

Comuna de Los Lagos: Nueva zona de sacrificio en el sur de Chile

Primero hubo intenciones de instalar la planta de Celulosa Arauco en las orillas del río San Pedro, afortunadamente esa idea no prosperó. Después, la amenaza de la Central Hidroeléctrica, de Colbún, tuvo a la población movilizadada durante 15 años. Ahora viene el proyecto Bypass Los Lagos, una autopista de 16 km., que dejará a la comuna aislada de la Ruta 5 Sur, y que contempla un viaducto de 1,6 km., en la confluencia de los ríos San Pedro y Quinchilca.

Por Juan Moreira Patiño
Periodista
Magíster en Educación Ambiental

Los Lagos está ubicado en el corazón de la Región de Los Ríos. Fue fundado oficialmente en 1891, en el valle del Río Collilelfu, aunque su historia escrita se remonta desde la fortificación de Quinchilca, en el siglo XVI. En términos geográficos, su extensión representa el 9,73% de la Provincia de Valdivia y está enclavado entre las cuencas de los ríos Valdivia y Bueno. Tiene una población de 19.634 habitantes y, entre las principales actividades económicas, se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, seguidas de la construcción y los servicios.

Son precisamente los rubros de la construcción y los servicios, los que han prosperado en la comuna durante los últimos 40 años, desde la inauguración del Puente San Pedro, en la Ruta 5 Sur (1985), hito relevante que ha permitido que Los Lagos tenga una conectividad privilegiada con pueblos y ciudades vecinas del norte, sur, este y oeste. Esta ubicación estratégica ha impulsado por décadas la creación de nuevos emprendimientos, que dinamizan la economía del lugar. Nadie puede desconocer que, desde 1985, la comuna ha ido creciendo junto a la Carretera Panamericana Sur, la que, con el paso del tiempo, ha llegado a formar parte de su identidad local.

La noticia del proyecto Bypass Los Lagos, megaobra que se incluye en la reciente licitación de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, *Tramo Temuco-Río Bueno*, llega como una nueva amenaza a la comunidad, impactando directamente en la calidad de vida y el desarrollo de sus habitantes. El trazado contempla la destrucción de parcelas de agrado; de pequeñas parcelas agrícolas y ganaderas, de subsistencia; de campos y fundos productivos, sin mencionar el daño irreparable a reservas de bosques nativos adultos y cuerpos de agua. Y un dato no menor, Los Lagos quedaría marginado definitivamente de la Ruta 5 Sur, terminando abruptamente con las últimas cuatro décadas de progreso, para convertir al territorio en una nueva zona de sacrificio en el sur de Chile.

¿Quién se beneficia con el Bypass?

Parecía una broma del Día de Los Inocentes, pero lamentablemente era verdad, porque el 28 de diciembre de 2023, la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas llamó a licitación la *Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Temuco-Río Bueno*, por un monto de 878 millones de dólares. En la página web institucional se lee que “El proyecto contempla el mejoramiento de 181,75 km., abarca las regiones de La Araucanía y Los Ríos, y considera puentes, pasarelas, paraderos y nuevos enlaces, áreas de estacionamiento de cargas peligrosas y un baipás a la ciudad de Los Lagos”. Además, se destacan los beneficios de la obra que “mejorará la conectividad del sur del país y favorecerá el intercambio comercial, turístico y agroindustrial de la región”. Sin embargo, a pesar de los supuestos “beneficios”, hay muchos que dudan de los impactos positivos de este proyecto.

El médico veterinario Óscar Prochelle Forno es uno de los afectados directamente por esta megaobra y, desde un principio, ha sido muy crítico de la iniciativa, incluso dice que ha ido a reclamar a Santiago, a la Dirección General de Concesiones. Él es propietario del Fundo Ainilebu, en el sector de Pancul, fundo que no sólo se verá afectado en términos del paisaje y del medioambiente, sino que será destruido productivamente. “Esta propiedad tiene una intensidad en siembras, en ganadería y plantaciones forestales que se acabarían, porque sería mutilado, partido en dos, quedando un extremo norte y un extremo sur”, dice Prochelle.

También agrega que hubo una consulta ciudadana, el año 2022, de la cual tiene la peor de las opiniones. “Fue manipulada, porque enfrentaron a la ruralidad con el núcleo urbano de Los Lagos, y además se hizo sobre un supuesto falso, porque se le dijo a la gente que se iban a expropiar 100 o más casas, si mejoraban la carretera actual. Por eso la mayoría se asustó y eligió la opción del Bypass. Esa información nunca fue real, porque a mí la Dirección General de Concesiones me dijo que, si se mantenía el actual trazado de la Ruta 5, las propiedades afectadas no serían más de cinco o diez”. “Por lo tanto, considero que fue un proceso de consulta insanablemente nulo”.

Prochelle manifiesta que su defensa de la naturaleza es hasta el final y no tiene matices, porque considera que el Bypass es un absurdo, “por donde lo mires, por el costo que significa, por el daño medioambiental que provoca, es un absurdo. Si analizas bien, son 16 km de una autopista, que pasa destruyendo propiedades rurales, campos productivos, con tradición de agricultura, para aumentar el valor de un tramo de la licitación, quién sabe por qué intereses, políticos o económicos”. “Sólo le digo a la comunidad de Los Lagos que abra los ojos, porque aquí hay gato encerrado. No se puede justificar que se construya algo que no es necesario, es extraño que Concesiones no lo estime así y persista en la idea de concretarlo, es muy extraño”, concluye Prochelle.

Otro férreo opositor es Alfredo Tamm Anwandter, propietario del Fundo Cuyincahuin, en el sector de Pancul. Él trabaja un campo de su bisabuelo que será partido en dos por el Bypass. Manifiesta que como familia están muy afectados. “El impacto mayor es la destrucción productiva del campo, dedicado al rubro forestal y a la ganadería. También nos destruye la tranquilidad, el medioambiente y toda su biodiversidad. Es una carretera que atraviesa praderas y bosques”, dice Tamm. Hace hincapié en que va a luchar hasta el final

para que no se construya, porque es un proyecto que no está acorde para el país, “es un proyecto carísimo, que incluye un puente (viaducto) de 1600 m, a 40 m de altura. Es una cosa muy rara”, dice muy convencido.

El propietario de Cuyincahuin manifiesta que si ya pasa la carretera 5 Sur por Los Lagos ¿cuál es el sentido de construir otra ruta? Perfectamente se puede mejorar la que ya existe. “Sólo le diría a la gente que se dé cuenta que este proyecto destruye el medioambiente y que se pretende construir un viaducto sobre los ríos San Pedro y Quinchilca”. Tamm sostiene que es mucho más sensato mejorar el puente que ya existe, “también se puede hacer un túnel o una vía elevada, que pase por el actual trazado, y el impacto sería mucho menor”, asegura.

Glenda Barahona Steger es otra de las afectadas directamente. El Bypass atraviesa su campo, el Fundo Las Quemadas, en el sector de Collico. “Va a pasar justo en la parte plana, donde nosotros hacemos los fardos para la comida de los animales en el invierno. Que partan el predio en dos y que pase una autopista al lado de tu casa, no se lo doy a nadie”, comenta la afectada.

Ella también desconfía de los reales intereses que hay detrás de esta mega carretera y coincide con otros afectados, en que las autoridades locales han entregado información falsa, intencionando la opción del Bypass. “Hasta donde yo sé, vi y escuché, la gente estuvo mal informada. Le dijeron a la gente que iban a expropiar como tres poblaciones, lo que es completamente falso”. “Además, el alcalde influyó mucho en la consulta ciudadana para que voten por el Bypass, opción 3. Eso nadie me lo contó. Incluso le pregunté al alcalde ¿qué pasa con los afectados? Y me respondió que después iban a poner abogado para negociar un precio justo (por la expropiación)”, comenta Glenda Barahona.

La agricultora es categórica en su posición y pide a la gente de Los Lagos que apoye la postura No al Bypass, porque los campos productivos van a ser destruidos. “Nosotros, como campesinos, aportamos al sustento del pueblo, producimos alimento para la gente. Por eso necesitamos el apoyo de la comunidad”, concluye. El mismo llamado hace el agricultor Max Martínez Jara, también del Fundo Las Quemadas. Dice que la gente de Los Lagos debe informarse más, porque el proyecto va perjudicar a todos. “Acuérdese de los peajes que van a tener que pagar para entrar al pueblo, por el norte y por el sur. Todo se va a encarecer, acuérdese de lo que yo le digo”, insiste Martínez.

Otro de los afectados es Pedro Pablo Barahona Tampe. Él tiene el Fundo Pangal, en el sector de Quilme. El Bypass también partiría su campo por la mitad y destruiría su producción agrícola y una reserva de bosque nativo adulto, que jamás ha sido intervenido, y que su familia ha protegido por décadas. El daño para su fundo es irreparable y acabaría con su fuente de ingresos. Sin embargo, a pesar de toda la destrucción que provocaría este proyecto, en términos personales y familiares, Barahona piensa en lo que significa aislar a la comuna de Los Lagos. “Pido que no nos aíslen como pueblo, porque si nos sacan la carretera de donde está, nos dejan sin ingresos económicos y vamos a terminar desapareciendo”. Además, es claro en señalar que se debe decir la verdad y no mentirle a la gente, “porque dijeron que se iban a expropiar un montón de casas si se mantenía el trazado actual de la Ruta 5, y eso no es así”. “Hubo una consulta ciudadana donde votaron hasta menores de edad. Por eso pido más seriedad con algo que afecta a todo el pueblo.

No sólo perdemos nosotros, los que tenemos tierras productivas, sino que pierde toda la comunidad”, enfatiza Barahona.

Mientras la Dirección General de Concesiones plantea que la nueva licitación del *Tramo Temuco-Río Bueno* “mejorará la conectividad del sur del país y favorecerá el intercambio comercial, turístico y agroindustrial de la región”, lo cierto es que, para la mayoría de los entrevistados, este nuevo megaproyecto no trae ningún beneficio a la comunidad. Vendría siendo como un “traje a la medida” para la nueva empresa que licite las obras.

Lamentablemente, la clase política, en su mayoría, y el Estado, con su sistema de concesiones, avalan e incentivan este tipo de proyectos, que atentan contra la naturaleza y el modo de vida de sus habitantes. Se construyen nuevas autopistas para extraer las riquezas de los territorios. Ciertamente, aún somos colonia para los países del primer mundo y los “piratas” continúan rescatando el botín para proveer a sus industrias. Los antiguos barcos de madera, en donde se llevaban los valiosos productos de esta tierra, fueron reemplazados por grandes compañías transnacionales, que crearon un sistema legal de explotación, en complicidad con los Estados.

En relación al apoyo político que tienen este tipo de obras, quisimos conocer la opinión del alcalde de Los Lagos, Aldo Retamal Arriagada (PC), quien fuera aludido en múltiples ocasiones por los entrevistados. Ingresamos un formulario con preguntas, por Oficina de Partes de la Municipalidad, esperamos 10 días hábiles, y no hubo respuesta. También se le hizo la pregunta, a su Whatsapp personal, ¿Quién gana con el Bypass Los Lagos?, y tampoco hubo respuesta. Finalmente decidimos reproducir la declaración que dio a la Radio Biobío, el pasado 12 de febrero. “No es pertinente llevar el proyecto a votación en sesión de Concejo Municipal, porque ya está en manos del Ministerio de Obras Públicas, después de la participación ciudadana”, comentó. Además, dijo “Por supuesto que nosotros vamos a trabajar para presentar todas nuestras observaciones. Lo que se mencionaba en un momento era por el Bypass en Pancul, ahí fue donde claramente no dimos el visto bueno, porque impedía el desarrollo del Plan Regulador, y esa no es la misma situación que está al día de hoy. No hay que confundir ni tergiversar la información”, señaló el alcalde.

Pueden ser consorcios españoles, mexicanos, coreanos o chinos los que se adjudiquen la licitación, durante la primavera de este año. La empresa adjudicataria debe construir las obras y tiene hasta 43 años para recuperar su inversión, mediante el pago de peajes. La historia se repite y nuevamente serán estos grandes poderes económicos los mayores beneficiados. Y, obviamente, las nuevas obras de la ruta concesionada serán pagadas con el dinero de todos los chilenos y chilenas.

La destrucción del modo de vida

Recorriendo la ruta del Bypass Los Lagos, buscando los relatos de los afectados directamente, no sólo encontramos propietarios de fundos productivos, sino que también pequeños agricultores y crianceros de subsistencia, dueños de parcelas de agrado y personas que migraron desde lejanas tierras para cumplir sus sueños y proyectos de vida.

Es el caso de la familia Swett Gamboni, quienes llegaron de Coquimbo a vivir a Lomas Blancas, sector Quilme. Ellos vendieron sus propiedades en el norte, que adquirieron con décadas de esfuerzo y sacrificio, para radicarse en Los Lagos y emprender un proyecto agroecológico, que incluye huertos orgánicos, recuperación de suelo y protección de un par de hectáreas de bosque nativo adulto.

Harold Swett Gaymer es el padre de familia y dice que esta situación los tiene muy preocupados y desesperados, porque el Bypass les divide el terreno en dos y le pide a la gente de la comuna que se oponga al proyecto “porque daña la naturaleza, afecta a las personas que van a ser expropiadas y nos echa a perder la vida”, dice Swett. Su esposa, Maruzzella Gamboni Quezada es profesora jubilada y siempre soñó con venirse al sur y aplicar prácticas agroecológicas. “Es muy triste, es una frustración terrible. Van a destruir el agua, el bosque y toda la biodiversidad. Pero yo no lo veo como una lucha, lo veo como un derecho. Nosotros tenemos derecho a la tierra, no nos pueden atropellar de esa manera”, dice Maruzzella.

El hijo del matrimonio, Christopher Swett Gamboni, vive con su esposa y sus hijos. Él construyó su casa con sus propias manos y comenta, muy afectado, que el Bypass pasa por sobre su vivienda. “Vi las imágenes del anteproyecto y no lo podía creer. Nosotros compramos este terreno para proteger la naturaleza, estamos conservando casi dos hectáreas de bosque nativo prístino y hacemos recuperación del suelo”. Dice que todo su proyecto familiar va a ser destruido. También le pide a la gente Los Lagos que tome conciencia, “porque la protección de la naturaleza es un compromiso de todos”, enfatiza Swett.

Similar es la situación que viven las familias de la Reserva Los Arrayanes, en Tomén. Ellos vienen de Santiago y otros lugares del país, buscando criar a sus hijos en contacto con la naturaleza. En el recorrido por el territorio, David González Monardes, profesor de Historia y Geografía, quiso dar su testimonio. “Nos vinimos de Santiago, con mi familia; mi esposa y mis dos hijos, a realizar nuestro proyecto de vida a un lugar hermoso, pero ahora nos encontramos en esta situación. Por eso decidimos organizarnos y aportar a la defensa del lugar”, dice González.

Isis Luncumilla Pizarro es ingeniera proyectista, también llegó de Santiago, escapando de la ciudad e invirtió sus ahorros en una parcela de la Reserva Los Arrayanes. “Hice andinismo en mi juventud, por eso conozco mucho de flora y fauna nativa y además mis raíces son valdivianas, mis abuelos y bisabuelos son de Valdivia. Siempre quise venirme al sur”. Comenta que estaba todo bien hasta que llegó la mala noticia del Bypass, que pasa al medio de la comunidad y es categórica en manifestar que “nosotros estamos bien organizados y vamos a dar la pelea hasta el final, porque es un proyecto de vida, que no lo pueden destruir. Vamos a defender el bosque y las aguas de la comunidad”, concluye la ingeniera.

Otro modo de vida afectado es el de Bárbara Molina Vera. Vive en el Fundo Pangal. Cuenta orgullosa que ella y su esposo, Pedro Barahona Tampe, producen trigo y papas, y también tienen una reserva de bosque nativo y humedales, que nunca han sido intervenidos. Siempre han hecho un uso sustentable del lugar, conservando, por generaciones, añosos bosques, que ahora serían atravesados por el Bypass. “Nosotros facilitamos el campo para que vengan scouts durante el verano, a disfrutar de la naturaleza. Vienen niños y jóvenes

de todo el país, que quedan maravillados con el río, los humedales, la flora y fauna de este lugar maravilloso”, comenta Bárbara Molina.

Para el pequeño agricultor y criancero de ovinos, de Pancul, Juan Jiménez Fuentes, el Bypass acaba por completo con su economía de subsistencia, mutilando su pequeña parcela de dos hectáreas. “Estamos muy mal con esta situación, porque nosotros somos una familia modesta, vivimos de algunos corderitos y algunas ovejitas. Es un daño lo que están haciendo”, dice Jiménez. Comenta que él y su familia están completamente en contra del proyecto, pero, por su religión no puede comprometerse muy activamente. “Estoy sumado al movimiento, pero aquí en mi hogar doy la pelea. No puedo ir a las manifestaciones, porque yo soy evangélico”, comenta.

Nelson Catalán Coronado, otro pequeño agricultor, también se verá afectado directamente. Él vive en la parcela 3B, en el sector de Tomén. Reconoce que su campo de 15 hectáreas quedará dividido en dos. “Me perjudica la crianza de ovinos y algunos bovinos. Me destruye la siembra de papas y los huertos. Yo produzco para la alimentación del pueblo, llevo casi 20 años trabajando en este lugar”. Dice que las obras le complicarían todo el manejo del predio y que también está el riesgo de accidentes y robos. “Es un tremendo daño lo que están haciendo”. Y se pregunta “¿Dónde están los ambientalistas que no vienen a apoyar?”, concluye, muy preocupado, el vecino de Tomén.

Por la defensa del territorio

“La sexta gran extinción en masa se puede dividir en tres etapas principales: la primera comenzó cuando los primeros humanos modernos se dispersaron por los distintos continentes; la segunda comenzó con el inicio de la agricultura y la tercera con el cambio climático actual, causado por el desarrollo industrial de la sociedad de consumo”, escribe el paleontólogo español Eustoquio Molina, en su artículo científico: *Etapas y causas de la sexta extinción en masa*, publicado el año 2008.

La idea de traer esta cita a colación es para que más de algún lector pueda tomar conciencia sobre el estado actual de nuestra civilización y sobre cómo el desarrollo industrial de la sociedad de consumo, nos lleva directo al despeñadero. No obstante, tamaño problema que enfrentamos, hay otras lógicas que avalan estas mega obras como progreso, porque generan ganancias (sólo para unos pocos) y dan empleo a miles de trabajadores. En el Diario Austral de Valdivia, del 29 de diciembre de 2023, en la página 5, se desarrolla una nota sobre la licitación de la nueva concesión del Tramo Temuco-Río Bueno y dice que “Se estima que generará entorno a los 3.500 puestos de trabajo mensuales promedio, durante la fase de construcción (2027 a 2033), con un peak de trabajadores durante 2031, año en que se estima un stock aproximado de 6.000 empleos mensuales”, cita el diario regional.

Sin embargo, a pesar de toda la adversidad, nace un nuevo movimiento ciudadano en Los Lagos, que asumió la defensa del territorio. Se caracterizan por ser organizados, diversos, pluralistas y autoconvocados, la mayoría de ellos no vienen de otras luchas ambientales, pero tienen la conciencia del peligro que se avecina. “¿Qué le vamos a dejar a las futuras

generaciones?”, comienza preguntándose, a sí mismo, Isidro Cuevas Álvarez, en reunión semanal de la Mesa de Trabajo ¡No al Bypass! Él es un comerciante laguino, que asumió el liderazgo del movimiento hace un poco más de un año. “Tenemos una directiva organizada, que también integran Patricio Soto y Gonzalo Jara”, comenta. “Nosotros estamos luchando para que no se construya el Bypass, es un proyecto que impacta negativamente y no trae ningún beneficio para Los Lagos”. “La destrucción de la naturaleza es tremenda. Van a destruir bosques nativos adultos, cuerpos de agua, campos productivos, y más encima nos va a dejar aislados”, sentencia el dirigente.

En el poco tiempo que llevan trabajando, han ido sumando a la mayoría de los afectados directos y también a personas que están por la defensa del territorio en forma voluntaria e incondicional. Han realizado marchas y varias campañas comunicacionales. Actualmente están recolectando firmas y publicando información en redes sociales. Estos últimos meses se han ido “profesionalizando”, porque han incorporado asesores jurídicos, comunicadores, audiovisualistas, biólogos, geólogos, entre otros especialistas

Otro dirigente de la Mesa de Trabajo es Gonzalo Jara Padilla, un oficial en retiro del Ejército, que ha sido opositor desde un principio. Él tiene un campo en Lomas Blancas, sector de Quilme, hace 40 años. “Vivo aquí y aquí voy a morir”, dice convencido. “Llevamos como Mesa, más de un año trabajando, tratando de concientizar a la gente para que no se construya el Bypass”, comenta. “El impacto es tremendo para Los Lagos, en lo económico, en lo social, en conectividad, en todo sentido”. “La licitación del Tramo Temuco-Río Bueno tiene un valor de casi 900 millones de dólares y sólo el Bypass se lleva el treinta por ciento del presupuesto, no sé qué finalidad tiene, es algo inconcebible”. “Me genera dudas si hay en juego algo económico, si las concesionarias quieren tener más plata. Da para pensar, de otra forma no me lo explico”, comenta.

El secretario de la directiva es Patricio Soto Sanzana, un laguino que se fue a Santiago a estudiar y a buscar nuevas oportunidades. Vivió varias décadas en la capital y regresó hace un tiempo a su pueblo natal para comenzar un emprendimiento en mecánica automotriz. A él la carretera no le pasa por encima, pero le afecta su calidad de vida. “Yo le digo a la gente que esto lo vamos a pagar nosotros, van a construir pórticos, igual que en las autopistas de Santiago”. “Además, el pueblo de Los Lagos toma agua del Río San Pedro. ¿Qué va a pasar si construyen el viaducto? Se va a contaminar toda el agua que bebemos, con los químicos que se utilizan en las obras”. Soto invita a la comunidad a estar informados y participar en la Mesa de Trabajo ¡No al Bypass!, “porque tenemos un compromiso con las futuras generaciones”, asegura.

Afortunadamente para la comunidad, cada día se suman más personas al movimiento. Últimamente se incorporó a la defensa del territorio, la Junta de Vecinos Quinchilca Rural, sector donde estará emplazado el viaducto de 1,6 km de largo y 40 m de altura, sobre los ríos San Pedro y Quinchilca. Cristian Cereceda Mena, presidente de la Junta de Vecinos, dice que el proyecto les afecta completamente. “Estoy en contra por un tema patrimonial, cultural, ambiental y económico. Si hacen el Bypass va a ver mucha gente afectada en este sector, por eso la lucha es para que no se construya”, comenta el dirigente.

También el secretario de la organización quiso dar su testimonio, él es Víctor Villablanca Gatica, quien comenzó a informarse por su cuenta, al enterarse de la magnitud del problema. “La población fue desinformada, por eso eligió la opción del Bypass”, comenta.

“Me opongo rotundamente, porque no es ningún negocio ‘matar’ a Los Lagos, mi pueblo natal. Hay por lo menos siete u ocho fundamentos para decir que este proyecto no favorece en nada a la comuna de Los Lagos”. Y agrega, “mantengo mi total compromiso para generar una oposición efectiva a este proyecto”.

Como se puede apreciar en el reporte, aún quedan personas y organizaciones dispuestas a defender su territorio y a luchar por sus sueños en un pueblo del sur de Chile. A pesar de esta lógica depredadora dominante, surgen múltiples voces de resistencia organizada. Como escribió el sociólogo francés, Alain Touraine “El movimiento social se presenta como la combinación de un principio de identidad, un principio de oposición y un principio de totalidad. Para luchar, ¿no es necesario saber en nombre de quién, contra quién o sobre qué terreno se lucha?”.

Nuevamente la comunidad se une y fortalece en la defensa del medioambiente, porque el conflicto ambiental es un puente que vincula mundos de un territorio y hace posible construir un “nosotros”. Solamente la movilización social da origen a fuerzas emancipadoras, que buscan transitar hacia un equilibrio entre lo social, lo económico y lo ambiental, con un claro foco en la subsistencia de las generaciones venideras.