

LICITACION DEL PUENTE VIEJO

El Gobierno regional traspasó al Ministerio de Obras Públicas los recursos que permitirán llamar a licitación el estudio que establecerá las condiciones de una eventual reparación y reapertura del llamado Puente Viejo.

El estudio del Puente Viejo, tendrá un costo total de 5000 millones de pesos de los cuales 400 millones serán financiadas por el MOP y el resto por el Gore. Con esta situación, el proyecto queda en manos del Mop, quien tendrá dentro de la licitación un plazo de 10 meses para realizar el estudio respecto de las condiciones estructurales del mismo.

En el mejor de los casos, sumado al proceso de licitación, dentro de un año podría tenerse terminado dicho estudio y con la información técnica necesaria para decidir esa inversión.

Es necesario advertir que el estudio no sólo determinará las obras necesarias que deberán llevarse a cabo para reparar el viaducto, sino que también permitirá determinar la cuantía de la inversión requerida para su renovación. En ese sentido, se evaluarán otras alternativas como son la construcción de un nuevo viaducto en ese punto de la ciudad que reemplace esa infraestructura, además de fijar o evaluar otros posibles usos del puente.

Si bien se hace imperioso esperar el resultado de ese análisis técnico y financiero, particularmente en un esfuerzo de reparación que debe considerar los mejores trabajos y calidad de materiales, se estima que el mismo debe oscilar en una cifra no inferior a los diez millones de dólares a fin de asegurar una obra que dé garantía de un buen servicio al tránsito liviano.

Es necesario recordar que el Puente Viejo fue una obra que se empezó a construir en la primera mitad de la década de los años 30 del siglo pasado y que concluyó totalmente en el año 1943. Fue levantado en 108 tramos, con un largo total de 1648 metros y se le consideró como una obra vital para vincular a la ciudad de Concepción con la zona de Lota y Arauco, cubriendo las necesidades de transporte de pasajeros y mercancías, en razón de que para ello resultaba insuficiente el servicio prestado por el puente ferroviario, construido entre 1877 y 1890.



Puente Viejo en Concepción

Una de las cualidades del Puente Viejo, es que éste es una de las obras pioneras construidas bajo el sistema de concesiones y cuya gestión empresarial obedeció a la iniciativa de don Guillermo Otto, Pablo Harosteguy, Enrique Curti y Juan Guillermo Jackson., quienes intentaron operarlo a través de cobro de peaje, lo que no fue posible dada la escasez de recursos económicos de los transportes que comenzaron a usarlo. Un hecho notable en esta gestión, es el aporte de numerosos vecinos e instituciones quienes pusieron sus pequeños capitales, no con el fin de participar de importantes ganancias, sino con la idea de “formar parte de un proyecto regional de real envergadura que, por momentos, adquiriría las trazas de una proeza épica en el sueño permanente del hombre por llegar a dominar la naturaleza del río, de abrirse un vínculo directo con la otra ribera y de sentirse dueño y señor de su entorno”, como se señala en un artículo del diario El Sur de Concepción, fechado en el mes de Agosto de 1943.

El puente, como se recordará, fue cerrado en Mayo del año 2002 y desde esa fecha ha permanecido sin uso, por lo que importantes sectores de la ciudadanía y de representación de la comunidad, han promovido la reparación y reapertura del viaducto. El tema cobró mayor fuerza y vigencia cuando se produjo recientemente el colapso vial en las arterias que unen Concepción y San Pedro de la Paz, especialmente en la Avenida Presidente Aguirre Cerda, principal vía que conecta esta última comuna.

PINGUERAL ABRE ACCESO PUBLICO

El recurso playa de Pingüeral, volverá luego de 20 años a tener acceso público, luego del anuncio realizado por el complejo inmobiliario como reacción al fallo del tribunal constitucional y al emplazamiento público del Ministerio de Bienes Nacionales.

Se recordará que el complejo residencial y turístico de Pingüeral, se localiza en el ex fundo Pingüeral cuyo proyecto de loteo de 150 hectáreas, opera a cargo de la Inmobiliaria Delta Pingüeral Ltda.. En sus inicios de los años 90 del siglo pasado, el proyecto consideró la distribución de 500 lotes, un Club House de 750 mts². construidos más terrazas, una capilla, un anfiteatro para eventos musicales con capacidad para 1000 personas, canchas deportivas diversas, un picadero ecuestre y, áreas de camping, miradores y senderos peatonales, el equipamiento de la laguna natural formada por el río Pingüeral en la desembocadura, y áreas verdes extendidas a lo largo de todo el complejo con plaza central y distribución radial de las vías internas.

Hoy, el complejo cuenta con una cantidad importante de casas y departamentos distribuidos en 9 unidades de edificios, 5 en el sector norte de playa Pingüeral y 4 en el sector norte de bahía de Dichato.

El acceso que comenzará a ser construido, considerará la construcción de una vía peatonal para dar acceso libre y público a la playa. Se trata de un sendero que tendrá unos dos metros de ancho con cerco a ambos lados y una extensión cercana a los 2.300 metros, que sólo podrá ser recorrida a pie y/o en bicicleta en un trayecto de peatón de alrededor 20 minutos. La obra, partirá a unos



Playa de Pingueral

150 metros de donde se ubica la actual garita del acceso principal a Pingueral, en el camino público dichato-Menque y que bordeará el complejo hasta llegar a la ribera de río Pingueral, desde donde bajará hasta la playa.

El sendero estará cercado a fin de asegurar la privacidad y la propiedad de los vecinos, así como realizarán trabajos de cortafuegos en las zonas boscosas, con el objeto de evitar los incendios forestales. La construcción integrada de la obra, consistirá en un emparejamiento del terreno cuya inversión superará los 20 millones de pesos.

Por cierto, continuarán con la finalidad de resguardar el lugar, con la presencia de guardias tanto a la entrada y salida del sendero, así en cada una de las calles del complejo, que permitirá el ingreso de intrusos al complejo privado. Los visitantes, sin embargo, podrán recorrer libremente la playa, en toda su extensión de 500 metros, así como la playa de la desembocadura del río Pingueral con una extensión de 120 metros.

También se evaluará con la Municipalidad de Tomé la posibilidad de prestar el servicio de salvavidas durante el período de verano, dada su condición de no apta para el baño y el fuerte oleaje que la caracteriza

Es de recordar que de acuerdo al espíritu de la ley establecido en el Código Civil, en Chile no existen playas privadas dado que son bienes nacionales de uso público, al cual todas las personas, chilenos y foráneos, tienen derecho a disfrutar libremente y en

forma gratuita. La fijación de franjas para el libre acceso a playas, debe entenderse como limitaciones para los titulares del derecho de propiedad de los terrenos colindantes de esos lugares y no una privación de su derecho de propiedad.

Como el acceso terrestre, es el único que permite que un bien reservado a la nación toda sea efectivamente susceptible de uso público, se exige por tanto contar con un acceso razonablemente fácil y expedito.

PROYECTOS URBANOS DEL CONCEPCIÓN METROPOLITANO

Proyectos en al menos 7 comunas de Gran Concepción, iniciarán sus obras este año, todas de un gran valor y consideradas “emblemáticas”. Entre ellas, es posible destacar las siguientes:

a) Soterramiento de la vía férrea en Concepción

El soterramiento de la vía férrea en Concepción, es una necesidad imperiosa de la ciudad de Concepción, ya que prácticamente la misma impide la relación del centro de la ciudad con su frente fluvial. Este objetivo, uno de los más importantes en el Programa de la Ribera norte del Río Bio Bio, desarrollado en el antiguo sector de Pedro del Río Zañartu, busca el concepto dejar



Biotrén.

atrás que Concepción esté de espaldas a su más importante hito geográfico como es su río.

Es por lo anterior, que este proyecto de soterramiento genera un amplio consenso entre los urbanistas y la opinión pública. La obra, consiste en construir un trazado subterráneo del ferrocarril en un tramo de dos kilómetros entre cerro Chepe y el Puente Viejo, que permita que las calles del centro de Concepción, Víctor Lamas, Chacabuco, Cochrane, San Martín, O'Higgins, Freire, Maipú, Las Heras y Rozas, puedan prolongarse hasta su conexión con la Avenida Costanera.

El proyecto requerirá modificar el actual paso bajo nivel de Los Carrera, en su conexión con el Puente Llacolén.

b) Nueva Ruta entre Coronel y San Pedro de la Paz

El proyecto de la Unidad de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, denomina "Interconexión Vial Logística Portuaria" al nuevo enlace vial entre Coronel y San Pedro de la Paz, que forma parte del trazado entre Coronel y la Ruta Interportuaria en Talcahuano, en una extensión aproximada de 31 kms. Incluye este trazado, la construcción de un cuarto puente en el río Bio Bio, conocido como el "Puente Industrial" y el acceso al puerto de San Vicente en la comuna de Talcahuano.

Actualmente, se evalúa a nivel de ingeniería básica las alternativas del trazado por San Pedro de la Paz, lo que permitirá que el tránsito de camiones y vehículos pesados, se realice por una ruta al oriente de la comuna más cercana a la costa.



Trazado de nuevo proyecto vial ruta 160.

El MOP está precalificando la participación de varios grupos empresariales interesados en participar en los trabajos y que se integrarían al llamado de licitación a realizarse el segundo semestre de este año

c) Conexión Vial entre San Vicente-Talcahuano

Si bien éste es un proyecto de larga data, la complicación mayor al que se ha enfrentado siempre, es el referido a la compleja tramitación y acuerdo que afecta a terceros en la propiedad de los



Rotonda Cementos Bio Bio en Talcahuano.

terrenos que, necesaria y obligatoriamente, deben expropiarse y al que muchos vecinos ponen sus oposiciones.

Esa es la razón, por la cual el MOP decidió incorporarlo a la Concesión de la Ruta Vial Logística Portuaria dividido en dos tramos: a) Empalme Costanera Rotonda Bio Bio, que se desarrolla en un sector consolidado industrialmente. Este tramo, tiene altas restricciones en los puntos críticos como el cruce avenida Las Golodrinas, el emplante entre las actuales avenidas gran Bretaña y Costanera y finalmente, la Rotonda CAP. En todos los puntos, se considera la construcción de enlaces o desnivel; y b) Rotonda Bio Bio con la Ruta Interportuaria, con varios enlaces a desnivel en sector de las pesqueras en Talcanhuano.

d) Prolongación Costanera Lonco-Chiguayante

De acuerdo a un estudio de la Sectra, se espera la evaluación de la prolongación de la Avenida Costanera entre Lonco en el sector donde termina actualmente y el sector de Schaub que luego del paso nivel ferroviario, se prolonga en la Costanera hacia Chiguayante.

La iniciativa considera una segunda calzada en el tramo actual Puente Viejo-Lonco, para continuar con ese estándar hasta el paso nivel ferroviario, en una extensión de 6,7 kms.

La idea es abordar este proyecto con recursos fiscales, aunque por parte del MOP se evalúa la posibilidad de reflotar la idea de concesionar la ruta a cambio de los terrenos que sería recuperados al río Bio, dado que necesariamente la nueva ruta requerirá rellenos y nuevos enrocados, con un significativo aumento de superficie en la franja de terreno ribereño.



Avenida hacia Chiguayante.

e) By Pass Lota en Ruta 160

En la etapa final del diseño de ingeniería se encuentra el estudio del consorcio español "Acciona", respecto de la Ruta 160 en el tramo entre el by pass de coronel y Tres Pinos, en la provincia de Arauco, cuyo megaproyecto cubre una inversión de US\$ 260 millones y que se iniciará en el segundo semestre de este año.

El by pass Lota-Laraquete, tendrá calzada simple bidireccional, con terceras pistas para los vehículos lentos y será similar al

recientemente inaugurado by pass Penco. Su objetivo será similar a esa última obra en el sentido de sacar los camiones desde el centro urbano de Lota, lo que significará una mejor calidad de vida en esa comuna, al disminuir los adversos efectos ambientales y deterioro de las calzadas y calles.

f) Nueva Avenida Latorre y borde costero de Tomé

Actualmente, en Tomé se ejecutan los proyectos de mejoramiento vial urbano por cerca de mil millones de pesos, inversión importante considerada con la de los últimos años en la comuna. Un proyecto de mayor envergadura se visualiza como emblemático para la comuna y es la ampliación del eje Almirante Latorre, que es la vía de ingreso principal a Tomé, desde el sector Bellavista entre la cuesta Caracoles y el centro de la ciudad.

El monto estimado de esa obra, alcanza a los 7 mil millones de pesos y considera un nuevo puente en la ribera del estero Bellavista y una vía de dos kilómetros que continuará por el borde costero (orilla del mar). El proyecto, a ejecutar por el Minvu, incluirá ciclovía, áreas verdes, señalética, paraderos y mobiliario urbano. También considera remodelar la actual avenida Latorre que quedará unidireccional hacia el centro de la ciudad.



Avenida Nueva Latorre y borde costero de Tomé.