

Introducción

1. Tema:

- a. **Área de Investigación:** Estrategia y Defensa Nacional.
- b. **Tema:** Infraestructura vial, marítima, fluvial y ferroviaria. Su importancia en el despliegue de la Fuerza.
- c. **Tema acotado:** Infraestructura vial del Corredor Bioceánico Patagónico

2. Problema a investigar.

a. Antecedentes

La extensión del territorio Nacional a lo largo de la historia de la formación de la Patria ha sido siempre un escollo a sortear para la consolidación, cohesión y desarrollo de la misma.

Para mantener la soberanía territorial se han desplegado las Fuerzas Armadas a lo largo y ancho de la Nación, respondiendo a una política de Estado para demostrar su presencia. Así se establecieron ciudades, pueblos, vías de comunicaciones que favorecieron el desarrollo demográfico, económico y político de la región.

Con la evolución de las circunstancias internacionales el País ha adoptado como Política Nacional la integración regional y se encuentra trabajando denodadamente para fomentar la misma.

La integración regional es para el Estado la herramienta política que permite fomentar el crecimiento económico y social, lo cual a su vez trae aparejado la necesidad de nuevas inversiones en infraestructura y transporte. Este bienestar económico se halla inserto en un sistema globalizado que estimula el crecimiento de los nodos urbanos y las ciudades globalizadas.

La realización de la IIIra Reunión Binacional de Ministros de la ARGENTINA y CHILE pone de manifiesto la firme voluntad de las naciones a seguir profundizando el proceso de integración binacional y de cooperación política, económica, social y cultural.

En este orden regional cobran importancia la existencia y el desarrollo de los corredores Bioceánicos. El concepto de corredor Bioceánico se desarrollo a partir de la idea introducida por una empresa de instalar un puente Terrestre con el cual se unirían los puertos marítimos de NUEVA YORK con TOKIO reduciéndose entre 7 y 10 días el tiempo requerido para realizar transporte por el Canal de PANAMÁ empleando el modo multimodal. En el extremo inferior del país se distingue el corredor Bioceánico Patagónico, por medio de él se relacio-

nan las terminales portuarias de CHACABUCO (CHILE) sobre el Pacífico y COMODORO RIVADAVIA (ARGENTINA) en el Atlántico.

La Doctrina en vigencia de la Institución da marco a la actividad de transporte multimodal dentro de la fuerza y delimitan las tareas a observar por el personal que dirige el servicio de transporte, adaptándolos a las normas vigentes, las características de las regiones, a los medios y a la tecnología actual.

En el ámbito de la Escuela Superior de Guerra el My MARGHEIN enfocó su trabajo en el corredor Bioceánico BUENOS AIRES - MENDOZA por modo terrestre – submodo ferrocarril como uno de los pasos fronterizos potenciales de ser mejorados, concluyendo sobre la infraestructura en el ferrocarril, para apoyar las operaciones terrestres de nivel Estratégico Operacional y Táctico Superior.. Con anterioridad el My ROVIRA estudió los aspectos legales a mejorar para el transporte de efectos del Ejército Argentino. En el mencionado trabajo se propone la confección de una directiva técnica que contemple todos los procedimientos a realizar sobre el transporte de mercancías peligrosas

En cuanto a estudios realizados fuera de la Institución que ha impulsado el estudio del presente trabajo, el Ingeniero JUAN CARLOS CALVO del Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires escribió “El Corredor Bioceánico Patagónico” en el cual desarrolla los antecedentes y génesis, estructura básica, verdaderos alcances, la generación de riquezas, herramienta de Integración Binacional geopolítica y desarrollo económico.

Para finalizar y lo que refuerza aún más la importancia del estudio fue lo expresado recientemente por el Senador Nacional MARCELO GUINLE en un diario local de la Provincia de CHUBUT en el cual puntualizó los trabajos que restan realizar en el corredor Bioceánico Patagónico sumado a las acciones a establecer con las autoridades chilenas.

b. Justificación del problema

Nuestro país tiene más desarrollada la infraestructura de transporte en la parte central y noreste coincidente con la mayor cantidad de países limítrofes y la mayoría de los puertos marinos de ultra mar en el Atlántico. Por ello adquiere importancia estratégica poder disponer de salidas al Océano Pacífico.

El desarrollo vial Nacional corre de Norte a Sur. Materializada por la ruta Nacional número 40 al Oeste y las Rutas Nacionales 14 y 3 al Este. La mayor demografía en la parte Central y Norte del País ha determinado el mayor desarrollo de corredores transversales a las rutas Nacionales mencionadas con anterioridad alcanzando un importante evolución de infraestructura, pudiéndose aplicar las ventajas del transporte multimodal. Por ello se quiere determinar que desarrollos de otros corredores más evolucionados se pueden implementar para favorecer el crecimiento de éste corredor en estudio.

Por último otro aspecto a considerar es que sobre éste corredor se hallan desplegados los elementos de la Brigada Mecanizada IX y que la mayor distribu-

ción de fuerzas militares se encuentran en la Mesopotamia y próximos a la capital metropolitana cuna del control neurálgico de la economía y política de la Nación. Por lo expuesto se puede inferir la influencia vital de la infraestructura del transporte multimodal en el despliegue de las fuerzas para la defensa de los intereses vitales de la Nación con el agregado sistémico de la cohesión territorial, desarrollo demográfico y económico.

c. Planteo o Formulación del problema.

¿Cuáles deberían ser las infraestructuras viales óptimas del Corredor Bioceánico Patagónico para facilitar el transporte logístico de una Fuerza Binacional?

3. Objetivo de la investigación.

a. Objetivo general

Determinar las infraestructuras viales necesarias a desarrollar que permitan optimizar el transporte de mercancías por medio automotor en el Corredor Bioceánico Patagónico (COMODORO RIVADAVIA – Puerto CHACABUCO).

b. Objetivos particulares

Objetivo Particular Nro 1. Describir cuales son las infraestructuras viales de transporte diseñadas en el Corredor Bioceánico Patagónico para poder determinar si facilitan el transporte de cargas logísticas.

Objetivo Particular Nro 2. Analizar la infraestructura vial de transporte diseñadas en el corredor BAHÍA BLANCA – NEUQUÉN (Argentina) – TALCAHUANO (CHILE) para poder proyectarlas en el desarrollo del Corredor Bioceánico Patagónico.

Objetivo Particular Nro 3. Determinar cuales son los requerimientos de transporte de la Fuerza de Paz Combinada CRUZ DEL SUR a desplegarse para poder organizar la tarea de planeamiento y dirección del movimiento de transporte.

4. Primeros elementos del Marco Teórico.

El presente trabajo considerará la infraestructura vial de transporte terrestre en la región del Corredor Bioceánico Patagónico y dentro del territorio nacional para brindar apoyo de transporte a la Fuerza Binacional CRUZ DEL SUR entre ambas terminales portuarias; COMODORO RIVADAVIA (Argentina) y CHACABUCO (Chile), sin tener en cuenta los aspectos de transbordo de las cargas en terminales portuarias. El estudio se enfocará en la época invernal donde se presentan mayores dificultades para el transporte.

Para el desarrollo del Plan de transporte se tendrá en cuenta el movimiento del personal no observando los medios, abastecimientos y necesidades previstas para la proyección de la fuerza por hallarse en etapa de planeamiento el plan de equipamiento de la misma.

El Corredor en estudio no presenta desarrollado el submodo ferrocarril del modo terrestre, por ello asume vital importancia el transporte logístico por modo automotor.

Como marco de referencia se tomarán las leyes establecidas para el transporte de mercancías peligrosas que rigen a nivel Nacional (COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (CONTA) COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) (Decreto 1388/96), el Plan Estratégico Territorial y la doctrina vigente en la Fuerza para el transporte por medio automotor.

Definiciones de interés que facilitan el estudio del tema en análisis

Infraestructura de transporte:¹

Está constituida por los tendidos ferroviarios, carreteras, instalaciones y medios de comunicaciones, estaciones, puertos, aeródromos y sus instalaciones conexas que posibilitan el transporte.

Transporte:²

Se entiende por Transporte al movimiento de tropas efectuado con medios no orgánicos del usuario.

Comprenderá el movimiento de personal, medios y abastecimientos, así como también los equipos, instalaciones y comunicaciones necesarios para ejecutar tales movimientos.

El conjunto de actividades necesarias para el planeamiento, dirección, ejecución y control de este tipo de movimientos, será de competencia del "Servicio de Transporte", el cual y con tal propósito agregará, asignará o pondrá en apoyo de los usuarios, los medios no orgánicos disponibles que podrán ser militares (pertenecientes al IMT u otra Fuerza Armada) o civiles (privados u oficiales).

Modo: ³

¹ Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo II Transporte Operacional ROP -25-01-II. Impreso en el Departamento de Doctrina, Año 2001, Introducción VI p.

² Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo I Transporte Administrativo ROP – 25 – 01 – I, Año 2005, Introducción II p.

³ Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo I Transporte Administrativo ROP – 25 – 01 – I, Año 2005, Introducción II p.

Constituyen las distintas formas de ejecutar el transporte y que exigen una técnica distinta para el planeamiento y ejecución debido a las características propias de las infraestructuras de los medios que emplean, de los rendimientos, posibilidades y capacidades, etc. Tales modos son los siguientes:

- Modo por tierra: Submodos ferrocarril, automotor, etc.
- Modo por agua: Submodos de superficie, submarino, etc.
- Modo por aire: Submodos helicóptero, avión, etc.
- Modo multimodal: Empleo de dos o más medios.

Ruta reservada:⁴

Será aquella destinada al uso exclusivo de una determinada unidad o tipo de tránsito específico u otros propósitos determinados.

5. Metodología a emplear

a. Explicación literal sobre el método a emplear.

El método a emplear para lograr el objetivo del presente trabajo será deductivo. Partiendo de lo general a lo particular sobre el tema de manera que posibilite deducir proposiciones acorde a la finalidad del estudio.

b. El diseño.

El diseño de este trabajo se realizará empleando el método explicativo, de modo que el tema de estudio se presente claro, sencillo y detallado.

c. Técnicas de validación.

Se empleará la técnica de análisis de bibliografía, la cual permita obtener conclusiones lógicas que permitan dar firmeza al tema propuesto.

6. Bibliografía consultada.

- a. Roccataglia, J. A., Sociedad, territorios e infraestructuras – Horizonte 2016. Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas. Buenos Aires
- b. My Rovira W. F. (2007), TFL 2007, Aspectos Legales a mejorar en el transporte de efectos del Ejército Argentino, Escuela Superior de Guerra “Tte Grl Luis María Campos”.
- c. My Margheim, D. A. (2009), Potencial Nacional de Transporte. Infraestructura existente y a desarrollar para el apoyo a operaciones terrestres de nivel EO – TS, Escuela Superior de Guerra “Tte Grl Luis María Campos”.
- d. Cap Bina, J.L., Borrasteros, R y Saumell, J (1998). Tesis 98, La Preparación territorial, Escuela Superior de Guerra “Tte Grl Luis María Campos”.

⁴ Ejército Argentino. Conducción del Servicio de transporte Tomo II Transporte Operacional (ROP-25-01-II) Año 2011, Introducción, p V

- e. Ing Calvo, J. C.82004). El Corredor Bioceánico Patagónico, Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires.
- f. Diario CHUBUT, Guinle anunció la pavimentación del Corredor Bioceánico.

Capítulo I

Infraestructura vial del Corredor Bioceánico Patagónico

1. Finalidad.

Describir cuales son las infraestructuras viales de transporte diseñadas en el Corredor Bioceánico patagónico para poder determinar si facilitan el transporte de cargas logísticas.

2. Estructura del Capítulo.

Con el correr del tiempo histórico cada vez que se ha diseñado un camino siempre se persiguió la finalidad de obtener firmeza y resistencia para que los mismos no puedan ser dañados por el paso de los medios de transporte que han caracterizados las distintas épocas de la evolución del hombre y su desarrollo como integrante fundamental de las sociedades.

Estas sociedades han configurado los Estados nacionales, los cuales desarrollan intereses y objetivos. Para alcanzar estas metas llevan adelante una serie de actividades de carácter sistémicos con un sentido básico de previsión que podemos denominar planeamiento nacional. Entendiendo por Planeamiento Nacional al “conjunto de actividades que realizan las autoridades nacionales a fin de establecer los objetivos a lograr por el país, determinar las políticas a seguir para ello, confeccionar los planes, los consiguientes programas y controlar su ejecución”⁵ Podemos identificar estas actividades del nivel estratégico nacional o general con la teoría del General BEAUFRE, donde se ponen los medios del potencial nacional orientados y/o al servicio del logro del fin Político, materializado en las Provincias Unidas del Río de la Plata⁶ por el bienestar de su pueblo manifestado en el preámbulo de la Constitución Nacional. La forma estratégica a desarrollar es la de la acción admitiendo para este caso el modo indirecto en el que asumen importancias el empleo de los medios del poder nacional, exceptuando el militar. A su vez este modo indirecto deberá realizar acciones sucesivas para el logro del objetivo perseguido.

A similitud del nivel Nacional las provincias que conforman el Estado llevan adelante su planeamiento estratégico. Éste se desarrollará en función de los objetivos Nacionales establecidos y las necesidades sectoriales de su nivel de gobierno. El planeamiento estratégico de la Provincia de CHUBUT; se basa en los campos de estudio psicosocial, político en el marco interno y como en el externo y en campo económico. Del análisis de sus recursos humanos, materiales y los medios disponibles estableció como modo de acción para alcanzar sus objetivos

⁵ Estado Mayor Conjunto- PC 00-02 “Diccionario para la acción militar conjunta” – Buenos Aires - 1986

⁶ Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35, p 3.

“... la idea integrador del transporte multimodal”⁷ la cual es considerada como la herramienta necesaria para contribuir al desarrollo interno de la provincia (comarcas) y de manera concurrente permite el logro de los objetivos nacionales establecidos por el Poder Ejecutivo Nacional. Es por ello que desde el año 2003 la provincia impulsa el desarrollo de este corredor, para lo cual ha sancionado la ley provincial número 5030⁸ que facilita la gestión permanente para el seguimiento y conducción del Corredor Internacional Bioceánico. Ver Anexo 1

El corredor Bioceánico en estudio se encuentra en el hemisferio Sur en el continente americano. Relaciona las naciones de ARGENTINA y CHILE. Ésta relación se materializa por el puente de tierra de 530 km que interconecta la ciudad de COMODORO RIVADAVIA (provincia de CHUBUT), sobre el Océano ATLÁNTICO y la localidad de PUERTO CHACABUCO (XI Región de AISÉN) sobre el Océano PACÍFICO. Ver Anexo 2

Este puente de tierra cuenta con un paso a 480 metros sobre el nivel del mar asumiendo gran importancia estratégica, por ser el de menor elevación de todos los pasos existentes entre ambas naciones. A través de él se comunican pueblos e integra y proyectan a dos países que buscan insertarse en el concierto mundial de la economía.

Se lo puede presentar como una alternativa y/o posibilidad al transporte marítimo a realizar por el Estrecho de MAGALLENES o relacionar los mercados del MERCOSUR con los del NAFTA ya que la distancia es menor desde el Centro Paulista ABC y el puerto de ACAPULCO (10.359 km vs 12.936 Km por el canal de Panamá)⁹.

Estas dos prestaciones ofrecen al contexto económico internacional la posibilidad de abaratar los costos de fondeo y la disminución de los tiempos de esperas asociados al empleo del Canal de PANAMÁ como la única vía de los movimientos marítimos interoceánica.

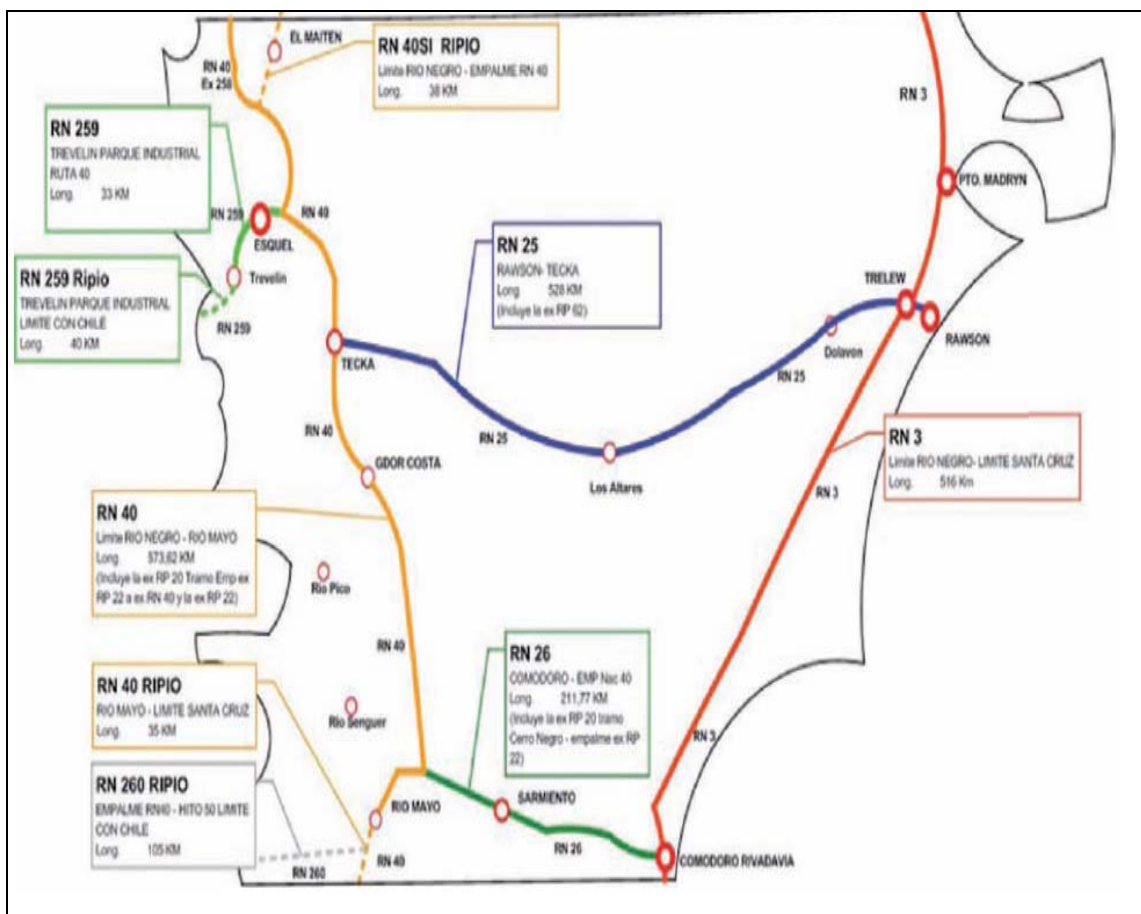
El Paso HUEMULES, también conocido como el Hito 50 permite la rápida comunicación entre los dos Océanos durante todas las temporadas del año. Con su traza se sortean las limitaciones que infligen las condiciones meteorológicas, se disminuye el riesgo y los costos del transporte por modo marítimo. Su trazado tiene origen en Comodoro Rivadavia, accediendo por la Ruta Nacional N° 26 prolongándose hasta el empalme con la Ruta Nacional Nro 40 (Ver Anexo 3) que lo relaciona con RÍO MAYO hasta el acople con la Ex Ruta Provincial N° 55 , denominada por la nueva reorganización territorial Ruta Nacional 260, que arriba al Paso Internacional.

⁷ Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial, Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 De Desarrollo Integral; p77

⁸ <http://www.chubut.gov.ar/boletin/archives/pdf/Agosto%2022,%202003.pdf>

⁹ El paso Bioceánico y sus funciones de nexo entre mercados extranjeros. Recorrido de Diario, Hemeroteca Comodoro Rivadavia.

Las rutas nacionales que integran la infraestructura vial de la Provincia de CHUBUT corresponden en la división regional de Vialidad Nacional al Distrito Nro 13. (chubut13@hotmail.com). Estas rutas nacionales son delegada para su mantenimiento y conservación a la ADMINISTRACIÓN DE VIALIDAD PROVINCIAL (AVP) según lo establecido en Convenio de Transferencia de Funciones Operativas. Bajo este convenio quedan afectadas las rutas que integran el corredor según se puede observar en el siguiente mapa.¹⁰ Siendo las características constitutivas Rutas Nacionales 26 y 40 pavimentadas, Ruta 40 (entre RIO MAYO y Límite con la Provincia de SANTA CRUZ) y Ruta 260 ripio.



“Las posibilidades de conexión internacional se han fortalecido en los últimos años, tendiendo a favorecer el intercambio comercial. En 1994, se habilitó ésta carretera de 533 km entre COMODORO RIVADAVIA y Puerto CHACABU-CO, constituyéndose como una vía alternativa a los actuales enlaces fronterizos, impracticables ocasionalmente en época invernal, y que proporciona a la AR-

¹⁰ Gobierno Nacional Secretaria De Inversión Pública, Plan Estratégico Territorial; Provincia de Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 Sistema Vial Provincial; p 84

GENTINA un enlace directo con los países industrializados del Sudeste asiático y estimula el intercambio económico entre ambas naciones limítrofes”.¹¹

En relación a éste intercambio económico se han establecido a nivel Nacional un total de 8 (OCHO) corredores a lo largo de toda la frontera, asumiendo mayor importancia y desarrollo aquellos que relacionan a las regiones de los países que integran el MERCOSUR con el país que posee los puertos sobre el océano Pacífico.

Los caminos que recorren la provincia de CHUBUT son el soporte de la intercomunicación y del desarrollo económico. Este entramado vial se halla poco desarrollado y presenta “rutas primarias asfaltadas en regular estado de conservación”¹². El mantenimiento de las mismas ocasiona importantes tareas de reparación de tramos deteriorados, repavimentación, señalización y la implementación de operativos que tienen por finalidad mantener transitables las rutas y sus accesos.

A esta característica mencionada de las rutas de la provincia no es ajeno el Corredor Bioceánico que posee “carencias absolutas en materia de materialización de la ruta vínculo”¹³. Por lo expuesto podemos resumir como un sistema poco satisfactorio para las necesidades de desarrollo poblacional y del corredor, basándonos en “las falencias de su diseño y cobertura”¹⁴ como así también los constantes deterioros que se producen por la extrema rigidez del clima durante todas las estaciones del año.

Las condiciones meteorológicas ejercen influencia sobre todo tipo de terreno. De la misma manera afectan a las infraestructuras viales y éstas últimas deben desarrollarse observando las condiciones climáticas para permitir el paso fluido por el corredor. Por ello es importante conocer su comportamiento en las distintas estaciones del año para poder prever situaciones que afecten el desplazamiento de los vehículos. Para hacer frente a estas contingencias la Provincia de CHUBUT cuenta con la página de Defensa Civil. En dicha página se mantiene actualizado el estado de rutas y caminos facilitando la toma de decisiones. (Ver Anexo 3)

A los fines del estudio del presente capítulo lo dividiremos al Corredor para su mejor análisis en 3 (TRES) Sectores, tomando como referencia las localidades que son recorridas por el mismo. Así describiremos las infraestructuras viales de transporte en un primer sector con cabecera en COMODORO RIVADA-

¹¹ <http://www.mineria.gov.ar/estudios/irn/chubut/u-8.asp> 05 Jun 0158

¹² Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Infraestructura , p 79

¹³ IBÍDEM, p 79

¹⁴ Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Sistema Vial Provincial, p 82

VIA hasta SARMIENTO, un segundo sector desde la anterior localidad mencionada hasta RÍO MAYO y desde ésta última a PASO HUEMULES, límite internacional con el país limítrofe de CHILE.

Para poder describir la infraestructura vial del corredor nos basaremos en los aspectos a ser observados en los reconocimientos para la marcha de unidades motorizadas o blindadas expresados en el ROP -04-08 Reconocimientos de Ingenieros¹⁵, complementados con las instalaciones que componen la definición de infraestructura de transporte.

1. Sector 1 (COMODORO RIVADAVIA – SARMIENTO).

Es el extremo Argentino del Corredor. COMODORO RIVADAVIA se caracteriza por su vital ubicación, gran variedad de servicios y actividades económicas que la distingue como una ciudad globalizada, la cual permite la comunicación de la región Patagónica por modo aéreo con su Aeropuerto Internacional General MOSCONI, su puerto que permite el acceso de barcos de gran calado y a ella llega y se prolonga hacia el sur del país la Ruta Nacional Nro 3.

La principal ruta de este tramo es la Ruta Nacional Nro 26, que une estas dos localidades. Asume importancia porque que permite conectar el litoral marítimo argentino con la zona cordillerana. Su origen es en el empalme con la Ruta Nacional Nro 3 permitiendo interconectar tanto hacia el Norte como hacia el Sur con el resto de los puertos de importancia de la Nación. Es importante destacar que la infraestructura portuaria del Puerto de Comodoro y el de Puerto Chacabuco reúnen características operativas comunes haciéndolos compatibles para su empleo. Esta compatibilidad surge de analizar los calados de los canales de acceso, frentes de atraques, la existencia de zonas francas, depósitos fiscales, playas de operación de contenedores entre otros aspectos.

El trayecto desde su origen en la Ruta Nacional 3 hasta la siguiente localidad posee un longitud de CIENTO CINCUENTA (150) kilómetros. El ancho del camino responde a las exigencias de un camino de dos vías y lo podemos clasificar como un camino de asfalto rígido con pocas banquetas disponibles para la detención de vehículos.

La Ruta Nacional 26 inicia su ascenso con una gran cantidad de curvas y contra curvas que se va encajonando entre las alturas dominantes de la zona. Luego se transitar una pronunciada pendiente se accede a PAMPA DEL CASTILLO, sitio en la que convergen las rutas provinciales Nro 39 y la Nro 37. La ruta Nro39 pasa por el aeropuerto internacional Gral MOSCONI, corta en forma perpendicular la Ruta Nacional 3 al norte de COMODO-

¹⁵ Instituto Geográfico Militar. Reconocimientos de Ingenieros, ROP – 04 -08, Ed 1970;Cap II Sec VI, p 31

RO, arribando a la localidad de DIADEMA ARGENTINA, este ultimo tramo y su prolongación hasta la ruta Nacional 26 es de ripio. Ambas rutas se presentan como caminos de enlace alternativavos que permiten el acceso PAMPA DEL CASTILLO sin necesidad de ingresar o transitar por la zona urbanizada de COMODORO RIVADAVIA. En el kilometro 162 de la Ruta Nacional Nro 26 se produce el empalme con la Ruta Nacional Nro 40, que conduce a SARMIENTO.

Si bien la ruta Nacional 26 se prolonga en dirección a RÍO MAYO pasando por el paraje denominado LOS COCOS esta sección de la ruta nacional es de ripio, pero no constituye parte de la traza del Corredor

RESUMEN DEL SECTOR:

- a. Puentes: No existen puentes sobre el tramo.
- b. Distancia: 155 Km de asfalto. No hay zona de peajes
- c. “Tiempo aproximado de recorrido: una hora con cincuenta y seis minutos”¹⁶.
- d. Lugares para altos de marcha: PAMPA DEL CASTILLO.
- e. Desfiladeros: No se encuentran en este sector. Existe la posibilidad de zonas de derrumbes sobre la calzada debido a la proximidad del camino a la elevación de los cañadones.
- f. Encubrimiento: No hay posibilidad de encubrimiento. Es dificultoso aplicar procedimientos para lograr cubiertas pues no se cuenta con terreno libre para realizar importantes maniobras.
- g. Poblaciones y caseríos. Se encuentran caseríos dentro de los primeros 10 kilómetros del inicio de la Ruta Nac 26. Observándose posteriormente campamento u obradores de empresas petroleras.
- h. Desvíos previsibles: Iniciado este trayecto no hay posibilidad de tomar ningún tipo de camino alternativo. Solo se observan sobre las elevaciones caminos que conducen a las bocas de los pozos petroleros.
- i. Caminos de enlace: Los caminos de enlace se materializan por las rutas Provinciales Nro(s) 37 y 39 que permiten enlazar la ruta Nac 3 en sentido a COMODORO RIVADAVIA. Ambas rutas mencionadas son de ripio.
- j. Velocidad previsible: La que establece la ley Nacional de transito Nro 24.449 en su artículo 50, 110 Km/h para autos y camionetas, 90 Km/h para ómnibus y 80 Km/h para camiones. Debiéndose reducir estas de acuerdos a las condiciones climáticas imperantes y el estado de la calzada.
- k. Lugar de desembarque: los desembarque de personal son pocos factibles por los pocos lugares disponibles sobre las banquetas. El lugar mas apto es el sector de servicios en PAMPA DEL CASTILLO.

¹⁶ [http://www.ruta 0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia C desde =134. CH1= sarmiento C hasta](http://www.ruta0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia+C+desde=134.CH1=sarmiento+C+hasta)

- l. Medios de comunicación: Sobre el cerro DRAGON se hallan instaladas las antenas de comunicaciones del sector privado y público.
- m. Estaciones: en Cerro DRAGON sobre la PAMPA DEL CASTILLO, existe una importante estación de servicios YPF. Cuenta con instalaciones que presta servicios a las flotas petroleras.
- n. Lugar de embarque: Guarnición Milita COMODORO RIVADAVIA (Instalaciones del Regimiento Mecanizado 8 y Base de Apoyo Logístico COMODORO RIVADAVIA).
- o. Lugar de desembarque: Guarnición Militar SARMIENTO.
- p. Instalaciones aéreas: Aeropuerto Internacional GrI MOSCONI en COMODORO RIVADAVIA. En SARMIENTO aeroclub.
- q. Instalaciones Sanitarias: Hospitales Públicos y Privados. Compañía de Sanidad 9
- r. Puertos:
El Puerto de Comodoro Rivadavia es un Nodo dentro del sistema de transporte establecido en Plan Horizonte 2010 – 2016¹⁷ y asume relativa importancia por coincidir con el ingreso al corredor Bioceánico Sur. Geográficamente se halla ubicado a los 45grados 52 minutos de latitud sur y a 67 grados 28 minutos de longitud oeste sobre el golfo de SAN JORGE. Su posición relativa es muy favorable pues se halla a DOS (2) kilómetros del Parque Industrial de la ciudad y a VEINTE (20) kilómetros del aeropuerto General MOSCONI. Se encuentra protegido por un espigón de 300 metros de longitud lo que le permite que operen en buques pesqueros, poteras, mineraleros y de carga general. Dispone de una terminal de carga y descarga de petróleo y de productos derivados, propiedad de Repsol YPF. Cuenta con servicios de astilleros y se opera una Zona franca.

2. Sector 2 (SARMIENTO – RÍO MAYO).

Tomando como punto de referencia de este tramo la ubicación de la Guarnición Militar SARMIENTO sobre la ruta provincial 20 encontramos a los pocos kilómetros el acceso a Colonia SARMIENTO; asiento poblacional de menor envergadura que COMODORO RIVADAVIA. A ambos lados del acceso y sobre la ruta hay DOS (2) estaciones de servicio. La más próxima a las unidades militares pertenece a la firma Shell y la próxima pertenece al Automóvil Club Argentino (ACA). Este camino es asfaltado pavimentado con una iba de ida y otra de vuelta, generalmente es transitable con precaución. El tramo de ruta que comprendido desde nuestro punto de referencia hasta el puente sobre la misma se debe circular respetando las normas que rigen las zonas urbanizadas.

¹⁷ Roccataglia, J. A., Sociedad, territorios e infraestructuras – Horizonte 2016.Sistema Integrado de transporte nodos y corredores de integración Horizonte 2010 – 2016, Cuarta parte p 155

El itinerario de la ruta se proyecta rodeando el Lago MUSTER por el sur, este tramo es recto y plano finalizando en una pronunciada curva hacia el norte. Aquí comienza un tramo ascendente que se ve influenciado por la acción de fuertes ráfagas de viento en dirección al lago. Todo este sector se caracteriza por tener barrancas pronunciadas que finalizan en el mismo lago. Logrado el ascenso de la pendiente el camino torna nuevamente en su dirección general al hacia el Oeste recorriendo un tramo encajonado entre elevaciones rocosas con gran cantidad de curvas y contra curvas moderadas en dirección al paraje denominado LAS PULGAS. La gran mayoría de las curvas que dan hacia barrancas se hallan protegidas por guarda rails de contención.

En el avance hacia el Oeste encontramos el paraje LOS MANANTIALES, lugar donde se suelen instalar y operar los puestos móviles del APV (Administración Provincial de Vialidad) para el mantenimiento y conservación de la ruta en estado transitable ante la acumulación de nieve. Este lugar es apto para realizar detenciones de vehículos pero no posee ningún tipo de infraestructura de servicio o atención al viajero. Desde este paraje no se puede acceder a ningún otro tipo de camino de enlace.

Próximo punto de referencia en el camino es el denominado PUERTA DE LA VIRGEN, donde comenzamos un ascenso pronunciados con tramos rectos que finalizan en curvas cuyos radios de giro son cerrados. Con “estas curvas y sus radios de giros cerrados se busca reducir la pendiente”¹⁸ evitando el mayor esfuerzo de tracción de los vehículos.

Alcanzada la cima de la pendiente el camino inicia un recorrido recto por una meseta que se caracteriza por su monotonía foto cromática del paisaje. Este tramo permite el acceso a la Ruta Nacional 40, la cual debe sortear a menos de CINCO (5) kilómetros el RIO SENGUER por medio de un puente fijo de vías y estructura de hormigón. Para acceder a este puente que se halla en el lecho de dos cordones montañosos se debe descender por un sistema de curvas y contra curvas. Este sistema de curvas finaliza con una gran curva abierta que desemboca en el puente. El descenso no deja de ser peligroso pues lo hace por la falda de una elevación exponiendo el lado derecho del vehículo a una barranca. A lo cual se le suma que muchas de las curvas no permiten la visión de los vehículos que ascienden por la mano contraria. Situación similar a la descrita se puede observar luego de cruzar el puente en la pendiente ascendente.

En caso de no poder utilizarse el mencionado puente se puede tomar como camino de alternativa la misma Ruta Nacional 40 hasta el ingreso de la localidad de FACUNDO y circular por la ruta Provincial 46. que nos permitirá sortear el sector del puente sobre la ruta Nacional 40. Cabe mencionar que la localidad de FACUNDO se halla próxima al RIO SENGUER, cuenta con un puente en su acceso y la ruta es ripio consolidado.

¹⁸ Secretaría de Guerra. Construcción de caminos R Ing – C 5, Ed 1962, p 39

Sorteado el RIO SENGUER el camino corre recto por una pampa con algunos desniveles pocos pronunciados. Este trayecto asfaltado finaliza con la intersección del camino de ripio que conduce a PASTOS BLANCOS. En este punto el camino inicia el descenso para desembocar en el valle del RIO MAYO.

RESUMEN DEL SECTOR

- a. Longitud: 124 Kilómetros. No hay zona de peajes. Se prevé su recorrido en una hora treinta y tres minutos.
- b. Clase de camino: Asfalto.
- c. Banquinas: poco amplias e inestables.
- d. Terraplenes: no se observan.
- e. Puentes: sobre afluente del Lago MUSTER y Sobre el Río SENGUER
- f. Lugares para altos de marcha: No existen lugares favorables para realizar altos de marcha.
- g. Desfiladeros: en la zona de descenso y ascenso para el cruce del puente sobre el Río SENGUER
- h. Encubrimiento: no existe en la zona.
- i. Poblaciones y caserío:.
- j. Desvíos previsibles: Ruta Provincial 46 desde FACUNDO, camino de ripio.
- s. Caminos de enlace: Ruta Nacional 26 con Ruta Nacional 40.
- t. Velocidad previsible: La que establece la ley Nacional de tránsito Nro 24.449 en su artículo 50, 110 Km/h para autos y camionetas, 90 Km/h para ómnibus y 80 Km/h para camiones. Debiéndose reducir estas de acuerdos a las condiciones climáticas imperantes y el estado de la calzada.
- u. Instalaciones Sanitarias: Hospital Público y Clínicas Privadas.
- k. Lugar de desembarque: Guarnición Militar RÍO MAYO.

Existen registros de imposibilidad de transitar por la ruta 20 debido a la acumulación de nieve de hasta casi DOS (2) metros de altura entre GOBERNADOR COSTA y SARMIENTO, lo cual facilita el aislamiento de la localidad de RIO MAYO como ocurriese en septiembre del año 2000.

3. Sector 3 (RÍO MAYO – PASO HUEMULES).

La localidad de RÍO MAYO es el paso obligado del Corredor Bioceánico. Es por ello que cuenta con una dependencia de la Aduana nacional y zona franca. En ella confluyen las rutas Nacionales Nro(s) 26 y 40. Como camino de alternativa y respondiendo a la flexibilidad que brinda el modo automotor se puede continuar por la misma ruta 26, la cual llega a rio mayo por el sur de la misma. Este tramo no se halla incluido en el corredor por ser un tramo totalmente enripiado desde el desvío que nos dirige a COLONIA SARMIENTO.

Se recomienda el reabastecimiento de combustible por no contar en LAGO BLANCO la posibilidad de hacerlo.

Tomamos como punto de referencia la ubicación del Batallón de Ingenieros 9 próximo a la bajada del cerro sobre la Ruta Nacional 40. Antes de ingresar a la localidad debemos cruzar un puente sobre el río que le da el nombre al pueblo. Este puente permite el pasaje en ambas direcciones, es de altura libre y resiste el pasaje de vehículos de hasta 45 toneladas. La ruta sigue la traza de la calle principal en donde se encuentra la única estación de servicios de la zona.

Es recomendable realizar el reabastecimiento de combustible en ella por no haber otro establecimiento que permita la recarga. Como dato importante de planeamiento relacionado con el tema combustible podemos agregar que el sistema de surtidores de la Unidad militar de la zona se halla fuera de servicio al igual que sus tanques cisternas.

Si bien la autonomía de los vehículos pesados cubre la extensión del corredor los distintos agentes que influyen sobre el camino determinan que se emplea mayor cantidad de lo previsto. Como agentes que influyen sobre el consumo de combustible debemos observar la acción de los vientos que corren de OESTE a ESTE en dirección contraria al avance planteado para el presente estudio. La mayor cantidad de pendientes ascendientes se observan de ESTE a OESTE en forma opuesta al descenso del relieve geográfico de la región. Las pendientes también influye en el consumo de combustible ante la necesidad del empleo de las marchas más bajas y de mayor fuerza para sortear las mismas, por último debemos agregar la necesidad del empleo de la calefacción de los vehículos y en caso de tener que realizar altos los vehículos deben permanecer en marcha para evitar la congelación de los distintos sistemas.

Finalizado el cruce del pueblo, siempre continuando por nacional 40 se accede a una pendiente que se halla encajonada entre DOS (2) bardas. Esta pendiente permite el acceso al aeródromo local de RÍO MAYO cuya pista es de ripio. La pendiente de la que hacemos mención no es recta, posee curvas y contra curvas para facilitar la trepada de los diferentes tipos de vehículos. En su tramo final; que se caracteriza por ser el más recto (aproximadamente CUATROCIENTOS (400) metros) y más empinado existe un desvío hacia el sector Sur de aproximadamente MIL (1000) metros en forma de zig-zag bien cerrado que es utilizado por vehículos pesados para el ascenso y descenso evitando el esfuerzo de los vehículos e incrementando las medidas de seguridad para el tránsito. Toda esta pendiente no es apta para la detención de vehículos.

Finalizada la pendiente accedemos a una bifurcación, materializada ésta por el fin de la ruta enripiada número 26 en la ruta nacional 40 y la continuación hacia el Sur de la ruta últimamente nombrada, Sobre la cual también desemboca la salida del desvío para vehículos de mayor porte. Recordemos que es-

ta ruta 26 es la que se inicia en la ruta nacional 3 entre COMODORO RIVADAVIA y RADA TILLY.

La ruta nacional 40 sigue su recorrido hacia el Sur (derecha de la bifurcación). Este tramo de ruta corre por una pampa que se caracteriza por su vegetación baja achaparrada y no presentar protección contra el viento. El tramo es su totalidad es recto, el camino es de ripio, del tipo abovedado que permite el escurrimiento del agua de la parte superior de la calzada. Permite el tránsito en ambas direcciones y cruza varias alcantarillas de caños zinc prearmados que facilitan el pasaje del agua evitando que estas erosionen el camino.

En este trayecto y a MIL QUINIENTOS (1500) metros de la bifurcación de camino nombrada con anterioridad encontramos el relleno sanitario del pueblo de RIO MAYO. Lugar en el cual podremos solamente encontrar máquinas viales del tipo topadoras siendo este tramo transitado a diario por camiones que realizan el sistema de recolección de residuos.

A ambas márgenes del camino se pueden divisar huellas de caminos abiertos por los propietarios de los campos para el cuidado y conservación de animales (guanacos y ovejas principalmente). En época invernal se suele instalar campos de Vialidad Provincial con equipos viales para mantener la ruta transitable y en buen estado de conservación.

A SIETE (7) kilómetros aproximadamente del límite interprovincial con SANTA CRUZ se encuentra el cruce de la ruta provincial numero 55. Este tramo se caracteriza por ser descendente hacia el lago BLANCO. Para arribar al pueblo de LAGO BLANCO (TRESCIENTOS (300) habitantes) el camino es propio de montaña, se angosta y es difícil hallar lugares propicios para detener la columna para realizar altos de marcha o atender desperfectos. La mayor parte del descenso una vez a la vista el Lago se realiza con precipicios sobre el lado derecho del camino. Traspasado el pueblo se inicia el ascenso por caminos de montaña baja. Siendo este el último tramo de camino hasta el límite internacional, caracterizándose por ser en su mayoría recto variando su orientación para sortear relieves montañosos y cursos de agua de régimen irregular.

Entre el pueblo de LAGO BLANCO y el límite internacional sobre la Ruta Nacional 260 se encuentra la Estancia VALLE HUEMULES y la Casa KASLOWSKY. Esta última se halla rodeada por el sur por un camino secundario que permite el paso haciéndolo por afuera de las instalaciones nombradas y puede constituirse en un lugar seguro de detención para realizar un alto de marcha.

Llegados al límite internacional nos encontramos con las instalaciones del puesto de Control de Gendarmería Nacional Argentina, dependiente del Escuadrón Número 38 de esa Fuerza, con asiento en RÌO MAYO. Este puesto cuenta con un total de CUATRO (4) instalaciones edilicias que permiten el desarrollo de la tarea encomendada a la Gendarmería Nacional. Sobre el li-

mite internacional existen DOS (2) puentes próximos que permiten el paso al país hermano empalmado el camino con la ruta 245 que conduce a la ciudad y al aeropuerto de BALMACEDA.

Este Sector de corredor Bioceánico es el de más difícil tránsito por la morfología del relieve, el clima y la naturaleza de los caminos exigiendo una importante habilidad de los conductores de los vehículos. Requiriendo además mayores niveles de estado de mantenimiento de los vehículos previos al inicio de la marcha, rigurosos controles durante y una vez finaliza la misma para poder contar con los medios en condiciones para la ejecución de operaciones futuras.

“Este sector posee un tramo 105 kilómetros sin pavimentación. Se halla en ejecución un tramo de 31 kilómetros entre la localidad de RÍO MAYO y el límite interprovincial con SANTA CRUZ. La obra prevé “una carpeta de concreto asfáltico de SEIS, OCHO (6,8) metros de ancho, con banquetas de 2 metros, un tercer carril en el cañadón de RÍO MAYO, una variante de paso por dicha localidad con pavimentación de calles con calzada de hormigón, la repavimentación entre el puente sobre el río y el empalme con la Ex Ruta Provincial 22, construcción de intersecciones, señalización y obras de iluminación. Resta la pavimentación de dicho tramo de la 40 y de parte de la 260, por lo que, más allá de estos avances, seguimos insistiendo en los trámites restantes, a lo que se suman acciones conjuntas y coordinadas con las autoridades chilena”¹⁹ puntualizó el Senador Nacional MARCELO GUINLE.

RESUMEN DEL SECTOR:

- a. Longitud: 140 Kilómetros, 35 kilómetros de asfalto en construcción, resto del recorrido de ripio.
- b. Ancho del camino: 6,8 metros de ancho.
- c. Clase de camino: Consolidado de ripio en su gran mayoría. 35 kilómetros asfaltado
- d. Banquetas: Inestables. En el sector de construcción de asfalto tienen 2 metros de ancho.
- e. Puentes: 2 (DOS) sobre el límite Internacional.
- f. Lugares para altos de marcha:
- g. Desfiladeros: Tramo del camino de descenso a LAGO BLANCO, camino sinuoso.
- h. Encubrimiento: la zona no permite el encubrimiento y es difícil salir de los caminos para ocupar un cubierta.
- i. Poblaciones y caseríos. RIO MAYO (3000 habitantes) LAGO BLANCO (300 habitantes)
- j. Caminos de enlace: Ruta Nacional 40 con Ruta Nacional 260.

¹⁹ El DIARIO. GUINLE anunció la pavimentación del Corredor Bioceánico, Martes, 15 de marzo de 2011. 14:03 – Chubut

- k. Instalaciones Sanitarias: Hospital rural. No se practican intervenciones quirúrgicas, realizándose evacuaciones a SARMIENTO o COMODORO RIVADIA, según afección a tratar.
- l. Velocidad previsible: La que establece la ley Nacional de tránsito Nro 24.449 en su artículo 50, 110 Km/h para autos y camionetas, 90 Km/h para ómnibus y 80 Km/h para camiones. Debiéndose reducir estas por acción del ripio que constituye la calzada. Recomendándose una velocidad que puede variar entre los 40 y 60 Km/h para todo tipo de vehículos.

Consideraciones generales de los Sectores.

“El Corredor Bioceánico no es solo un caminito al que le falta asfaltar algo más de cien kilómetros. Esta es la primera pata de esta mesa...”²⁰. Continuando el desarrollo de su estudio el Ingeniero CALVO hace referencia a los otros aspectos importantes a desarrollar como la construcción de un enlace por modo ferroviario, la construcción de un gasoducto Bioceánico y por último hace referencia a la decisión de las dos naciones para que CHILE cuente en el atlántico con un puerto y por reciprocidad ARGENTINA disponga de un puerto en el pacífico.

De los aspectos tratados por el señor ingeniero consideramos necesario la posibilidad de reactivar y completar el tendido ferroviario que se halla discontinuado en SARMIENTO, hasta el Puerto de CHACABUCO porque completaríamos una infraestructura de transporte a los niveles de exigencia del transporte multimodal, lo cual le daría un impulso a la economía regional y nacional. Sería una alternativa de paso del mercado internacional entre ambos océanos.

La red vial de la provincia es el principal soporte de intercomunicación y de desarrollo económico. Ésta red se caracteriza por estar constituidas por rutas asfaltadas en regular estado de conservación, esto impone mayores esfuerzos en los trabajos de mantenimiento y reparación de tramos deteriorados que en ciertas oportunidades requieren hasta la repavimentación. En cuanto a los caminos no pavimentados presentan un constante deterioro por influencia de la agresividad de los agentes climatológicos y la falta de inversión. Los aspectos mencionados son los principales generadores de la dificultad del acondicionamiento y conservación de los caminos, influyendo en su difícil transitabilidad, aumento de tiempos y recursos en su recorrido, accidentes de tránsito, reclamos de los pobladores y de los agentes económicos. Las principales dificultades que se distinguen en estos caminos y que la Administración Vial Provincial (AVP) debe afrontar por ser la responsable de los aspectos de carácter técnicos para facilitar la circulación por las rutas nacionales y provinciales de la provincia son las nevadas invernales, la erosión hídrica y eólica y el enlagueamiento de los mismos. Por ello se recomienda, como medidas preventivas para la circulación por las rutas patagónicas en época invernal lo establecido en el Anexo 5.

²⁰ Calvo Juan Carlos. El Corredor Bioceánico Patagónico, Instituto de Estudios estratégicos de Buenos Aires; Su Estructura Básica; p 2

“Una vez finalizado el planeamiento, y de no mediar retrasos derivados de requerimientos burocráticos – administrativos, el trayecto entre ambos puertos se podría realizar aproximadamente en CINCO (5) horas”²¹

El Sector 1 es el de mayor volumen de tráfico de los tres analizados. Esto se debe a su proximidad a las zonas de explotación petrolera y asiento demográfico. Este volumen de tránsito se mantiene hasta PAMPA DE CASTILLO donde las empresas petroleras tienen sus asentamientos para el reaprovisionamiento de los equipos que trabajan en las distintas bocas de pozos. Este volumen de tráfico al que hacemos referencia se ve disminuido los días no laborables y durante los días de semana se incrementa en horas de la mañana en oportunidad de la concurrencia del personal de las empresas petroleras a sus trabajos. Por consiguiente sucede lo mismo finalizada la jornada laboral.

El gobierno de la provincia observando la gran extensión del territorio, las dificultades que pueden producirse al transitar por sus rutas, la rigurosidad del clima (Ver Anexo 6) ha instalado un “Sistema de comunicaciones para emergencia en ruta...”²². Con el desarrollo de este sistema, que se opera por medio de postes S:O:S mediante el empleo de telefonía celular satelital que cubre toda la provincia, se brinda un servicio de emergencia en ruta al viajero.

El corredor es transitado por una línea ómnibus “ETAP SRL”, que realiza el recorrido Argentina, desde Comodoro Rivadavia, CHUBUT hacia COYHAIQUE, CHILE y viceversa. “Prestación del servicio: Todos los Viernes y regresa desde CHILE los días Sábados”²³

Un aspecto importante para el tránsito por el corredor es el empleo de señales de tránsito. Estas permiten apreciar con bastante tiempo de antelación las características y riesgos de la ruta favoreciendo las acciones de manejo del conductor. Constituyen una herramienta imprescindible durante el manejo diurno y cuando las condiciones meteorológicas son adversas. Por las características del corredor las señales de tránsito que más se emplean son las de tipo preventivas. Este tipo de señales tiene por finalidad. “advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y/o situaciones imprevistas de carácter permanente o temporal, indicándole su naturaleza”²⁴. Podemos distinguir 3 (TRES) grupos dentro de las señales de tránsito Preventivas:

²¹ Instituto Municipal del empleo y la producción. Paso Bioceánico Comodoro Rivadavia Puerto Chacabuco. Camino para la Integra y el crecimiento.

²² Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Comunicaciones, 3.3, Infraestructura ,p 124

²³ <http://www.todoturismo.com.ar/paso-internacional-huemules-chubut/>

²⁴ Presidencia de la Nación, Vialidad Nacional. Campaña de Educación, Seguridad y concientización vial, p 6

- De Características de la vía
- De Advertencia de Máximo riesgo
- De Fin de prevención.

En la traza del corredor podemos distinguir las siguientes señales para cada grupo de la clasificación anteriormente mencionadas en el siguiente cuadro.

Clasificación	Tipo de señal vertical
Característica de la vía	Curva (la flecha indica el sentido de la misma), Contra curva, Curva en “S”, Camino sinuoso, Pendiente (descendente y ascendente), Perfil irregular, Calzada resbaladiza, Proyección de piedras, Derrumbes, Encrucijada (Cruce, Empalme, bifurcación), Animales sueltos, Vientos fuertes laterales (la inclinación del dibujo indica la dirección del viento)
Advertencia de Máximo riesgo	Paneles de prevención (indican aproximación, a objetos rígidos y que indican curvas), Curva cerrada, Atención
Fin de prevención	Fin de prevención (calzada resbaladiza, derrumbes)

Existen ocasiones como la ocurrida en Septiembre del año 2000 que por acción de precipitaciones níveas “resultaba imposible transitar por la ruta 26”²⁵ en este tramo. Para circular en estas condiciones se recomienda utilizar cadenas y circular a una velocidad de CUARENTA (40) kilómetros por hora. Para hacer frente a la circunstancia de presencia de nieve sobre la calzada la AVP prevé el Plan invierno, distribuyendo equipos viales con adaptaciones para limpieza de nieve y el esparcimiento de sal sobre tramos de camino para evitar la acumulación de nieve.

²⁵ Clarín.com/martes 12.09,2000/sociedad/ las principales rutas de la Patagonia siguen bloqueadas por la nieve y el hielo.

3. Conclusiones parciales.



El escaso desarrollo de la Infraestructura constitutiva del Corredor Bioceánico responde a la falta de políticas Nacionales que fomente el crecimiento económico, demográfico e industrial de la región. Es por el momento un espacio estratégico sin explotar, conecta los dos océanos y permite el enlace con las zonas económicas del oeste de Estados Unidos y del Sudeste Asiático. Por ello debe obtener mayor interés de la política nacional para fomentar la inversión privada para poder presentarle al mundo económico como una nueva vía de comunicación entre ambos océanos que se caracterice por su agilidad de tránsito y flexibilidad en el empleo de los distintos modos de transportes. El desarrollo de la infraestructura vial del corredor fortalece a los distintos componentes de la estrategia sectorial de manera holística y actuara como efecto multiplicador del poder militar nacional. Para gestionar permanentemente, seguimiento y conducción del corredor el estado provincial ha asignado un fondo anual de apoyo, para desarrollar la infraestructura, la promoción y el desarrollo del corredor.

Es el punto más cercano entre los Océanos Pacífico y Atlántico desde el estrecho de MAGALLANES hasta el istmo de PANAMÁ. El espacio geográfico que vincula los territorios de ambas naciones es el paso HUEMULES o HITO 50 que es el más bajo de los pasos fronterizos priorizados por las cancillerías de ambos países. Esta menor elevación con respecto al nivel del mar influye en el trazado vial, en la velocidad de desplazamiento, disminuye el corte de la vía de comunicación por la acumulación de nieve. Todos estos factores redundan en el tiempo necesario para recorrerlo

El corredor Bioceánico tiene una distancia de 533 (QUINIENTOS TREINTA Y TRES) kilómetros de los cuales 398 (TRESCIENTOS NOVENTA Y OCHO) kilómetros corren por territorio de la “CONFEDERACIÓN ARGENTINA”²⁶. Corre en su totalidad por una sola provincia lo que disminuye los problemas de coordinaciones a nivel Provincial, Nacional agilizando los acuerdos internacio-

²⁶ Art 35 de la Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, p 3.

nales para la tramitación de documentación necesaria. Se facilita el control por parte de la Policía de la Provincia.

Sector 1: Ruta Nac 26 pavimentada – distancia 134 km.

Sector 2: Ruta Nac 40 pavimentada – ripio – distancia 124 km.

Sector 3: Ruta Nac 260 ripio – distancia 140 km.

Las rutas de ripio en época invernal tienen las siguientes características:

Transitable con precaución o extrema precaución calzada con baches, pesada por barro, lagunas, heladas y huellones. Vientos fuertes. Circular solo vehículos de tracción 4x4.

Las rutas asfaltadas en época invernal tienen las siguientes características: Calzada normal, transitable con precaución, sectores con curvas peligrosas, despejado, vientos fuertes.

El corredor permite el empleo del modo terrestre transporte automotor. En el se pueden explotar convenientemente sus características (flexibilidad, regularidad, grado de confianza) adaptándolas a las exigencias que impone la traza de la ruta y las condiciones climatológicas.

El desarrollo de la infraestructura vial del Corredor disminuye hacia el Oeste, coincidiendo con la disminución del asentamiento demográfico y al aumento de la rigurosidad de las condiciones climáticas. Las rutas se encuentran en regular estado de conservación, requiriendo importantes y onerosas tareas de conservación, repavimentación, señalización y la implementación de operativos tendientes a mantener transitables las rutas y accesos. Para favorecer el impulso del corredor es necesaria la construcción de un enlace ferroviario, la construcción de un gasoducto Bioceánico tendiente a estimular el asentamiento poblacional y la instalación de empresas de capitales privados.

Ninguna vía por modo automotor en la región puede vincular en forma tan rápida puertos en ambos océanos, se especula que si estuviera completamente asfaltado el corredor podría ser transitado en un tiempo de 5 (CINCO) horas. Esta vía permite vincular en forma transversal las principales rutas nacionales que corren de norte a sur del país, la ruta Nac 40 por el Oeste y la ruta Nac 3 con sus prolongaciones por el Este, permitiendo la comunicación con otros corredores proyectados más al norte del país.

Es importante destacar que sobre el corredor se encuentran instaladas unidades militares. Particularmente en el sector Nro 3 el más complicado por la constitución del camino (ripio) se halla una unidad de Ingenieros con personal capacitado y medios viales para brindar apoyo en los trabajos de conservación de caminos

Las características del diseño de los caminos que componen el corredor, requieren de personal verdaderamente capacitado para el manejo en esas condicio-

nes de dificultad y climatológica. Por ello requerirá una buena clasificación del personal de conductores.

Las distancias intervehiculares en los tramos 2 y 3 principalmente del corredor deben ser mayores a las normales (columna cerrada 50m, columna abierta 100m). Debido a las distintas pendientes, contrapendientes y curvas cerradas existentes y la necesidad de aumentar la distancia de frenado. En este aspecto también influye la acción el congelamiento de la capa asfáltica, el deterioro de la misma y la velocidad máxima a desarrollar. Todo lo mencionado precedentemente determinará que las columnas de marchas se proyecten en profundidad, dificultando el control de la misma e incrementándose el tiempo total de marcha.

La proyección en profundidad de la columna de marcha dificultara el control desde la misma columna aumentando la importancia del control por medio de los Equipos Coordinadores por modo automotor y medios tecnológicos que permitan la observación de la misma en tiempo real.

Asumen importancia las señales de tránsito en este corredor porque dan idea del grado de peligrosidad del riesgo que se aproxima. Esto permite a los conductores desenvolverse con tiempo en forma correcta y adecuada, disminuyendo las probabilidades de accidentes.

El corredor es transitado por una empresa de transporte de pasajero todos los días hasta RIO MAYO y una vez a la semana realiza todo el trayecto hasta COYAIQUE (CHILE), por lo cual se puede inferir que el corredor puede ser transitado por este tipo de vehículos.

Capítulo II

Infraestructura vial para proyectar en el Corredor Bioceánico Patagónico

1. Finalidad

Analizar la infraestructura vial de transporte diseñadas en el Corredor BAHÍA BLANCA – NEUQUÉN (ARGENTINA) – TALCAHUANO (CHILE) para poder proyectarlas en el desarrollo del Corredor Bioceánico Patagónico.

2. Estructura del Capítulo.

El Plan Estratégico Territorial es la síntesis de las tareas que Gobierno Nacional vislumbra para el logro del crecimiento del país integrándolo regionalmente. Para ello se estructuró una nueva organización territorial con la finalidad de lograr amalgamar justicia en la repartición de los recursos y sustentabilidad ambiental en todo el territorio.

“... A partir de avanzar desde el año 2003 y en todo el país con una fuerte y decidida política de inversión en infraestructura como motor de la economía, se alcanzó una primera identificación de la dotación de infraestructuras y equipamientos necesarios para garantizar un desarrollo equilibrado, integrado y sustentable en el mediano largo plazo. Un país estabilizado social y económicamente como el nuestro, necesita ahora fortalecer el modelo de acumulación, de trabajo y de producción y que seamos todos participes del modelo de país que queremos y que nos permitirá insertarnos en el mundo”²⁷

Este Plan Estratégico Territorial lo identificamos con la Estrategia Nacional o general. De éste nivel de estrategia se pueden extraer las herramientas de trabajo de las estrategias sectoriales. Por lo expuesto en el máximo nivel estratégico de la nación asume importancia la estrategia económica para poder materializar este Plan, el cual persigue el bienestar social y cumple una función sinérgica en la proyección de la totalidad del resto de los factores componentes de la estrategia sectorial.

En este desarrollo sistémico donde la inversión en infraestructura es la propulsora de la economía asume importancia el desarrollo de infraestructuras que contemplen aspectos militares para que estas cumplan una función doble que permita el desarrollo económico regional y a su vez sirva a la Defensa Nacional. Aspecto éste de la vida de la República olvidado en cuanto a su preparación y desa-

²⁷ Plan Estratégico Territorial 1816 – 2016 Argentina del Bicentenario, Poder Ejecutivo, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Palabras Dra CRISTINA FERNANDEZ DE KIRCHNER

rollo que posibilita o sirve para dar cumplimiento a los tratados internacionales regionales suscriptos en materia de seguridad.

De la lectura del Plan Estratégico Territorial podemos también extraer otra idea importante que quiere proyectar la Estrategia General. Dicha idea busca lograr la sensibilización social para la protección del medio ambiente.

Este corredor, es fomentando por varios países del cono sur (CHILE, BRASIL) y permite el desarrollo de la “dinámica espacial”²⁸ de 4 (CUATRO) provincias de nuestra nación. Desarrolla, preferencialmente, el modo terrestre destacándose el submodo ferrocarril y apunta a vincular por esa vía los puertos de Ingeniero White en Argentina con el de Talcahuano en Chile. Este corredor conjuga dos modos de transporte el del ferrocarril y el transporte automotor. Su longitud total es de 1400 (UN MIL CUATROCIENTOS) kilómetros de puerto a puerto, siendo el sector de la “República Argentina”²⁹ (BAHÍA BLANCA – PASO PINO HACHADO) de 800 (OCHOCIENTOS) kilómetros. Ver anexo 7 “Configuración espacial esquemática del eje”³⁰

Principales ciudades del eje sobre el territorio nacional

Bahía Blanca (450.000 hab), NEUQUÉN (223.000 hab), SANTA ROSA (103.000 hab), BARILOCHE (90.000 hab), GENERAL ROCA (70.000 hab), CIPOLLETI (60.000), GENERAL PICO (53.000 hab), VIEDMA (40.000 hab) y CUTRAL CO (34.000 hab). (Ver Anexo 7) Todas las provincias mencionadas aportan sus bellezas geográficas y un muy buena calidad ambiental que hacen de la región un lugar atractivo para la inversión de distintos emprendimientos de nivel empresarial y /o turísticos.

El Corredor estructuralmente cuenta con un enlace ferroviario entre BAHÍA BLANCA -ZAPALA, continua por carretera desde ZAPALA – VICTORIA y desde ésta hasta TALCAHUANO, continua nuevamente por ferrocarril. El sector carretero no se encuentra en su totalidad, mostrando falta de pavimento entre Zapala y el paso de Pino Hachado, límite con Chile. Para lograr el enlace completo por ferrocarril restan la construcción de 170 (CIENTO SETENTA) kilómetros de vía desde la punta de vía en las localidades de Zapala (Argentina) y de Lonquimay (Chile). Desde ZAPALA se esta concretando la construcción de un tramo de 14 (CATORCE) kilómetros en dirección a LAS LAJAS. Los ramales de ferrocarril son operados por las líneas del Ferrocarril Pacífico y el Ferrocarril ROCA. También es recorrido por la Ruta Nacional 22, lo que permite el empleo del modo multimodal, con lo cual se posibilita las bajas de los costos de fletes y los tiempos de transporte de mercaderías. Esta ruta conecta el puerto de BAHÍA

²⁸ Dinámica espacial: infoestructura, infraestructura del transporte y de las cadenas logísticas.

²⁹ Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35,p 3.

³⁰ Reunión de GTEs para los ejes Interoceánico, MERCOSUR – CHILE, PORTO ALEGRE - ASUNCIÓN- JUJUY – ANTOFAGASTA y TALCAHUANO – CONCEPCIÓN – NEUQUEN – BAHÍA BLANCA; p 4

BLANCA y SAN ANTONIO sobre el océano Atlántico origen de las rutas marítimas hacia el continente europeo y africano y los puertos de CONCEPCION y TALCAHUANO sobre el océano Pacífico, desde los cuales se cubren las rutas marítimas hacia los Estados Unidos y Asia.

Este corredor asume importancia estratégica económica ya que cuenta en uno de sus extremos al puerto que tantos políticos regionales y empresarios coinciden que es el trampolín hacia el Sudeste Asiático. Región que es considerada como el próximo gran mercado al que ambos países y los que conforman el MERCOSUR deben entablar negociaciones para el bienestar general de la región y "... es el puerto de Talcahuano es el que cuenta con las mayores posibilidades en el contexto del desarrollo portuario chileno con más de 18.000.000 de toneladas de exportación en el año 1994. Cabe destacar que uno de los objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo de Talcahuano para la gestión del desarrollo económico es generar condiciones para optimizar las oportunidades de Talcahuano de transformarse en el Puerto Principal del Pacífico Sur.

"La función estratégica reducir costos de transporte para aplicar al intercambio comercial entre los países y la complementariedad económica. Generación de oportunidades económicas y sociales..."³¹ Con esta idea rectora se han realizado los estudios y obtenidos créditos para llevar a cabo un sin número de proyectos para favorecer el desarrollo de este corredor donde se combinan las características técnicas de modo terrestre en su forma de submodo ferroviario y submodo automotor. Entre las acciones proyectadas y que pueden ser aplicadas en Corredor COMODORO RIVADAVIA - CHACABUCO podemos mencionar las siguientes: (Ver Anexo 8)

- Adecuación de la infraestructura de control fronterizo.
- Modernización del puerto de TALCAHUANO.
- Pavimentación del tramo faltante hasta la frontera con Argentina.
- Reparación del túnel LAS RAICES.
- Construcción de circunvalaciones a centros urbanos y aumento de la capacidad de la Ruta Nacional 22 entre VILLA REGINA y ZAPALA.
- Mejoramiento pavimento de la Ruta Nacional 22 entre BAHÍA BLANCA y ZAPALA.
- Aplicación de tecnología de Información y comunicaciones.
- Transporte aéreo facilitación de pasos fronterizos
- Transporte multimodal – mecanismos de financiamiento.

La provincia de Neuquén, centro del corredor, en relación a sus necesidades y medios disponibles tiene como visión el establecimiento de rutas siguiendo la "línea estratégica, el mejoramiento, pavimentación y señalización de rutas nacionales y provinciales. Creación de nuevas rutas con financiamiento privado"³². La provincia intenta mudar la base de su economía desarrollada sobre la actividad hidrocarburífera a

³¹ Ayuda Memoria de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos de los ejes: Interoceánicos; SANTA CRUZ DE LA SIERRA, BOLIVIA, p 10

³² Plan Estratégico Territorial – Argentina 2016- Provincia de Neuquén; p 62

una economía mas diversificada, para ello se ha impuesto los diferentes objetivo porque observa la importancia de la función transporte en el desarrollo sustentable de cualquier tipo de economía. Esos objetivos son:

- “Aumentar la conectividad entre los centros urbanos a nivel provincial.
- Establecer rutas estratégicas para el desarrollo equilibrado.
- Priorizar los pasos fronterizos hacia la republica de CHILE para afianzar los lazos internacionales.
- Mejorar la conectividad aérea.
- Acompañar el crecimiento poblacional de las localidades con infraestructura energética.
- Mejorar el estado de las vías de comunicaciones terrestres.
- Establecer acciones tendientes a disminuir accidentes de transito.”³³

.Para posicionar las economías locales y regionales en los mercados internacionales es necesaria la existencia de una buena estructura vial y ferroviaria que conecta los distintos sectores de la región con los puertos. “Buena infraestructura física en término de facilidades de transporte, disponibilidad de agua, electricidad, buenas conexiones aéreas y adecuada capacidad de carga aérea y marítima y acceso a los servicios varios, son elementos muy importantes”³⁴. Con este criterio se han establecido la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales y se fijaron dos unidades de negocios ubicadas dentro del sistema portuario de la BAHÍA BLANCA, que hacen a una Zona Franca con discontinuidad geográfica

El corredor también cuenta con infraestructura para desarrollar el modo de transporte aéreo. Siendo el aeropuerto Internacional de NEUQUEN el de mayor importancia, siendo a su vez el 2do en importancia por sus características de operación en el país. El sistema aéreo se completa con aeropuertos y aeródromos de menor importancia en ZAPALA, CHOS MALAL, LONCOPUE y CAVIAHUE, los cuales para adaptarlos funcionalmente es necesario sumar mayores inversiones en infraestructura y equipamiento aéreo.

Es preciso mencionar que en el corredor se halla la presencia de elementos militares en BAHIA BLANCA, LA PAMPA, NEUQUEN y en las localidades de ZAPALA y LAS LAJAS. Por lo que cualquier desarrollo en infraestructura favorece el cumplimiento de la misión de las Fuerzas Armadas de la Nación.

³³ Plan Estratégico Territorial- Avance 2008 Poder Ejecutivo. Ministerio de Planificación Federal, Inversiones Públicas y Servicios ; p 229

³⁴ www.neuquen.gov.ar/trasandino/

Conclusiones parciales.

Todos los desarrollos en infraestructura tienden al fortalecimiento de la economía nacional y tienen por objetivo general lograr mejor justicia en la repartición de los recursos que se obtengan y sustentabilidad ambiental en todo el territorio.

Las mejoras estructurales en el corredor son impulsadas por la estrategia general en su planeamiento a mediano plazo expresado en Plan Estratégico Territorial 1816 – 2016 Argentina del Bicentenario, Poder Ejecutivo, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Este corredor de 1400 kilómetros vincula los puertos de Ingeniero White en Argentina con el de Talcahuano en Chile. El tramo en el territorio nacional es de 800 kilómetros y en él se puede desarrollar el transporte por modo terrestre, distinguiéndose el submodo ferrocarril por sobre el submodo automotor. Estos, sumados a la infraestructura del aeropuerto internacional de Neuquén favorece la implementación del modo multimodal que es la exigencia de transporte a nivel mercado internacional.

El desarrollo de infraestructura vial permite cumplir y fomentar tratados internacionales regionales que faciliten el acceso a nuevos mercados. Para ello es necesario mejorar e incrementar la infraestructura física en términos de facilidades de transporte, disponibilidad de agua, electricidad, buenas conexiones aéreas y adecuada capacidad de carga aérea y marítima como así también acceso a los servicios varios.

El desarrollo de la infraestructura está en relación directa con el mayor número de asentamiento poblacional en las distintas ciudades lo que exige como requerimiento: La adecuación de la infraestructura de control fronterizo. Modernización del puerto de TALCAHUANO, Pavimentación del tramo faltante hasta la frontera con Argentina, reparación del túnel LAS RAICES, Construcción de circunvalaciones a centros urbanos y aumento de la capacidad de la Ruta Nacional 22, mejoramiento pavimento de la Ruta Nacional 22, aplicación de tecnología de Información y comunicaciones.

Elementos de la Fuerza se despliegan en el corredor y están en aptitud de brindar apoyo a la comunidad nacional o de países amigos de acuerdo al Decreto 1691/2006 Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas.

Capítulo III

Factores a analizar para Organizar el Transporte por modo automotor

1. Finalidad

Determinar cuales son los requisitos de transporte de la fuerza de Paz Combinada CRUZ DEL SUR a desplegarse para poder organizar la tarea de planeamiento y dirección del movimiento de transporte.

2. Estructura del Capítulo.

En el marco de la IIIra edición de la Reunión Binacional de Ministros de la Argentina y Chile se expresaron las voluntades de ambas naciones de continuar profundizando el proceso de integración regional y de cooperación política, económica, social y cultural.

“El nombre de la FPC (Fuerza de Paz Cruz del Sur) es un feliz hallazgo: la Cruz del Sur es la más pequeña constelación de todas, pero la más necesaria para guiarse por estos mares, por estos cielos inmensos y también por las rugosidades de la Historia³⁵.

Estamos presenciando en la actualidad la articulación de un sistema económico que podríamos definir como planetario. En este marco observamos como se distinguen los denominados nodos urbanos y ciudades globales, cuya reorganización interna y la necesidad de interdependencia con sus pares promueven transformaciones regionales en sus proximidades. Este nuevo tipo de economía se caracteriza por la integración transnacional y la formación de nuevos escenarios geoestratégico y geopolíticos; entre tantas otras que a los fines del presente trabajo no hemos de mencionar no queriendo quitarles importancia ni mucho menos agregarles a las mencionadas mayor grado de valor. Es en este contexto donde la FPC podrá prevenir escaladas de violencia, monitorear ceses de fuego, proporcionar áreas seguras y asegurar operaciones humanitarias en las zonas donde las Naciones Unidas así lo dispongan.

a. MARCO LEGAL DE LA “CRUZ DEL SUR”

Con la firma del Memorandum de Entendimiento entre las cancillerías de ambas naciones; 4 de diciembre de 2006; “se establecen los criterios rectores para la constitución de la Fuerza de Paz entre las Fuerzas Armadas de los

³⁵ <http://www.lanacion.com.ar/989706-la-cruz-del-sur-05jun0132> Por Jorge Argüello y Heraldo Muñoz Para LA NACION Sábado 23 de febrero

respectivos países”³⁶ Con este Memorandum se han determinar la organización y el posible empleo de la Fuerza de Paz Conjunta Combinada bajo mandato de Naciones Unida. Cuando este elemento sea convocado por la Organización Internacional los Congresos de ambos países deberán aprobar la salida de la Fuerza.

La fuerza se halla integrada a Naciones Unidas (ONU) bajo el sistema UN-SAS (United Nations Stand-by Arrangement Sistem-sistema de fuerzas alistadas de ONU). Este sistema dispone de una base de datos de las fuerzas alistadas puestas a disposición de la ONU por lo países miembros y prevé un despliegue de ellas al área de misión correspondiente, no mayor a los 6 meses. Sin embargo, el hecho de encontrarse alistado no compromete la participación en la misión. La fuerza aspira a lograr un capacidad de desplegar en un término no mayor a los 90 (NOVENTA) días.

b. FUERZA DE PAZ COMBINADA CONJUNTA “CRUZ DEL SUR”- OBJETIVO ORGANIZACIÓN.

Esta Fuerza tiene por finalidad “facilitar la etapa de transición de una fuerza de despliegue rápido o una fuerza regional en un tiempo no menor de seis meses”³⁷. Entre otras de sus finalidades puede proporcionar áreas seguras a personas y grupos cuyas vidas peligran por el conflicto; prevenir la escalada de violencia, asistiendo, monitoreando y/o facilitando un cese el fuego; colaborar en actividades específicas que requieren refuerzo de la seguridad de una misión en desarrollo para dar seguridad a las elecciones en un área de misión o proporcionar seguridad a operaciones de ayuda de emergencia humanitaria

Para dirigir la Fuerza se ha establecido un mecanismo de Dirección Política Binacional, se conformo un Grupo de Trabajo Bilateral integrado por funcionarios de los Ministerio de Defensa y Relaciones Exteriores de ambos países, con el objetivo “de coordinar y canalizar todos aquellos aspectos vinculados con la Fuerza de Paz Conjunta Combinada”.³⁸

La Fuerza se halla integrada por los TRES (3) componentes (Terrestre, Naval y Aéreo) de los Instrumentos Militares de ambas naciones. Esta organización se adopto para aportar una respuesta del tipo multidimensional, formando parte de un elemento mayor o en forma independiente, respondiendo al concepto de nivel rápido despliegue. El tiempo previsto para rea-

³⁶ <http://www.ESTADO MAYOR CONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht>

³⁷ Revista DEF; Estamos ante un ejemplo de confianza construida; Ed mayo 2008;p 44

³⁸ <http://www.ESTADO MAYOR CONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht>

lizar el despliegue a la zona de empleo se prevé entre 30 y 90 días desde que el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y que ambos Congresos Nacionales den su aprobación, ya que esta es una atribución delegada por la Constitución Nacional

“El componente Terrestre esta constituido por 1000 hombres (pertenecientes al Ejército e Infantería de Marina de Argentina y Chile). El componente Naval aportara 150 hombres, los cuales integran las dotaciones de las Unidades ofrecidas (1 Patrullero Oceánico (OPV: Off Shore Patrol Vessel), con helicóptero por parte de Chile y 01 Corbeta MEKO 140 por parte de Argentina. El Componente Aéreo 190 hombres, que integrarán una Unidad de helicópteros conjunta y combinada, compuesta por 08 aeronaves pertenecientes a las Fuerzas Aéreas y Ejércitos de Chile y Argentina (02 aeronaves por Institución)”³⁹

c. MARCHA MOTORIZADA PARA REALIZAR UN PROYECCION DE FUERZA EN EL MARCO DE NACIONES UNIDAS.

Las Fuerzas que realizan un movimiento “buscan cambiar de emplazamiento y persiguen como finalidad para el logro de la operación que las tropas y sus medios lleguen al lugar indicado, en la hora prevista y con la mayor aptitud para cumplir con la misión asignada”⁴⁰ Pero esta operación lleva en su esencia el cumplimiento de la misión de la Fuerza, ya que “llegar es el 70 porciento de la Batalla”⁴¹ , máxima empleada por el General JACKSON. Es por ello es que se debe hacer un esfuerzo intelectual importante que permita planificar este tipo de operación con el máximo de detalle.

Dentro de la clasificación de transporte que nuestra fuerza establece, el movimiento de ésta fuerza se enmarca dentro del concepto de transporte extraordinario⁴²; del tipo transporte operacional. Porque requiere un planeamiento y ejecución especial ya que supera las características de los Transportes ordinarios o administrativos y persigue la finalidad del traslado del comando y subunidades (constituidos por elementos de Ejército y/u otras Fuerzas Armadas) de la Fuerza Cruz del Sur para el cumplimiento de una operación en el marco de Naciones Unidas.

³⁹ [http://www.ESTADO MAYOR CONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » - Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht](http://www.ESTADO_MAYOR_CONJUNTO_-_CHILE_2011_-_EMC_»_-_Fuerza_de_Paz_“Cruz_del_Sur”.mht)

⁴⁰ Ejército Argentino ROB-00-01, Reglamento de Conducción para el IMT, año 1992;p 235

⁴¹ Arévalo, Javier Ruiz, Llegar, Manual de Transportes en Operaciones de Proyección, Ejército Español, p 9

⁴² Ejército Argentino, Conducción del Servicio de Transporte, T I Transporte Administrativo, Ed 2005, p 3.

Seleccionado el modo Terrestre para ejecutar el transporte y observando las características del corredor en estudio emplearemos las técnicas de planeamiento y ejecución del submodo automotor, observando las características propias de las infraestructuras, los rendimientos, capacidades y posibilidades de los medios⁴³ que se emplearan. Siendo éstos aspectos importantes y guías en el desarrollo de las actividades de planeamiento, dirección, ejecución y control.

En un antiguo libro del Circulo Militar se expresa “Los transportes automovilísticos resolvían el problema de tiempo pero era necesario tener buenas carreteras para que los inmensos convoyes pudieran circular normalmente”⁴⁴ En función de lo expresado podemos establecer que para el planeamiento del transporte se debe analizar los posibles itinerarios para realizar una explotación del sistema carretero provincial y/o nacional.

Observando la situación de la Fuerza Cruz del Sur y del Corredor se puede establecer las coordinaciones y acuerdos con las autoridades competentes para que la ruta del corredor sea clasificada como reservada, de esta manera se puede realizar el movimiento empleando las dos vías en un mismo sentido.

Esta propuesta permite un mayor aprovechamiento de la totalidad de la calzada, incrementándose el flujo de circulación y disminuyendo el índice de probabilidad de accidentes al poder tomar las curvas con mayor radio de giro lo que disminuye la fuerza centrífuga evitando el desvío de la misma. Por consiguiente también disminuye la tensión de los conductores en el manejo en este tipo camino sinuoso y con pendientes ascendentes afectado también por los agentes climáticos de la época invernal. Esta propuesta también es una solución para el resultado del análisis de las cargas previstas que puedan sobrepasar las dimensiones normales laterales para recorrer una vía.

En el planeamiento se deberán requerir la realización de coordinaciones para recorrer la periferia de la ciudad de COMODORO RIVADAVIA, la cual se halla próxima a la parte más céntrica de la misma. Misma situación ocurre en RIO MAYO donde la traza del camino corre por la única vía de acceso y por una de sus calle principales. Otro aspecto a considerar en el planeamiento es el sentido en que se circula (Este a Oeste) ya que de circular en forma inversa la infraestructura del corredor influirá de otra manera sobre los medios.

⁴³ Conducción del Servicio de Transporte, Tomo I Transporte Administrativo, Introd; Pag II. “Se entiende por tales aquellos elementos capacitados para el transporte de personal, cargas y animales, que se encuentran afectados al servicio de transporte, como así también aquellos equipos e infraestructuras destinadas al manipuleo de cargas y animales”

⁴⁴ Capitán Vitalle, Roberto. Las Condiciones Geográficas de la Guerra, Circulo Militar, Biblioteca del Oficial, p 298.

Todo elemento de transporte debe contar con una base de datos actualizada sobre los medios de transporte existente, sus capacidades y reglamentación vigente para facilitar información actualizada al planeamiento de transporte. Esta información básica debe ser actualizada con cierta asiduidad... “Todas nuestras unidades poseen la documentación correspondiente requerida por las autoridades competentes que las habilitan para circular por el territorio provincial, nacional e internacional sin restricciones. Entre la documentación en regla podemos mencionar: Certificado de Inscripción para efectuar Servicio de Transporte del Automotor para el Turismo, Certificado de Habilitación Técnica, Certificado de Revisión Técnica, Seguro de Transporte Público de Pasajeros (Responsabilidad Civil hacia Terceros transportados y no transportados y/o cosas por \$ 10.000.000.-) y toda la documentación requerida por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.). Contamos con buses tipo pullman, con las siguientes características: piso elevado, capacidad máxima para 49 pasajeros, servicio de bar, baño, TV color con video, calefacción y aire acondicionado. Además, poseemos buses doble piso semicama, uno con capacidad máxima para 58 pasajeros, servicio de 2 bares, 2 baños, 04 TV color con video, calefacción y aire acondicionado y otro modelo con capacidad máxima para 60 pasajeros, servicio de bar, baño, 03 TV color con video, calefacción y aire acondicionado. Bus doble piso CAMA EJECUTIVO, con capacidad máxima para 39 pasajeros, servicio de 2 bares, baño, 04 TV color con video, calefacción y aire acondicionado y midibus última generación, capacidad máxima 23 pasajeros, TV color con video, calefacción y aire acondicionado.”⁴⁵

Considerando la cantidad de personal de la Fuerza (1000 hombres) y habiendo obtenido la información relacionada con la capacidad de los micros de transporte de pasajeros podemos establecer los siguientes requerimientos de transporte:

	49 pax	58 pax	60 pax	23 pax
1000	20 vehículos + 20 plazas	17 vehículos + 14 plazas	16 vehículos + 40 plazas	43 vehículos + 11 plazas

Estos vehículos cuentan con bodegas para el traslado de equipaje de viaje, pero se debe considerar las dimensiones del bolsón porta equipo del personal en función de ello se deberá prever vehículos de transporte de carga, tomando como dato de planeamiento que un vehículo de Uso General (VUG) 2 ½ Ton transporta 4 toneladas de carga.

La longitud de los vehículos de transporte de personal varia entre los 12 y los 13 metros y si consideramos 20 (VEINTE) buses tipo pulman a un espa-

⁴⁵ <http://www.experturargentina.com.ar/transporte/index.php>

cio intervehiculares de 100 metros, a una velocidad de 60 Km/h obtenemos una profundidad de columna de 3 kilómetros. Esto sin considerar los vehículos de transporte de carga que se requieran para el transporte de equipaje de viaje, distancia que ocuparíamos sobre el corredor saturando todas sus infraestructuras.

Si se recorre los 398 kilómetros del sector nacional a una velocidad promedio de 60 Km/h, velocidad esta recomendada en función de las influencias de las condiciones climáticas sobre la ruta se tardaría 6 (SEIS) horas 38 (TREINTA Y OCHO) minutos sin contabilizar los altos de marchas que se prevean. Teniendo presente las condiciones de infraestructura que presenta el corredor se podrán realizar altos de marcha en el sector de servicios de PAMPA DEL CASTILLO, instalaciones de las Guarniciones Militares de SARMIENTO y RIO MAYO. En función al tiempo de marcha previsto y observando que en horas de oscuridad no es aconsejable transitar por el corredor el horario de inicio de marcha más apropiado sería el de las 10 de la mañana, se evitaría el tráfico de las empresas petroleras y las condiciones climáticas permitirían un tráfico mas seguro.

d. ORGANIZACIÓN DEL CONTROL DEL MOVIMIENTO EN EL CORREDOR.

Observando la ubicación geográfica del corredor, teniendo presente el precepto que rige la conducción del transporte; planificación centralizada, ejecución descentralizada; contando con unidades de la fuerza a lo largo del trayecto y necesidad de incrementar el control en función de las exigencias que impone la traza de los diferentes sectores, podemos presentar el siguiente diseño de autoridades técnicas:

- 1 (UNO) Centro Coordinador de Movimientos (CCM) en Buenos Aires en dependencias del Comando de Transporte Conjunto (CO-TRAC)
- 1 (UNO) Centro Regional de Movimientos (CRM) en dependencia de la Brigada Mecanizada IX.
- (CUATRO) Equipos Coordinadores por modo automotor, Cumpliendo sus funciones en: 1er CRM en Comodoro Rivadavia en las Instalaciones de la Base de Apoyo Logística 9, el 2do CRM en la localidad de Sarmiento en instalaciones del Grupo de Artillería Blindado 9, el 3er CRM en Río Mayo apoyado en las instalaciones del Batallón de Ingenieros 9 y el 4to CRM en el Puesto de Gendarmería ubicado sobre el paso internacional.
- Para complementar el diseño de autoridades técnicas conformaríamos 3 (TRES) Equipos Coordinadores por modo aéreo con la finalidad de facilitar el desarrollo del control o necesidades que surjan de la ejecución del movimiento. Estos se basarían en las infraestructuras aéreas que ofrecen el aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia y los aeródromos de COLONIA SARMIENTO y RÍO MA-

YO. Los equipos coordinadores por modo aéreo, pueden asumir la responsabilidad del control de empleo de los medios aéreos no tripulados para obtener información en tiempo real.

Para poder llevar a cabo este movimiento se debe gestionar ante las autoridades competentes (Ministros nacionales, gobernador, intendentes, Funcionarios de Defensa Civil) el uso de la infraestructura básica como también los apoyos necesarios, entre las que podemos mencionar posibles áreas de reunión y de transición, centros de apoyo a la columna y terminales. Es por ello que el empleo de las redes de comunicaciones terrestres se debería gestionar ante la AVP que mantiene convenio con Vialidad Nacional. El empleo de infraestructura aérea para el control aéreo con las autoridades competentes.

3. Conclusiones parciales.

Asume importancia para la ejecución del movimiento la función Preparación territorial de Asuntos Territoriales, coordinando el esfuerzo para facilitar y apoyar la ejecución del movimiento previsto en el Plan de despliegue de la Fuerza CRUZ DEL SUR. Las cuales deberán ejecutarse en forma centralizada por quien determine el EMCO. Dando cumplimiento con uno de los principios de transporte de planeamiento centralizado y ejecución descentralizada.

El tipo de transporte a efectuarse es el clasificado como extraordinario dentro del transporte operacional. Persigue la finalidad del traslado del comando y subunidades de la Fuerza Cruz del Sur en el marco de Naciones Unidas.

El conocimiento profundo de la infraestructura vial, posibilidades e imposibilidades, adquieren un carácter de importancia para el diseño de un plan de transporte adecuado a la Fuerza a transportar, facilitando el arribo a la zona terminal en el tiempo previsto. Este conocimiento también debe ser aprovechado como base para instrucción de conductores y miembros integrantes de la fuerza para facilitar; por medio de la disciplina de marcha; el movimiento.

Los planes y programas de movimientos deben coordinarse y sincronizarse con las necesidades de control y regulación de rutas en forma permanente exigiendo una constante interacción con las distintas áreas de la conducción y principalmente con las autoridades civiles competentes,

En relación a lo expresado en los párrafos anteriores es necesario que se realicen los siguientes requerimientos:

- a. Que se realice el mantenimiento de conservación correspondiente a la calzada del corredor para incrementar los rendimientos sobre la misma. Este mantenimiento de conservación se debiera realizar también a las rutas provinciales próximas al corredor.

- b. Que se realicen las coordinaciones y acuerdos con las autoridades competentes para que la ruta del corredor sea clasificada como reservada, empleando las dos vías en un mismo sentido, lo cual permitirá mejores condiciones de seguridad. La ruta debería ser reservada entre las 0930 horas y las 1900 horas en función del tiempo calculado para el recorrido desde COMODORO RIVADAVIA a PASO HUEMULES.
- c. Que se realicen coordinaciones para facilitar el recorrido de la columna de marcha por la periferia de la ciudad de COMODORO RIVADAVIA, la cual se halla próxima a la parte más céntrica de la misma. Lo mismo para el cruce de la localidad de RIO MAYO.
- d. Que se realicen gestiones para determinar un lugar de estacionamiento en la localidad de RIO MAYO que no dificulte las actividades normales de la misma.
- e. Información que facilite y agilice el planeamiento de transporte, como empresas de transporte existentes, sus capacidades, reglamentación vigente, estado de conservación de rutas, condiciones climáticas.
- f. 20 (VEINTE) micros tipo PULLMAN con capacidad para 49 pasajeros y 1 (UNO) midibus con capacidad para 23 plazas. A este requerimiento se le debe agregar la cantidad necesaria de vehículos de carga para equipaje de viaje que se ordene oportunamente.
- g. Establecer los acuerdos y coordinaciones necesarias para realizar los altos de marcha en el sector de servicios de PAMPA DEL CASTILLO, instalaciones de las Guarniciones Militares de SARMIENTO y RIO MAYO.
- h. Que se realicen las provisiones de mano de obra para ejecutar servicios complementarios de carga y descarga de efectos.

Para establecer el sistema de Control por intermedio de autoridades Técnicas:

- a. Requerir autorización de instalaciones, medios y personal para la operación del sistema de Control de Autoridades Técnicas en base a los elementos militares posicionados a lo largo del corredor.
- b. Requerir los medios aéreos no tripulados para obtener información en tiempo real

Conclusiones Finales

Determinar las infraestructuras viales necesarias a desarrollar que permitan optimizar el transporte de mercancías por medio automotor en el Corredor Bioceánico Patagónico (COMODORO RIVADAVIA – Puerto CHACABUCO).

Podemos distinguir como aspectos importante para optimizar el transporte por medio automotor en el Corredor Bioceánico Patagónico (COMODORO RIVADAVIA – Puerto CHACABUCO) en el tramo en análisis COMODORO - LÍMITE INTERNACIONAL HUEMULES que se deberá profundizar el trabajo relacionado con una adecuada legislación y una importante capacitación de todos los actores participantes en el mantenimiento y el desarrollo del Corredor para poder entablar negociaciones con la región del sudeste asiático o constituirse en un puerto alternativo al de TALCAHUANO.

Si bien para la nación; en el presente; no constituye un corredor de vital importancia, si lo es para la provincia. A nivel Estrategia general es muy importante, tal vez no en la actualidad, pero observando los posibles y futuros escenarios el mundo globalizado conecta los dos océanos y permite el enlace con las zonas económicas del oeste de Estados Unidos y del Sudeste Asiático constituyéndose en una de las conexiones interoceánicas mas cortas del cono sur con aproximadamente 530 Km. Distinguiéndose la región por su potencial energético, lugares disponibles para el asiento poblacional y caracterizada por su bajo nivel de contaminación. La provincia por intermedio de su área de gestión debe fomentar la inversión privada e incrementar el fondo anual de apoyo para la promoción del corredor para favorecer los factores de la estrategia sectorial y a su vez fortalecer de manera dual al potencial nacional y el poder militar nacional.

Se deberá llevar a cabo una fuerte acción poblacional en el extremo oeste del corredor sobre la base de instalaciones de empresas de capitales privados, construcción de gasoductos para la zona y conservación de las rutas de acceso. Estos desarrollos en infraestructura fortalecerán la economía provincial y procuraran lograr mejor justicia en la repartición de los recursos que se obtengan y sustentabilidad ambiental en la región.

Los extremos del corredor se vinculan con la Ruta Nacional 40 por el Oeste y la Ruta Nacional 3 con sus prolongaciones por el Este, permitiendo la comunicación con otros corredores proyectados más al norte del país, de mayor flujo de transporte constituyéndose en una alternativa viable como paso alternativo en situación de saturación del tránsito o cierre de los pasos.

El Terreno y el clima característico del corredor ejercen influencia sobre el espacio y el tiempo. A su vez disminuye el rendimiento en los materiales, impone limitaciones a los planes y exige del personal un importante esfuerzo físico, lo que requerirá la implementación de curso de capacitación de manejo en condi-

ciones climatológicas adversas y el control de la certificación de conductor profesional.

Para optimizar el transporte en el Corredor COMODORO RIVADAVIA - CHACABUCO se podrán proyectar las siguientes acciones para transitarlo en un tiempo no mayor de 6 (SEIS) horas:

- Pavimentación del tramo faltante hasta el límite internacional.
- Una mayor planificación en la conservación de las rutas provinciales que se presentan como caminos alternativos.
- Construcción de circunvalaciones a centros urbanos COMODORO RIVADAVIA y RÍO MAYO.
- Aumento de la capacidad de la Ruta Nacional 26 entre el tramo COMODORO RIVADAVIA y SARMIENTO.
- Mejoramiento y conservación del pavimento de la Ruta Nacional 26 y enlace Ruta Nacional 40.
- Aplicación de tecnología de Información y comunicaciones.
- Fomentar por medio de acciones concretas el Transporte multimodal.
- Incrementar la seguridad del corredor mediante la instalación de señales de tránsito que alerten la peligrosidad que presenta la traza del camino.
- Continuar con los Planes invernales tendientes a mantener las vías libres de acumulación de nieve, evitando a su vez la influencia del deshielo.
- Instalación de servicios para vehículos y expendio de combustible en la localidad de LAGO BLANCO.
- Construcción de un enlace ferroviario, la construcción de un gasoducto Bioceánico tendiente a estimular el asentamiento poblacional y la instalación de empresas de capitales privados.
- Fomentar el tránsito para mercaderías en contenedores, dando origen a la formación de nuevas industrias de servicios, instalaciones para recibir, almacenar, mantener y distribuir mercaderías.

La infraestructura vial a proyectar y todos los actores regionales deberán hacer su aporte para que el corredor permita que los efectos transportados lleguen al lugar indicado, en la hora prevista y con la mayor aptitud para ser negociados. De la evolución de las actividades económicas y del incremento de los flujos logísticos se adaptará la infraestructura del transporte y con ello el Corredor se relacionará con la preparación territorial incrementando el Potencial Nacional, aumentando en forma proporcional la Defensa Regional y Nacional, Objetivo éste del nivel más elevado de conducción estratégica.

Bibliografía

- Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35, p 3.
- Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35 p 3.
- Construcción de caminos R Ing – C 5, Secretaria de Guerra, Ed 1962, p 39
- Ejército Argentino. ROB-00-01, Reglamento de Conducción para el IMT, año 1992; p 235
- Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte, T I Transporte Administrativo, Ed 2005, p 3.
- El DIARIO. GUINLE anunció la pavimentación del Corredor Bioceánico, Martes, 15 de marzo de 2011. 14:03 – Chubut
- Estado Mayor Conjunto- PC 00-02 “Diccionario para la acción militar conjunta” – Buenos Aires – 1986
- Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo II Transporte Operacional ROP -25-01-II. Impreso en el Departamento de Doctrina, Año 2001, Introducción VI p
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 DE DESARROLLO INTEGRAL; p77
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Infraestructura, p 79
- IBÍDEM, p 79
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia de Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Sistema Vial Provincial, p 82
- Gobierno Nacional Secretaria De Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia de Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 Sistema Vial Provincial; p 84
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Comunicaciones, 3.3, Infraestructura, p 124
- Instituto Municipal del empleo y la producción Paso Bioceánico Comodoro Rivadavia Puerto Chacabuco. Camino para la Integra y el crecimiento.
- Plan Estratégico Territorial 1816 – 2016 Argentina del Bicentenario, Poder Ejecutivo, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Palabras Dra CRISTINA FERNANDEZ DE KIRCHNER
- Presidencia de la nación, Vialidad Nacional. Campaña de Educación, Seguridad y concientización vial, p 6
- Reconocimientos de Ingenieros, ROP – 04 -08; Instituto Geográfico Militar, Ed 1970; Cap II Sec VI, p 31
- Revista DEF; Estamos ante un ejemplo de confianza construida; Ed mayo 2008; p 44
- Ruiz Arévalo, Javier. Llegar, Manual de Transportes en Operaciones de Proyección, p 9
- Roccataglia, J. A., Sociedad, territorios e infraestructuras – Horizonte 2016. Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas. Buenos Aires.

[http://www.ruta0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia C desde=134. CH1= sarmiento C hasta17 sep](http://www.ruta0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia+C+desde=134.CH1=sarmiento+C+hasta17+sep)
<http://www.todoturismo.com.ar/paso-internacional-huemules-chubut/www.chubut.gov.ar/boletin/archives/pdf/Agosto%2022,%202003.pdf>
<http://www.mineria.gov.ar/estudios/irn/chubut/u-8.asp> 05 Jun 0158
<http://www.lanacion.com.ar/989706-la-cruz-del-sur> 05jun0132 Por Jorge Argüello y Heraldó Muñoz Para LA NACION Sábado 23 de febrero
[http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO – CHILE 2011 – EMC](http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO-CHILE2011-EMC) » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht
[http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO – CHILE 2011 – EMC](http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO-CHILE2011-EMC) » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht
[http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO – CHILE 2011 – EMC](http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO-CHILE2011-EMC) » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht
<http://www.experturargentina.com.ar/transporte/index.php>

<http://www.lu23.com.ar/index.php/noticias/7-locales/985-rutas-de-santa-cruz-complicadas-para-circular>
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/020624.php?id=-1
Agosto 31, 2006
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/022501.php?id=-1
Octubre 31, 2006
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/025766.php?id=-1
Febrero 28, 2007
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/027957.php?id=-1
<http://organismos.chubut.gov.ar/dgdc/files/20011/04/...parte-de-rutas-24-04-20011.doc>

<http://www.lu23.com.ar/index.php/noticias/7-locales/985-rutas-de-santa-cruz-complicadas-para-circular>

ANEXO 1 (Ley provincial Nro 5030). Al Capítulo I (Infraestructura vial del Corredor Bioceánico Patagónico)

AÑO XLV - N° 9313 Viernes 22 de Agosto de 2003 Edición de 28 Páginas

SECCION OFICIAL

LEYES PROVINCIALES

Ley N° 5030 - Dto. N° 1188/03 - Área de Gestión Permanente para el Seguimiento y Conducción del Corredor Internacional Bioceánico Puerto Comodoro Rivadavia - Puerto Chacabuco .

PAGINA 2 BOLETIN OFICIAL Viernes 22 de Agosto de 2003

Sección Oficial

LEYES PROVINCIALES AREA DE GESTION PERMANENTE PARA EL SEGUIMIENTO Y CONDUCCION DEL CORREDOR INTERNACIONAL BIOCEANICO PUERTO COMODORO RIVADAVIA – PUERTO CHACABUCO

LEY N° 5030

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT SANCIONA CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1°.- El Estado Provincial constituirá, bajo la jurisdicción del Ministerio de la Producción, un Área de Gestión Permanente, para el seguimiento y la conducción del conjunto de temáticas relacionadas con el Corredor Internacional Bioceánico Puerto Comodoro Rivadavia – (Chubut) Argentina – Puerto Chacabuco – (XI Región) - Chile.

Artículo 2°.- El Estado Provincial, a través de la Ley de Presupuesto, determinará una asignación anual de fondos de apoyo, para desarrollar la infraestructura, la promoción y desarrollo del proyecto, en materia de difusión y conciencia pública, asistencia técnica, organización de eventos y encuentros vinculados al tema. Autorízase en tal sentido al Poder Ejecutivo Provincial, a efectuar las modificaciones presupuestarias necesarias, incluyendo los recursos originados en el reclamo que por regalías hidrocarburíferas mal liquidadas en el presente Ejercicio, lleva adelante el Estado Provincial y que no tienen asignación presupuestaria hasta la fecha, y los provenientes de financiamiento de Organismos Internacionales de Crédito, que a este fin tramite el Poder Ejecutivo Provincial.

Artículo 3°.- Serán responsabilidades de esta Área de Gestión Permanente:

- a) El desarrollo de infraestructura; de los aspectos técnico-económicos y de funcionamiento; productivos y de comercialización, en su vinculación con las zonas aduaneras, y estaciones portuarias.
- b) El diseño y seguimiento de las agendas de integración.
- c) Diseñar y proponer la constitución de un ente mixto a integrarse con los actores sociales, económicos e institucionales de la región involucrada, como marco permanente en la gestión del Corredor.
- d) Asumir la representación provincial ante la instancia del inciso c), y ante los organismos provinciales, nacionales e internacionales vinculados al tema.

Artículo 4°.- LEY GENERAL. Comuníquese al Poder Ejecutivo.
DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA HONORABLE LEGISLATURA
DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT, A LOS VEINTINUEVE DIAS DEL
MES DE JULIO DE DOS MIL TRES.

MARIA ROSA EVANS
Secretaria Legislativa
Honorable Legislatura del Chubut
Dr. NESTOR MARIO GIL
Vicegobernador
de la Provincia del Chubut
Presidente
Honorable Legislatura del Chubut

Dto. N° 1188/03.

Rawson, 13 de Agosto de 2003.

VISTO Y CONSIDERANDO:

El Proyecto de Ley por el cual el Estado Provincial
constituirá, bajo la jurisdicción del Ministerio de la Producción,
un Area de Gestión Permanente, para el seguimiento
y la conducción del conjunto de temáticas
relacionadas con el Corredor Innternacional Bioceánico
Puerto Comodoro Rivadavia – (Chubut) Argentina –
Puerto Chacabuco – (XI Región) - Chile, sancionado
por la Legislatura de la Provincia del Chubut el día 29 de
Julio de 2003 y la Facultad que otorga al Poder Ejecutivo
el artículo 140° de la Constitución Provincial;

POR ELLO:

Téngase por Ley de la Provincia la número: 5030
Cúmplase, comuníquese y publíquese en el Boletín
Oficial.

JOSE LUIS LIZURUME
Dr. LUIS EDUARDO GARCIA
Ing. ADUARDO ADALBERTO SCAGNETTI
Dr. HECTOR MARIO CAPRARO

ANEXO 2 (Ubicación relativa del Corredor Bioceánico) AL CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).



Ubicación con respecto a los continentes.



Ubicación a nivel Nacional

Mapa Provincia del CHUBUT. (Instituto Geográfico Nacional)



Ubicación a Nivel Provincial

Anexo 3 (Zonas de Frontera Decreto 1648/2007) Al CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

ZONAS DE FRONTERA

Decreto 1648/2007

Modifícase el Anexo I del Decreto N° 887/94, con respecto a los límites de las Zonas de Seguridad de Fronteras correspondientes a las Provincias del Neuquén, de Río Negro, del Chubut y de Santa Cruz.

Boletín Oficial del 19-11-2.007
Bs. As., 15/11/2007

VISTO el Expediente N° 13.394/2005 del registro de la SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR, el Decreto N° 887 del 6 de junio de 1994 y la Disposición N° 14 del 10 de septiembre del año 2003 de la GERENCIA DE PLANEAMIENTO, INVESTIGACION Y CONTROL de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, dependiente de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y

CONSIDERANDO:

Que en el Anexo I del Decreto N° 887/94 se establecen los límites de las Zonas de Seguridad de Fronteras en todo el Territorio de la REPUBLICA ARGENTINA.

Que con relación a las Provincias del NEUQUEN, de RIO NEGRO, del CHUBUT y de SANTA CRUZ, el límite de la zona lo fijaba la traza de la Ruta Nacional N° 40. Que mediante la Disposición N° 14/03 de la GERENCIA DE PLANEAMIENTO, INVESTIGACION Y CONTROL de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD se ha modificado el recorrido de la mencionada ruta, tendiente a que su desarrollo se encuentre lo más próximo posible a la Cordillera de los Andes, a fin de servir de vinculación y acceso a los Pasos Cordilleranos que conectan el país con la REPUBLICA DE CHILE.

Que ello se ha producido superponiendo su recorrido con otras rutas nacionales, por lo que se ha unificado su denominación en las provincias de

RIO NEGRO, del NEUQUEN, del CHUBUT y de SANTA CRUZ, pasando a llamarse toda la traza con el único nombre de Ruta Nacional N° 40.

Que, por lo tanto, el límite de la Zona de Seguridad de Fronteras —que no ha variado ni en su extensión ni en su delimitación— debe determinarse en esos Estados Provinciales teniendo en cuenta los nuevos nombres de las rutas que actualmente la enmarcan, modificando en ese aspecto el Anexo I del citado decreto.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta conforme las atribuciones emergentes del artículo 99 incisos 1 y 2 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Anexo 4 (Informes de estado de rutas) Al CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

Parte de Rutas Gobierno de Chubut	
Nac 259	Esquel Empalme Ruta Nacional N 40 Transitable con precaución, nublado y banquetas inestables.
Nac 40	Empalme ruta Nacional N 259 (Tecka) Transitable con precaución, despejado, calzada con baches y banquetas inestables.
Nac 40	Empalme ruta provincial N 26, Gobernador Costa -Comodoro Rivadavia Idéntica situación
Nac 26	(ripio) Río Mayo Lte con Chile Transitable con precaución, pesada por barro, lagunas, heladas y huellones. Circular solo vehículos 4x4.
Nac 40	(ripio) Empalme ruta N 20 (Ripio) idéntica situación
Nac 40	(ripio) Río Senguer - Río Mayo Transitable con precaución, lagunas por barro y heladas. No circular vehículos chicos
Nac 260	Empalme ruta Nacional N 40, (Lago Blanco - Lte. Chile) idéntica situación.
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/020380.php?id=-1	

Defensa Civil informa sobre el estado de transitabilidad de las rutas en la provincia a la hora 19

Las rutas están transitables con precaución

La Dirección General de Defensa Civil de la provincia dio a conocer el estado de transitabilidad de las rutas en Chubut a la hora 19, en base a los partes emitidos por la Administración de Vialidad Provincial y de la Dirección de Vialidad Nacional.

Corredor Trelew - Comodoro Rivadavia

Ruta nacional N 3, Trelew - Garayalde, transitable con precaución, nublado y viento fuerte. Garayalde - Comodoro Rivadavia, transitable con precaución, nublado, viento y banquetas inestables.

Corredor Esquel - Comodoro Rivadavia

Ruta nacional N 259 Emp. Ruta nacional N 40 transitable con precaución, nublado, viento y banquetas inestables.

Ruta nacional N 40 - Emp. Ruta 259 Tecka, transitable con precaución, nublado, calzada con baches. Velocidad máxima 60 Km por hora.

Ruta nacional N 40 Tecka - Gobernador Costa, idéntica situación.

Ruta nacional N 40, Emp. Ruta Nac. N 20, Emp. Ruta pcial N 26, Gobernador Costa - Comodoro Rivadavia, idéntica situación.

Corredor Bioceánico Comodoro Rivadavia- Río Mayo - Lte con Chile

Ruta Nac. N 26 Emp. Ruta Nac. N 40 Río Mayo, (ripió), transitable con extrema precaución, lagunas, huellones y heladas. Circular solo vehículos 4x4.

Ruta Nac. N 40, Emp. Ruta N 20 Río Senguer, interrumpida.

Ruta Nac. N 40 Río Senguer - Río Mayo, transitable extrema precaución, pesada por barro y lagunas. Circular solo vehículos 4x4.

Ruta Nac. N 260, Emp. Ruta Nac. N 40 Lago Blanco - Lte. con Chile, transitable con extrema precaución, lagunas, huellones y calzada con barro.

Ante cualquier consulta comunicarse telefónicamente al organismo provincial a los teléfonos de línea gratuita 0800-666- 2447 - 103. Pagina Web www.chubut.gov.ar/dgdc

http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/020624.php?id=-1
Agosto 31, 2006

Parte de Rutas Gobierno de Chubut	
Nac 260	Tramo, Empalme Ruta Nacional N 40, (Lago Blanco - Lte. Chile), transitable con precaución calzada con baches, cielo despejado.
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/027957.php?id=-1	

Estado de transitabilidad de las rutas en la provincia y abastecimiento de combustibles
<p>La Dirección General de Defensa Civil informa respecto al estado de transitabilidad de las rutas en la provincia y la provisión de combustibles en algunas localidades del interior.</p>
<p>Ruta Nacional N 260, Tramo, Empalme ruta Nacional N 40, (Lago Blanco - Lte. Chile), transitable con precaución calzada con baches despejado</p>
<p>Ruta Nacional N 40 (ripio) Tramo, Río Senguer - Río Mayo, transitable con precaución calzada con baches, despejado</p>
<p>http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/025766.php?id=-1 Febrero 28, 2007</p>

Estado de transitabilidad de rutas y combustibles en la provincia

La Dirección General de Defensa Civil informa el estado de transitabilidad de las rutas en la provincia como así también el abastecimiento de combustibles.

Estaciones de servicio sin existencia de gasoil: Gaiman

Comodoro Rivadavia: Beldebere

Estaciones de servicio con gasoil y nafta limitado/a:

Comodoro Rivadavia: El Cruce y 13 de Diciembre

Ricardo Rojas

Esquel: Shell

Telsen

Rawson: La Hermita, Petrobrás y EG3

El Hoyo

Estaciones de servicio sin ningún tipo de combustibles: Paso de Indios

RUTAS NACIONALES

Ruta Nacional N 25, Trelew, Las Chapas, transitable con precaución, despejado

Ruta Nacional N 25 Las Chapas, Las plumas, despejado

Ruta Nacional N 25, Las Plumas, Los Altares, despejado

Ruta Nacional N 25 Los Altares, Paso de Indios, despejado

Ruta Nacional N 25 Paso de Indios, Pampa de Agnia, despejado

Ruta Nacional N 40 Tecka, Esquel transitable con precaución, despejado

Ruta Nacional N 40 Esquel, Leleque, transitable con precaución, parcial nublado

Ruta Nacional N 40 Leleque, Lago Puelo, transitable con precaución, idéntica situación

Ruta Nacional N 40 Tecka, Gobernador Costa, (emp. Ruta pcial Nro 20), despejado Ruta Nacional N 40, Emp. Ruta pcial Nro 20, Río Senguer, transitable con precaución, semi cubierto

Ruta Nacional N 3, Comodoro Rivadavia, Pampa Salamanca, transitable con precaución, despejado

Ruta nacional N 3, Pampa Salamanca, Garayalde, transitable con precaución idéntica situación

Ruta Nacional N 3, Garayalde, Trelew, idéntica situación

Ruta Nacional N 260, Empalme ruta Nacional N 40, (Lago Blanco Lte. Chile), transitable con precaución, parcial nublado

http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/022501.php?id=-1
Octubre 31, 2006

Parte de Rutas 24 de Abril de 2011	
Nac 26	SARMIENTO - COMODORO RIVADAVIA. Calzada normal, sectores con curvas peligrosas, despejado, vientos fuertes
Corredor	COMODORO RIVADAVIA- RÍO MAYO – Lte con CHILE. Transitable con precaución.
Nac 260	Empalme Ruta Nac 40 – LAGO BLANCO – Lte con CHILE. Calzada de ripio, nublado, vientos fuertes
<p>http://organismos.chubut.gov.ar/dgdc/files/20011/04/...parte-de-rutas-24-04-20011.doc</p>	

Anexo 5 (Sugerencias para transitar por rutas de la región sur patagónica) Al
CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

Sugerencias para transitar por rutas de la región sur patagónica

Solicite informes del estado de las rutas a cualquier dependencia de Defensa Civil, Policía o Vialidad Provincial.

Evite viajar mientras este nevando. Perdería el sentido de orientación, la ruta podría quedar tapada.

Avise a Defensa Civil, Policía o a Vialidad Provincial el momento de su partida, lugar de destino, número de personas, marca y color de su vehículo.

Viaje con las luces reglamentarias y bajas encendidas.

Instale o verifique el estado de las luces rompe nieblas. Las luces blancas anulan o disminuyen la visibilidad, cuando está nevado o hubiera niebla.

Acate de las indicaciones de las señales viales, como así también las indicaciones del personal de los entes de seguridad.

Nunca viaje solo, viaje acompañado por lo menos de una persona.

Si posee equipo Transmisor de radio, manténgase sintonizado con la frecuencia civil.

No transporte carga excesiva ni mal estibada, puede ocasionar la pérdida del control de su vehículo.

No ingiera nunca bebidas alcohólicas ni siquiera en pequeñas cantidades, recuerde que el alcohol y el conducir son antagónicos.

Recuerde siempre que no es suficiente dominar las funciones mecánicas de su vehículo, sino también, observar atentamente el lugar por el cual transita y en todo momento actuar con prudencia.

Verifique el estado de la rueda de auxilio, crique y llave de ruedas.

Agregue: Cadenas para los neumáticos, pala, sogas resistentes, frazadas, ropa impermeable, calzado para el frío, guantes, calentador a gas.

Use líquido anticongelante para el motor y para el lava parabrisas.

Viaje siempre con e tanque del combustible lleno, por más corto que sea el tramo de la ruta.

Verifique el perfecto funcionamiento de la calefacción y del limpiaparabrisas.

<http://www.lu23.com.ar/index.php/noticias/7-locales/985-rutas-de-santa-cruz-complicadas-para-circular>

Anexo 6 (Cuadro comparativo de las condiciones climatológicas) Al CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

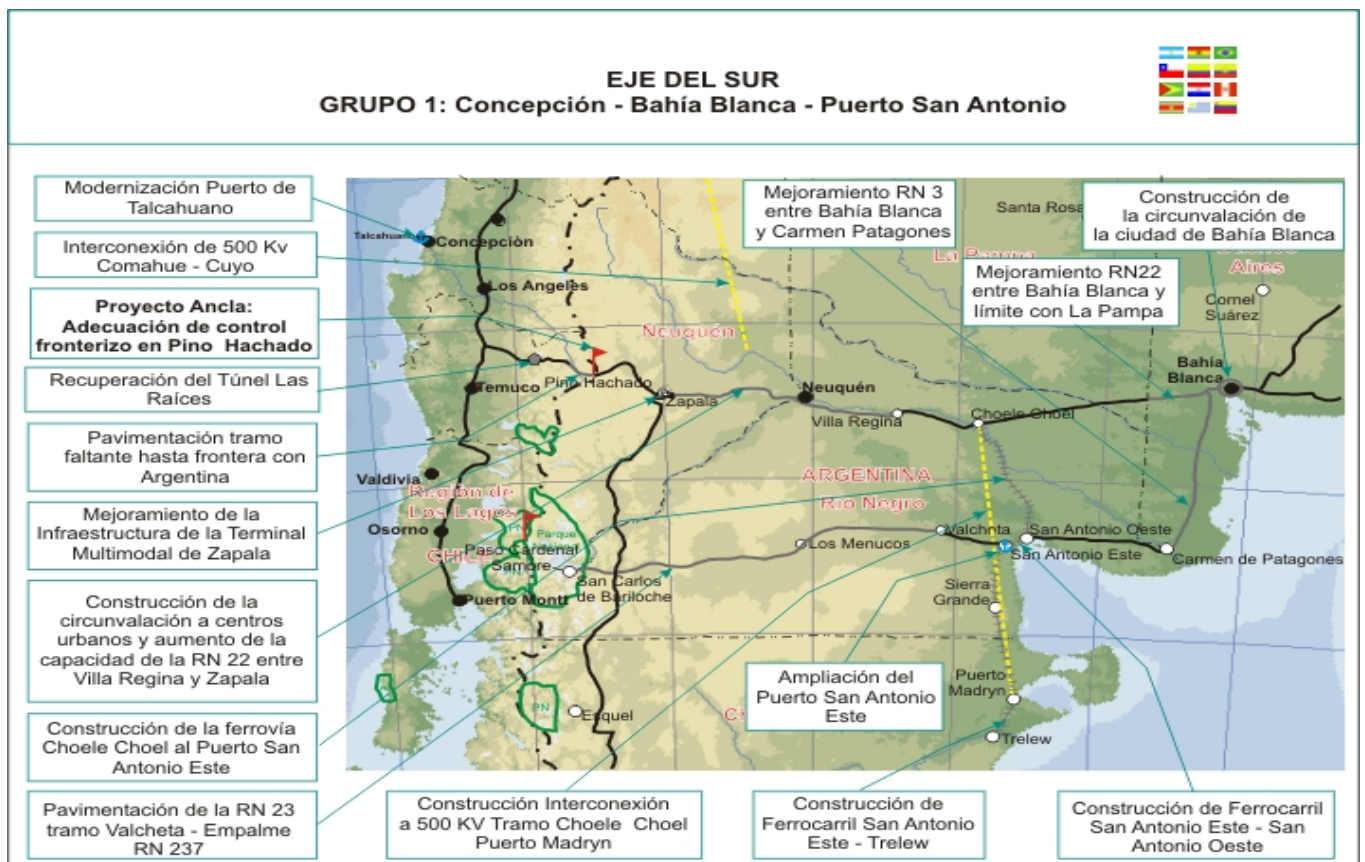
	COMODORO RIVADAVIA	RIO MAYO	LAGO BLANCO
VIERNES 29 Jul	<p>Parcialmente nublado</p> <p>3°C Por la noche Despejado</p> <p>Min: 1°C - Humedad: 65% - Viento: Del oeste a 9 km/h</p> <p>Actualizado a las: 6:00 PM</p> <p>Probabilidad de precip. 0 %</p> <p>Humedad: 60%</p> <p>Viento: Del sudoeste a 8 km/h</p> <p>Sensación Térmica: 1°C</p> <p>Presión Atmosférica: 102.622 hPa</p> <p>Visibilidad: 99,8 km</p> <p>Luna: Menguante</p>	<p>Despejado</p> <p>0°C Por la noche Despejado</p> <p>Min: -3°C - Humedad: 65% - Viento: Del oeste a 6 km/h</p> <p>Actualizado a las: 6:00 PM</p> <p>Probabilidad de precip. 0 %</p> <p>Humedad: 60%</p> <p>Viento: Del noroeste a 3 km/h</p> <p>Sensación Térmica: 0°C</p> <p>Presión Atmosférica: 102.319 hPa</p> <p>Visibilidad: 99,8 km</p> <p>Luna: Menguante</p>	<p>Despejado</p> <p>0°C Por la noche Despejado</p> <p>Min: -6°C - Humedad: 77% - Viento: Del noroeste a 5 km/h</p> <p>Actualizado a las: 6:00 PM</p> <p>Probabilidad de precip. 0 %</p> <p>Humedad: 60%</p> <p>Viento: Del noroeste a 3 km/h</p>

SABADO 30 jul	Despejado Min: 2° Max: 8° Probabilidad de precip. 0% Humedad: 57% Viento: Del oeste a 8 km/h	Soleado Min: -2° Max: 2° Probabilidad de precip. 0% Humedad: 74% Viento: Del oeste a 11 km/h	Soleado Min: -4° Max: 4° Probabilidad de precip. 10% Humedad: 73% Viento: Del noroeste a 11 km/h
DOMINGO 31 Jul	Parcialmente nublado Min: 8° Max: 12° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 52% Viento: Del oeste a 19 km/h	Parcialmente nublado Min: 2° Max: 3° Probabilidad de precip. 0% Humedad: 79% Viento: Del oeste a 21 km/h	Parcialmente nublado Min: 1° Max: 4° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 78% Viento: Del noroeste a 21 km/h
LUNES 1 Ago	Con viento Min: 5° Max: 14° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 50% Viento: Del oeste a 22 km/h	Parcialmente nublado Min: -1° Max: 4° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 81% Viento: Del oeste a 18 km/h	Lluvia y Nieve Min: -2° Max: 6° Probabilidad de precip. 30% Humedad: 82% Viento: Del noroeste a 18 km/h
MARTES 2 Ago	Lluvia Min: 4° Max: 7° Probabilidad de precip. 60% Humedad: 58% Viento: Del sudoeste a 10 km/h	Parcialmente nublado Min: 1° Max: 4° Probabilidad de precip. 10% Humedad: 78% Viento: Del oeste a 16 km/h	Nieve densa Min: 0° Max: 5° Probabilidad de precip. 30% Humedad: 80% Viento: Del noroeste a 15 km/h

Anexo 7 (Configuración espacial del Eje) Al Capítulo II (Infraestructura vial para proyectar en el Corredor Bioceánico Patagónico)



Anexo 8 (Acciones proyectadas en el Eje) Al Capitulo II (Infraestructura vial para proyectar en el Corredor Bioceánico Patagónico)



Introducción

1. Tema:

- a. **Área de Investigación:** Estrategia y Defensa Nacional.
- b. **Tema:** Infraestructura vial, marítima, fluvial y ferroviaria. Su importancia en el despliegue de la Fuerza.
- c. **Tema acotado:** Infraestructura vial del Corredor Bioceánico Patagónico

2. Problema a investigar.

a. Antecedentes

La extensión del territorio Nacional a lo largo de la historia de la formación de la Patria ha sido siempre un escollo a sortear para la consolidación, cohesión y desarrollo de la misma.

Para mantener la soberanía territorial se han desplegado las Fuerzas Armadas a lo largo y ancho de la Nación, respondiendo a una política de Estado para demostrar su presencia. Así se establecieron ciudades, pueblos, vías de comunicaciones que favorecieron el desarrollo demográfico, económico y político de la región.

Con la evolución de las circunstancias internacionales el País ha adoptado como Política Nacional la integración regional y se encuentra trabajando denodadamente para fomentar la misma.

La integración regional es para el Estado la herramienta política que permite fomentar el crecimiento económico y social, lo cual a su vez trae aparejado la necesidad de nuevas inversiones en infraestructura y transporte. Este bienestar económico se halla inserto en un sistema globalizado que estimula el crecimiento de los nodos urbanos y las ciudades globalizadas.

La realización de la IIIra Reunión Binacional de Ministros de la ARGENTINA y CHILE pone de manifiesto la firme voluntad de las naciones a seguir profundizando el proceso de integración binacional y de cooperación política, económica, social y cultural.

En este orden regional cobran importancia la existencia y el desarrollo de los corredores Bioceánicos. El concepto de corredor Bioceánico se desarrolló a partir de la idea introducida por una empresa de instalar un puente Terrestre con el cual se unirían los puertos marítimos de NUEVA YORK con TOKIO reduciéndose entre 7 y 10 días el tiempo requerido para realizar transporte por el Canal de PANAMÁ empleando el modo multimodal. En el extremo inferior del país se distingue el corredor Bioceánico Patagónico, por medio de él se relacio-

nan las terminales portuarias de CHACABUCO (CHILE) sobre el Pacífico y COMODORO RIVADAVIA (ARGENTINA) en el Atlántico.

La Doctrina en vigencia de la Institución da marco a la actividad de transporte multimodal dentro de la fuerza y delimitan las tareas a observar por el personal que dirige el servicio de transporte, adaptándolos a las normas vigentes, las características de las regiones, a los medios y a la tecnología actual.

En el ámbito de la Escuela Superior de Guerra el My MARGHEIN enfocó su trabajo en el corredor Bioceánico BUENOS AIRES - MENDOZA por modo terrestre – submodo ferrocarril como uno de los pasos fronterizos potenciales de ser mejorados, concluyendo sobre la infraestructura en el ferrocarril, para apoyar las operaciones terrestres de nivel Estratégico Operacional y Táctico Superior.. Con anterioridad el My ROVIRA estudió los aspectos legales a mejorar para el transporte de efectos del Ejército Argentino. En el mencionado trabajo se propone la confección de una directiva técnica que contemple todos los procedimientos a realizar sobre el transporte de mercancías peligrosas

En cuanto a estudios realizados fuera de la Institución que ha impulsado el estudio del presente trabajo, el Ingeniero JUAN CARLOS CALVO del Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires escribió “El Corredor Bioceánico Patagónico” en el cual desarrolla los antecedentes y génesis, estructura básica, verdaderos alcances, la generación de riquezas, herramienta de Integración Binacional geopolítica y desarrollo económico.

Para finalizar y lo que refuerza aún más la importancia del estudio fue lo expresado recientemente por el Senador Nacional MARCELO GUINLE en un diario local de la Provincia de CHUBUT en el cual puntualizó los trabajos que restan realizar en el corredor Bioceánico Patagónico sumado a las acciones a establecer con las autoridades chilenas.

b. Justificación del problema

Nuestro país tiene más desarrollada la infraestructura de transporte en la parte central y noreste coincidente con la mayor cantidad de países limítrofes y la mayoría de los puertos marinos de ultra mar en el Atlántico. Por ello adquiere importancia estratégica poder disponer de salidas al Océano Pacífico.

El desarrollo vial Nacional corre de Norte a Sur. Materializada por la ruta Nacional número 40 al Oeste y las Rutas Nacionales 14 y 3 al Este. La mayor demografía en la parte Central y Norte del País ha determinado el mayor desarrollo de corredores transversales a las rutas Nacionales mencionadas con anterioridad alcanzando un importante evolución de infraestructura, pudiéndose aplicar las ventajas del transporte multimodal. Por ello se quiere determinar que desarrollos de otros corredores más evolucionados se pueden implementar para favorecer el crecimiento de éste corredor en estudio.

Por último otro aspecto a considerar es que sobre éste corredor se hallan desplegados los elementos de la Brigada Mecanizada IX y que la mayor distribu-

ción de fuerzas militares se encuentran en la Mesopotamia y próximos a la capital metropolitana cuna del control neurálgico de la economía y política de la Nación. Por lo expuesto se puede inferir la influencia vital de la infraestructura del transporte multimodal en el despliegue de las fuerzas para la defensa de los intereses vitales de la Nación con el agregado sistémico de la cohesión territorial, desarrollo demográfico y económico.

c. Planteo o Formulación del problema.

¿Cuáles deberían ser las infraestructuras viales óptimas del Corredor Bioceánico Patagónico para facilitar el transporte logístico de una Fuerza Binacional?

3. Objetivo de la investigación.

a. Objetivo general

Determinar las infraestructuras viales necesarias a desarrollar que permitan optimizar el transporte de mercancías por medio automotor en el Corredor Bioceánico Patagónico (COMODORO RIVADAVIA – Puerto CHACABUCO).

b. Objetivos particulares

Objetivo Particular Nro 1. Describir cuales son las infraestructuras viales de transporte diseñadas en el Corredor Bioceánico Patagónico para poder determinar si facilitan el transporte de cargas logísticas.

Objetivo Particular Nro 2. Analizar la infraestructura vial de transporte diseñadas en el corredor BAHÍA BLANCA – NEUQUÉN (Argentina) – TALCAHUANO (CHILE) para poder proyectarlas en el desarrollo del Corredor Bioceánico Patagónico.

Objetivo Particular Nro 3. Determinar cuales son los requerimientos de transporte de la Fuerza de Paz Combinada CRUZ DEL SUR a desplegarse para poder organizar la tarea de planeamiento y dirección del movimiento de transporte.

4. Primeros elementos del Marco Teórico.

El presente trabajo considerará la infraestructura vial de transporte terrestre en la región del Corredor Bioceánico Patagónico y dentro del territorio nacional para brindar apoyo de transporte a la Fuerza Binacional CRUZ DEL SUR entre ambas terminales portuarias; COMODORO RIVADAVIA (Argentina) y CHACABUCO (Chile), sin tener en cuenta los aspectos de transbordo de las cargas en terminales portuarias. El estudio se enfocará en la época invernal donde se presentan mayores dificultades para el transporte.

Para el desarrollo del Plan de transporte se tendrá en cuenta el movimiento del personal no observando los medios, abastecimientos y necesidades previstas para la proyección de la fuerza por hallarse en etapa de planeamiento el plan de equipamiento de la misma.

El Corredor en estudio no presenta desarrollado el submodo ferrocarril del modo terrestre, por ello asume vital importancia el transporte logístico por modo automotor.

Como marco de referencia se tomarán las leyes establecidas para el transporte de mercancías peligrosas que rigen a nivel Nacional (COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (CONTA) COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) (Decreto 1388/96), el Plan Estratégico Territorial y la doctrina vigente en la Fuerza para el transporte por medio automotor.

Definiciones de interés que facilitan el estudio del tema en análisis

Infraestructura de transporte:¹

Está constituida por los tendidos ferroviarios, carreteras, instalaciones y medios de comunicaciones, estaciones, puertos, aeródromos y sus instalaciones conexas que posibilitan el transporte.

Transporte:²

Se entiende por Transporte al movimiento de tropas efectuado con medios no orgánicos del usuario.

Comprenderá el movimiento de personal, medios y abastecimientos, así como también los equipos, instalaciones y comunicaciones necesarios para ejecutar tales movimientos.

El conjunto de actividades necesarias para el planeamiento, dirección, ejecución y control de este tipo de movimientos, será de competencia del "Servicio de Transporte", el cual y con tal propósito agregará, asignará o pondrá en apoyo de los usuarios, los medios no orgánicos disponibles que podrán ser militares (pertenecientes al IMT u otra Fuerza Armada) o civiles (privados u oficiales).

Modo: ³

¹ Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo II Transporte Operacional ROP -25-01-II. Impreso en el Departamento de Doctrina, Año 2001, Introducción VI p.

² Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo I Transporte Administrativo ROP – 25 – 01 – I, Año 2005, Introducción II p.

³ Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo I Transporte Administrativo ROP – 25 – 01 – I, Año 2005, Introducción II p.

Constituyen las distintas formas de ejecutar el transporte y que exigen una técnica distinta para el planeamiento y ejecución debido a las características propias de las infraestructuras de los medios que emplean, de los rendimientos, posibilidades y capacidades, etc. Tales modos son los siguientes:

- Modo por tierra: Submodos ferrocarril, automotor, etc.
- Modo por agua: Submodos de superficie, submarino, etc.
- Modo por aire: Submodos helicóptero, avión, etc.
- Modo multimodal: Empleo de dos o más medios.

Ruta reservada:⁴

Será aquella destinada al uso exclusivo de una determinada unidad o tipo de tránsito específico u otros propósitos determinados.

5. Metodología a emplear

a. Explicación literal sobre el método a emplear.

El método a emplear para lograr el objetivo del presente trabajo será deductivo. Partiendo de lo general a lo particular sobre el tema de manera que posibilite deducir proposiciones acorde a la finalidad del estudio.

b. El diseño.

El diseño de este trabajo se realizará empleando el método explicativo, de modo que el tema de estudio se presente claro, sencillo y detallado.

c. Técnicas de validación.

Se empleará la técnica de análisis de bibliografía, la cual permita obtener conclusiones lógicas que permitan dar firmeza al tema propuesto.

6. Bibliografía consultada.

- a. Roccataglia, J. A., Sociedad, territorios e infraestructuras – Horizonte 2016. Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas. Buenos Aires
- b. My Rovira W. F. (2007), TFL 2007, Aspectos Legales a mejorar en el transporte de efectos del Ejército Argentino, Escuela Superior de Guerra “Tte Grl Luis María Campos”.
- c. My Margheim, D. A. (2009), Potencial Nacional de Transporte. Infraestructura existente y a desarrollar para el apoyo a operaciones terrestres de nivel EO – TS, Escuela Superior de Guerra “Tte Grl Luis María Campos”.
- d. Cap Bina, J.L., Borrasteros, R y Saumell, J (1998). Tesis 98, La Preparación territorial, Escuela Superior de Guerra “Tte Grl Luis María Campos”.

⁴ Ejército Argentino. Conducción del Servicio de transporte Tomo II Transporte Operacional (ROP-25-01-II) Año 2011, Introducción, p V

- e. Ing Calvo, J. C.82004). El Corredor Bioceánico Patagónico, Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires.
- f. Diario CHUBUT, Guinle anunció la pavimentación del Corredor Bioceánico.

Capítulo I

Infraestructura vial del Corredor Bioceánico Patagónico

1. Finalidad.

Describir cuales son las infraestructuras viales de transporte diseñadas en el Corredor Bioceánico patagónico para poder determinar si facilitan el transporte de cargas logísticas.

2. Estructura del Capítulo.

Con el correr del tiempo histórico cada vez que se ha diseñado un camino siempre se persiguió la finalidad de obtener firmeza y resistencia para que los mismos no puedan ser dañados por el paso de los medios de transporte que han caracterizados las distintas épocas de la evolución del hombre y su desarrollo como integrante fundamental de las sociedades.

Estas sociedades han configurado los Estados nacionales, los cuales desarrollan intereses y objetivos. Para alcanzar estas metas llevan adelante una serie de actividades de carácter sistémicos con un sentido básico de previsión que podemos denominar planeamiento nacional. Entendiendo por Planeamiento Nacional al “conjunto de actividades que realizan las autoridades nacionales a fin de establecer los objetivos a lograr por el país, determinar las políticas a seguir para ello, confeccionar los planes, los consiguientes programas y controlar su ejecución”⁵ Podemos identificar estas actividades del nivel estratégico nacional o general con la teoría del General BEAUFRE, donde se ponen los medios del potencial nacional orientados y/o al servicio del logro del fin Político, materializado en las Provincias Unidas del Río de la Plata⁶ por el bienestar de su pueblo manifestado en el preámbulo de la Constitución Nacional. La forma estratégica a desarrollar es la de la acción admitiendo para este caso el modo indirecto en el que asumen importancias el empleo de los medios del poder nacional, exceptuando el militar. A su vez este modo indirecto deberá realizar acciones sucesivas para el logro del objetivo perseguido.

A similitud del nivel Nacional las provincias que conforman el Estado llevan adelante su planeamiento estratégico. Éste se desarrollará en función de los objetivos Nacionales establecidos y las necesidades sectoriales de su nivel de gobierno. El planeamiento estratégico de la Provincia de CHUBUT; se basa en los campos de estudio psicosocial, político en el marco interno y como en el externo y en campo económico. Del análisis de sus recursos humanos, materiales y los medios disponibles estableció como modo de acción para alcanzar sus objetivos

⁵ Estado Mayor Conjunto- PC 00-02 “Diccionario para la acción militar conjunta” – Buenos Aires - 1986

⁶ Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35, p 3.

“... la idea integrador del transporte multimodal”⁷ la cual es considerada como la herramienta necesaria para contribuir al desarrollo interno de la provincia (comarcas) y de manera concurrente permite el logro de los objetivos nacionales establecidos por el Poder Ejecutivo Nacional. Es por ello que desde el año 2003 la provincia impulsa el desarrollo de este corredor, para lo cual ha sancionado la ley provincial número 5030⁸ que facilita la gestión permanente para el seguimiento y conducción del Corredor Internacional Bioceánico. Ver Anexo 1

El corredor Bioceánico en estudio se encuentra en el hemisferio Sur en el continente americano. Relaciona las naciones de ARGENTINA y CHILE. Ésta relación se materializa por el puente de tierra de 530 km que interconecta la ciudad de COMODORO RIVADAVIA (provincia de CHUBUT), sobre el Océano ATLÁNTICO y la localidad de PUERTO CHACABUCO (XI Región de AISÉN) sobre el Océano PACÍFICO. Ver Anexo 2

Este puente de tierra cuenta con un paso a 480 metros sobre el nivel del mar asumiendo gran importancia estratégica, por ser el de menor elevación de todos los pasos existentes entre ambas naciones. A través de él se comunican pueblos e integra y proyectan a dos países que buscan insertarse en el concierto mundial de la economía.

Se lo puede presentar como una alternativa y/o posibilidad al transporte marítimo a realizar por el Estrecho de MAGALLENES o relacionar los mercados del MERCOSUR con los del NAFTA ya que la distancia es menor desde el Centro Paulista ABC y el puerto de ACAPULCO (10.359 km vs 12.936 Km por el canal de Panamá)⁹.

Estas dos prestaciones ofrecen al contexto económico internacional la posibilidad de abaratar los costos de fondeo y la disminución de los tiempos de esperas asociados al empleo del Canal de PANAMÁ como la única vía de los movimientos marítimos interoceánica.

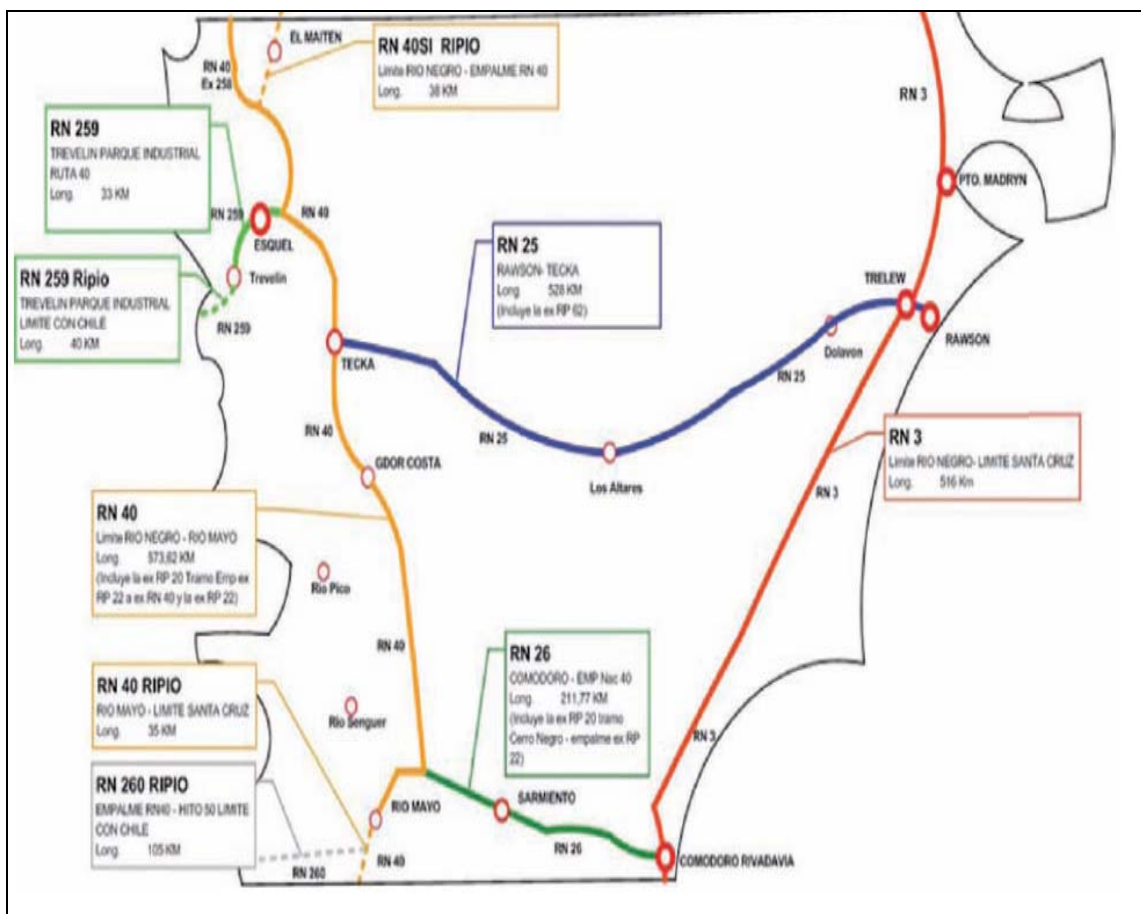
El Paso HUEMULES, también conocido como el Hito 50 permite la rápida comunicación entre los dos Océanos durante todas las temporadas del año. Con su traza se sortean las limitaciones que infligen las condiciones meteorológicas, se disminuye el riesgo y los costos del transporte por modo marítimo. Su trazado tiene origen en Comodoro Rivadavia, accediendo por la Ruta Nacional N° 26 prolongándose hasta el empalme con la Ruta Nacional Nro 40 (Ver Anexo 3) que lo relaciona con RÍO MAYO hasta el acople con la Ex Ruta Provincial N° 55 , denominada por la nueva reorganización territorial Ruta Nacional 260, que arriba al Paso Internacional.

⁷ Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial, Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 De Desarrollo Integral; p77

⁸ <http://www.chubut.gov.ar/boletin/archives/pdf/Agosto%2022,%202003.pdf>

⁹ El paso Bioceánico y sus funciones de nexo entre mercados extranjeros. Recorrido de Diario, Hemeroteca Comodoro Rivadavia.

Las rutas nacionales que integran la infraestructura vial de la Provincia de CHUBUT corresponden en la división regional de Vialidad Nacional al Distrito Nro 13. (chubut13@hotmail.com). Estas rutas nacionales son delegada para su mantenimiento y conservación a la ADMINISTRACIÓN DE VIALIDAD PROVINCIAL (AVP) según lo establecido en Convenio de Transferencia de Funciones Operativas. Bajo este convenio quedan afectadas las rutas que integran el corredor según se puede observar en el siguiente mapa.¹⁰ Siendo las características constitutivas Rutas Nacionales 26 y 40 pavimentadas, Ruta 40 (entre RIO MAYO y Límite con la Provincia de SANTA CRUZ) y Ruta 260 ripio.



“Las posibilidades de conexión internacional se han fortalecido en los últimos años, tendiendo a favorecer el intercambio comercial. En 1994, se habilitó ésta carretera de 533 km entre COMODORO RIVADAVIA y Puerto CHACABU-CO, constituyéndose como una vía alternativa a los actuales enlaces fronterizos, impracticables ocasionalmente en época invernal, y que proporciona a la AR-

¹⁰ Gobierno Nacional Secretaria De Inversión Pública, Plan Estratégico Territorial; Provincia de Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 Sistema Vial Provincial; p 84

GENTINA un enlace directo con los países industrializados del Sudeste asiático y estimula el intercambio económico entre ambas naciones limítrofes”.¹¹

En relación a éste intercambio económico se han establecido a nivel Nacional un total de 8 (OCHO) corredores a lo largo de toda la frontera, asumiendo mayor importancia y desarrollo aquellos que relacionan a las regiones de los países que integran el MERCOSUR con el país que posee los puertos sobre el océano Pacífico.

Los caminos que recorren la provincia de CHUBUT son el soporte de la intercomunicación y del desarrollo económico. Este entramado vial se halla poco desarrollado y presenta “rutas primarias asfaltadas en regular estado de conservación”¹². El mantenimiento de las mismas ocasiona importantes tareas de reparación de tramos deteriorados, repavimentación, señalización y la implementación de operativos que tienen por finalidad mantener transitables las rutas y sus accesos.

A esta característica mencionada de las rutas de la provincia no es ajeno el Corredor Bioceánico que posee “carencias absolutas en materia de materialización de la ruta vínculo”¹³. Por lo expuesto podemos resumir como un sistema poco satisfactorio para las necesidades de desarrollo poblacional y del corredor, basándonos en “las falencias de su diseño y cobertura”¹⁴ como así también los constantes deterioros que se producen por la extrema rigidez del clima durante todas las estaciones del año.

Las condiciones meteorológicas ejercen influencia sobre todo tipo de terreno. De la misma manera afectan a las infraestructuras viales y éstas últimas deben desarrollarse observando las condiciones climáticas para permitir el paso fluido por el corredor. Por ello es importante conocer su comportamiento en las distintas estaciones del año para poder prever situaciones que afecten el desplazamiento de los vehículos. Para hacer frente a estas contingencias la Provincia de CHUBUT cuenta con la página de Defensa Civil. En dicha página se mantiene actualizado el estado de rutas y caminos facilitando la toma de decisiones. (Ver Anexo 3)

A los fines del estudio del presente capítulo lo dividiremos al Corredor para su mejor análisis en 3 (TRES) Sectores, tomando como referencia las localidades que son recorridas por el mismo. Así describiremos las infraestructuras viales de transporte en un primer sector con cabecera en COMODORO RIVADA-

¹¹ <http://www.mineria.gov.ar/estudios/irn/chubut/u-8.asp> 05 Jun 0158

¹² Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Infraestructura , p 79

¹³ IBÍDEM, p 79

¹⁴ Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Sistema Vial Provincial, p 82

VIA hasta SARMIENTO, un segundo sector desde la anterior localidad mencionada hasta RÍO MAYO y desde ésta última a PASO HUEMULES, límite internacional con el país limítrofe de CHILE.

Para poder describir la infraestructura vial del corredor nos basaremos en los aspectos a ser observados en los reconocimientos para la marcha de unidades motorizadas o blindadas expresados en el ROP -04-08 Reconocimientos de Ingenieros¹⁵, complementados con las instalaciones que componen la definición de infraestructura de transporte.

1. Sector 1 (COMODORO RIVADAVIA – SARMIENTO).

Es el extremo Argentino del Corredor. COMODORO RIVADAVIA se caracteriza por su vital ubicación, gran variedad de servicios y actividades económicas que la distingue como una ciudad globalizada, la cual permite la comunicación de la región Patagónica por modo aéreo con su Aeropuerto Internacional General MOSCONI, su puerto que permite el acceso de barcos de gran calado y a ella llega y se prolonga hacia el sur del país la Ruta Nacional Nro 3.

La principal ruta de este tramo es la Ruta Nacional Nro 26, que une estas dos localidades. Asume importancia porque que permite conectar el litoral marítimo argentino con la zona cordillerana. Su origen es en el empalme con la Ruta Nacional Nro 3 permitiendo interconectar tanto hacia el Norte como hacia el Sur con el resto de los puertos de importancia de la Nación. Es importante destacar que la infraestructura portuaria del Puerto de Comodoro y el de Puerto Chacabuco reúnen características operativas comunes haciéndolos compatibles para su empleo. Esta compatibilidad surge de analizar los calados de los canales de acceso, frentes de atraques, la existencia de zonas francas, depósitos fiscales, playas de operación de contenedores entre otros aspectos.

El trayecto desde su origen en la Ruta Nacional 3 hasta la siguiente localidad posee un longitud de CIENTO CINCUENTA (150) kilómetros. El ancho del camino responde a las exigencias de un camino de dos vías y lo podemos clasificar como un camino de asfalto rígido con pocas banquetas disponibles para la detención de vehículos.

La Ruta Nacional 26 inicia su ascenso con una gran cantidad de curvas y contra curvas que se va encajonando entre las alturas dominantes de la zona. Luego se transitar una pronunciada pendiente se accede a PAMPA DEL CASTILLO, sitio en la que convergen las rutas provinciales Nro 39 y la Nro 37. La ruta Nro39 pasa por el aeropuerto internacional Gral MOSCONI, corta en forma perpendicular la Ruta Nacional 3 al norte de COMODO-

¹⁵ Instituto Geográfico Militar. Reconocimientos de Ingenieros, ROP – 04 -08, Ed 1970;Cap II Sec VI, p 31

RO, arribando a la localidad de DIADEMA ARGENTINA, este ultimo tramo y su prolongación hasta la ruta Nacional 26 es de ripio. Ambas rutas se presentan como caminos de enlace alternativavos que permiten el acceso PAMPA DEL CASTILLO sin necesidad de ingresar o transitar por la zona urbanizada de COMODORO RIVADAVIA. En el kilometro 162 de la Ruta Nacional Nro 26 se produce el empalme con la Ruta Nacional Nro 40, que conduce a SARMIENTO.

Si bien la ruta Nacional 26 se prolonga en dirección a RÍO MAYO pasando por el paraje denominado LOS COCOS esta sección de la ruta nacional es de ripio, pero no constituye parte de la traza del Corredor

RESUMEN DEL SECTOR:

- a. Puentes: No existen puentes sobre el tramo.
- b. Distancia: 155 Km de asfalto. No hay zona de peajes
- c. “Tiempo aproximado de recorrido: una hora con cincuenta y seis minutos”¹⁶.
- d. Lugares para altos de marcha: PAMPA DEL CASTILLO.
- e. Desfiladeros: No se encuentran en este sector. Existe la posibilidad de zonas de derrumbes sobre la calzada debido a la proximidad del camino a la elevación de los cañadones.
- f. Encubrimiento: No hay posibilidad de encubrimiento. Es dificultoso aplicar procedimientos para lograr cubiertas pues no se cuenta con terreno libre para realizar importantes maniobras.
- g. Poblaciones y caseríos. Se encuentran caseríos dentro de los primeros 10 kilómetros del inicio de la Ruta Nac 26. Observándose posteriormente campamento u obradores de empresas petroleras.
- h. Desvíos previsibles: Iniciado este trayecto no hay posibilidad de tomar ningún tipo de camino alternativo. Solo se observan sobre las elevaciones caminos que conducen a las bocas de los pozos petroleros.
- i. Caminos de enlace: Los caminos de enlace se materializan por las rutas Provinciales Nro(s) 37 y 39 que permiten enlazar la ruta Nac 3 en sentido a COMODORO RIVADAVIA. Ambas rutas mencionadas son de ripio.
- j. Velocidad previsible: La que establece la ley Nacional de transito Nro 24.449 en su artículo 50, 110 Km/h para autos y camionetas, 90 Km/h para ómnibus y 80 Km/h para camiones. Debiéndose reducir estas de acuerdos a las condiciones climáticas imperantes y el estado de la calzada.
- k. Lugar de desembarque: los desembarque de personal son pocos factibles por los pocos lugares disponibles sobre las banquetas. El lugar mas apto es el sector de servicios en PAMPA DEL CASTILLO.

¹⁶ [http://www.ruta 0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia C desde =134. CH1= sarmiento C hasta](http://www.ruta0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia+C+desde=134.CH1=sarmiento+C+hasta)

- l. Medios de comunicación: Sobre el cerro DRAGON se hallan instaladas las antenas de comunicaciones del sector privado y público.
- m. Estaciones: en Cerro DRAGON sobre la PAMPA DEL CASTILLO, existe una importante estación de servicios YPF. Cuenta con instalaciones que presta servicios a las flotas petroleras.
- n. Lugar de embarque: Guarnición Milita COMODORO RIVADAVIA (Instalaciones del Regimiento Mecanizado 8 y Base de Apoyo Logístico COMODORO RIVADAVIA).
- o. Lugar de desembarque: Guarnición Militar SARMIENTO.
- p. Instalaciones aéreas: Aeropuerto Internacional GrI MOSCONI en COMODORO RIVADAVIA. En SARMIENTO aeroclub.
- q. Instalaciones Sanitarias: Hospitales Públicos y Privados. Compañía de Sanidad 9
- r. Puertos:
El Puerto de Comodoro Rivadavia es un Nodo dentro del sistema de transporte establecido en Plan Horizonte 2010 – 2016¹⁷ y asume relativa importancia por coincidir con el ingreso al corredor Bioceánico Sur. Geográficamente se halla ubicado a los 45grados 52 minutos de latitud sur y a 67 grados 28 minutos de longitud oeste sobre el golfo de SAN JORGE. Su posición relativa es muy favorable pues se halla a DOS (2) kilómetros del Parque Industrial de la ciudad y a VEINTE (20) kilómetros del aeropuerto General MOSCONI. Se encuentra protegido por un espigón de 300 metros de longitud lo que le permite que operen en buques pesqueros, poteras, mineraleros y de carga general. Dispone de una terminal de carga y descarga de petróleo y de productos derivados, propiedad de Repsol YPF. Cuenta con servicios de astilleros y se opera una Zona franca.

2. Sector 2 (SARMIENTO – RÍO MAYO).

Tomando como punto de referencia de este tramo la ubicación de la Guarnición Militar SARMIENTO sobre la ruta provincial 20 encontramos a los pocos kilómetros el acceso a Colonia SARMIENTO; asiento poblacional de menor envergadura que COMODORO RIVADAVIA. A ambos lados del acceso y sobre la ruta hay DOS (2) estaciones de servicio. La más próxima a las unidades militares pertenece a la firma Shell y la próxima pertenece al Automóvil Club Argentino (ACA). Este camino es asfaltado pavimentado con una iba de ida y otra de vuelta, generalmente es transitable con precaución. El tramo de ruta que comprendido desde nuestro punto de referencia hasta el puente sobre la misma se debe circular respetando las normas que rigen las zonas urbanizadas.

¹⁷ Roccataglia, J. A., Sociedad, territorios e infraestructuras – Horizonte 2016.Sistema Integrado de transporte nodos y corredores de integración Horizonte 2010 – 2016, Cuarta parte p 155

El itinerario de la ruta se proyecta rodeando el Lago MUSTER por el sur, este tramo es recto y plano finalizando en una pronunciada curva hacia el norte. Aquí comienza un tramo ascendente que se ve influenciado por la acción de fuertes ráfagas de viento en dirección al lago. Todo este sector se caracteriza por tener barrancas pronunciadas que finalizan en el mismo lago. Logrado el ascenso de la pendiente el camino torna nuevamente en su dirección general al hacia el Oeste recorriendo un tramo encajonado entre elevaciones rocosas con gran cantidad de curvas y contra curvas moderadas en dirección al paraje denominado LAS PULGAS. La gran mayoría de las curvas que dan hacia barrancas se hallan protegidas por guarda rails de contención.

En el avance hacia el Oeste encontramos el paraje LOS MANANTIALES, lugar donde se suelen instalar y operar los puestos móviles del APV (Administración Provincial de Vialidad) para el mantenimiento y conservación de la ruta en estado transitable ante la acumulación de nieve. Este lugar es apto para realizar detenciones de vehículos pero no posee ningún tipo de infraestructura de servicio o atención al viajero. Desde este paraje no se puede acceder a ningún otro tipo de camino de enlace.

Próximo punto de referencia en el camino es el denominado PUERTA DE LA VIRGEN, donde comenzamos un ascenso pronunciados con tramos rectos que finalizan en curvas cuyos radios de giro son cerrados. Con “estas curvas y sus radios de giros cerrados se busca reducir la pendiente”¹⁸ evitando el mayor esfuerzo de tracción de los vehículos.

Alcanzada la cima de la pendiente el camino inicia un recorrido recto por una meseta que se caracteriza por su monotonía foto cromática del paisaje. Este tramo permite el acceso a la Ruta Nacional 40, la cual debe sortear a menos de CINCO (5) kilómetros el RIO SENGUER por medio de un puente fijo de vías y estructura de hormigón. Para acceder a este puente que se halla en el lecho de dos cordones montañosos se debe descender por un sistema de curvas y contra curvas. Este sistema de curvas finaliza con una gran curva abierta que desemboca en el puente. El descenso no deja de ser peligroso pues lo hace por la falda de una elevación exponiendo el lado derecho del vehículo a una barranca. A lo cual se le suma que muchas de las curvas no permiten la visión de los vehículos que ascienden por la mano contraria. Situación similar a la descrita se puede observar luego de cruzar el puente en la pendiente ascendente.

En caso de no poder utilizarse el mencionado puente se puede tomar como camino de alternativa la misma Ruta Nacional 40 hasta el ingreso de la localidad de FACUNDO y circular por la ruta Provincial 46. que nos permitirá sortear el sector del puente sobre la ruta Nacional 40. Cabe mencionar que la localidad de FACUNDO se halla próxima al RIO SENGUER, cuenta con un puente en su acceso y la ruta es ripio consolidado.

¹⁸ Secretaría de Guerra. Construcción de caminos R Ing – C 5, Ed 1962, p 39

Sorteado el RIO SENGUER el camino corre recto por una pampa con algunos desniveles pocos pronunciados. Este trayecto asfaltado finaliza con la intersección del camino de ripio que conduce a PASTOS BLANCOS. En este punto el camino inicia el descenso para desembocar en el valle del RIO MAYO.

RESUMEN DEL SECTOR

- a. Longitud: 124 Kilómetros. No hay zona de peajes. Se prevé su recorrido en una hora treinta y tres minutos.
- b. Clase de camino: Asfalto.
- c. Banquinas: poco amplias e inestables.
- d. Terraplenes: no se observan.
- e. Puentes: sobre afluente del Lago MUSTER y Sobre el Río SENGUER
- f. Lugares para altos de marcha: No existen lugares favorables para realizar altos de marcha.
- g. Desfiladeros: en la zona de descenso y ascenso para el cruce del puente sobre el Río SENGUER
- h. Encubrimiento: no existe en la zona.
- i. Poblaciones y caserío:.
- j. Desvíos previsibles: Ruta Provincial 46 desde FACUNDO, camino de ripio.
- s. Caminos de enlace: Ruta Nacional 26 con Ruta Nacional 40.
- t. Velocidad previsible: La que establece la ley Nacional de tránsito Nro 24.449 en su artículo 50, 110 Km/h para autos y camionetas, 90 Km/h para ómnibus y 80 Km/h para camiones. Debiéndose reducir estas de acuerdos a las condiciones climáticas imperantes y el estado de la calzada.
- u. Instalaciones Sanitarias: Hospital Público y Clínicas Privadas.
- k. Lugar de desembarque: Guarnición Militar RÍO MAYO.

Existen registros de imposibilidad de transitar por la ruta 20 debido a la acumulación de nieve de hasta casi DOS (2) metros de altura entre GOBERNADOR COSTA y SARMIENTO, lo cual facilita el aislamiento de la localidad de RIO MAYO como ocurriese en septiembre del año 2000.

3. Sector 3 (RÍO MAYO – PASO HUEMULES).

La localidad de RÍO MAYO es el paso obligado del Corredor Bioceánico. Es por ello que cuenta con una dependencia de la Aduana nacional y zona franca. En ella confluyen las rutas Nacionales Nro(s) 26 y 40. Como camino de alternativa y respondiendo a la flexibilidad que brinda el modo automotor se puede continuar por la misma ruta 26, la cual llega a rio mayo por el sur de la misma. Este tramo no se halla incluido en el corredor por ser un tramo totalmente enripiado desde el desvío que nos dirige a COLONIA SARMIENTO.

Se recomienda el reabastecimiento de combustible por no contar en LAGO BLANCO la posibilidad de hacerlo.

Tomamos como punto de referencia la ubicación del Batallón de Ingenieros 9 próximo a la bajada del cerro sobre la Ruta Nacional 40. Antes de ingresar a la localidad debemos cruzar un puente sobre el río que le da el nombre al pueblo. Este puente permite el pasaje en ambas direcciones, es de altura libre y resiste el pasaje de vehículos de hasta 45 toneladas. La ruta sigue la traza de la calle principal en donde se encuentra la única estación de servicios de la zona.

Es recomendable realizar el reabastecimiento de combustible en ella por no haber otro establecimiento que permita la recarga. Como dato importante de planeamiento relacionado con el tema combustible podemos agregar que el sistema de surtidores de la Unidad militar de la zona se halla fuera de servicio al igual que sus tanques cisternas.

Si bien la autonomía de los vehículos pesados cubre la extensión del corredor los distintos agentes que influyen sobre el camino determinan que se emplea mayor cantidad de lo previsto. Como agentes que influyen sobre el consumo de combustible debemos observar la acción de los vientos que corren de OESTE a ESTE en dirección contraria al avance planteado para el presente estudio. La mayor cantidad de pendientes ascendientes se observan de ESTE a OESTE en forma opuesta al descenso del relieve geográfico de la región. Las pendientes también influye en el consumo de combustible ante la necesidad del empleo de las marchas más bajas y de mayor fuerza para sortear las mismas, por último debemos agregar la necesidad del empleo de la calefacción de los vehículos y en caso de tener que realizar altos los vehículos deben permanecer en marcha para evitar la congelación de los distintos sistemas.

Finalizado el cruce del pueblo, siempre continuando por nacional 40 se accede a una pendiente que se halla encajonada entre DOS (2) bardas. Esta pendiente permite el acceso al aeródromo local de RÍO MAYO cuya pista es de ripio. La pendiente de la que hacemos mención no es recta, posee curvas y contra curvas para facilitar la trepada de los diferentes tipos de vehículos. En su tramo final; que se caracteriza por ser el más recto (aproximadamente CUATROCIENTOS (400) metros) y más empinado existe un desvío hacia el sector Sur de aproximadamente MIL (1000) metros en forma de zig-zag bien cerrado que es utilizado por vehículos pesados para el ascenso y descenso evitando el esfuerzo de los vehículos e incrementando las medidas de seguridad para el tránsito. Toda esta pendiente no es apta para la detención de vehículos.

Finalizada la pendiente accedemos a una bifurcación, materializada ésta por el fin de la ruta enripiada número 26 en la ruta nacional 40 y la continuación hacia el Sur de la ruta últimamente nombrada, Sobre la cual también desemboca la salida del desvío para vehículos de mayor porte. Recordemos que es-

ta ruta 26 es la que se inicia en la ruta nacional 3 entre COMODORO RIVADAVIA y RADA TILLY.

La ruta nacional 40 sigue su recorrido hacia el Sur (derecha de la bifurcación). Este tramo de ruta corre por una pampa que se caracteriza por su vegetación baja achaparrada y no presentar protección contra el viento. El tramo es su totalidad es recto, el camino es de ripio, del tipo abovedado que permite el escurrimiento del agua de la parte superior de la calzada. Permite el tránsito en ambas direcciones y cruza varias alcantarillas de caños zinc prearmados que facilitan el pasaje del agua evitando que estas erosionen el camino.

En este trayecto y a MIL QUINIENTOS (1500) metros de la bifurcación de camino nombrada con anterioridad encontramos el relleno sanitario del pueblo de RIO MAYO. Lugar en el cual podremos solamente encontrar máquinas viales del tipo topadoras siendo este tramo transitado a diario por camiones que realizan el sistema de recolección de residuos.

A ambas márgenes del camino se pueden divisar huellas de caminos abiertos por los propietarios de los campos para el cuidado y conservación de animales (guanacos y ovejas principalmente). En época invernal se suele instalar campos de Vialidad Provincial con equipos viales para mantener la ruta transitable y en buen estado de conservación.

A SIETE (7) kilómetros aproximadamente del límite interprovincial con SANTA CRUZ se encuentra el cruce de la ruta provincial numero 55. Este tramo se caracteriza por ser descendente hacia el lago BLANCO. Para arribar al pueblo de LAGO BLANCO (TRESCIENTOS (300) habitantes) el camino es propio de montaña, se angosta y es difícil hallar lugares propicios para detener la columna para realizar altos de marcha o atender desperfectos. La mayor parte del descenso una vez a la vista el Lago se realiza con precipicios sobre el lado derecho del camino. Traspasado el pueblo se inicia el ascenso por caminos de montaña baja. Siendo este el último tramo de camino hasta el límite internacional, caracterizándose por ser en su mayoría recto variando su orientación para sortear relieves montañosos y cursos de agua de régimen irregular.

Entre el pueblo de LAGO BLANCO y el límite internacional sobre la Ruta Nacional 260 se encuentra la Estancia VALLE HUEMULES y la Casa KASLOWSKY. Esta última se halla rodeada por el sur por un camino secundario que permite el paso haciéndolo por afuera de las instalaciones nombradas y puede constituirse en un lugar seguro de detención para realizar un alto de marcha.

Llegados al límite internacional nos encontramos con las instalaciones del puesto de Control de Gendarmería Nacional Argentina, dependiente del Escuadrón Número 38 de esa Fuerza, con asiento en RÌO MAYO. Este puesto cuenta con un total de CUATRO (4) instalaciones edilicias que permiten el desarrollo de la tarea encomendada a la Gendarmería Nacional. Sobre el li-

mite internacional existen DOS (2) puentes próximos que permiten el paso al país hermano empalmando el camino con la ruta 245 que conduce a la ciudad y al aeropuerto de BALMACEDA.

Este Sector de corredor Bioceanico es el de más difícil transito por la morfología del relieve, el clima y la naturaleza de los caminos exigiendo una importante habilidad de los conductores de los vehículos. Requiriendo además mayores niveles de estado de mantenimiento de los vehículos previos al inicio de la marcha, rigurosos controles durante y una vez finaliza la misma para poder contar con los medios en condiciones para la ejecución de operaciones futuras.

“Este sector posee un tramo 105 kilómetros sin pavimentación. Se halla en ejecución un tramo de 31 kilómetros entre la localidad de RÍO MAYO y el límite interprovincial con SANTA CRUZ. La obra prevé “una carpeta de concreto asfáltico de SEIS, OCHO (6,8) metros de ancho, con banquetas de 2 metros, un tercer carril en el cañadón de RÍO MAYO, una variante de paso por dicha localidad con pavimentación de calles con calzada de hormigón, la repavimentación entre el puente sobre el río y el empalme con la Ex Ruta Provincial 22, construcción de intersecciones, señalización y obras de iluminación. Resta la pavimentación de dicho tramo de la 40 y de parte de la 260, por lo que, más allá de estos avances, seguimos insistiendo en los trámites restantes, a lo que se suman acciones conjuntas y coordinadas con las autoridades chilena”¹⁹ puntualizo el Senador Nacional MARCELO GUINLE.

RESUMEN DEL SECTOR:

- a. Longitud: 140 Kilómetros, 35 kilómetros de asfalto en construcción, resto del recorrido de ripio.
- b. Ancho del camino: 6,8 metros de ancho.
- c. Clase de camino: Consolidado de ripio en su gran mayoría. 35 kilómetros asfaltado
- d. Banquinas: Inestables. En el sector de construcción de asfalto tienen 2 metros de ancho.
- e. Puentes: 2 (DOS) sobre el límite Internacional.
- f. Lugares para altos de marcha:
- g. Desfiladeros: Tramo del camino de descenso a LAGO BLANCO, camino sinuoso.
- h. Encubrimiento: la zona no permite el encubrimiento y es difícil salir de los caminos para ocupar un cubierta.
- i. Poblaciones y caseríos. RIO MAYO (3000 habitantes) LAGO BLANCO (300 habitantes)
- j. Caminos de enlace: Ruta Nacional 40 con Ruta Nacional 260.

¹⁹ El DIARIO. GUINLE anunció la pavimentación del Corredor Bioceanico, Martes, 15 de marzo de 2011. 14:03 – Chubut

- k. Instalaciones Sanitarias: Hospital rural. No se practican intervenciones quirúrgicas, realizándose evacuaciones a SARMIENTO o COMODORO RIVADIA, según afección a tratar.
- l. Velocidad previsible: La que establece la ley Nacional de tránsito Nro 24.449 en su artículo 50, 110 Km/h para autos y camionetas, 90 Km/h para ómnibus y 80 Km/h para camiones. Debiéndose reducir estas por acción del ripio que constituye la calzada. Recomendándose una velocidad que puede variar entre los 40 y 60 Km/h para todo tipo de vehículos.

Consideraciones generales de los Sectores.

“El Corredor Bioceánico no es solo un caminito al que le falta asfaltar algo más de cien kilómetros. Esta es la primera pata de esta mesa...”²⁰. Continuando el desarrollo de su estudio el Ingeniero CALVO hace referencia a los otros aspectos importantes a desarrollar como la construcción de un enlace por modo ferroviario, la construcción de un gasoducto Bioceánico y por último hace referencia a la decisión de las dos naciones para que CHILE cuente en el atlántico con un puerto y por reciprocidad ARGENTINA disponga de un puerto en el pacífico.

De los aspectos tratados por el señor ingeniero consideramos necesario la posibilidad de reactivar y completar el tendido ferroviario que se halla discontinuado en SARMIENTO, hasta el Puerto de CHACABUCO porque completaríamos una infraestructura de transporte a los niveles de exigencia del transporte multimodal, lo cual le daría un impulso a la economía regional y nacional. Sería una alternativa de paso del mercado internacional entre ambos océanos.

La red vial de la provincia es el principal soporte de intercomunicación y de desarrollo económico. Ésta red se caracteriza por estar constituidas por rutas asfaltadas en regular estado de conservación, esto impone mayores esfuerzos en los trabajos de mantenimiento y reparación de tramos deteriorados que en ciertas oportunidades requieren hasta la repavimentación. En cuanto a los caminos no pavimentados presentan un constante deterioro por influencia de la agresividad de los agentes climatológicos y la falta de inversión. Los aspectos mencionados son los principales generadores de la dificultad del acondicionamiento y conservación de los caminos, influyendo en su difícil transitabilidad, aumento de tiempos y recursos en su recorrido, accidentes de tránsito, reclamos de los pobladores y de los agentes económicos. Las principales dificultades que se distinguen en estos caminos y que la Administración Vial Provincial (AVP) debe afrontar por ser la responsable de los aspectos de carácter técnicos para facilitar la circulación por las rutas nacionales y provinciales de la provincia son las nevadas invernales, la erosión hídrica y eólica y el enlagueamiento de los mismos. Por ello se recomienda, como medidas preventivas para la circulación por las rutas patagónicas en época invernal lo establecido en el Anexo 5.

²⁰ Calvo Juan Carlos. El Corredor Bioceánico Patagónico, Instituto de Estudios estratégicos de Buenos Aires; Su Estructura Básica; p 2

“Una vez finalizado el planeamiento, y de no mediar retrasos derivados de requerimientos burocráticos – administrativos, el trayecto entre ambos puertos se podría realizar aproximadamente en CINCO (5) horas”²¹

El Sector 1 es el de mayor volumen de tráfico de los tres analizados. Esto se debe a su proximidad a las zonas de explotación petrolera y asiento demográfico. Este volumen de tránsito se mantiene hasta PAMPA DE CASTILLO donde las empresas petroleras tienen sus asentamientos para el reaprovisionamiento de los equipos que trabajan en las distintas bocas de pozos. Este volumen de tráfico al que hacemos referencia se ve disminuido los días no laborables y durante los días de semana se incrementa en horas de la mañana en oportunidad de la concurrencia del personal de las empresas petroleras a sus trabajos. Por consiguiente sucede lo mismo finalizada la jornada laboral.

El gobierno de la provincia observando la gran extensión del territorio, las dificultades que pueden producirse al transitar por sus rutas, la rigurosidad del clima (Ver Anexo 6) ha instalado un “Sistema de comunicaciones para emergencia en ruta...”²². Con el desarrollo de este sistema, que se opera por medio de postes S:O:S mediante el empleo de telefonía celular satelital que cubre toda la provincia, se brinda un servicio de emergencia en ruta al viajero.

El corredor es transitado por una línea ómnibus “ETAP SRL”, que realiza el recorrido Argentina, desde Comodoro Rivadavia, CHUBUT hacia COYHAIQUE, CHILE y viceversa. “Prestación del servicio: Todos los Viernes y regresa desde CHILE los días Sábados”²³

Un aspecto importante para el tránsito por el corredor es el empleo de señales de tránsito. Estas permiten apreciar con bastante tiempo de antelación las características y riesgos de la ruta favoreciendo las acciones de manejo del conductor. Constituyen una herramienta imprescindible durante el manejo diurno y cuando las condiciones meteorológicas son adversas. Por las características del corredor las señales de tránsito que más se emplean son las de tipo preventivas. Este tipo de señales tiene por finalidad. “advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y/o situaciones imprevistas de carácter permanente o temporal, indicándole su naturaleza”²⁴. Podemos distinguir 3 (TRES) grupos dentro de las señales de tránsito Preventivas:

²¹ Instituto Municipal del empleo y la producción. Paso Bioceánico Comodoro Rivadavia Puerto Chacabuco. Camino para la Integra y el crecimiento.

²² Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Comunicaciones, 3.3, Infraestructura ,p 124

²³ <http://www.todoturismo.com.ar/paso-internacional-huemules-chubut/>

²⁴ Presidencia de la Nación, Vialidad Nacional. Campaña de Educación, Seguridad y concientización vial, p 6

- De Características de la vía
- De Advertencia de Máximo riesgo
- De Fin de prevención.

En la traza del corredor podemos distinguir las siguientes señales para cada grupo de la clasificación anteriormente mencionadas en el siguiente cuadro.

Clasificación	Tipo de señal vertical
Característica de la vía	Curva (la flecha indica el sentido de la misma), Contra curva, Curva en “S”, Camino sinuoso, Pendiente (descendente y ascendente), Perfil irregular, Calzada resbaladiza, Proyección de piedras, Derrumbes, Encrucijada (Cruce, Empalme, bifurcación), Animales sueltos, Vientos fuertes laterales (la inclinación del dibujo indica la dirección del viento)
Advertencia de Máximo riesgo	Paneles de prevención (indican aproximación, a objetos rígidos y que indican curvas), Curva cerrada, Atención
Fin de prevención	Fin de prevención (calzada resbaladiza, derrumbes)

Existen ocasiones como la ocurrida en Septiembre del año 2000 que por acción de precipitaciones níveas “resultaba imposible transitar por la ruta 26”²⁵ en este tramo. Para circular en estas condiciones se recomienda utilizar cadenas y circular a una velocidad de CUARENTA (40) kilómetros por hora. Para hacer frente a la circunstancia de presencia de nieve sobre la calzada la AVP prevé el Plan invierno, distribuyendo equipos viales con adaptaciones para limpieza de nieve y el esparcimiento de sal sobre tramos de camino para evitar la acumulación de nieve.

²⁵ Clarín.com/martes 12.09,2000/sociedad/ las principales rutas de la Patagonia siguen bloqueadas por la nieve y el hielo.

3. Conclusiones parciales.



El escaso desarrollo de la Infraestructura constitutiva del Corredor Bioceánico responde a la falta de políticas Nacionales que fomente el crecimiento económico, demográfico e industrial de la región. Es por el momento un espacio estratégico sin explotar, conecta los dos océanos y permite el enlace con las zonas económicas del oeste de Estados Unidos y del Sudeste Asiático. Por ello debe obtener mayor interés de la política nacional para fomentar la inversión privada para poder presentarle al mundo económico como una nueva vía de comunicación entre ambos océanos que se caracterice por su agilidad de tránsito y flexibilidad en el empleo de los distintos modos de transportes. El desarrollo de la infraestructura vial del corredor fortalece a los distintos componentes de la estrategia sectorial de manera holística y actuara como efecto multiplicador del poder militar nacional. Para gestionar permanentemente, seguimiento y conducción del corredor el estado provincial ha asignado un fondo anual de apoyo, para desarrollar la infraestructura, la promoción y el desarrollo del corredor.

Es el punto más cercano entre los Océanos Pacífico y Atlántico desde el estrecho de MAGALLANES hasta el istmo de PANAMÁ. El espacio geográfico que vincula los territorios de ambas naciones es el paso HUEMULES o HITO 50 que es el más bajo de los pasos fronterizos priorizados por las cancillerías de ambos países. Esta menor elevación con respecto al nivel del mar influye en el trazado vial, en la velocidad de desplazamiento, disminuye el corte de la vía de comunicación por la acumulación de nieve. Todos estos factores redundan en el tiempo necesario para recorrerlo

El corredor Bioceánico tiene una distancia de 533 (QUINIENTOS TREINTA Y TRES) kilómetros de los cuales 398 (TRESCIENTOS NOVENTA Y OCHO) kilómetros corren por territorio de la “CONFEDERACIÓN ARGENTINA”²⁶. Corre en su totalidad por una sola provincia lo que disminuye los problemas de coordinaciones a nivel Provincial, Nacional agilizando los acuerdos internacio-

²⁶ Art 35 de la Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, p 3.

nales para la tramitación de documentación necesaria. Se facilita el control por parte de la Policía de la Provincia.

Sector 1: Ruta Nac 26 pavimentada – distancia 134 km.

Sector 2: Ruta Nac 40 pavimentada – ripio – distancia 124 km.

Sector 3: Ruta Nac 260 ripio – distancia 140 km.

Las rutas de ripio en época invernal tienen las siguientes características:

Transitable con precaución o extrema precaución calzada con baches, pesada por barro, lagunas, heladas y huellones. Vientos fuertes. Circular solo vehículos de tracción 4x4.

Las rutas asfaltadas en época invernal tienen las siguientes características: Calzada normal, transitable con precaución, sectores con curvas peligrosas, despejado, vientos fuertes.

El corredor permite el empleo del modo terrestre transporte automotor. En el se pueden explotar convenientemente sus características (flexibilidad, regularidad, grado de confianza) adaptándolas a las exigencias que impone la traza de la ruta y las condiciones climatológicas.

El desarrollo de la infraestructura vial del Corredor disminuye hacia el Oeste, coincidiendo con la disminución del asentamiento demográfico y al aumento de la rigurosidad de las condiciones climáticas. Las rutas se encuentran en regular estado de conservación, requiriendo importantes y onerosas tareas de conservación, repavimentación, señalización y la implementación de operativos tendientes a mantener transitables las rutas y accesos. Para favorecer el impulso del corredor es necesaria la construcción de un enlace ferroviario, la construcción de un gasoducto Bioceánico tendiente a estimular el asentamiento poblacional y la instalación de empresas de capitales privados.

Ninguna vía por modo automotor en la región puede vincular en forma tan rápida puertos en ambos océanos, se especula que si estuviera completamente asfaltado el corredor podría ser transitado en un tiempo de 5 (CINCO) horas. Esta vía permite vincular en forma transversal las principales rutas nacionales que corren de norte a sur del país, la ruta Nac 40 por el Oeste y la ruta Nac 3 con sus prolongaciones por el Este, permitiendo la comunicación con otros corredores proyectados más al norte del país.

Es importante destacar que sobre el corredor se encuentran instaladas unidades militares. Particularmente en el sector Nro 3 el más complicado por la constitución del camino (ripio) se halla una unidad de Ingenieros con personal capacitado y medios viales para brindar apoyo en los trabajos de conservación de caminos

Las características del diseño de los caminos que componen el corredor, requieren de personal verdaderamente capacitado para el manejo en esas condicio-

nes de dificultad y climatológica. Por ello requerirá una buena clasificación del personal de conductores.

Las distancias intervehiculares en los tramos 2 y 3 principalmente del corredor deben ser mayores a las normales (columna cerrada 50m, columna abierta 100m). Debido a las distintas pendientes, contrapendientes y curvas cerradas existentes y la necesidad de aumentar la distancia de frenado. En este aspecto también influye la acción el congelamiento de la capa asfáltica, el deterioro de la misma y la velocidad máxima a desarrollar. Todo lo mencionado precedentemente determinará que las columnas de marchas se proyecten en profundidad, dificultando el control de la misma e incrementándose el tiempo total de marcha.

La proyección en profundidad de la columna de marcha dificultara el control desde la misma columna aumentando la importancia del control por medio de los Equipos Coordinadores por modo automotor y medios tecnológicos que permitan la observación de la misma en tiempo real.

Asumen importancia las señales de tránsito en este corredor porque dan idea del grado de peligrosidad del riesgo que se aproxima. Esto permite a los conductores desenvolverse con tiempo en forma correcta y adecuada, disminuyendo las probabilidades de accidentes.

El corredor es transitado por una empresa de transporte de pasajero todos los días hasta RIO MAYO y una vez a la semana realiza todo el trayecto hasta COYAIQUE (CHILE), por lo cual se puede inferir que el corredor puede ser transitado por este tipo de vehículos.

Capítulo II

Infraestructura vial para proyectar en el Corredor Bioceánico Patagónico

1. Finalidad

Analizar la infraestructura vial de transporte diseñadas en el Corredor BAHÍA BLANCA – NEUQUÉN (ARGENTINA) – TALCAHUANO (CHILE) para poder proyectarlas en el desarrollo del Corredor Bioceánico Patagónico.

2. Estructura del Capítulo.

El Plan Estratégico Territorial es la síntesis de las tareas que Gobierno Nacional vislumbra para el logro del crecimiento del país integrándolo regionalmente. Para ello se estructuró una nueva organización territorial con la finalidad de lograr amalgamar justicia en la repartición de los recursos y sustentabilidad ambiental en todo el territorio.

“... A partir de avanzar desde el año 2003 y en todo el país con una fuerte y decidida política de inversión en infraestructura como motor de la economía, se alcanzó una primera identificación de la dotación de infraestructuras y equipamientos necesarios para garantizar un desarrollo equilibrado, integrado y sustentable en el mediano largo plazo. Un país estabilizado social y económicamente como el nuestro, necesita ahora fortalecer el modelo de acumulación, de trabajo y de producción y que seamos todos participes del modelo de país que queremos y que nos permitirá insertarnos en el mundo”²⁷

Este Plan Estratégico Territorial lo identificamos con la Estrategia Nacional o general. De éste nivel de estrategia se pueden extraer las herramientas de trabajo de las estrategias sectoriales. Por lo expuesto en el máximo nivel estratégico de la nación asume importancia la estrategia económica para poder materializar este Plan, el cual persigue el bienestar social y cumple una función sinérgica en la proyección de la totalidad del resto de los factores componentes de la estrategia sectorial.

En este desarrollo sistémico donde la inversión en infraestructura es la propulsora de la economía asume importancia el desarrollo de infraestructuras que contemplen aspectos militares para que estas cumplan una función doble que permita el desarrollo económico regional y a su vez sirva a la Defensa Nacional. Aspecto éste de la vida de la República olvidado en cuanto a su preparación y desa-

²⁷ Plan Estratégico Territorial 1816 – 2016 Argentina del Bicentenario, Poder Ejecutivo, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Palabras Dra CRISTINA FERNANDEZ DE KIRCHNER

rollo que posibilita o sirve para dar cumplimiento a los tratados internacionales regionales suscriptos en materia de seguridad.

De la lectura del Plan Estratégico Territorial podemos también extraer otra idea importante que quiere proyectar la Estrategia General. Dicha idea busca lograr la sensibilización social para la protección del medio ambiente.

Este corredor, es fomentando por varios países del cono sur (CHILE, BRASIL) y permite el desarrollo de la “dinámica espacial”²⁸ de 4 (CUATRO) provincias de nuestra nación. Desarrolla, preferencialmente, el modo terrestre destacándose el submodo ferrocarril y apunta a vincular por esa vía los puertos de Ingeniero White en Argentina con el de Talcahuano en Chile. Este corredor conjuga dos modos de transporte el del ferrocarril y el transporte automotor. Su longitud total es de 1400 (UN MIL CUATROCIENTOS) kilómetros de puerto a puerto, siendo el sector de la “República Argentina”²⁹ (BAHÍA BLANCA – PASO PINO HACHADO) de 800 (OCHOCIENTOS) kilómetros. Ver anexo 7 “Configuración espacial esquemática del eje”³⁰

Principales ciudades del eje sobre el territorio nacional

Bahía Blanca (450.000 hab), NEUQUÉN (223.000 hab), SANTA ROSA (103.000 hab), BARILOCHE (90.000 hab), GENERAL ROCA (70.000 hab), CIPOLLETI (60.000), GENERAL PICO (53.000 hab), VIEDMA (40.000 hab) y CUTRAL CO (34.000 hab). (Ver Anexo 7) Todas las provincias mencionadas aportan sus bellezas geográficas y un muy buena calidad ambiental que hacen de la región un lugar atractivo para la inversión de distintos emprendimientos de nivel empresarial y /o turísticos.

El Corredor estructuralmente cuenta con un enlace ferroviario entre BAHÍA BLANCA -ZAPALA, continua por carretera desde ZAPALA – VICTORIA y desde ésta hasta TALCAHUANO, continua nuevamente por ferrocarril. El sector carretero no se encuentra en su totalidad, mostrando falta de pavimento entre Zapala y el paso de Pino Hachado, límite con Chile. Para lograr el enlace completo por ferrocarril restan la construcción de 170 (CIENTO SETENTA) kilómetros de vía desde la punta de vía en las localidades de Zapala (Argentina) y de Lonquimay (Chile). Desde ZAPALA se esta concretando la construcción de un tramo de 14 (CATORCE) kilómetros en dirección a LAS LAJAS. Los ramales de ferrocarril son operados por las líneas del Ferrocarril Pacífico y el Ferrocarril ROCA. También es recorrido por la Ruta Nacional 22, lo que permite el empleo del modo multimodal, con lo cual se posibilita las bajas de los costos de fletes y los tiempos de transporte de mercaderías. Esta ruta conecta el puerto de BAHÍA

²⁸ Dinámica espacial: infoestructura, infraestructura del transporte y de las cadenas logísticas.

²⁹ Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35,p 3.

³⁰ Reunión de GTEs para los ejes Interoceánico, MERCOSUR – CHILE, PORTO ALEGRE - ASUNCIÓN- JUJUY – ANTOFAGASTA y TALCAHUANO – CONCEPCIÓN – NEUQUEN – BAHÍA BLANCA; p 4

BLANCA y SAN ANTONIO sobre el océano Atlántico origen de las rutas marítimas hacia el continente europeo y africano y los puertos de CONCEPCION y TALCAHUANO sobre el océano Pacífico, desde los cuales se cubren las rutas marítimas hacia los Estados Unidos y Asia.

Este corredor asume importancia estratégica económica ya que cuenta en uno de sus extremos al puerto que tantos políticos regionales y empresarios coinciden que es el trampolín hacia el Sudeste Asiático. Región que es considerada como el próximo gran mercado al que ambos países y los que conforman el MERCOSUR deben entablar negociaciones para el bienestar general de la región y "... es el puerto de Talcahuano es el que cuenta con las mayores posibilidades en el contexto del desarrollo portuario chileno con más de 18.000.000 de toneladas de exportación en el año 1994. Cabe destacar que uno de los objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo de Talcahuano para la gestión del desarrollo económico es generar condiciones para optimizar las oportunidades de Talcahuano de transformarse en el Puerto Principal del Pacífico Sur.

"La función estratégica reducir costos de transporte para aplicar al intercambio comercial entre los países y la complementariedad económica. Generación de oportunidades económicas y sociales..."³¹ Con esta idea rectora se han realizado los estudios y obtenidos créditos para llevar a cabo un sin número de proyectos para favorecer el desarrollo de este corredor donde se combinan las características técnicas de modo terrestre en su forma de submodo ferroviario y submodo automotor. Entre las acciones proyectadas y que pueden ser aplicadas en Corredor COMODORO RIVADAVIA - CHACABUCO podemos mencionar las siguientes: (Ver Anexo 8)

- Adecuación de la infraestructura de control fronterizo.
- Modernización del puerto de TALCAHUANO.
- Pavimentación del tramo faltante hasta la frontera con Argentina.
- Reparación del túnel LAS RAICES.
- Construcción de circunvalaciones a centros urbanos y aumento de la capacidad de la Ruta Nacional 22 entre VILLA REGINA y ZAPALA.
- Mejoramiento pavimento de la Ruta Nacional 22 entre BAHÍA BLANCA y ZAPALA.
- Aplicación de tecnología de Información y comunicaciones.
- Transporte aéreo facilitación de pasos fronterizos
- Transporte multimodal – mecanismos de financiamiento.

La provincia de Neuquén, centro del corredor, en relación a sus necesidades y medios disponibles tiene como visión el establecimiento de rutas siguiendo la "línea estratégica, el mejoramiento, pavimentación y señalización de rutas nacionales y provinciales. Creación de nuevas rutas con financiamiento privado"³². La provincia intenta mudar la base de su economía desarrollada sobre la actividad hidrocarburífera a

³¹ Ayuda Memoria de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos de los ejes: Interoceánicos; SANTA CRUZ DE LA SIERRA, BOLIVIA, p 10

³² Plan Estratégico Territorial – Argentina 2016- Provincia de Neuquén; p 62

una economía mas diversificada, para ello se ha impuesto los diferentes objetivo porque observa la importancia de la función transporte en el desarrollo sustentable de cualquier tipo de economía. Esos objetivos son:

- “Aumentar la conectividad entre los centros urbanos a nivel provincial.
- Establecer rutas estratégicas para el desarrollo equilibrado.
- Priorizar los pasos fronterizos hacia la republica de CHILE para afianzar los lazos internacionales.
- Mejorar la conectividad aérea.
- Acompañar el crecimiento poblacional de las localidades con infraestructura energética.
- Mejorar el estado de las vías de comunicaciones terrestres.
- Establecer acciones tendientes a disminuir accidentes de transito.”³³

.Para posicionar las economías locales y regionales en los mercados internacionales es necesaria la existencia de una buena estructura vial y ferroviaria que conecta los distintos sectores de la región con los puertos. “Buena infraestructura física en término de facilidades de transporte, disponibilidad de agua, electricidad, buenas conexiones aéreas y adecuada capacidad de carga aérea y marítima y acceso a los servicios varios, son elementos muy importantes”³⁴. Con este criterio se han establecido la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales y se fijaron dos unidades de negocios ubicadas dentro del sistema portuario de la BAHÍA BLANCA, que hacen a una Zona Franca con discontinuidad geográfica

El corredor también cuenta con infraestructura para desarrollar el modo de transporte aéreo. Siendo el aeropuerto Internacional de NEUQUEN el de mayor importancia, siendo a su vez el 2do en importancia por sus características de operación en el país. El sistema aéreo se completa con aeropuertos y aeródromos de menor importancia en ZAPALA, CHOS MALAL, LONCOPUE y CAVIAHUE, los cuales para adaptarlos funcionalmente es necesario sumar mayores inversiones en infraestructura y equipamiento aéreo.

Es preciso mencionar que en el corredor se halla la presencia de elementos militares en BAHIA BLANCA, LA PAMPA, NEUQUEN y en las localidades de ZAPALA y LAS LAJAS. Por lo que cualquier desarrollo en infraestructura favorece el cumplimiento de la misión de las Fuerzas Armadas de la Nación.

³³ Plan Estratégico Territorial- Avance 2008 Poder Ejecutivo. Ministerio de Planificación Federal, Inversiones Públicas y Servicios ; p 229

³⁴ www.neuquen.gov.ar/trasandino/

Conclusiones parciales.

Todos los desarrollos en infraestructura tienden al fortalecimiento de la economía nacional y tienen por objetivo general lograr mejor justicia en la repartición de los recursos que se obtengan y sustentabilidad ambiental en todo el territorio.

Las mejoras estructurales en el corredor son impulsadas por la estrategia general en su planeamiento a mediano plazo expresado en Plan Estratégico Territorial 1816 – 2016 Argentina del Bicentenario, Poder Ejecutivo, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Este corredor de 1400 kilómetros vincula los puertos de Ingeniero White en Argentina con el de Talcahuano en Chile. El tramo en el territorio nacional es de 800 kilómetros y en él se puede desarrollar el transporte por modo terrestre, distinguiéndose el submodo ferrocarril por sobre el submodo automotor. Estos, sumados a la infraestructura del aeropuerto internacional de Neuquén favorece la implementación del modo multimodal que es la exigencia de transporte a nivel mercado internacional.

El desarrollo de infraestructura vial permite cumplir y fomentar tratados internacionales regionales que faciliten el acceso a nuevos mercados. Para ello es necesario mejorar e incrementar la infraestructura física en términos de facilidades de transporte, disponibilidad de agua, electricidad, buenas conexiones aéreas y adecuada capacidad de carga aérea y marítima como así también acceso a los servicios varios.

El desarrollo de la infraestructura está en relación directa con el mayor número de asentamiento poblacional en las distintas ciudades lo que exige como requerimiento: La adecuación de la infraestructura de control fronterizo. Modernización del puerto de TALCAHUANO, Pavimentación del tramo faltante hasta la frontera con Argentina, reparación del túnel LAS RAICES, Construcción de circunvalaciones a centros urbanos y aumento de la capacidad de la Ruta Nacional 22, mejoramiento pavimento de la Ruta Nacional 22, aplicación de tecnología de Información y comunicaciones.

Elementos de la Fuerza se despliegan en el corredor y están en aptitud de brindar apoyo a la comunidad nacional o de países amigos de acuerdo al Decreto 1691/2006 Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas.

Capítulo III

Factores a analizar para Organizar el Transporte por modo automotor

1. Finalidad

Determinar cuales son los requisitos de transporte de la fuerza de Paz Combinada CRUZ DEL SUR a desplegarse para poder organizar la tarea de planeamiento y dirección del movimiento de transporte.

2. Estructura del Capítulo.

En el marco de la IIIra edición de la Reunión Binacional de Ministros de la Argentina y Chile se expresaron las voluntades de ambas naciones de continuar profundizando el proceso de integración regional y de cooperación política, económica, social y cultural.

“El nombre de la FPC (Fuerza de Paz Cruz del Sur) es un feliz hallazgo: la Cruz del Sur es la más pequeña constelación de todas, pero la más necesaria para guiarse por estos mares, por estos cielos inmensos y también por las rugosidades de la Historia³⁵.

Estamos presenciando en la actualidad la articulación de un sistema económico que podríamos definir como planetario. En este marco observamos como se distinguen los denominados nodos urbanos y ciudades globales, cuya reorganización interna y la necesidad de interdependencia con sus pares promueven transformaciones regionales en sus proximidades. Este nuevo tipo de economía se caracteriza por la integración transnacional y la formación de nuevos escenarios geoestratégico y geopolíticos; entre tantas otras que a los fines del presente trabajo no hemos de mencionar no queriendo quitarles importancia ni mucho menos agregarles a las mencionadas mayor grado de valor. Es en este contexto donde la FPC podrá prevenir escaladas de violencia, monitorear ceses de fuego, proporcionar áreas seguras y asegurar operaciones humanitarias en las zonas donde las Naciones Unidas así lo dispongan.

a. MARCO LEGAL DE LA “CRUZ DEL SUR”

Con la firma del Memorandum de Entendimiento entre las cancillerías de ambas naciones; 4 de diciembre de 2006; “se establecen los criterios rectores para la constitución de la Fuerza de Paz entre las Fuerzas Armadas de los

³⁵ <http://www.lanacion.com.ar/989706-la-cruz-del-sur-05jun0132> Por Jorge Argüello y Heraldo Muñoz Para LA NACION Sábado 23 de febrero

respectivos países”³⁶ Con este Memorandum se han determinar la organización y el posible empleo de la Fuerza de Paz Conjunta Combinada bajo mandato de Naciones Unida. Cuando este elemento sea convocado por la Organización Internacional los Congresos de ambos países deberán aprobar la salida de la Fuerza.

La fuerza se halla integrada a Naciones Unidas (ONU) bajo el sistema UN-SAS (United Nations Stand-by Arrangement Sistem-sistema de fuerzas alistadas de ONU). Este sistema dispone de una base de datos de las fuerzas alistadas puestas a disposición de la ONU por lo países miembros y prevé un despliegue de ellas al área de misión correspondiente, no mayor a los 6 meses. Sin embargo, el hecho de encontrarse alistado no compromete la participación en la misión. La fuerza aspira a lograr un capacidad de desplegar en un término no mayor a los 90 (NOVENTA) días.

b. FUERZA DE PAZ COMBINADA CONJUNTA “CRUZ DEL SUR”- OBJETIVO ORGANIZACIÓN.

Esta Fuerza tiene por finalidad “facilitar la etapa de transición de una fuerza de despliegue rápido o una fuerza regional en un tiempo no menor de seis meses”³⁷. Entre otras de sus finalidades puede proporcionar áreas seguras a personas y grupos cuyas vidas peligran por el conflicto; prevenir la escalada de violencia, asistiendo, monitoreando y/o facilitando un cese el fuego; colaborar en actividades específicas que requieren refuerzo de la seguridad de una misión en desarrollo para dar seguridad a las elecciones en un área de misión o proporcionar seguridad a operaciones de ayuda de emergencia humanitaria

Para dirigir la Fuerza se ha establecido un mecanismo de Dirección Política Binacional, se conformo un Grupo de Trabajo Bilateral integrado por funcionarios de los Ministerio de Defensa y Relaciones Exteriores de ambos países, con el objetivo “de coordinar y canalizar todos aquellos aspectos vinculados con la Fuerza de Paz Conjunta Combinada”.³⁸

La Fuerza se halla integrada por los TRES (3) componentes (Terrestre, Naval y Aéreo) de los Instrumentos Militares de ambas naciones. Esta organización se adopto para aportar una respuesta del tipo multidimensional, formando parte de un elemento mayor o en forma independiente, respondiendo al concepto de nivel rápido despliegue. El tiempo previsto para rea-

³⁶ <http://www.ESTADO MAYOR CONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht>

³⁷ Revista DEF; Estamos ante un ejemplo de confianza construida; Ed mayo 2008;p 44

³⁸ <http://www.ESTADO MAYOR CONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht>

lizar el despliegue a la zona de empleo se prevé entre 30 y 90 días desde que el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y que ambos Congresos Nacionales den su aprobación, ya que esta es una atribución delegada por la Constitución Nacional

“El componente Terrestre esta constituido por 1000 hombres (pertenecientes al Ejército e Infantería de Marina de Argentina y Chile). El componente Naval aportara 150 hombres, los cuales integran las dotaciones de las Unidades ofrecidas (1 Patrullero Oceánico (OPV: Off Shore Patrol Vessel), con helicóptero por parte de Chile y 01 Corbeta MEKO 140 por parte de Argentina. El Componente Aéreo 190 hombres, que integrarán una Unidad de helicópteros conjunta y combinada, compuesta por 08 aeronaves pertenecientes a las Fuerzas Aéreas y Ejércitos de Chile y Argentina (02 aeronaves por Institución)”³⁹

c. MARCHA MOTORIZADA PARA REALIZAR UN PROYECCION DE FUERZA EN EL MARCO DE NACIONES UNIDAS.

Las Fuerzas que realizan un movimiento “buscan cambiar de emplazamiento y persiguen como finalidad para el logro de la operación que las tropas y sus medios lleguen al lugar indicado, en la hora prevista y con la mayor aptitud para cumplir con la misión asignada”⁴⁰ Pero esta operación lleva en su esencia el cumplimiento de la misión de la Fuerza, ya que “llegar es el 70 porciento de la Batalla”⁴¹ , máxima empleada por el General JACKSON. Es por ello es que se debe hacer un esfuerzo intelectual importante que permita planificar este tipo de operación con el máximo de detalle.

Dentro de la clasificación de transporte que nuestra fuerza establece, el movimiento de ésta fuerza se enmarca dentro del concepto de transporte extraordinario⁴²; del tipo transporte operacional. Porque requiere un planeamiento y ejecución especial ya que supera las características de los Transportes ordinarios o administrativos y persigue la finalidad del traslado del comando y subunidades (constituidos por elementos de Ejército y/u otras Fuerzas Armadas) de la Fuerza Cruz del Sur para el cumplimiento de una operación en el marco de Naciones Unidas.

³⁹ [http://www.ESTADO MAYOR CONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » - Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht](http://www.ESTADO_MAYOR_CONJUNTO_-_CHILE_2011_-_EMC_»_-_Fuerza_de_Paz_“Cruz_del_Sur”.mht)

⁴⁰ Ejército Argentino ROB-00-01, Reglamento de Conducción para el IMT, año 1992;p 235

⁴¹ Arévalo, Javier Ruiz, Llegar, Manual de Transportes en Operaciones de Proyección, Ejército Español, p 9

⁴² Ejército Argentino, Conducción del Servicio de Transporte, T I Transporte Administrativo, Ed 2005, p 3.

Seleccionado el modo Terrestre para ejecutar el transporte y observando las características del corredor en estudio emplearemos las técnicas de planeamiento y ejecución del submodo automotor, observando las características propias de las infraestructuras, los rendimientos, capacidades y posibilidades de los medios⁴³ que se emplearan. Siendo éstos aspectos importantes y guías en el desarrollo de las actividades de planeamiento, dirección, ejecución y control.

En un antiguo libro del Circulo Militar se expresa “Los transportes automovilísticos resolvían el problema de tiempo pero era necesario tener buenas carreteras para que los inmensos convoyes pudieran circular normalmente”⁴⁴ En función de lo expresado podemos establecer que para el planeamiento del transporte se debe analizar los posibles itinerarios para realizar una explotación del sistema carretero provincial y/o nacional.

Observando la situación de la Fuerza Cruz del Sur y del Corredor se puede establecer las coordinaciones y acuerdos con las autoridades competentes para que la ruta del corredor sea clasificada como reservada, de esta manera se puede realizar el movimiento empleando las dos vías en un mismo sentido.

Esta propuesta permite un mayor aprovechamiento de la totalidad de la calzada, incrementándose el flujo de circulación y disminuyendo el índice de probabilidad de accidentes al poder tomar las curvas con mayor radio de giro lo que disminuye la fuerza centrífuga evitando el desvío de la misma. Por consiguiente también disminuye la tensión de los conductores en el manejo en este tipo camino sinuoso y con pendientes ascendentes afectado también por los agentes climáticos de la época invernal. Esta propuesta también es una solución para el resultado del análisis de las cargas previstas que puedan sobrepasar las dimensiones normales laterales para recorrer una vía.

En el planeamiento se deberán requerir la realización de coordinaciones para recorrer la periferia de la ciudad de COMODORO RIVADAVIA, la cual se halla próxima a la parte más céntrica de la misma. Misma situación ocurre en RIO MAYO donde la traza del camino corre por la única vía de acceso y por una de sus calle principales. Otro aspecto a considerar en el planeamiento es el sentido en que se circula (Este a Oeste) ya que de circular en forma inversa la infraestructura del corredor influirá de otra manera sobre los medios.

⁴³ Conducción del Servicio de Transporte, Tomo I Transporte Administrativo, Introd; Pag II. “Se entiende por tales aquellos elementos capacitados para el transporte de personal, cargas y animales, que se encuentran afectados al servicio de transporte, como así también aquellos equipos e infraestructuras destinadas al manipuleo de cargas y animales”

⁴⁴ Capitán Vitalle, Roberto. Las Condiciones Geográficas de la Guerra, Circulo Militar, Biblioteca del Oficial, p 298.

Todo elemento de transporte debe contar con una base de datos actualizada sobre los medios de transporte existente, sus capacidades y reglamentación vigente para facilitar información actualizada al planeamiento de transporte. Esta información básica debe ser actualizada con cierta asiduidad... “Todas nuestras unidades poseen la documentación correspondiente requerida por las autoridades competentes que las habilitan para circular por el territorio provincial, nacional e internacional sin restricciones. Entre la documentación en regla podemos mencionar: Certificado de Inscripción para efectuar Servicio de Transporte del Automotor para el Turismo, Certificado de Habilitación Técnica, Certificado de Revisión Técnica, Seguro de Transporte Público de Pasajeros (Responsabilidad Civil hacia Terceros transportados y no transportados y/o cosas por \$ 10.000.000.-) y toda la documentación requerida por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.). Contamos con buses tipo pullman, con las siguientes características: piso elevado, capacidad máxima para 49 pasajeros, servicio de bar, baño, TV color con video, calefacción y aire acondicionado. Además, poseemos buses doble piso semicama, uno con capacidad máxima para 58 pasajeros, servicio de 2 bares, 2 baños, 04 TV color con video, calefacción y aire acondicionado y otro modelo con capacidad máxima para 60 pasajeros, servicio de bar, baño, 03 TV color con video, calefacción y aire acondicionado. Bus doble piso CAMA EJECUTIVO, con capacidad máxima para 39 pasajeros, servicio de 2 bares, baño, 04 TV color con video, calefacción y aire acondicionado y midibus última generación, capacidad máxima 23 pasajeros, TV color con video, calefacción y aire acondicionado.”⁴⁵

Considerando la cantidad de personal de la Fuerza (1000 hombres) y habiendo obtenido la información relacionada con la capacidad de los micros de transporte de pasajeros podemos establecer los siguientes requerimientos de transporte:

	49 pax	58 pax	60 pax	23 pax
1000	20 vehículos + 20 plazas	17 vehículos + 14 plazas	16 vehículos + 40 plazas	43 vehículos + 11 plazas

Estos vehículos cuentan con bodegas para el traslado de equipaje de viaje, pero se debe considerar las dimensiones del bolsón porta equipo del personal en función de ello se deberá prever vehículos de transporte de carga, tomando como dato de planeamiento que un vehículo de Uso General (VUG) 2 ½ Ton transporta 4 toneladas de carga.

La longitud de los vehículos de transporte de personal varia entre los 12 y los 13 metros y si consideramos 20 (VEINTE) buses tipo pulman a un espa-

⁴⁵ <http://www.experturargentina.com.ar/transporte/index.php>

cio intervehiculares de 100 metros, a una velocidad de 60 Km/h obtenemos una profundidad de columna de 3 kilómetros. Esto sin considerar los vehículos de transporte de carga que se requieran para el transporte de equipaje de viaje, distancia que ocuparíamos sobre el corredor saturando todas sus infraestructuras.

Si se recorre los 398 kilómetros del sector nacional a una velocidad promedio de 60 Km/h, velocidad esta recomendada en función de las influencias de las condiciones climáticas sobre la ruta se tardaría 6 (SEIS) horas 38 (TREINTA Y OCHO) minutos sin contabilizar los altos de marchas que se prevean. Teniendo presente las condiciones de infraestructura que presenta el corredor se podrán realizar altos de marcha en el sector de servicios de PAMPA DEL CASTILLO, instalaciones de las Guarniciones Militares de SARMIENTO y RIO MAYO. En función al tiempo de marcha previsto y observando que en horas de oscuridad no es aconsejable transitar por el corredor el horario de inicio de marcha más apropiado sería el de las 10 de la mañana, se evitaría el tráfico de las empresas petroleras y las condiciones climáticas permitirían un trafico mas seguro.

d. ORGANIZACIÓN DEL CONTROL DEL MOVIMIENTO EN EL CORREDOR.

Observando la ubicación geográfica del corredor, teniendo presente el precepto que rige la conducción del transporte; planificación centralizada, ejecución descentralizada; contando con unidades de la fuerza a lo largo del trayecto y necesidad de incrementar el control en función de las exigencias que impone la traza de los diferentes sectores, podemos presentar el siguiente diseño de autoridades técnicas:

- 1 (UNO) Centro Coordinador de Movimientos (CCM) en Buenos Aires en dependencias del Comando de Transporte Conjunto (CO-TRAC)
- 1 (UNO) Centro Regional de Movimientos (CRM) en dependencia de la Brigada Mecanizada IX.
- (CUATRO) Equipos Coordinadores por modo automotor, Cumpliendo sus funciones en: 1er CRM en Comodoro Rivadavia en las Instalaciones de la Base de Apoyo Logística 9, el 2do CRM en la localidad de Sarmiento en instalaciones del Grupo de Artillería Blindado 9, el 3er CRM en Río Mayo apoyado en las instalaciones del Batallón de Ingenieros 9 y el 4to CRM en el Puesto de Gendarmería ubicado sobre el paso internacional.
- Para complementar el diseño de autoridades técnicas conformaríamos 3 (TRES) Equipos Coordinadores por modo aéreo con la finalidad de facilitar el desarrollo del control o necesidades que surjan de la ejecución del movimiento. Estos se basarían en las infraestructuras aéreas que ofrecen el aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia y los aeródromos de COLONIA SARMIENTO y RÍO MA-

YO. Los equipos coordinadores por modo aéreo, pueden asumir la responsabilidad del control de empleo de los medios aéreos no tripulados para obtener información en tiempo real.

Para poder llevar a cabo este movimiento se debe gestionar ante las autoridades competentes (Ministros nacionales, gobernador, intendentes, Funcionarios de Defensa Civil) el uso de la infraestructura básica como también los apoyos necesarios, entre las que podemos mencionar posibles áreas de reunión y de transición, centros de apoyo a la columna y terminales. Es por ello que el empleo de las redes de comunicaciones terrestres se debería gestionar ante la AVP que mantiene convenio con Vialidad Nacional. El empleo de infraestructura aérea para el control aéreo con las autoridades competentes.

3. Conclusiones parciales.

Asume importancia para la ejecución del movimiento la función Preparación territorial de Asuntos Territoriales, coordinando el esfuerzo para facilitar y apoyar la ejecución del movimiento previsto en el Plan de despliegue de la Fuerza CRUZ DEL SUR. Las cuales deberán ejecutarse en forma centralizada por quien determine el EMCO. Dando cumplimiento con uno de los principios de transporte de planeamiento centralizado y ejecución descentralizada.

El tipo de transporte a efectuarse es el clasificado como extraordinario dentro del transporte operacional. Persigue la finalidad del traslado del comando y subunidades de la Fuerza Cruz del Sur en el marco de Naciones Unidas.

El conocimiento profundo de la infraestructura vial, posibilidades e imposibilidades, adquieren un carácter de importancia para el diseño de un plan de transporte adecuado a la Fuerza a transportar, facilitando el arribo a la zona terminal en el tiempo previsto. Este conocimiento también debe ser aprovechado como base para instrucción de conductores y miembros integrantes de la fuerza para facilitar; por medio de la disciplina de marcha; el movimiento.

Los planes y programas de movimientos deben coordinarse y sincronizarse con las necesidades de control y regulación de rutas en forma permanente exigiendo una constante interacción con las distintas áreas de la conducción y principalmente con las autoridades civiles competentes,

En relación a lo expresado en los párrafos anteriores es necesario que se realicen los siguientes requerimientos:

- a. Que se realice el mantenimiento de conservación correspondiente a la calzada del corredor para incrementar los rendimientos sobre la misma. Este mantenimiento de conservación se debiera realizar también a las rutas provinciales próximas al corredor.

- b. Que se realicen las coordinaciones y acuerdos con las autoridades competentes para que la ruta del corredor sea clasificada como reservada, empleando las dos vías en un mismo sentido, lo cual permitirá mejores condiciones de seguridad. La ruta debería ser reservada entre las 0930 horas y las 1900 horas en función del tiempo calculado para el recorrido desde COMODORO RIVADAVIA a PASO HUEMULES.
- c. Que se realicen coordinaciones para facilitar el recorrido de la columna de marcha por la periferia de la ciudad de COMODORO RIVADAVIA, la cual se halla próxima a la parte más céntrica de la misma. Lo mismo para el cruce de la localidad de RIO MAYO.
- d. Que se realicen gestiones para determinar un lugar de estacionamiento en la localidad de RIO MAYO que no dificulte las actividades normales de la misma.
- e. Información que facilite y agilice el planeamiento de transporte, como empresas de transporte existentes, sus capacidades, reglamentación vigente, estado de conservación de rutas, condiciones climáticas.
- f. 20 (VEINTE) micros tipo PULLMAN con capacidad para 49 pasajeros y 1 (UNO) midibus con capacidad para 23 plazas. A este requerimiento se le debe agregar la cantidad necesaria de vehículos de carga para equipaje de viaje que se ordene oportunamente.
- g. Establecer los acuerdos y coordinaciones necesarias para realizar los altos de marcha en el sector de servicios de PAMPA DEL CASTILLO, instalaciones de las Guarniciones Militares de SARMIENTO y RIO MAYO.
- h. Que se realicen las provisiones de mano de obra para ejecutar servicios complementarios de carga y descarga de efectos.

Para establecer el sistema de Control por intermedio de autoridades Técnicas:

- a. Requerir autorización de instalaciones, medios y personal para la operación del sistema de Control de Autoridades Técnicas en base a los elementos militares posicionados a lo largo del corredor.
- b. Requerir los medios aéreos no tripulados para obtener información en tiempo real

Conclusiones Finales

Determinar las infraestructuras viales necesarias a desarrollar que permitan optimizar el transporte de mercancías por medio automotor en el Corredor Bioceánico Patagónico (COMODORO RIVADAVIA – Puerto CHACABUCO).

Podemos distinguir como aspectos importante para optimizar el transporte por medio automotor en el Corredor Bioceánico Patagónico (COMODORO RIVADAVIA – Puerto CHACABUCO) en el tramo en análisis COMODORO - LÍMITE INTERNACIONAL HUEMULES que se deberá profundizar el trabajo relacionado con una adecuada legislación y una importante capacitación de todos los actores participantes en el mantenimiento y el desarrollo del Corredor para poder entablar negociaciones con la región del sudeste asiático o constituirse en un puerto alternativo al de TALCAHUANO.

Si bien para la nación; en el presente; no constituye un corredor de vital importancia, si lo es para la provincia. A nivel Estrategia general es muy importante, tal vez no en la actualidad, pero observando los posibles y futuros escenarios el mundo globalizado conecta los dos océanos y permite el enlace con las zonas económicas del oeste de Estados Unidos y del Sudeste Asiático constituyéndose en una de las conexiones interoceánicas mas cortas del cono sur con aproximadamente 530 Km. Distinguiéndose la región por su potencial energético, lugares disponibles para el asiento poblacional y caracterizada por su bajo nivel de contaminación. La provincia por intermedio de su área de gestión debe fomentar la inversión privada e incrementar el fondo anual de apoyo para la promoción del corredor para favorecer los factores de la estrategia sectorial y a su vez fortalecer de manera dual al potencial nacional y el poder militar nacional.

Se deberá llevar a cabo una fuerte acción poblacional en el extremo oeste del corredor sobre la base de instalaciones de empresas de capitales privados, construcción de gasoductos para la zona y conservación de las rutas de acceso. Estos desarrollos en infraestructura fortalecerán la economía provincial y procuraran lograr mejor justicia en la repartición de los recursos que se obtengan y sustentabilidad ambiental en la región.

Los extremos del corredor se vinculan con la Ruta Nacional 40 por el Oeste y la Ruta Nacional 3 con sus prolongaciones por el Este, permitiendo la comunicación con otros corredores proyectados más al norte del país, de mayor flujo de transporte constituyéndose en una alternativa viable como paso alternativo en situación de saturación del tránsito o cierre de los pasos.

El Terreno y el clima característico del corredor ejercen influencia sobre el espacio y el tiempo. A su vez disminuye el rendimiento en los materiales, impone limitaciones a los planes y exige del personal un importante esfuerzo físico, lo que requerirá la implementación de curso de capacitación de manejo en condi-

ciones climatológicas adversas y el control de la certificación de conductor profesional.

Para optimizar el transporte en el Corredor COMODORO RIVADAVIA - CHACABUCO se podrán proyectar las siguientes acciones para transitarlo en un tiempo no mayor de 6 (SEIS) horas:

- Pavimentación del tramo faltante hasta el límite internacional.
- Una mayor planificación en la conservación de las rutas provinciales que se presentan como caminos alternativos.
- Construcción de circunvalaciones a centros urbanos COMODORO RIVADAVIA y RÍO MAYO.
- Aumento de la capacidad de la Ruta Nacional 26 entre el tramo COMODORO RIVADAVIA y SARMIENTO.
- Mejoramiento y conservación del pavimento de la Ruta Nacional 26 y enlace Ruta Nacional 40.
- Aplicación de tecnología de Información y comunicaciones.
- Fomentar por medio de acciones concretas el Transporte multimodal.
- Incrementar la seguridad del corredor mediante la instalación de señales de tránsito que alerten la peligrosidad que presenta la traza del camino.
- Continuar con los Planes invernales tendientes a mantener las vías libres de acumulación de nieve, evitando a su vez la influencia del deshielo.
- Instalación de servicios para vehículos y expendio de combustible en la localidad de LAGO BLANCO.
- Construcción de un enlace ferroviario, la construcción de un gasoducto Bioceánico tendiente a estimular el asentamiento poblacional y la instalación de empresas de capitales privados.
- Fomentar el tránsito para mercaderías en contenedores, dando origen a la formación de nuevas industrias de servicios, instalaciones para recibir, almacenar, mantener y distribuir mercaderías.

La infraestructura vial a proyectar y todos los actores regionales deberán hacer su aporte para que el corredor permita que los efectos transportados lleguen al lugar indicado, en la hora prevista y con la mayor aptitud para ser negociados. De la evolución de las actividades económicas y del incremento de los flujos logísticos se adaptará la infraestructura del transporte y con ello el Corredor se relacionará con la preparación territorial incrementando el Potencial Nacional, aumentando en forma proporcional la Defensa Regional y Nacional, Objetivo éste del nivel más elevado de conducción estratégica.

Bibliografía

- Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35, p 3.
- Constitución de la Nacional Argentina, Primera parte, Art 35 p 3.
- Construcción de caminos R Ing – C 5, Secretaria de Guerra, Ed 1962, p 39
- Ejército Argentino. ROB-00-01, Reglamento de Conducción para el IMT, año 1992; p 235
- Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte, T I Transporte Administrativo, Ed 2005, p 3.
- El DIARIO. GUINLE anunció la pavimentación del Corredor Bioceánico, Martes, 15 de marzo de 2011. 14:03 – Chubut
- Estado Mayor Conjunto- PC 00-02 “Diccionario para la acción militar conjunta” – Buenos Aires – 1986
- Ejército Argentino. Conducción del Servicio de Transporte Tomo II Transporte Operacional ROP -25-01-II. Impreso en el Departamento de Doctrina, Año 2001, Introducción VI p
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 DE DESARROLLO INTEGRAL; p77
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Infraestructura, p 79
- IBÍDEM, p 79
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia de Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1, Sistema Vial Provincial, p 82
- Gobierno Nacional Secretaria De Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia de Chubut; Infraestructura de Transporte, 3.1 Sistema Vial Provincial; p 84
- Gobierno Nacional Secretaria de Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial; Provincia d Chubut; Infraestructura de Comunicaciones, 3.3, Infraestructura, p 124
- Instituto Municipal del empleo y la producción Paso Bioceánico Comodoro Rivadavia Puerto Chacabuco. Camino para la Integra y el crecimiento.
- Plan Estratégico Territorial 1816 – 2016 Argentina del Bicentenario, Poder Ejecutivo, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Palabras Dra CRISTINA FERNANDEZ DE KIRCHNER
- Presidencia de la nación, Vialidad Nacional. Campaña de Educación, Seguridad y concientización vial, p 6
- Reconocimientos de Ingenieros, ROP – 04 -08; Instituto Geográfico Militar, Ed 1970; Cap II Sec VI, p 31
- Revista DEF; Estamos ante un ejemplo de confianza construida; Ed mayo 2008; p 44
- Ruiz Arévalo, Javier. Llegar, Manual de Transportes en Operaciones de Proyección, p 9
- Roccataglia, J. A., Sociedad, territorios e infraestructuras – Horizonte 2016. Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas. Buenos Aires.

[http://www.ruta0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia C desde=134. CH1= sarmiento C hasta17 sep](http://www.ruta0.com/rutas-argentinas.aspx?d1=Comodoro+Rivadavia+C+desde=134.CH1=sarmiento+C+hasta17+sep)
<http://www.todoturismo.com.ar/paso-internacional-huemules-chubut/www.chubut.gov.ar/boletin/archives/pdf/Agosto%2022,%202003.pdf>
<http://www.mineria.gov.ar/estudios/irn/chubut/u-8.asp> 05 Jun 0158
<http://www.lanacion.com.ar/989706-la-cruz-del-sur> 05jun0132 Por Jorge Argüello y Heraldó Muñoz Para LA NACION Sábado 23 de febrero
[http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht](http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO-CHILE2011-EMC-ForceofPeaceCruzdelSur.mht)
[http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht](http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO-CHILE2011-EMC-ForceofPeaceCruzdelSur.mht)
[http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO – CHILE 2011 – EMC » -Fuerza de Paz “Cruz del Sur”.mht](http://www.ESTADOMAYORCONJUNTO-CHILE2011-EMC-ForceofPeaceCruzdelSur.mht)
<http://www.experturargentina.com.ar/transporte/index.php>

<http://www.lu23.com.ar/index.php/noticias/7-locales/985-rutas-de-santa-cruz-complicadas-para-circular>
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/020624.php?id=-1
Agosto 31, 2006
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/022501.php?id=-1
Octubre 31, 2006
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/025766.php?id=-1
Febrero 28, 2007
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/027957.php?id=-1
<http://organismos.chubut.gov.ar/dgdc/files/20011/04/...parte-de-rutas-24-04-20011.doc>

<http://www.lu23.com.ar/index.php/noticias/7-locales/985-rutas-de-santa-cruz-complicadas-para-circular>

ANEXO 1 (Ley provincial Nro 5030). Al Capítulo I (Infraestructura vial del Corredor Bioceánico Patagónico)

AÑO XLV - N° 9313 Viernes 22 de Agosto de 2003 Edición de 28 Páginas

SECCION OFICIAL

LEYES PROVINCIALES

Ley N° 5030 - Dto. N° 1188/03 - Área de Gestión Permanente para el Seguimiento y Conducción del Corredor Internacional Bioceánico Puerto Comodoro Rivadavia - Puerto Chacabuco .

PAGINA 2 BOLETIN OFICIAL Viernes 22 de Agosto de 2003

Sección Oficial

LEYES PROVINCIALES AREA DE GESTION PERMANENTE PARA EL SEGUIMIENTO Y CONDUCCION DEL CORREDOR INTERNACIONAL BIOCEANICO PUERTO COMODORO RIVADAVIA – PUERTO CHACABUCO

LEY N° 5030

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT SANCIONA CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1°.- El Estado Provincial constituirá, bajo la jurisdicción del Ministerio de la Producción, un Área de Gestión Permanente, para el seguimiento y la conducción del conjunto de temáticas relacionadas con el Corredor Internacional Bioceánico Puerto Comodoro Rivadavia – (Chubut) Argentina – Puerto Chacabuco – (XI Región) - Chile.

Artículo 2°.- El Estado Provincial, a través de la Ley de Presupuesto, determinará una asignación anual de fondos de apoyo, para desarrollar la infraestructura, la promoción y desarrollo del proyecto, en materia de difusión y conciencia pública, asistencia técnica, organización de eventos y encuentros vinculados al tema. Autorízase en tal sentido al Poder Ejecutivo Provincial, a efectuar las modificaciones presupuestarias necesarias, incluyendo los recursos originados en el reclamo que por regalías hidrocarburíferas mal liquidadas en el presente Ejercicio, lleva adelante el Estado Provincial y que no tienen asignación presupuestaria hasta la fecha, y los provenientes de financiamiento de Organismos Internacionales de Crédito, que a este fin tramite el Poder Ejecutivo Provincial.

Artículo 3°.- Serán responsabilidades de esta Área de Gestión Permanente:

- a) El desarrollo de infraestructura; de los aspectos técnico-económicos y de funcionamiento; productivos y de comercialización, en su vinculación con las zonas aduaneras, y estaciones portuarias.
- b) El diseño y seguimiento de las agendas de integración.
- c) Diseñar y proponer la constitución de un ente mixto a integrarse con los actores sociales, económicos e institucionales de la región involucrada, como marco permanente en la gestión del Corredor.
- d) Asumir la representación provincial ante la instancia del inciso c), y ante los organismos provinciales, nacionales e internacionales vinculados al tema.

Artículo 4°.- LEY GENERAL. Comuníquese al Poder Ejecutivo.
DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA HONORABLE LEGISLATURA
DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT, A LOS VEINTINUEVE DIAS DEL
MES DE JULIO DE DOS MIL TRES.

MARIA ROSA EVANS
Secretaria Legislativa
Honorable Legislatura del Chubut
Dr. NESTOR MARIO GIL
Vicegobernador
de la Provincia del Chubut
Presidente
Honorable Legislatura del Chubut

Dto. N° 1188/03.

Rawson, 13 de Agosto de 2003.

VISTO Y CONSIDERANDO:

El Proyecto de Ley por el cual el Estado Provincial
constituirá, bajo la jurisdicción del Ministerio de la Producción,
un Area de Gestión Permanente, para el seguimiento
y la conducción del conjunto de temáticas
relacionadas con el Corredor Innternacional Bioceánico
Puerto Comodoro Rivadavia – (Chubut) Argentina –
Puerto Chacabuco – (XI Región) - Chile, sancionado
por la Legislatura de la Provincia del Chubut el día 29 de
Julio de 2003 y la Facultad que otorga al Poder Ejecutivo
el artículo 140° de la Constitución Provincial;

POR ELLO:

Téngase por Ley de la Provincia la número: 5030
Cúmplase, comuníquese y publíquese en el Boletín
Oficial.

JOSE LUIS LIZURUME
Dr. LUIS EDUARDO GARCIA
Ing. ADUARDO ADALBERTO SCAGNETTI
Dr. HECTOR MARIO CAPRARO

ANEXO 2 (Ubicación relativa del Corredor Bioceánico) AL CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).



Ubicación con respecto a los continentes.



Ubicación a nivel Nacional

Mapa Provincia del CHUBUT. (Instituto Geográfico Nacional)



Ubicación a Nivel Provincial

Anexo 3 (Zonas de Frontera Decreto 1648/2007) Al CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

ZONAS DE FRONTERA

Decreto 1648/2007

Modificase el Anexo I del Decreto N° 887/94, con respecto a los límites de las Zonas de Seguridad de Fronteras correspondientes a las Provincias del Neuquén, de Río Negro, del Chubut y de Santa Cruz.

Boletín Oficial del 19-11-2.007
Bs. As., 15/11/2007

VISTO el Expediente N° 13.394/2005 del registro de la SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR, el Decreto N° 887 del 6 de junio de 1994 y la Disposición N° 14 del 10 de septiembre del año 2003 de la GERENCIA DE PLANEAMIENTO, INVESTIGACION Y CONTROL de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, dependiente de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y

CONSIDERANDO:

Que en el Anexo I del Decreto N° 887/94 se establecen los límites de las Zonas de Seguridad de Fronteras en todo el Territorio de la REPUBLICA ARGENTINA.

Que con relación a las Provincias del NEUQUEN, de RIO NEGRO, del CHUBUT y de SANTA CRUZ, el límite de la zona lo fijaba la traza de la Ruta Nacional N° 40. Que mediante la Disposición N° 14/03 de la GERENCIA DE PLANEAMIENTO, INVESTIGACION Y CONTROL de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD se ha modificado el recorrido de la mencionada ruta, tendiente a que su desarrollo se encuentre lo más próximo posible a la Cordillera de los Andes, a fin de servir de vinculación y acceso a los Pasos Cordilleranos que conectan el país con la REPUBLICA DE CHILE.

Que ello se ha producido superponiendo su recorrido con otras rutas nacionales, por lo que se ha unificado su denominación en las provincias de

RIO NEGRO, del NEUQUEN, del CHUBUT y de SANTA CRUZ, pasando a llamarse toda la traza con el único nombre de Ruta Nacional N° 40.

Que, por lo tanto, el límite de la Zona de Seguridad de Fronteras —que no ha variado ni en su extensión ni en su delimitación— debe determinarse en esos Estados Provinciales teniendo en cuenta los nuevos nombres de las rutas que actualmente la enmarcan, modificando en ese aspecto el Anexo I del citado decreto.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta conforme las atribuciones emergentes del artículo 99 incisos 1 y 2 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Anexo 4 (Informes de estado de rutas) Al CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

Parte de Rutas Gobierno de Chubut	
Nac 259	Esquel Empalme Ruta Nacional N 40 Transitable con precaución, nublado y banquetas inestables.
Nac 40	Empalme ruta Nacional N 259 (Tecka) Transitable con precaución, despejado, calzada con baches y banquetas inestables.
Nac 40	Empalme ruta provincial N 26, Gobernador Costa -Comodoro Rivadavia Idéntica situación
Nac 26	(ripio) Río Mayo Lte con Chile Transitable con precaución, pesada por barro, lagunas, heladas y huellones. Circular solo vehículos 4x4.
Nac 40	(ripio) Empalme ruta N 20 (Ripio) idéntica situación
Nac 40	(ripio) Río Senguer - Río Mayo Transitable con precaución, lagunas por barro y heladas. No circular vehículos chicos
Nac 260	Empalme ruta Nacional N 40, (Lago Blanco - Lte. Chile) idéntica situación.
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/020380.php?id=-1	

Defensa Civil informa sobre el estado de transitabilidad de las rutas en la provincia a la hora 19

Las rutas están transitables con precaución

La Dirección General de Defensa Civil de la provincia dio a conocer el estado de transitabilidad de las rutas en Chubut a la hora 19, en base a los partes emitidos por la Administración de Vialidad Provincial y de la Dirección de Vialidad Nacional.

Corredor Trelew - Comodoro Rivadavia

Ruta nacional N 3, Trelew - Garayalde, transitable con precaución, nublado y viento fuerte. Garayalde - Comodoro Rivadavia, transitable con precaución, nublado, viento y banquetas inestables.

Corredor Esquel - Comodoro Rivadavia

Ruta nacional N 259 Emp. Ruta nacional N 40 transitable con precaución, nublado, viento y banquetas inestables.

Ruta nacional N 40 - Emp. Ruta 259 Tecka, transitable con precaución, nublado, calzada con baches. Velocidad máxima 60 Km por hora.

Ruta nacional N 40 Tecka - Gobernador Costa, idéntica situación.

Ruta nacional N 40, Emp. Ruta Nac. N 20, Emp. Ruta pcial N 26, Gobernador Costa - Comodoro Rivadavia, idéntica situación.

Corredor Bioceánico Comodoro Rivadavia- Río Mayo - Lte con Chile

Ruta Nac. N 26 Emp. Ruta Nac. N 40 Río Mayo, (ripió), transitable con extrema precaución, lagunas, huellones y heladas. Circular solo vehículos 4x4.

Ruta Nac. N 40, Emp. Ruta N 20 Río Senguer, interrumpida.

Ruta Nac. N 40 Río Senguer - Río Mayo, transitable extrema precaución, pesada por barro y lagunas. Circular solo vehículos 4x4.

Ruta Nac. N 260, Emp. Ruta Nac. N 40 Lago Blanco - Lte. con Chile, transitable con extrema precaución, lagunas, huellones y calzada con barro.

Ante cualquier consulta comunicarse telefónicamente al organismo provincial a los teléfonos de línea gratuita 0800-666- 2447 - 103. Pagina Web www.chubut.gov.ar/dgdc

http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/020624.php?id=-1
Agosto 31, 2006

Parte de Rutas Gobierno de Chubut	
Nac 260	Tramo, Empalme Ruta Nacional N 40, (Lago Blanco - Lte. Chile), transitable con precaución calzada con baches, cielo despejado.
http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/027957.php?id=-1	

Estado de transitabilidad de las rutas en la provincia y abastecimiento de combustibles
<p>La Dirección General de Defensa Civil informa respecto al estado de transitabilidad de las rutas en la provincia y la provisión de combustibles en algunas localidades del interior.</p>
<p>Ruta Nacional N 260, Tramo, Empalme ruta Nacional N 40, (Lago Blanco - Lte. Chile), transitable con precaución calzada con baches despejado</p>
<p>Ruta Nacional N 40 (ripio) Tramo, Río Senguer - Río Mayo, transitable con precaución calzada con baches, despejado</p>
<p>http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/025766.php?id=-1 Febrero 28, 2007</p>

Estado de transitabilidad de rutas y combustibles en la provincia

La Dirección General de Defensa Civil informa el estado de transitabilidad de las rutas en la provincia como así también el abastecimiento de combustibles.

Estaciones de servicio sin existencia de gasoil: Gaiman

Comodoro Rivadavia: Beldebere

Estaciones de servicio con gasoil y nafta limitado/a:

Comodoro Rivadavia: El Cruce y 13 de Diciembre

Ricardo Rojas

Esquel: Shell

Telsen

Rawson: La Hermita, Petrobrás y EG3

El Hoyo

Estaciones de servicio sin ningún tipo de combustibles: Paso de Indios

RUTAS NACIONALES

Ruta Nacional N 25, Trelew, Las Chapas, transitable con precaución, despejado

Ruta Nacional N 25 Las Chapas, Las plumas, despejado

Ruta Nacional N 25, Las Plumas, Los Altares, despejado

Ruta Nacional N 25 Los Altares, Paso de Indios, despejado

Ruta Nacional N 25 Paso de Indios, Pampa de Agnia, despejado

Ruta Nacional N 40 Tecka, Esquel transitable con precaución, despejado

Ruta Nacional N 40 Esquel, Leleque, transitable con precaución, parcial nublado

Ruta Nacional N 40 Leleque, Lago Puelo, transitable con precaución, idéntica situación

Ruta Nacional N 40 Tecka, Gobernador Costa, (emp. Ruta pcial Nro 20), despejado Ruta Nacional N 40, Emp. Ruta pcial Nro 20, Río Senguer, transitable con precaución, semi cubierto

Ruta Nacional N 3, Comodoro Rivadavia, Pampa Salamanca, transitable con precaución, despejado

Ruta nacional N 3, Pampa Salamanca, Garayalde, transitable con precaución idéntica situación

Ruta Nacional N 3, Garayalde, Trelew, idéntica situación

Ruta Nacional N 260, Empalme ruta Nacional N 40, (Lago Blanco Lte. Chile), transitable con precaución, parcial nublado

http://www.chubut.gov.ar/noticias_old2/archives/022501.php?id=-1
Octubre 31, 2006

Parte de Rutas 24 de Abril de 2011	
Nac 26	SARMIENTO - COMODORO RIVADAVIA. Calzada normal, sectores con curvas peligrosas, despejado, vientos fuertes
Corredor	COMODORO RIVADAVIA- RÍO MAYO – Lte con CHILE. Transitable con precaución.
Nac 260	Empalme Ruta Nac 40 – LAGO BLANCO – Lte con CHILE. Calzada de ripio, nublado, vientos fuertes
<p>http://organismos.chubut.gov.ar/dgdc/files/20011/04/...parte-de-rutas-24-04-20011.doc</p>	

Anexo 5 (Sugerencias para transitar por rutas de la región sur patagónica) Al
CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

Sugerencias para transitar por rutas de la región sur patagónica

Solicite informes del estado de las rutas a cualquier dependencia de Defensa Civil, Policía o Vialidad Provincial.

Evite viajar mientras este nevando. Perdería el sentido de orientación, la ruta podría quedar tapada.

Avise a Defensa Civil, Policía o a Vialidad Provincial el momento de su partida, lugar de destino, número de personas, marca y color de su vehículo.

Viaje con las luces reglamentarias y bajas encendidas.

Instale o verifique el estado de las luces rompe nieblas. Las luces blancas anulan o disminuyen la visibilidad, cuando está nevado o hubiera niebla.

Acate de las indicaciones de las señales viales, como así también las indicaciones del personal de los entes de seguridad.

Nunca viaje solo, viaje acompañado por lo menos de una persona.

Si posee equipo Transmisor de radio, manténgase sintonizado con la frecuencia civil.

No transporte carga excesiva ni mal estibada, puede ocasionar la pérdida del control de su vehículo.

No ingiera nunca bebidas alcohólicas ni siquiera en pequeñas cantidades, recuerde que el alcohol y el conducir son antagónicos.

Recuerde siempre que no es suficiente dominar las funciones mecánicas de su vehículo, sino también, observar atentamente el lugar por el cual transita y en todo momento actuar con prudencia.

Verifique el estado de la rueda de auxilio, crique y llave de ruedas.

Agregue: Cadenas para los neumáticos, pala, sogas resistentes, frazadas, ropa impermeable, calzado para el frío, guantes, calentador a gas.

Use líquido anticongelante para el motor y para el lava parabrisas.

Viaje siempre con e tanque del combustible lleno, por más corto que sea el tramo de la ruta.

Verifique el perfecto funcionamiento de la calefacción y del limpiaparabrisas.

<http://www.lu23.com.ar/index.php/noticias/7-locales/985-rutas-de-santa-cruz-complicadas-para-circular>

Anexo 6 (Cuadro comparativo de las condiciones climatológicas) Al CAPÍTULO I (Infraestructura Corredor Bioceánico Patagónico).

	COMODORO RIVADAVIA	RIO MAYO	LAGO BLANCO
VIERNES 29 Jul	<p>Parcialmente nublado</p> <p>3°C Por la noche Despejado</p> <p>Min: 1°C - Humedad: 65% - Viento: Del oeste a 9 km/h</p> <p>Actualizado a las: 6:00 PM</p> <p>Probabilidad de precip. 0 %</p> <p>Humedad: 60%</p> <p>Viento: Del sudoeste a 8 km/h</p> <p>Sensación Térmica: 1°C</p> <p>Presión Atmosférica: 102.622 hPa</p> <p>Visibilidad: 99,8 km</p> <p>Luna: Menguante</p>	<p>Despejado</p> <p>0°C Por la noche Despejado</p> <p>Min: -3°C - Humedad: 65% - Viento: Del oeste a 6 km/h</p> <p>Actualizado a las: 6:00 PM</p> <p>Probabilidad de precip. 0 %</p> <p>Humedad: 60%</p> <p>Viento: Del noroeste a 3 km/h</p> <p>Sensación Térmica: 0°C</p> <p>Presión Atmosférica: 102.319 hPa</p> <p>Visibilidad: 99,8 km</p> <p>Luna: Menguante</p>	<p>Despejado</p> <p>0°C Por la noche Despejado</p> <p>Min: -6°C - Humedad: 77% - Viento: Del noroeste a 5 km/h</p> <p>Actualizado a las: 6:00 PM</p> <p>Probabilidad de precip. 0 %</p> <p>Humedad: 60%</p> <p>Viento: Del noroeste a 3 km/h</p>

SABADO 30 jul	Despejado Min: 2° Max: 8° Probabilidad de precip. 0% Humedad: 57% Viento: Del oeste a 8 km/h	Soleado Min: -2° Max: 2° Probabilidad de precip. 0% Humedad: 74% Viento: Del oeste a 11 km/h	Soleado Min: -4° Max: 4° Probabilidad de precip. 10% Humedad: 73% Viento: Del noroeste a 11 km/h
DOMINGO 31 Jul	Parcialmente nublado Min: 8° Max: 12° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 52% Viento: Del oeste a 19 km/h	Parcialmente nublado Min: 2° Max: 3° Probabilidad de precip. 0% Humedad: 79% Viento: Del oeste a 21 km/h	Parcialmente nublado Min: 1° Max: 4° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 78% Viento: Del noroeste a 21 km/h
LUNES 1 Ago	Con viento Min: 5° Max: 14° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 50% Viento: Del oeste a 22 km/h	Parcialmente nublado Min: -1° Max: 4° Probabilidad de precip. 20% Humedad: 81% Viento: Del oeste a 18 km/h	Lluvia y Nieve Min: -2° Max: 6° Probabilidad de precip. 30% Humedad: 82% Viento: Del noroeste a 18 km/h
MARTES 2 Ago	Lluvia Min: 4° Max: 7° Probabilidad de precip. 60% Humedad: 58% Viento: Del sudoeste a 10 km/h	Parcialmente nublado Min: 1° Max: 4° Probabilidad de precip. 10% Humedad: 78% Viento: Del oeste a 16 km/h	Nieve densa Min: 0° Max: 5° Probabilidad de precip. 30% Humedad: 80% Viento: Del noroeste a 15 km/h

Anexo 7 (Configuración espacial del Eje) Al Capítulo II (Infraestructura vial para proyectar en el Corredor Bioceánico Patagónico)



Anexo 8 (Acciones proyectadas en el Eje) Al Capitulo II (Infraestructura vial para proyectar en el Corredor Bioceánico Patagónico)

