

RAMPA PRIMERA ANGOSTURA

La Primera Angostura es el punto más cercano entre el continente y la isla de Tierra del Fuego.

Allí, las rampas de Punta Delgada y Bahía Azul son los puntos de trasbordo de los vehículos que transitan por la ruta internacional CH-257, por lo que representan un punto vital para mantener la conectividad de esta región.

En la actualidad estas no permiten la operaciones de las embarcaciones en condiciones de baja marea.

Por ello se construyó una nueva rampa en el sector de Bahía Azul, ubicada a 300 metros al Oeste de la anterior.

Tiene una estructura de penetración en el mar de 109 metros y un ancho de 20 metros.

Se construyó además el camino de acceso y la explanada para la circulación, estacionamientos y maniobras de acceso y salida de vehículos hacia la nueva rampa.

Se reparó parcialmente la carpeta de rodado con la reposición de pavimentos.

La obra tuvo un costo de \$1.400 millones.

El proyecto mejorará la conectividad terrestre continente-isla en el sector de Primera Angostura del Estrecho de Magallanes, lugar en que se realiza el trasbordo de pasajeros y carga nacional e internacional con abastecimiento de productos hacia y desde los centros poblados y de producción de Tierra del Fuego Chileno-Argentino.

Las obras minimizarán la detención de las operaciones en baja marea, entregando mayor continuidad al servicio.

Se beneficiará directamente a la totalidad de la población de Tierra del Fuego, así como también a los miles de turistas que anualmente visitan parte de la Patagonia Chileno-Argentina.

Descripción del proyecto

El proyecto contempló:

- a) Reposición de rampas existentes en Bahía Azul (Tierra del Fuego) y Punta Delgada (continente), así como el alargue de esta última.
- b) Construcción de una segunda rampa en el sector de Bahía Azul, con muros perimetrales de hormigón armado, rellenos compactados y pavimentos de hormigón. Esta tiene un largo de 109 metros y un ancho de 20 metros.
- c) Construcción del acceso a la nueva rampa, consistente en una calzada pavimentada de 300 m de largo y 11 m de ancho, el que se empalma al camino Bahía Azul-Cerro Sombrero.

d) Contención del cerro aledaño al acceso mediante muros de hormigón y la protección costera de la plataforma con el mismo sistema.

e) Alumbrado del sector con un total de 23 luminarias.

Aporte e importancia para la región

Mejora la conectividad entre diferentes localidades de la Región, disminuyendo los tiempos de viaje y aumentando la fluidez del servicio hacia y desde la Isla de Tierra del Fuego

Anualmente realizan este trasbordo más de 80.000 vehículos.

Beneficios e impacto para la comunidad

Población Provincia Tierra del Fuego: 6.985 habitantes

Población Región: 143.198 habitantes

Además de un número importante de extranjeros que diariamente cruzan en Primera Angostura

CAMINO BAHÍA AZUL-CERRO SOMBRERO

Esta obra tuvo un costo de \$5.678 millones.

Se terminó en un plazo de 540 días, entre abril del 2001 y noviembre del 2002.

El camino Bahía Azul-Cerro Sombrero-San Sebastián, constituye la principal vía de transporte terrestre de la Isla de Tierra del Fuego tanto nacional como internacional. La vía permite el desarrollo de las actividades ganaderas, turísticas y petroleras del sector.

Tiene una longitud de 162 kilómetros, de los cuales se han pavimentado la cantidad de 34,5 kilómetros (Bahía Azul-Sara).

El resto mantiene sus condiciones constructivas en ripio.

El mejoramiento de la ruta 257-CH, en el tramo desde el kilómetro -146 al kilómetro 34,500 se efectuó en dos licitaciones, siendo la misma empresa constructora la que abordó ambas etapas.

Consiste básicamente en la pavimentación de un camino de ripio, con las siguientes características :

a) Movimientos de tierra: El trazado de los tres primeros kilómetros se modificó para mejorar sectores con curvas restrictivas que presentaba el proyecto primitivo. La remoción de material inadecuado, excavaciones en terreno natural, excavación para drenajes y estructuras así como también la construcción de terraplenes, bases granulares y bermas significaron la cantidad de 407.033 metros cúbicos de movimientos de tierra.

- b) Plataforma del camino: Se proyectó una plataforma promedio de 11 metros, la que puede desagregarse como una calzada de siete metros de pavimento de hormigón, con bermas granulares.
- c) Estructura de pavimento: El pavimento de hormigón se diseñó en un espesor de 22 centímetros, sobre una subbase granular. La obra requirió la cantidad de 54.023 metros cúbicos de hormigón de pavimento
- d) Saneamiento: Se instalaron 186 metros de tuberías diferentes diámetros para evacuar las aguas lluvias que escurren principalmente en el periodo invernal. Se complementa con la construcción de 195 metros de sub-drenes para captar las aguas subterráneas que junto a los 24.288 metros de fosos y otras obras que permiten asegurar un adecuado saneamiento de las aguas ante las adversas condiciones climáticas a que es sometida esta ruta.
- e) Señalización, demarcación y obras de seguridad: el proyecto también contempló la implementación de elementos relacionados a la Señalización y Seguridad Vial, dentro de los cuales se destacan los 114,5 kilómetros de demarcación de pavimento acorde a su geometría; los 764 metros de defensas camineras galvanizadas en los sectores de terraplenes altos y en curvas que pueden ante la presencia de hielo o nieve pueden resultar riesgosas para el usuario y 176 señales verticales de tránsito. Además se instalaron 483 balizas para nieve en los costados del camino que permiten delimitar el sector de circulación ante la presencia de nieve.

OTROS ANTECEDENTES

La pavimentación de este camino (financiada con Fondos Sectoriales) se enmarca dentro de las obras de pavimentación que contempló el Primer Convenio de Programación firmado entre el Ministerio de Obras Públicas y el Gobierno Regional de Magallanes.

Beneficios

El mejoramiento de esta ruta ha permitido estrechar vínculos en la Patagonia, comprometiendo la integración austral chileno argentina.

Ha contribuido en el desarrollo de la provincia de Tierra del Fuego y de la localidad de Cerro Sombrero, ya que ha producido un mejoramiento de sus actividades productivas, aumento de las visitantes debido al mejoramiento de las condiciones de accesibilidad.

Ha permitido acercar a la gente a la zona de tierra del fuego, con una ruta de primera categoría que ha proporcionado una reducción del tiempo de traslado de los usuarios y un mejoramiento de las condiciones de seguridad, la cual en una próxima etapa contempla la pavimentación de un tercer tramo que pasará por Cerro Sombrero, lográndose aumentar significativamente la cantidad de visitantes a esta localidad.

Obras complementarias

Mejoramiento en sector de Embarcadero

Se consideró el mejoramiento del sector de la rampa de embarque a la barcaza el sector de Bahía Azul.

Este consistió en la construcción de tres pistas adicionales y la pavimentación de las bermas, junto con obras de saneamiento, que permitieran un adecuado estacionamiento y circulación de los vehículos que se embarcan y desembarcan.

Sector de Pesaje Móvil

En este sector se contempló el proyecto de un área en el kilómetro 28,605 para efectuar el pesaje móvil de vehículos pesados.

Aparcaderos

Se contempló la construcción de áreas para el estacionamiento de vehículos, sobretodo, cuyo uso mayor se realiza por los camiones.