



AL NORTE LOS PASAJES

AMPLIACIÓN DE VÍAS, CAMBIOS EN LOS TRAZADOS, NUEVAS INTERSECCIONES Y MAYOR SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISTAS Y PEATONES TRAERÁ EL PROYECTO CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DE LA REGIÓN DE ANTOFAGASTA.

POR **JAVIERA HERNÁNDEZ**

Pareciera que en el desierto las leyes de tránsito se esfuman con la arena y el calor. Los automovilistas y camioneros sobrepasan la velocidad máxima, viran en “U” en cualquier punto del trayecto, y los peatones atraviesan en cualquier sector, permitido o no. Un peligro latente, sumado a carreteras en mal estado, que felizmente no se prolongará por mucho más, porque el Ministerio de Obras Públicas (MOP) ya aprobó el proyecto que la empresa Skanska ofreció para cambiarle completamente la cara al paso por Antofagasta. Más que crear nuevas vías, la concesión vial Autopistas de Antofagasta, comprende desde cambios en el trazado y

ampliación de las calzadas, hasta la creación de pasarelas, parques y postes de emergencia. Servicios básicos de las autopistas interurbanas, pero que todavía no habían sido aplicados en este sector del norte de Chile.

La solución comenzó a buscarse para facilitar el trabajo de la pequeña, mediana y gran minería, que ha tenido un crecimiento exponencial en el sector en los últimos años. Aunque por añadidura, también terminará controlando el paso de cualquier automóvil por la vía y asegurando la vida de los peatones que deben transitar por el sector. “A pesar de que aportamos casi el 40% de lo que exporta el país en minería, nuestros caminos no son rentables porque se miden por flujo.

Así siempre vamos a tener los peores caminos de Chile, ya que esta es una región de muy baja densidad poblacional. Entonces es un error medir la factibilidad de las rutas según el flujo, porque es poca la población, pero el trabajo de camiones es fuerte”, dice el presidente de la Delegación de Antofagasta de la CChC, Emile Ugarte. Esa es la respuesta que encuentra para que la aprobación de una mejora en la red vial de la región, haya demorado tanto tiempo.

EL NUEVO MAPA CARRETERO

Con una inversión de UF 7.750.000, el objetivo de esta obra -que comenzará a construirse a fines de este año-, es dotar a la II

Infraestructura para el futuro

Desde hace más de 60 años proveemos soluciones integrales de ingeniería, suministro, construcción y puesta en marcha de proyectos de Infraestructura vial, civil, industrial, minera, hospitalaria y sanitaria en los principales mercados de América Latina.

Construimos actualmente la Autopista de Antofagasta, aportando nuestra experiencia mundial para el desarrollo de la 2° región y el sector minero chileno.

- **Construcción y mantenimiento de infraestructura vial en Autopista Central.**
- **Construcción de 200 km de infraestructura para la Autopista de Antofagasta.**
- **Más de 550.000 m² de infraestructura civil construidos.**
- **Más de 15 plantas industriales construidas y montadas en la región.**



SKANSKA

Av. Apoquindo 4001, oficina 604
Las Condes, Santiago Chile
Tel.: +56 (2) 820 5600
Fax: +56 (2) 820 5601
comercial@skanska.cl

www.la.skanska.com



Autopista de Antofagasta, Rutas del proyecto y Estaciones de peaje

Región de una infraestructura vial acorde a los crecimientos esperados del tráfico, producto principalmente de la industria del cobre. Una ruta que, además de ser utilizada por grandes mineras como Mantos Blancos, Spence y El Tesoro, es transitada por habitantes de poblados intermedios como Sierra Gorda. Por lo tanto, se trata de una carretera que por desgaste de los usuarios particulares, así como por el transporte de materiales pesados, ha sufrido un preocupante nivel de deterioro.

Por este motivo, la renovación comprende un gran conjunto de vías que, según la memoria explicativa de la constructora, “permitirá a las ciudades de Antofagasta, Sierra Gorda y Mejillones contar con una red vial con un alto nivel de servicio y calidad”.

En total, el proyecto considera una extensión de aproximadamente 207 km., repartidos en distintas vías. Esto incluye la ampliación a doble calzada de la Ruta 1 entre el norte de Antofagasta y Mejillones, la ampliación a doble calzada de la Ruta 5 entre Uribe y Carmen Alto, la pavimentación de la ruta B400 en calzada simple y la ejecución de una variante nueva desde el km 22 hasta la intersección con el km 1.395 de la Ruta 5, e incorporación de terceras pistas en la Ruta 26.

Pero además de estas ampliaciones y pavimentaciones, se hará un mejoramiento en las condiciones de seguridad de todo este trazado carretero. Se incorporarán enlaces y estructuras a desnivel, intersecciones a nivel reguladas, calles de servicio, iluminación, señalética, pasarelas peatonales, paisajismo y paraderos de buses, además de mejorar los sistemas de saneamiento y drenaje y se implementarán elementos de control.

La principal modificación en la logística de funcionamiento de esta autopista es el cambio de los cruces más importantes por 15 pasos desnivelados. “Los principales serán la conexión entre las Ruta 1 y B-400, Ruta 5 y B-400, y una gran cantidad de pasos desnivelados con el Ferrocarril Antofagasta-Bolivia. Lo anterior permitirá eliminar todo tipo de cruce a nivel, entregando una ruta de alto estándar a la Región de Antofagasta”, asegura el gerente de proyecto de Skanska Chile S.A., Fernando Paredes.

Pero la renovación del sistema vial de Antofagasta no se limitará a construir vías

de detalles e instalación de faenas. Ya fue sometido al SEIA (Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental) y tiene la Calificación Ambiental de la DIA, mediante Resolución Exenta N° 0207 del año 2009. Además, Skanska presentó al MOP los Planes de Manejo Ambiental para Instalaciones de Faenas y Plan de Gestión Sustentable, que ya se encuentran aprobados.

Se estima que las obras tendrán un tiempo de duración de 33 meses, que comenzarán a contarse a principios del 2011. Sin embargo, la constructora señala que tiene previsto comenzar en noviembre con la Ruta 1, desde el tramo

Acceso Aeropuerto hasta el Acceso Sur a Mejillones. Según el MOP, recién en el segundo semestre de 2013 se prevé la puesta en servicio

provisorio de la autopista en su conjunto.

Para llevar a cabo esta gran obra vial, Skanska, que antes participó en la construcción de la Autopista Central y actualmente participa en la operación de dicha importante carretera, usará motoniveladoras robotizadas y terminadoras de base granular. Y por la variedad de servicios que se adjuntarán a la carretera, los materiales de construcción serán variados. “Asfalto, pintura para demarcaciones de calzada, tachas, barreras metálicas, señalética, hormigón en puentes y pasos desnivelados, muros de tierra estabilizados mecánicamente, vigas pretensadas, vallas segregatorias, entre otros”, enumera Ignacio Gaueca, gerente de desarrollo de negocios de Skanska.

“El principal desafío de construir una autopista en el desierto, es hacerlo con el menor impacto al flujo existente, en el cuál, los vehículos de alto tonelaje son predominantes. Ello implica controlar riesgos inherentes

“Esta concesión será la primera en cobrar el paso de camiones con sobrepeso, ya que aquí se tramita la mayor cantidad de permisos de sobredimensión”, dice Rodolfo Gómez.

más rápidas y estéticamente más armónicas. También se avanzará en la regulación de quienes transiten por ellas. Así lo explica el Seremi de Obras Públicas de Antofagasta, Rodolfo Gómez. “Hay un cambio en el modelo de negocio de esta red vial. Los vehículos de más de dos ejes (camiones), deberán pagar con un factor más alto que en otras autopistas. Esta concesión será la primera en cobrar el paso de camiones con sobrepeso, ya que aquí se tramita la mayor cantidad de permisos de sobredimensión. En los últimos años se han llegado a tramitar 30 mil permisos anuales, generando serios trastornos en el desplazamiento vehicular por estas rutas”, dice el experto. Un gran avance si se considera que gran porcentaje de los insumos usados en la minería corresponden a la categoría “cargas peligrosas”.

LOS DESAFÍOS DE SU CONSTRUCCIÓN

En estos momentos el proyecto se encuentra en la fase de desarrollo de la ingeniería

a los usuarios de las vías -como exceso de velocidad, conducción bajo la influencia del alcohol y somnolencia-, con el objeto de proteger a los usuarios y a nuestros trabajadores”, dice Diego Pini, gerente general de Skanska Chile S.A.

Como puntos distintivos, la autopista prevé vallas segregatorias en los sectores de gran afluencia peatonal y la construcción de áreas verdes en los sectores urbanos. “Las obras de áreas verdes serán entregadas a las respectivas municipalidades para su cuidado y mantenimiento. Por lo que estarán en concordancia con las necesidades y visiones que tenga cada municipio”, señala el seremi Rodolfo Gómez. “Las pasarelas se ubicarán para responder a la necesidad de dar conexión a lugares poblados, tanto urbanos como rurales”, añade.

En un principio se habló de que habría que relocalizar a algunas poblaciones debido a la ampliación de algunas vías. Pero Gómez desmiente esa información. “Los terrenos que corresponde expropiar no tienen desarrollo inmobiliario, más bien son de carácter indus-

trial, y por lo tanto no será necesario reubicar a la población”, dice el experto.

Ahora sólo queda esperar por la puesta en marcha de una de las obras más esperadas por los antofagastinos. Y una vez que la autopista esté terminada, Emile Ugarte, de la CChC de Antofagasta, recalca que no hay que descuidarse. “Estos caminos tienen que ser siempre de calidad y resistentes para camiones mineros, que pesan 30 toneladas. Para eso, la mantención debe ser periódica, no como ha ocurrido otras veces acá, en que se inaugura una carretera pero al poco tiempo viene un pequeño aluvión y colapsan de inmediato”, finaliza.

Asimismo Marcelo Consolo, gerente general de la Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A., indica: “Este proyecto incorporará importantes beneficios para los usuarios, no sólo mejorando sustancialmente la seguridad vial, si no que también dispondrá de un excelente nivel de servicio mediante la instalación de postes SOS cada 2,5 y 3,0 km, paneles de mensajería variable y áreas de atención de emergencias que dispondrán de

duchas, áreas de descanso, juegos infantiles y servicios de ambulancias y grúas”.

Si se mantiene bien, se espera que en el futuro esta renovada autopista sea capaz de facilitar el intercambio de mercaderías con los países vecinos, principalmente con la zona del noroeste argentino, a través de los pasos fronterizos de Jama y Sico y su conexión con los puertos de Mejillones y Antofagasta. **EC**

FICHA TÉCNICA

Obra: Concesión Vial Autopistas de la Región de Antofagasta
Mandante: Ministerio de Obras Públicas
Adjudicatario: Skanska Inversora e Infraestructura S.A.
Constructora: Skanska Chile S.A.
Concesionaria: Autopistas de Antofagasta S.A.
Ubicación: Ruta 1, Ruta 5, Ruta B-400, Ruta 26; Región de Antofagasta
Terreno: 207 kilómetros, aproximadamente
Inversión: UF 7.750.000
Duración de la obra: 33 meses
Fecha de inauguración: Segundo semestre de 2013



SISTEMA DE FRESADO Y RECICLAJE WIRTGEN

SIEMPRE POR UN BUEN CAMINO

Vea cómo su productividad se dispara con la tecnología alemana aplicada en la obra. Las fresadoras, estabilizadoras y recicladoras de pavimento Wirtgen cuentan con los más altos estándares de potencia, eficiencia y economía, con tiempos de trabajo extendidos, mantenciones optimizadas y la garantía de asistencia y servicio en la red nacional de sucursales Salfa, siempre cerca de la obra.



F: (2) 810 9000 • www.salfa.cl

Iquique • Calama • Antofagasta • Copiapó • La Serena • Santiago • Concepción • Temuco • Puerto Montt • Coyhaique • Punta Arenas