

Camino a Farellones

Una experiencia lamentable vivieron quienes el sábado pasado subieron a los centros invernales cercanos a Santiago: algunos tardaron once y más horas en bajar un camino de poco más de 30 km. Al día siguiente, la situación fue algo mejor, porque Carabineros impidió el ascenso de vehículos después de las 13:00, de manera que el flujo de bajada fue unidireccional durante la tarde. En una vía tan estrecha y con tantas curvas, es la única forma de que el camino no sea una tortura para los turistas durante los fines de semana invernales. Pero el problema sobrepasa el mal o buen manejo de Carabineros y del municipio, y lleva demasiado tiempo sin solución. El trazado actual es el mismo (salvo pequeñas adecuaciones) que existía en la década de 1960, pese a que el tráfico se ha multiplicado muchas veces.

Ha habido varios intentos de concesionar la ruta, pero han enfrentado dificultades debido al poco interés de los gobiernos y los problemas para obtener los permisos necesarios para un nuevo trazado que evite las 39 curvas cerradas que hoy lo distinguen. El exconcesionario —se retiró en 2023 debido a la demora en la tramitación ambiental— propuso una iniciativa privada —ya aprobada— que evita esos problemas, realizando mejoramientos limitados a la ruta, por lo que debería enfrentar menos dificultades en materia de permisos. Este proyecto solo mejora la ruta existente, pero puede ser suficiente para el mediano plazo; con él, por ejemplo, la zona de curvas tendría tres pistas, lo que permitiría los adelantos de vehículos, agilizando el tráfico.

Es una iniciativa de un costo bajo, mucho menor que el proyecto concesionado en 2019, pero incluso así hay dificultades para financiarlo. El problema básico es que la demanda importante ocurre en la temporada de invierno, siendo en cambio muy reducida durante los otros 8 meses del año. El Estado no desea destinar recursos para

cerrar el negocio financiero, porque teme que se perciba como un subsidio a personas que poseen inmuebles en la zona y que gozan de altos ingresos. Es un argumento débil, porque bajo ese criterio no habría caminos estatales, por ejemplo, hacia el sector costero entre Cachagua y Papudo, o a Pucón. En rigor, todo mejoramiento vial importante (como también, por ejemplo, toda nueva estación de Metro) beneficia a los propietarios de las zonas aledañas, pero especialmente a quienes tienen terrenos más extensos y por tanto son más pudientes. La contrapartida son las contribuciones que deben pagar esas segundas viviendas, cuyo valor aumentaría de modo relevante con un mejor camino.

Además, este tipo de reparos omite el hecho de que el año pasado 800 mil personas utilizaron la ruta a Farellones, cifra que excede muchas veces los posibles viajes de los propietarios, por lo que la mayor parte de quienes se beneficiarían con el

Un mal camino opera como un impuesto al turismo de montaña, pero uno que tiene solo costos, sin generar recursos para el Estado.

mejoramiento serían esquiadores ocasionales o personas de todos los estratos que suben por el día, la mayoría simplemente a conocer la nieve o a pasar una jornada agradable fuera de Santiago. Otro número importante son turistas extranjeros, los que probablemente no comprenden cómo puede desaprovecharse una ventaja que no tiene ninguna otra ciudad capital: estar tan cerca de centros de esquí. Tampoco debe olvidarse que la oferta de servicios que se presta en la zona depende de la facilidad de acceso. Cada vez se realizan más actividades en Farellones durante otras épocas del año, y es probable que, con un buen camino, más personas estarían dispuestas a subir en esas fechas, generando un ciclo virtuoso de oferta de servicios y demanda. Un mal camino a Farellones opera como un impuesto al turismo de montaña, pero que, a diferencia de los impuestos normales, tiene solo costos, sin generar recursos para el Estado.