

Carretera internacional es usada por un millón de personas al año: Ruta Osorno-Bariloche presenta extenso daño y mantiene dos puentes mecano

Ministerio de Obras Públicas afirma que licitará nuevamente trabajos en la vía en dos subtramos, porque el proyecto suma tres procesos fallidos debido a que las ofertas superan largamente el presupuesto fiscal.

SOLEDAD NEIRA FARÍAS

“Horrible, espantosa (...), peor que un camino de tierra. Mucho pozo, el asfalto muy irregular. Era como una mancha, un cráter en que tenías que ir muy despacito, esquivando. Muy, muy mala”, afirma Paola, turista argentina, tras ingresar desde Bariloche, en su país, hacia Osorno, en la Región de Los Lagos.

Un reclamo transversal entre los usuarios —cerca de un millón de personas cruza anualmente por ese paso fronterizo—, quienes sufren por las malas condiciones de la ruta, sobre todo los cerca de 22,2 kilómetros que separan el límite internacional del complejo Cardenal Antonio Samoré.

“Siempre nos encontramos con las rutas chilenas en excelente estado y ahora me sorprendí. Está muy mala. Mi marido me decía: ‘Mirá qué raro, hemos cruzado otros pasos y no hemos visto tanta diferencia’”, agrega Mara Borges, de Comodoro Rivadavia.

El deficiente estado de la ruta no solo afecta a los turistas, porque camioneros cruzan para abastecer el sur austral chileno o llevar carga al norte, incluso hasta Brasil, porque dada su baja altura (1.305 m.s.n.m.) casi no cierra, siendo alternativa al paso Los Libertadores.

El presidente de la Cámara de



RIESGO DE ACCIDENTES.— El estado de la vía internacional causa preocupación, tanto de turistas como de gremios de transporte y comercio.

Comercio de Osorno, Luis Rigo-Righi, comenta que se ha visto un número creciente de argentinos que elige Osorno o Puerto Montt para salir, vía aérea, al extranjero, previa escala. “En lugar de ir a Buenos Aires, toman el avión acá”, dice.

“Se han hecho reparaciones, solo parches, pero con el volumen de tránsito dudamos mucho que duren. El riesgo de accidentes por evadir un hoyo, los daños a la suspensión de camiones y rampas, o el retraso en el cruce” están entre los principales problemas,

afirma Jaime Cárdenas, titular de la Unión de Transportistas de Magallanes (Utramag).

Se trata de una inquietud que se agudiza *ad portas* de la época de bajas temperaturas y hielo o nieve, que deja a las máquinas con poca adherencia, “patinando y corriendo el riesgo de cortar la ruta”, agrega el dirigente gremial.

Mediante una declaración, Utramag advierte su profunda preocupación “por las condiciones en que se encuentra la carpeta asfáltica en el tramo del complejo chileno hasta el límite fronterizo”

y llama a las autoridades a hacer “trabajos definitivos” y no parches, que por el alto tráfico de la vía, no duran.

Gestiones y sucesivos procesos fallidos

La alcaldesa de Puyehue, Jimena Núñez (DC), dice que el problema se extiende por toda la Ruta Internacional U 215, “con un tremendo mal estado (...). Es la ruta más importante de Chile, porque no se cierra nunca. Pasan más de siete mil vehículos diarios y está en condiciones miserables”.

La jefa comunal afirma que han hablado con la ministra de Obras Públicas, Jessica López

(PS), con quien espera reunirse en marzo, y dice que le entregó una carpeta al Presidente Gabriel Boric. “Pero cae en el vacío, en un saco que va al fondo del mar y nadie ve. Él estuvo de vacaciones el año pasado acá en Puyehue, ¿cómo no se iba a dar cuenta de que nos faltan dos puentes importantes?”, o que la ruta en tarde-noche o en invierno “es una boca de lobo que no tiene demarcación ni señalética”, añade.

El MOP asegura que desde 2021 se ha llamado tres veces a li-

citación por el tramo desde el complejo al límite. La primera se desestimó, pues la única oferta válida fue de \$28.513.851.439, casi 11 mil millones de pesos más que los 17 mil del presupuesto oficial; y que en 2022 se declaró desierto por falta de interesados, pese a un presupuesto de \$29.243.474.093.

Ya en 2024, señala, el único oferente quería \$80 mil millones, muy por sobre los \$32 mil millones del presupuesto oficial, lo que obligó a una reevaluación que dividió el proyecto en dos etapas.

La primera consta de la reposición de los accesos y del puente El Gringo, que desde hace cerca de una década es un mecano. Las obras serían licitadas en marzo, con un presupuesto de unos \$4 mil millones. Y luego, las faenas en el tramo entre la aduana y el límite, por unos \$47 mil millones, que sería postulado a recursos de 2026.

Paralelamente se está a la espera de lo que ocurrirá con el tramo de Entre Lagos al complejo, donde además del reemplazo de un puente por otro mecano, hay un cruce en que el retiro anticipado de la estructura antigua dejó el paso a desnivel sin obras, lo que ha generado accidentes viales.

DISTANCIA
 Cerca de 22,2 km separan la frontera del complejo Cardenal Antonio Samoré.