



PROFUNDIZACIÓN: GEOGRAFÍA, TERRITORIO Y DESAFÍOS MEDIOAMBIENTALES
LECTURA N° 2
CASO DE ESTUDIO: ESPACIO GEOGRÁFICO

UNIDAD I: EL ESPACIO GEOGRÁFICO, OBJETO DE ESTUDIO DE LA GEOGRAFÍA Y CONSTRUCCIÓN DEL SER HUMANO A TRAVÉS DEL TIEMPO

IMPORTANTE:

En caso de consultas, escribir al mail del profesor: andres.osorio@maxsalas.cl

CASO DE ESTUDIO:
ESPACIO GEOGRÁFICO

Presentación

El presente caso busca ejemplificar cómo se ha construido y se está construyendo el espacio geográfico a propósito de la propuesta de carretera de Pumalín y de los conflictos de intereses que de dicha propuesta devienen.

Se pone a disposición una situación en que se disputa un espacio determinado, para aproximarse a la comprensión de la o las maneras en que el espacio geográfico es configurado.

Carretera Pumalín, ¿conectividad o subsidio a las hidroeléctricas?

Por Ximena Schnaidt

Fuente:

www.plataformaurbana.cl/archive/2006/10/08/carretera-pumalin-conectividad-o-subsidio-a-las-hidroelectricas/

Conflictos son los que ha causado la futura construcción del tramo Pichanco-Caletta Gonzalo de la carretera Austral de Chile. Conflictos que tienen su germen inicial en la existencia de una gran reserva ecológica financiada y manejada por el ecologista Douglas Tompkins, quien como propietario no niega la posibilidad de realizar un camino que conecte por sus tierras a la X y XI Región, pero que ve en la propuesta del gobierno intereses ajenos a la tan buscada conectividad.

Tompkins declaró que el nuevo proyecto del MOP, desconoce una serie de acuerdos conversados hace algún tiempo, con respecto al trazado del camino. Además, el ecologista manifestó, sus dudas sobre las verdaderas intenciones del nuevo paso que unirá la comuna de Palena con la Región de Aysén, ya que según él, más que materializar una conectividad para la comunidad, tendría sus principales intereses en dar beneficios y un claro subsidio a las empresas hidroeléctricas.

El tramo en cuestión tiene una longitud de 100 kilómetros y conectará a los pueblos de Hornopirén y Caleta Gonzalo, que actualmente sólo se comunican de forma marítima, lo que hace que el trayecto entre ambos puntos demore de 6 a 12 horas. El nuevo proyecto, en cambio, bordeará la costa de dicho tramo y contará con un camino ripiado de 6 metros de ancho, que permitiría disminuir a 1 hora y 30 minutos el mismo viaje. Todo esto con un costo cercano a los US \$ 100 millones. Sin embargo, y uno de los puntos que crea discordia con el proyecto, son los otros 94 metros que serán expropiados al Parque Pumalín y al fundo San Ignacio de Huinay, entre ellos se obtiene el ancho y borde necesario para la carretera, pero también una franja destinada a un tendido eléctrico de Endesa, que según Tompkins sería el que está guiando el recorrido del camino por puntos estratégicos y no por los lógicos.

Mientras tanto el gobierno, a través del ministro Bitrán, sostiene que el Estado tiene el derecho de disponer de una franja de 100 metros de ancho, para el desarrollo de caminos públicos, y que esto es lo que será expropiado para el proyecto del MOP. Frente a lo cual el estadounidense declaró que de no llegar a un acuerdo y de no realizar el proyecto en conjunto, que convenza a ambos interesados, reaccionará como cualquier particular que defiende su derecho a la propiedad, pudiendo llevar este pleito a los tribunales, si la contra-oferta del gobierno no llega a acuerdo. Este lio judicial podría hacer que el proyecto del camino se retrasara en varios años más, que debiese empezar en 2008, para ser entregado en 2011.



Los procesos de configuración espacial presentes en el proyecto "Carretera Pumalín"

Este caso plantea un proceso de configuración espacial centrado en el conflicto de intereses. Desde una posición, la argumentada necesidad de conectividad se pone en tela de juicio por quien ejerce el derecho a la propiedad, que además cree ver en el proyecto una intencionalidad distinta a la de la conectividad, y con ello visualiza la posibilidad de poner en riesgo el valor del patrimonio natural de la zona.

Por otra parte, el gobierno manifiesta su derecho a disponer, por sobre la propiedad privada, de un uso del territorio para la generación de caminos que permitan la conectividad de éste en pos de su integración y del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

La construcción de la carretera que cruzaría el parque Pumalín constituye un proceso de integración en el y del espacio geográfico, al permitir una mayor conectividad y, con ello, una dinamización de los procesos de producción y de intercambio económico, además de propiciar un mayor acceso a servicios por parte de las comunidades que lo habitan.

Frente al conflicto expuesto, cada postura reclama diferentes soluciones espaciales. De esta manera, es posible observar cómo el proceso de configuración espacial irá adquiriendo una forma determinada, dependiendo de la manera en que este conflicto vaya solucionándose, ya sea través de un acuerdo entre las partes o de un dictamen judicial. De todas formas, es posible apreciar un conjunto de elementos que gatillan una particular configuración del espacio.

El análisis de este caso nos permite comprender que el espacio geográfico y la configuración de éste, es un proceso en constante transformación, debido a las tensiones entre intereses contrapuestos que las distintas sociedades, grupos sociales, países o actores tienen frente al uso del espacio, el que irá sufriendo procesos de metamorfosis que dan cuenta de los cambios y dominios de las racionalidades en cada momento histórico.

De la misma manera, la forma de resolver este caso es de gran importancia, la cultura de la paz invita a que el conflicto sea resuelto a través de un diálogo transversal y democrático entre todas las partes. Si no es posible llegar a un acuerdo, entonces será la justicia y el uso de la violencia o el abuso del poder, quien dictaminará una resolución.