

Los dos recorridos de las líneas de trolébus en Mendoza.

La importancia de este nuevo servicio puede ser muy grande, por la descongestión que va a producir, al absorber gran parte de los pasajeros de los diversos barrios que recorrerán los trolébus. Así, una de las líneas unirá a la capital con Villa Nueva, centro densamente poblado y que cuenta actualmente con pocos y deficientes medios de comunicación, que no prestan un servicio que esté en relación con la importancia adquirida por esa población. El trolébus contribuirá pues a subsanar los inconvenientes producidos por esa situación. La otra línea llegará hasta calle Jorge A. Calle. En esta zona es aún más grave el problema de los transportes, debido al hecho de que su población va aumentando a pasos agigantados con el surgimiento de nuevos barrios residenciales, y las líneas de ómnibus existentes en la actualidad son ya completamente insuficientes para satisfacer las necesidades y dar al pasajero las comodidades indispensables. Resulta pues fácil prever la importancia que este moderno servicio tendrá y las ventajas que reportará a considerables sectores de la población mendocina.

BERTA J. NAGEL

LA RUTA NACIONAL Nº 188

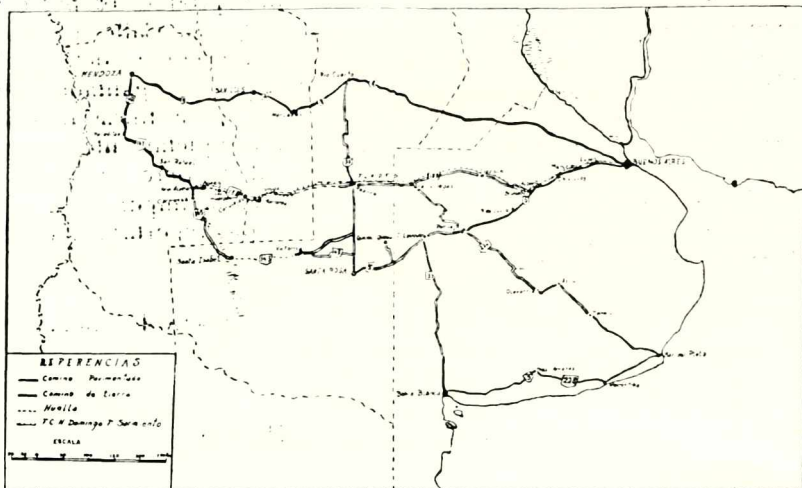
Aspiración de los pobladores del sur mendocino sustentada desde hace más de treinta años, convertida hoy en proyecto que tiende a cristalizarse en un futuro no muy lejano. Las gestiones que

se han venido realizando, entonces no encontraron eco; hoy, nuevamente de actualidad, han encontrado apoyo en la Cámara de Comercio, Industria y Agricultura, en el Sindicato Agrario del Río Atuel, en la Federación Económica de Mendoza y, en términos generales, en el gobierno nacional y en el provincial.

El proyecto consiste en unir la localidad de Bowen (Mendoza) con el litoral atlántico. A tal fin se seguiría el trazado de la ruta nacional N° 188 existente, huella medanosa que bordea, dos kilómetros al sur, la línea del F.C.N.D.F. Sarmiento uniendo las localidades de Bowen, Los Huarpes, Canalejas (Mendoza), Realicó (La Pampa) y Gral. Villegas (Buenos Aires). Esta ruta se modificaría cruzándola dos kilómetros al norte de la mencionada línea férrea para impedir de esta manera que los médanos de la región la afecten seriamente, haciéndose menos costosa su conservación.

Pese a las dificultades que ofrece el transitar una huella de esta índole, ha sido utilizada por los industriales sureños durante más de tres décadas, incrementado el tráfico desde la construcción del puente sobre el río Salado, cerca de la localidad de Canalejas.

Con respecto a la ciudad que serviría de punto terminal se eligió en un primer momento a Lincoln, la que fué sustituida más tarde por Pehuajó, haciéndose el desvío desde Gral. Villegas. Este cambio radica en el hecho de que la Dirección Nacional de Vialidad informó que la topografía del terreno y la mayor facilidad para la obtención de agua para la atención del camino así lo exigía, y, al mismo tiempo de este modo se vincularía más fácilmente con zonas de mayor actividad comercial por medio del entronque con rutas ya pavimentadas que conducen a los puertos atlánticos, como la N° 5, que une a



La ruta nacional N° 188 y sus conexiones.

Pehuajó con la Capital Federal pasando por Carlos Casares, 9 de Julio, Bragado, Alberti, Chivilcoy, Mercedes, Luján, etc.; la N° 33, que conduce a Bahía Blanca; y la que se dirige a Mar del Plata, ambas próximas a ser pavimentadas por el gobierno nacional.

Posteriormente la misma entidad nacional (Dirección Nacional de Vialidad), comunicó otra sugerencia: la modificación del recorrido de la ruta tomando como base la N° 143, que parte de Gral. Alvear con dirección sureste y pasa por las localidades de Carmensa, Santa Isabel y Victorica. Esta última, por medio de la ruta N° 43, se vincula a Santa Rosa, y desde aquí a Pehuajó por la N° 5, que pasa por Trenque Lauquen, la que también podría relacionarse con Quemú-Quemú.

La sugerencia de este cambio radica en el hecho de que va a ser llamada a licitación por la Dirección Nacional de Vialidad la pavimentación del tramo Santa Rosa-Pehuajó, que importa un total de 228 Km., quedando un saldo de 472 Km. a construir. De esta manera sería un total de 552 Km. los que deberán pavimentarse si se toma la construcción de la otra ruta.

Son varias las razones que concurren, sin embargo, para la preferencia de la N° 188; entre ellas el registro de un tráfico considerable durante varios años en condiciones tan malas, los trabajos que se han llevado a cabo para mejorarla como la carpeta asfáltica que cubre 25 Km. partiendo de Bowen, la consolidación del camino entre Canalejas y Unión, el puente sobre el río Salado, la proximidad de la línea férrea, la vinculación con Santa Rosa por medio de la ruta N° 35 que viene de Córdoba pasando por Río Cuarto y Realicó. La N° 143 por el contrario, a más de ofrecer las mismas dificultades que la anterior por la región árido-medanosa que atraviesa, es impracticable con la lluvia por los bañados próximos a Carmensa.

A esto debe agregarse que la adopción de la ruta N° 143 significaría un mayor alejamiento de los mercados consumidores ya conquistados a base de tantos sacrificios.

Se tropieza con el inconveniente de que las reparticiones nacionales y provinciales no se encuentran posibilitadas para llevar a feliz término esta aspiración por carecer de los medios económicos, puesto que se estima el costo total de la obra en \$ 420.000.000 más los intereses. El Presidente Provisional de la Nación, en ocasión de su breve estada en nuestra provincia, al serle expuesto este proyecto manifestó que podía financiarlo alguna o algunas empresas privadas y, una vez construido aplicar el sistema de *peaje*, muy usado en diferentes países, sobre todo en los Estados Unidos; pero nuevo en nuestro medio.

El *peaje* consiste en una cuota que deben abonar los usuarios de dicha carretera; por lo tanto, lo que interesa saber es si la cantidad de los mismos es lo suficientemente considerable como para

que esa cuota no sea demasiado onerosa; pues, a mayor cantidad de usuarios, menor es el costo de la cuota.

Este es, precisamente el problema que es objeto de tantos estudios; porque siendo el transporte carretero más barato que el ferroviario, naturalmente tiende a evitarse que suceda en este caso lo contrario.

“El camino, dirigido a menudo por la naturaleza —dice M. Le Lannou— es más a menudo el lineamiento esencial de toda una organización del medio natural por una sociedad humana. Si estudiáramos en condiciones de avaluar la parte del camino en la renta producida por el trabajo de la tierra, nos asombraríamos sin duda de su importancia”. (1)

Tampoco debe olvidarse el hecho de que las zonas que va a unir esta proyectada carretera son grandes productoras de vid, olivo y frutas, las que son industrializadas en la misma región, transportadas a Buenos Aires, vía Mendoza, con el consiguiente encarecimiento del transporte por la gran distancia que deben cubrir.

Con este camino se ahorrarían no sólo 350 Km. sino que habría posibilidades de incrementar la salida de sus productos por otros puertos y quizá de abrir nuevos mercados internos.

Respecto al temor de disminuir el comercio de estos productos en el Gran Mendoza, es infundado, puesto que éstos van directamente a Buenos Aires quedando un saldo poco estimable en el mercado mendocino.

Todas estas razones llevan a aventurar una opinión en favor de este proyecto, nada nuevo, por considerarlo de imperiosa necesidad para la región que lo solicita.

ESTELA MARCHESI

1. LE LANNOU, M., *La géographie humaine*, París, Flammarion, 1949, p. 140.