

LOS ANDES

FUNDADO EL 20 DE OCTUBRE DE 1882 POR EL DR. ADOLFO CALLE

DIRECTOR:
JORGE ENRIQUE OVIEDO

SAN MARTIN 1049
5500 - MENDOZA, ARGENTINA

TELEFONO 202222
FAX 202011 - TELEX 295339
Y FAX REDACCION 491218

Un problema urbanístico que debe ser solucionado

La existencia de vías ferroviarias sin uso adecuado, a través de ciudades integrantes del Gran Mendoza, debe ser evaluada, ya sea para instalar un sistema urbano de trenes o para convertir ese espacio en una avenida que contribuya a mejorar el tránsito automotor.

Lo que ha venido a denominarse Gran Mendoza, la conjunción de varias ciudades antes separadas por espacios dedicados a la actividad agrícola, no admite ya soluciones parciales en materia de urbanismo. El aglomerado urbano, si bien se encuentra separado en municipios que se administran en forma independiente, necesita de soluciones integrales para los serios problemas y carencias que se presentan en su ámbito, y quizás sea esa una de las razones por las cuales las autoridades de las diversas jurisdicciones han optado en los últimos años por realizar gestiones en forma integrada cuando ello ha sido necesario. Quedan pendientes, sin embargo, temas que a la larga deberán ser tratados de manera común, porque la interacción entre los habitantes de las diversas jurisdicciones va en aumento con el paso del tiempo y el aumento poblacional. No debemos dejar de considerar que dentro de no muchos años, casi un millón de personas se agruparán dentro de los elásticos límites que ahora albergan a más de la mitad de la población provincial.

No hace mucho, desde esta columna nos referimos a un aspecto que hace a uno de los departamentos que integran el Gran Mendoza, la ciudad capital, en lo referido al destino de los terrenos ferroviarios que, antes playas de maniobras y sitios de almacenamiento, pronto serán reconvertidos en el Parque Central. Es ese un aspecto puntual, que se refiere a uno de los integrantes del conjunto, y que reviste, así y todo, una crucial importancia para el desarrollo edilicio de esta ciudad.

Concretado el proyecto de realizar ese parque, que vendrá a llenar una sentida necesidad en un medio crecientemente contaminado por gases y sonidos, quedará sin embargo por considerar el destino de las vías ferroviarias que lo atraviesan. Hace años que se debate en torno de este aspecto, ya que la existencia de los rieles ha planteado desde hace tiempo una suerte de divisoria entre sectores urbanizados, y su extensión abarca a varias de las ciudades del Gran Mendoza. Las nuevas escuelas en materia de urbanismo propician la existencia de medios de transporte masivo de pasajeros eficientes, no contaminantes y económicos, que replacen el uso del automóvil. El ferrocarril urbano y suburbano es una de esas alternativas, pero se presenta en nuestro país dentro de un mapa económico que ha decretado su extinción por falta de medios para desarrollarlo. En la Argentina, el único sistema ferroviario que funciona en un conurbano es el que existe en Buenos Aires, que transporta a millones de pasajeros por día, y ha sido ob-

jeto del interés de los inversores privados. El resto, con excepción de corredores de cargas, ha debido ser absorbido por las provincias que se encontraron dispuestas a asumir su explotación -nos referimos a trenes de pasajeros de media y larga distancia- o directamente clausurado.

En el caso de Mendoza, hace ya algún tiempo que el último tren de pasajeros que la unía con San Juan y el litoral argentino hizo su recorrido. Desde entonces, se ha mantenido el sistema de vías que cruzan por Maipú, Godoy Cruz, Capital y Las Heras solamente para el tránsito ocasional de algún tren de cargas, que bien podría ser desviado por otros ramales existentes.

La presencia de las vías ha motivado que se hicieran propuestas para la instalación de un sistema de trenes interurbano, que conectara a lo largo del actual recorrido a las ciudades mencionadas y a Luján, donde se puede acceder mediante un ramal. Los planes, elogiables, por cierto, no han atraído la atención de inversores privados, y es de público conocimiento que nuestro gobierno no se encuentra en condiciones de asumir ese proyecto. No es sencillo, en efecto, ya que uno de los requisitos para que funcione eficientemente un ferrocarril de este tipo es su electrificación. Mendoza ha tenido problemas para extender la red de trolebuses, como se prometió en su oportunidad, debido precisamente a la inversión en electrificación de las redes.

El caso es que las vías permanecen como un incomprensible adorno que en muchos sectores dificulta la comunicación, y ello es algo que debe ser solucionado en uno u otro sentido. Puede ser que un estudio seriamente elaborado demostrara que deben permanecer para servir como conexión interurbana en el Gran Mendoza. Entonces, podría propiciarse la inversión de sectores interesados en trenes, si es que el negocio resulta factible. En su defecto, debe procederse a su remoción para instalar una avenida que conectase los integrantes del Gran Mendoza en su recorrido de Norte a Sur, y su parte que se dirige al Este. El Gran Mendoza adolece de crecientes problemas para la circulación de vehículos, y la existencia de una avenida por donde ahora pasan las vías significaría una gran ayuda. Esto debería ser tratado por las intendencias de los departamentos involucrados. En el caso de que algún día se reinstalara el sistema de trenes de pasajeros hacia el litoral, se podría utilizar como estación terminal a la actualmente existente en Guaymallén, del Ferrocarril Belgrano.