellos sean exportados a los mercados del Pacífico.

Con el gobierno del presidente Menem y la implementación del nuevo modelo económico, la Argentina firmó con Chile en 1991, un acuerdo de complementación económica para facilitar y expandir el comercio -agilizar el tráfico por las fronteras y el acceso a los puertos; promover las inversiones recíprocas, desarrollar proyectos de

interés común y mejorar la fuerza negociadora en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (Gatt)-. En este sentido debe destacarse que el intercambio bilateral es muy relevante; Chile pasó a ser el tercer destino de las exportaciones locales, en parte por operaciones dinámicas de combustibles y manufacturas agropecuarias e industriales.

En relación al FTS, tanto desde los gobiernos nacionales de ambos países como desde los de menor nivel se han originado actuaciones tendientes a impulsar su concreción. Deben mencionarse las reuniones mantenidas entre los presidentes de Argentina y Chile, y las celebradas entre el actual gobernador Sobisch de la provincia del Neuquén con el embajador Rodríguez Guarachi, donde vertieron opiniones de los avances respecto del trasandino. Ambos intercambiaron ideas acerca de los pasos a seguir, buscando apoyo para interesar a los empresarios en general y al gobierno, sobre la viabilidad de este proyecto.

En 1995 hay signos de reactivación del proyecto, ya que en el marco de la primera etapa se llamó a licitación para la compra de balastro, piedra partida que sirve de base a los durmientes para la construcción de los primeros 13 km. del FTS.

REFLEXIONES FINALES

El proceso de globalización de la economía actual exige la formación de espacios económicos, que son funcionalizados por el intercambio de la producción regional y extrarregional. Ante esto, se impone una nueva regionalización a partir de la necesidad de una mayor fluidez territorial para la entrada y salida de mercancía, personas, ideas, mensajes, órdenes, información técnica, etc.

El proyecto de conexión bioceánica ferroviaria sienta las bases para la integración de Chile y Argentina, construyendo un espacio común de comercio. La concreción del FTS se convertirá en un evento de vital importancia para la región, que trascenderá las fronteras nacionales en este marco de integración. Este proyecto, que tiene una historia de cien años, parece estar más cercano a realizarse dentro de las posibilidades que ofrece el mundo actual.

En términos generales todo indica que no es un plan sencillo, pues deben evaluarse de forma conjunta aspectos técnicos, político-institucionales y económicos. Desde el punto de vista técnico, el proyecto demanda una inversión en alta tecnología ferroviaria, con el fin de superar la infraestructura obsoleta existente. Además, ello aseguraría preservar las características propias que presenta el medio físico de alta montaña.

En la concreción del FTS, no sólo debe considerarse el aspecto referente a inversión. El eje de la discusión pasa por "saber vender" este proyecto, comenzando por la realización de un estudio de cargas posibles, a partir del traslado de productos regionales y extrarregionales.

Un estudio global de flujos de cargas, deberá ser precedido por políticas de reactivación de la producción regional y nacional. Cuando esto se garantice, habrá interés para los inversionistas, pues existen ventajas comparativas en el precio de los flete -el flete común por camión es igual a 0,6 ctvs/Tn/km y el flete ferroviario es igual a 0,2 ctvs/Tn/km-. Por otra parte la combinación de esta función con otros usos, como por ejemplo turismo, pasajeros en general, y vagones privados, son también una alternativa a evaluar. Otro aspecto a considerar es que el corredor bioceánico adquiere una localización estratégica dentro del Mercosur, ampliando su radio de influencia a un espacio mayor que va desde Río de Janeiro a Buenos Aires, Patagonia, Chile y los países de la Cuenca Pacífica. Desde el punto de vista comercial este nuevo pasaje, significa evitar 6 o 7 días de navegación por el Cabo de Hornos, ya que la conexión Atlántico-Pacífica se estima en 24 horas. La combinación de estos factores determinan que el proyecto del Trasandino sea un negocio rentable.

Debe tenerse en cuenta, que el comercio bilateral se ha diversificado y aumentado. Chile ha realizado en Argentina, en los últimos años, importantes inversiones en el sector hidroenergético y alimenticio. Por otra parte, Argentina ha invertido a través de empresas como YPF, Banco Nación, Cartellone o Molinos, en el país limítrofe, (Diario Río Negro, 3/09/95). Debe considerarse también que Chile adoptará una posición estratégica como área de libre comercio en el Mercosur.

El marco político-institucional es de vital importancia para comprender en términos globales y dentro del esquema de privatizaciones, cuáles serían los agentes interesados en la inversión del proyecto del Trasandino. En principio son tres las empresas que estarían más ligadas a este emprendimiento; Odebregth es una firma multinacional propietaria de la mayor petroquímica localizada en Brasil; Ferrosur Roca, del grupo empresario argentino Fortabat, y Fepasa, (Ferrocarriles del Pacífico S.A.) grupo ferroviario chileno.

Desde el papel del Estado cabe preguntarse ¿cuál será la alternativa de explotación?, ¿se incorporará al sector privado solamente o se crearán entes mixtos donde, además intervendrán los intereses del Estado Nacional y de los Estados Provinciales?.

Por otra parte, cuando no se visualiza el proceso en su totalidad se puede incurrir en el error de pensar que la implementación de un proyecto de esta naturaleza, si no está acompañado de una planificación que contemple también los intereses de la

población en su conjunto, difícilmente pueda lograrse el desarrollo regional. Por ello, es necesario conocer esta realidad espacial, construida a partir del sistema-mundo como una totalidad; esto implica posibilitar el conocimiento del proyecto, dentro del marco global desde la economía mundial, para que los organismos locales, también se constituyan en una fuerza partícipe de la reconstrucción de su territorio, evitando la fragmentación de los lugares; es la otra cara de la globalización.

El Trasadino del Sur, como evento, se concretará a partir de las posibilidades que ya están presentes en el mundo, en conjunción con las oportunidades potenciales que ofrece la región. Desde la perspectiva de la cooperación, tender a lograr un equilibrio entre las fuerzas horizontales y verticales e incorporar a la Región Patagónica en este proceso, significará evitar que nuestro territorio sólo se planifique externamente, para las nuevas exigencias organizacionales del sistema económico.

Articular a la Región Patagónica desde una perspectiva integradora, es evitar la fragmentación. El Corredor Bioceánico, y por ende el ferrocarril, no debe constituirse en una nueva frontera de marginación territorial, sino que debe promover los flujos materiales e inmateriales en la región para que el Sur también exista.

BIBLIOGRAFIA

CIPOLLATTI, E. (1993): *El transporte, el desarrollo económico y la integración regional*. Actas del Seminario: Transporte y Organización Territorial.

COPADE (1988): *Provincia del Neuquén. Antecedentes del Ferrocarril Trasadino del Sur*.

SANTOS, M. et al. (1994): *Territorio, Globalizacáo e Fragmentacáo*. Ed. Hucitec, Sao Paulo, Brasil.

ANEXO CRONOLOGICO : ANTECEDENTES HISTORICOS

- 1896 (16 de marzo)- Se firma el convenio entre el Gobierno Nacional y el Ferrocarril del Sur para la construcción de la línea Bahía Blanca-Neuquén.
- 1897 (diciembre)- Se habilita el tramo Bahía Blanca- Río Colorado (175 km).
- 1898 (junio)- Se habilita el tramo Río Colorado-Choele-Choel.
- 1898 (diciembre)- Se habilita el tramo Choele Choel-Chelforó.
- 1899 (1 de junio)- El general Julio A. Roca, presidente de Argentina, declara inaugurada la línea Bahía Blanca-Neuquén (525 km construídos en 39 meses).
- 1906- El F. C. Sud solicita autorización para prolongar las vías hasta la frontera con Chile.
- 1908- Se aprueba la Ley Nacional respectiva n° 5335, autorizando la construcción del primer tramo de la línea Neuquén a la frontera argentino-chilena, o sea de Neuquén a Zapala (180 km).
- 1914 (1 de enero)- Se habilita el tramo mencionado construído en 40 meses.
- 1914 (3 de enero)- F.C. Sud presenta los planos para continuar las vías hasta Las Lajas. Nunca las construyó y en 1917 desistió de la concesión.
- 1918 (16 de julio)- E.P.E. de la Nación autoriza al F.C. Sud para desistir de todas sus concesiones pendientes.
- 1919- F.C. del Estado ordena los estudios topográficos del tramo Zapala-Frontera con Chile.
- 1922 (25 de abril)- Se firma el tratado Barros Jarpa-Noel. Compromete a Argentina y Chile para construir dos vías trasandinas, una en el Norte, uniendo la ciudad argentina de Salta con el puerto chileno de Antofagasta que se inauguró en 1948. La otra vía en el Sur, uniendo Zapala y en consecuencia la ciudad de Bahía Blanca con la red chilena, particularmente la ciudad de Concepción y el puerto de Talcahuano, ubicado a 22 km de esta ciudad, sobre el océano Pacífico. Esta vía no se concretó.
- 1933- Chile finaliza el túnel de Las Raíces destinado al trasandino del Sur. Tiene 4500 m de longitud en plena cordillera.
- 1943 (24 de agosto)- Se firma el Tratado Storni-Fernández por el cual Argentina y Chile contraen la obligación de concretar los estudios para enlazar ferroviariamente Zapala con Curacautín (Chile).
- 1956- Argentina interrumpe definitivamente los trabajos tras haber construído edificios en Zapala y entre 80 y 90 km de terraplenes.
- 1964- Chile llega con sus vías hasta Lonquimay, a sólo 54 km de la frontera; allí interrumpe el avance a la espera de las decisiones argentinas.

- 1965- El diputado nacional Luis D. Harrington reedita un proyecto presentado en 1908, abogando por un camino internacional ferroviario; caducó por la revolución de 1966 y lo reeditó en 1973.
- 1974- El senador nacional Buenaventura J. Vai presenta un proyecto de declaración solicitando la implementación de los medios para reanudar el trasandino del sur. Caducó el 24 de marzo de 1976.
- 1985 (19 de setiembre)- Se sanciona la Ley n° 23.253, mediante la cual se aprueba la construcción del tramo ferroviario Nacional General Julio A. Roca, desde la punta del riel Zapala, hasta el límite con la República de Chile, cruzando la Cordillera de los Andes por el paso Lonquimay o Pino Hachado, recorriendo la traza que según los estudios previos resulte más conveniente.
- 1988 (6 de mayo)- Se llevó a cabo el primer Encuentro Binacional del Cono Sur, argentino-chileno, en San Martín de los Andes.
- 1993- Visita del Presidente de Chile a Argentina para analizar cuestiones de intereses bilaterales y el fortalecimiento de la integración regional.
- 1994 - Reunión de los presidentes Menem y Frei; se suscribió el plan maestro de Pasos fronterizos, que incluye las obras de Pino Hachado y Puyehue.
- 1995- La Dirección Provincial de Vialidad llamó a licitación para la compra de balastro para ser utilizado en los primeros 13 km de tendido de rieles del Ferrocarril Trasandino. En la primera etapa se efectuará el tendido de unos 60 km entre Zapala y proximidades de Las Lajas.