

EDITORIAL

Ruta del Secano Interior

Cobra especial significado el anuncio del MOP, que confirmó la licitación del primer tramo de la Ruta del Secano Interior (Ninhue-Portezuelo-Confluencia) para 2025. Todavía hay mucho por avanzar en materia de conectividad, y los esfuerzos del sector público muchas veces palidecen ante las necesidades, pero en la medida que se sumen voluntades en torno a iniciativas de largo aliento, como lo fue en su momento esta ruta, dejando de lado el cálculo político de corto plazo o los intereses personales, Ñuble puede superar grandes desafíos.

Ñuble todavía exhibe una gran brecha de infraestructura vial respecto a otras regiones del país. El estándar de sus rutas deja mucho que desear y todavía son numerosas las localidades cuya única conexión con el resto de la región es un camino de tierra. Según estadísticas de la Dirección de Vialidad del MOP, Ñuble cuenta con el 19,2% de sus rutas pavimentadas, lejos del promedio nacional de 24,0%.

Por eso cobra especial significado el anuncio del MOP, que confirmó la licitación del primer tramo de la Ruta del Secano Interior (Ninhue-Portezuelo-Confluencia) para 2025, que demandará una inversión de \$34 mil millones, luego que recibiera recientemente luz verde por parte del Ministerio de Desarrollo Social.

Este primer tramo corresponde a la ruta N-52 (ex ruta N-480), en una extensión de 14 kilómetros, desde el cruce con la ruta N-50 (Ruta San Nicolás- Quirihue) hasta el km. 14,5, en Portezuelo. El proyecto incluye, además, la ejecución de obras de saneamiento, intersecciones y mejoras en la transitabilidad de la ruta, que quedará con un ancho de calzada de 7 metros, además de bermas por ambos costados.

El proyecto completo considera 35,5 kilómetros de extensión distribuidos en tres tramos que intervendrán cuatro diferentes rutas de la Provincia del Itata, lo que permitirá unir Ñipas y Confluencia con Ninhue, pasando por Portezuelo.

Naturalmente, la noticia ha sido bien recibida a nivel local. Desde 2002, los alcaldes de la zona comenzaron a plantear la necesidad de mejorar el camino, históricamente relegado por el centralismo penquista y chillanejo. Pero fue en 2014 cuando el proyecto comenzó a tomar forma, luego que los jefes comunales llegaron a Santiago a solicitarlo formalmente

al Ejecutivo. Poco después, el MOP dispuso el financiamiento del estudio de ingeniería, cuyos resultados permitieron dar los pasos posteriores. Así, en un lento transitar por la burocracia estatal y las diferentes prioridades de las autoridades de turno, periodo que incluyó la creación de la región y la pandemia, el proyecto está viendo la luz, de hecho, ya concluyó las expropiaciones del primer tramo.

Pero además de lo simbólico, esta obra representará un beneficio concreto para los habitantes de la zona, mejorando su calidad de vida y el acceso a servicios. Por ejemplo, este primer tramo permitirá que Portezuelo tenga, por primera vez, una conexión directa y asfaltada con Quirihue, la capital provincial.

Desde la perspectiva económica, la ruta pavimentada también tendrá un impacto en las actividades que se desarrollan en el territorio, como la silvícola, la producción de uvas, vinos, agroprocesados y artesanías o el emergente rubro del enoturismo, mejorando su competitividad.

Se trata de un avance enorme para localidades como Buenos Aires y Pangué, que deben soportar el polvo del camino durante el verano y el barro que se genera en invierno; además de mejorar la movilidad hacia los núcleos urbanos de Ninhue y Portezuelo, abriendo nuevas oportunidades de desarrollo para sus habitantes.

Todavía hay mucho por avanzar en materia de conectividad, y los esfuerzos del sector público muchas veces palidecen ante las necesidades, pero en la medida que se sumen voluntades en torno a iniciativas de largo aliento, como lo fue en su momento esta ruta, dejando de lado el cálculo político de corto plazo o los intereses personales, la región de Ñuble puede superar grandes desafíos.