

Nueva Angostura

AMPLIANDO LA PUERTA AL SUR

UNA UMENTOENLACANTIDADADDECASETASMAYORCAPACIDADVIAL
YELMEJORAMIENTODELTRAZADODELAR UTASONALG UNOSDELOS
ELEMENTOSQ UEDESTACANDEESTEN UEOPEAJEELMÁSANCHODE CHILE.
ATANSOLODOSMESESDEHABERINICIADOS UF UNCIÓNAMIENTOLAOBRA
SIGUES UCAMINOASERTERMINADAYENTREGADA AFINESDEAÑO.

Por Nicholas Townsend _ Fotos Vivi Peláez





Las pasadas Fiestas Patrias, la nueva plaza de peaje Angostura rindió su primer examen, luego de llevar funcionando más de dos semanas. El establecimiento esperaba recibir una proyección oficial de 119.000 vehículos que abandonarían la capital, precisamente por la Ruta 5 Sur para el fin de semana largo.

En aquella oportunidad, los conductores que salieron de Santiago pudieron apreciar dos grandes novedades: terceras pistas entre el Acceso Sur a Santiago (km. 51) y el enlace Peuco (km. 58), y el nuevo peaje de Angostura, que se trasladó tres kilómetros al norte de su antigua ubicación.

Fue una dura prueba para la que la concesionaria a cargo empezó a prepararse el jueves 1 de septiembre, fecha oficial del inicio de funciones, tras una semana de marcha blanca. "Lo que ha permitido la puesta en servicio de esta plaza con tanta anticipación, es probar todos los sistemas para que estemos funcionando como corresponde", aseguraba por entonces Miguel Carrasco, gerente general de Ruta del Maipo.

LA IMPORTANCIA DEL TRAMO DOS —

Nueva Angostura —como se denominó esta iniciativa— es el resultado de las obras que se enmarcan en el proyecto Terceras Pistas de la Ruta 5 Sur, a cargo de la Concesionaria Ruta del Maipo, que comprende el tramo que se extiende a lo largo de casi 40 kilómetros entre el puente Maipo hasta

el bypass a Rancagua, en el cual se hicieron tres divisiones. La primera va desde el puente Maipo hasta el kilómetro 51; la segunda llega hasta el kilómetro 58, donde estaba emplazada la antigua plaza de peaje de Angostura (km. 57), y la última abarca desde ahí hasta el kilómetro 70, lugar en el que se inicia la vía alternativa a Rancagua.

Bajo la mirada de ampliar la capacidad vial de la ruta, los trabajos comenzaron en el segundo intervalo, ya que era en ese sector donde se producía constantemente la confluencia entre la Ruta 5 con el Acceso sur, generando un cuello de botella y su consecuente congestión. "La situación geográfica especial que posee el tramo, el emplazamiento del casino de juegos y el tema histórico de la presencia de comercio ambulante en la tradicional plaza de peaje, hicieron prioritario comenzar los trabajos en ese lugar", asegura Miguel Carrasco.

Esta suma de factores, más la imposibilidad de realizar expropiaciones, llevó a Ruta del Maipo a diseñar un proyecto que buscara solucionar de manera eficiente estas problemáticas. Una de las decisiones que tomó fue la de trasladar la plaza de peaje a un lugar más neutro. Además, optó por corregir la geometría de la ruta. Para ello, se cortaron los cerros y se enderezó el trazado para hacerlo más eficiente, con una velocidad de diseño mayor y con más vías. Se trató de un trabajo de ingeniería que llevó a mover un millón y medio de metros cúbicos de roca,

los que se destinaron a llenar la plataforma donde están emplazando el nuevo proyecto. Este material también se utilizó para construir una importante defensa para el río Peuco.

Por otra parte, estaba el tema del casino y su relación con el peaje, ya que las personas de la Región de O'Higgins que iban a visitarlo, debían pagarlo pese a estar ubicadas en la misma zona geográfica del lugar de juegos. "Un convenio anterior a la construcción del casino con el cual sus autoridades estaban de acuerdo, estipulaba que ese peaje se iba a cambiar más al norte, para que la gente que viniera de Rancagua no tuviera que cancelar el peaje y sí aquellos provenientes de Santiago", explica el gerente general de Ruta del Maipo.

MÁS Y MEJOR ATENCIÓN A LOS USUARIOS —

La nueva plaza de peaje Angostura, obra que representa una inversión de US\$ 90 millones, entrega diversos beneficios. "Primero ampliamos la capacidad vial de dos a tres vías, porque teníamos un cuello de botella. Si se agrandaba esta condición, la ruta iba a recibir más vehículos por hora, por lo que había que aumentar también las plazas de peaje. Vimos la posibilidad de intervenir la plaza existente, pero chocábamos con el entorno territorial y social histórico presente", relata Miguel Carrasco.

Esta determinación implicó aumentar la

FICHA TÉCNICA

NOMBRE

Nueva Angostura

UBICACIÓN

km. 54 de la Ruta 5 Sur.

INVERSIÓN

US\$80 millones para el Tramo I completo con 7 kilómetros de pistas.

ÁREA

Concesiones Viales - Ruta del Maipo S.A.

CONSTRUCTORA

Ferrovial Agroman Chile S.A.

MANDANTE

Ministerio de Obras Públicas.



El nuevo peaje aumentó las pistas con TAG de dos a tres por sentido.

El tramo de las obras se extiende a lo largo de casi 40 kilómetros entre el puente Maipo hasta el bypass a Rancagua.



JUNTO CON realizar un camino más ancho, el proyecto comprende también la configuración de una plaza de peaje que aumenta su capacidad desde 20 a 25 casetas de pago, de las cuales 19 son manuales y seis operan mediante telepaje.

capacidad vial desde los 2.800 vehículos por hora que era capaz de evacuar la carretera de dos pistas, a movilizar 5.000 vehículos en tres pistas y a mayor velocidad. Además, se instaló un nuevo sistema de contención de defensas mecánicas llamado “Triple Onda”, que resiste de mejor manera el embate de camiones de doble eje y vehículos livianos a alta velocidad. Recién se está empezando a ocupar en Chile y responde al alto estándar de esta ruta, cuyo nuevo trazado permite una velocidad de 120 km/hr en el sector donde se están realizando los trabajos.

Junto con realizar un camino más ancho, el proyecto comprende también la configuración de una plaza de peaje con cerca de 140 metros de ancho que aumentó su capacidad desde 20 a 25 casetas de pago, de las cuales 19 son manuales y seis (tres por sentido) operan mediante telepaje con modalidad Non Stop & Go. “Esto implica una gran ventaja, ya que estamos llegando al 25% de todos los usuarios, lo que nos ha dado una tremenda ayuda para que la plaza se com-

porte de una muy buena manera y haya sorteado todos los fines de semanas largos sin ningún inconveniente”, asegura Carrasco.

Las vías de las casetas manuales tienen tres metros de ancho, mientras que las de telepaje son de 3,2 metros. Todas estas instalaciones entregan una infraestructura de calidad para los operadores, con botón de pánico, reja en zona de atención, jaula de seguridad antivuelco y cámaras de vigilancia. Por otra parte, el proyecto considera también la incorporación de una pasarela con rampas y escaleras para facilitar su uso, además de dos paraderos (uno por cada sentido) para dejar o recibir pasajeros de locomoción interurbana.

El nuevo proyecto incorporó a los vendedores ambulantes y los hizo partícipes de su diseño. De esta manera, Nueva Angostura dispondrá de un área de ventas, la que se emplazará en la antigua zona de peaje. Ésta se repartirá en cuatro sitios, uno para cada sindicato que trabajó junto al Gobierno en las mesas de participa-

El peaje cuenta con 19 casetas manuales en total.



Miguel Carrasco,
gerente general de
Ruta del Maipo.

ción que definieron la reubicación de los comerciantes. “Se está construyendo un lugar que tendrá instalaciones y servicios adecuados para la seguridad del usuario, para que éste pare y salga por una caletera, se estaciones y compre. Mientras se termina el área de venta, el MOP ha autorizado transitoriamente a algunos de ellos a que funcionen en el peaje nuevo. En enero

vuelven al área de ventas original”, explica el ejecutivo de Ruta del Maipo.

La obra sigue sin inconvenientes su camino a ser entregada en su totalidad a fines de este año o mediados de enero, tal como está programado. Una vez finalizados los trabajos en el segundo sector, el siguiente a mejorar será el tercero. “Como estamos cambiando el segundo tramo a tres pistas, en algún pun-

to éstas vuelven a ser dos. Por ello, estamos trabajando para iniciar a la mayor brevedad posible las obras correspondientes al Tramo Tres. Mientras tanto, vamos a apoyarnos en planes de contingencia, como implementar el sistema tres por uno de ida o vuelta. Son planes que están probados y funcionan, pero que hay que informarlos debidamente”, concluye Miguel Carrasco.