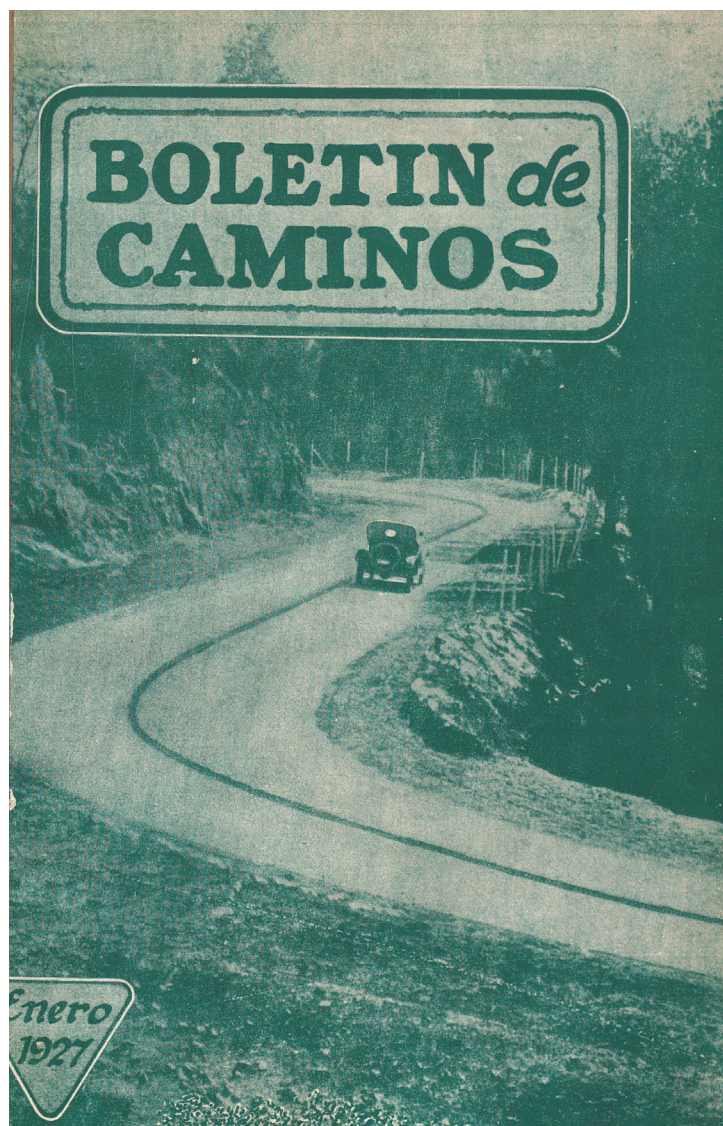


Galería Fotográfica de la Construcción

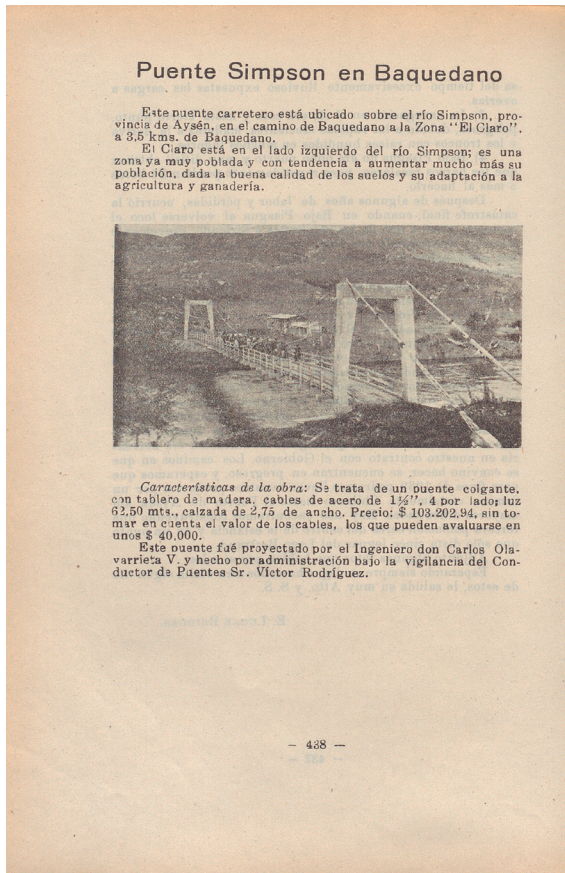
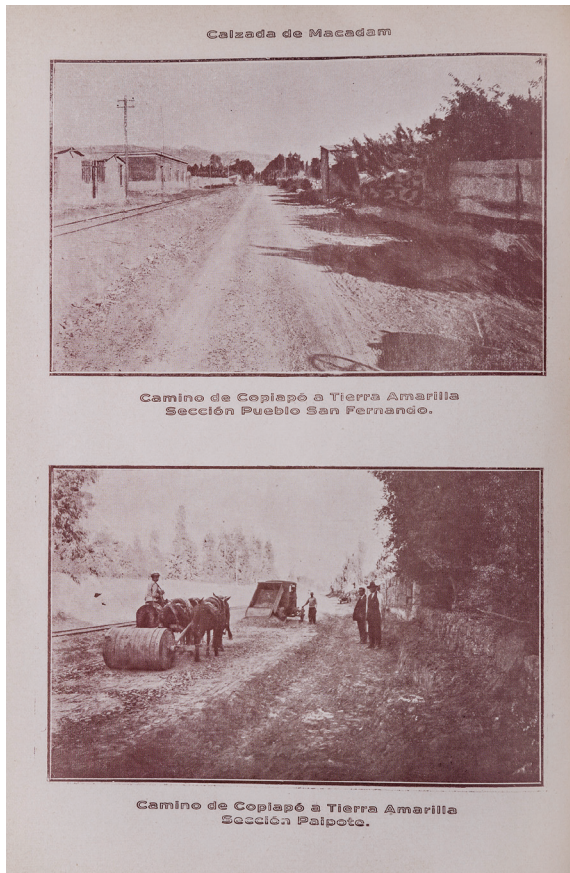
REVISTA DE CAMINOS

LA REVISTA O BOLETÍN DE CAMINOS FUE EL ÓRGANO OFICIAL DE LA ENTONCES INSPECCIÓN GENERAL DE CAMINOS Y PUENTES DE LA DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS. SE PUBLICÓ EN 147 OCASIONES DESDE 1927 HASTA 1980. EXTENSIÓN CChC, EN CONJUNTO CON LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD DEL MOP, DIGITALIZÓ MÁS DE 8.000 PÁGINAS, ALGUNAS DE LAS CUALES SE MUESTRAN EN ESTA GALERÍA.



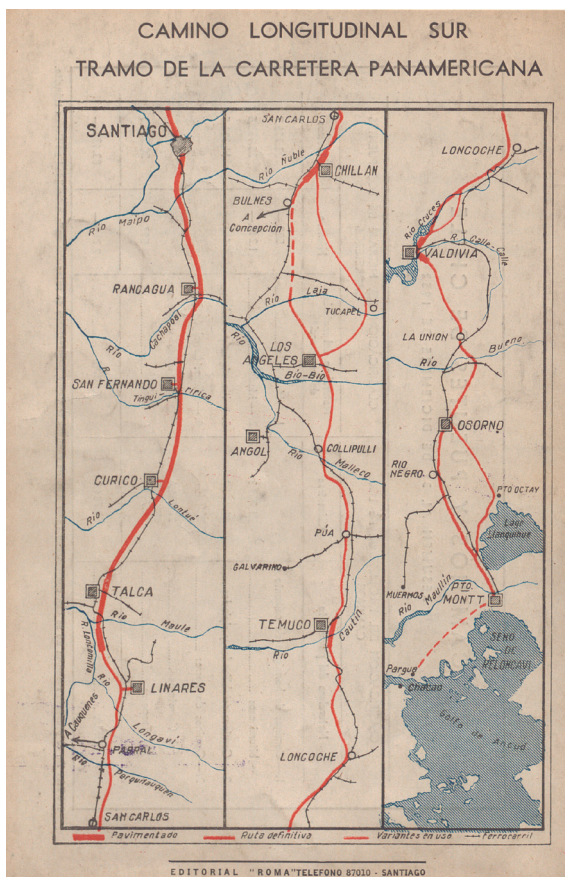
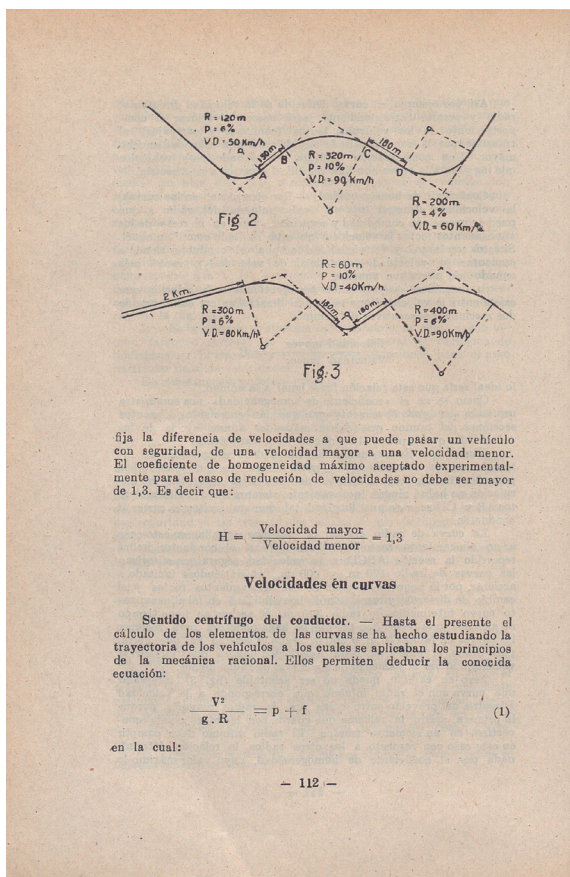
Tapa del primer número del Boletín de Caminos. Enero 1927.

LA COLABORACIÓN DE LOS SOCIOS CON LA GALERÍA ES FUNDAMENTAL. POR ELLO, SI CONSERVA IMÁGENES QUE PUDIERAN SER PARTE DEL REGISTRO, LE AGRADECEMOS TOMAR CONTACTO CON CRISTIÁN ORELLANA AL TELÉFONO 22 376 3336 O AL CORREO CORELLANA@CChC.CL.



Izquierda:
Construcción del camino de Copiapó a Tierra Amarilla.
Abril 1928.

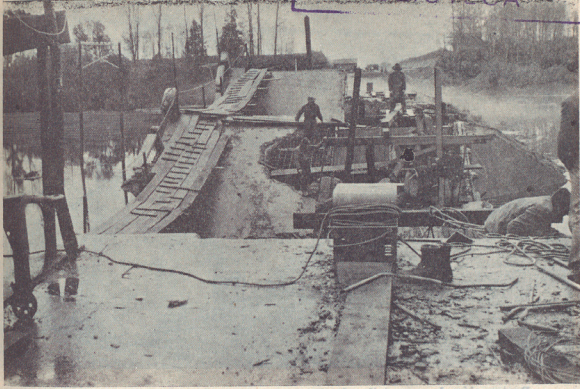
Derecha:
Fotografía y detalles de construcción del puente Simpson, Aysén.
Junio 1938.



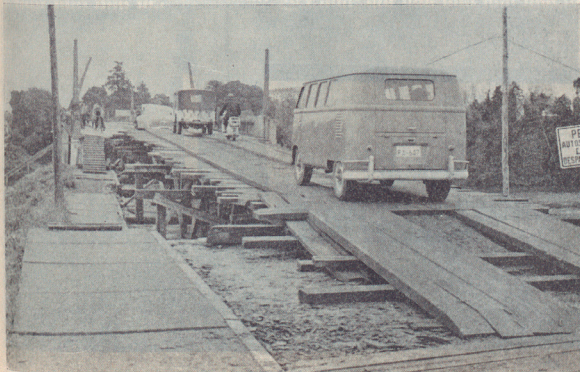
Izquierda:
Detalle de un artículo sobre la homogeneidad en el trazado de caminos.
Mayo-Junio 1944.

Derecha:
Plano de la Carretera Panamericana (Ruta 5) de Santiago a Puerto Montt.
Tercer trimestre 1953.

BIBLIOTECA

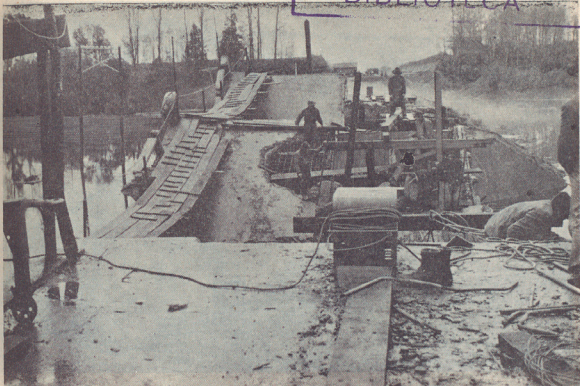


Faenas de reparación en el Puente Pichoy. Hoy ya está restablecido el tránsito por ese sector.

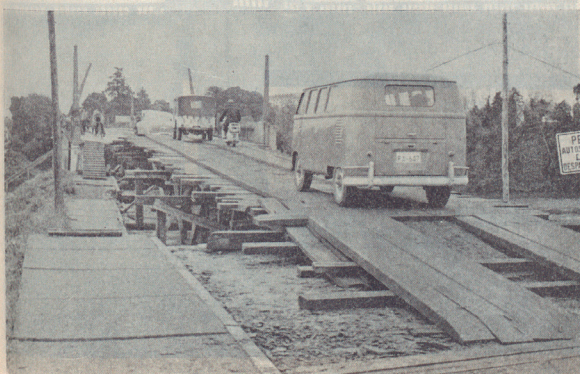


Acceso provisorio al Puente Las Animas, en la ciudad de Valdivia.

BIBLIOTECA



Faenas de reparación en el Puente Pichoy. Hoy ya está restablecido el tránsito por ese sector.



Acceso provisorio al Puente Las Animas, en la ciudad de Valdivia.

SECCION TRAZADOS
BIBLIOTECA

Dstrucción de Puentes

Los efectos causados por los terremotos sobre los puentes de la zona sur, constan en el siguiente informe presentado por el Departamento de Puentes de la Dirección de Vialidad:

- Concepción:
1. Bio-Bío, en Concepción.
 2. Pumalal, en el Longitudinal Sur.
 3. Toltén, en Toltén.
- Valdivia:
4. Pichoy, Longitudinal.
 5. Calle-Calle, Longitudinal.
 6. Pedro de Valdivia.
- Osorno:
7. Chuyaca, Paso superior.
- Llanquihue:
8. Maullín, Longitudinal.
 9. Chamiza, Longitudinal.

PUENTE BIO-BIO EN CONCEPCION

Este puente de 1.670 metros de longitud, formado por 110 tramos de 15,2 m. de luz aproximadamente cada uno, fué empezado a construir en 1934 y terminado en 1941. La infraestructura está constituida por machones de hormigón armado, de los cuales 79 tienen fundaciones de pilotes de eucaliptus y 30 están fundados por medio de torres de hormigón. La superestructura de madera reforzada con tirantes de acero, era solamente para una vía de tránsito con cruces para dos vehículos en determinados puntos.

Con posterioridad, a fines del año 1955 se inició el cambio de la superestructura de madera por otra más pesada y que consiste en una losa de hormigón armado de 0,14 m. de espesor y 7,8 m. de ancho

EDITORIAL

La Huella del Cataclismo

La serie de notas gráficas que se ofrecen en las páginas siguientes, captan con dramática elocuencia la destrucción causada por los terremotos, maremotos e inundaciones de Mayo. Es preciso tener en cuenta la magnitud de los daños para apreciar el esfuerzo de la reconstrucción.

El cataclismo desarticuló completamente los sistemas de comunicación vial en la zona afectada. Los pavimentos fueron quebrados por los desniveles del suelo; enormes grietas surcaron los caminos; puentes de construcción sísmica quedaron inutilizados por la fuerza de extrañas rotaciones terrestres, aeródromos y caminos cubiertos por las aguas.

La gran tarea de reparar los daños se inició antes de agitarse la tierra. La Dirección de Vialidad tenía la responsabilidad de restablecer urgentemente las comunicaciones. Por ellas debían llegar los auxilios. Y el personal de ingenieros, técnicos, funcionarios y obreros, dejando de lado sus propias aflicciones, olvidando que muchos de ellos habían visto desaparecer sus hogares, emprendió una jornada que no supo de horarios ni de descansos y en la que participaron por igual los jefes superiores del Servicio. Obras de emergencia, habilitación de accesos provisorios, todo se realizó en tiempo record. Y el tránsito impresionante de vehículos hacia y desde la zona devastada pudo realizarse sin contratiempos.

Todos los recursos disponibles fueron puestos a disposición de esa empresa. Incluso, los modestos destinados a la Revista de Caminos. Esa es la causa de la postergación de estas ediciones.

El ritmo de trabajo no ha decaído desde entonces. Las nuevas obras avanzan a ritmo titánico. Y en breve, el sur de Chile podrá disponer de mejores caminos, mejores puentes, mejores aeródromos que los destruidos por la catástrofe.

Sobre la huella del cataclismo, asienta sus bases una nueva etapa de progreso.

Número del primer semestre de 1960, dedicado casi en su totalidad a cubrir los daños y la respuesta a los terremotos de ese año.



Sector fiordo Puyuhuapi. Año 1978.



Camino Longitudinal Austral, sector Lago Risopatrón.

Construcción del camino Longitudinal Austral (conocido como Carretera Austral).
Febrero 1982.



Tipo B, Señal de Reglamentación o Restricción.

38 Tipo C, Señal Marcadores de Ruta o de Denominación.

Ilustración correspondiente a un artículo sobre señalización caminera.
Septiembre 1979.