

Plan contempla una inversión de US\$1.600.000.000

Ruta 68 tendrá dos nuevos túneles: Lo Prado III y Zapata III

ARIEL DIÉGUEZ

“Debido al mayor consumo de bencina, neumáticos, lubricantes y repuestos que significa actualmente el empleo obligado de la Cuesta Barriga, la construcción de la Variante de Lo Prado representará al país una economía de E\$11.000.000 anualmente”, dice la carta, fechada el 3 de julio de 1967, que Francisco Pastene, presidente del Centro para el Progreso de Valparaíso, le envió al ministro de Obras Públicas, Edmundo Pérez Zujovic.

La construcción del Túnel Lo Prado, entre Santiago y Valparaíso, fue un asunto nacional. La impulsó el Presidente Eduardo Frei Montalva e incluyó encendidas intervenciones de senadores y una gran polémica por el financiamiento de esta obra monumental.

“A paso de tortuga camina el Túnel Lo Prado: 2 metros al día”, tituló El Diario Ilustrado, en febrero de 1969, un texto en el que hablaba un geólogo del Instituto de Investigaciones Geológicas de la Universidad de Chile. “La dificultad en el avance, señaló Roberto Elgueta, se debía especialmente a las fallas geológicas que presentaba el cerro donde se cava para construir el Túnel de Lo Prado”, dice el diario.

El túnel, proyectado en un inicio de 2.750 metros de largo, fue inaugurado el 17 de septiembre de 1970 y durante más de 30 años, con sus dos pistas, una en cada sentido, fue la conexión más rápida entre Santiago y la costa. El 14 de septiembre del 2001, el Lo Prado II fue inaugurado justo al lado del anterior, para descongestionar el flujo de vehículos. Dos meses antes había entrado en operación el Zapata II, en la misma carretera, un gemelo del que fue inaugurado en 1958.

El futuro

Sacyr, la empresa que desde este martes se hizo cargo de la Ruta 68, planea construir un tercer Túnel Lo Prado y un tercer Túnel Zapata, en los mismos lugares donde están los actuales.

“Hoy día hay dos calzadas. Ahora va a haber una tercera calzada, lo que va a obligar a hacer dos túneles más”, explica José Ricardo González, gerente general de la Sociedad Concesionaria Ruta 68 a la Costa.

Cada calzada actual, una al

Nueva concesionaria construirá además una calzada reversible, para usar en caso de contingencias, como fines de semana largos.



Ruta 68, vista hacia la costa: la calzada reversible contemplada en el proyecto, sería la del medio, que fue la primera que se construyó. La nueva calzada, a la izquierda en esta imagen, se usaría en sentido hacia Santiago.

oriente y otra al poniente, tiene dos pistas en prácticamente todo el trayecto. La concesionaria planea construir otra calzada, también con dos pistas, pero reversible, es decir para usar en uno o en otro sentido, según la congestión. Esta nueva calzada debería correr entre las otras dos, lo que significará que, de los tres túneles Lo Prado y de los tres Zapata, el que quede en el medio será el que corresponda a esa vía.

En el sentido Santiago-Valparaíso, el Lo Prado I está a la izquierda del II. Si el III se construye a la izquierda de ambos, el I el pasaría a pertenecer a esa calzada nueva reversible y el tránsito hacia Santiago pasaría por el III.

“Eso va a generar que se puedan usar un viernes, por ejemplo, dos calzadas hacia la costa y una de vuelta, y el domingo dejar dos calzadas hacia Santiago y una de vuelta. Si vives en Santiago y quieres ir a la costa un fin de semana, vas a tener cuatro pistas para elegir”, explica. La nueva calzada, que

será construida entre el Peaje Lo Prado y Placilla, funcionaría sólo para contingencias como un fin de semana largo.

Explica que se escogió esta solución y no construir una tercera pista para cada calzada porque no siempre el tránsito se distribuye equitativamente en cada una de ellas. “De repente un fin de semana puedes tener 85% de tráfico hacia allá. Si tienes la misma cantidad de pistas, sin la opción de dejar más hacia allá, se te va a producir el problema igual. Vas a tener un lado vacío y el otro saturado. La reversibilidad te permite repartir de mejor forma el tráfico”, cuenta.

Nueve peajes

Todo el plan de inversiones de la nueva concesión de la Ruta 68 cuesta US\$1.600.000.000 y contempla además nueve pódicos de peaje, en vez de los dos actuales. “Después vas a pagar más proporcional a lo que recorres. No es que los nueve vayan a cobrar

lo mismo que cobran cada uno de los que hay ahora. Se van a tomar esas tarifas y se van a distribuir”, explica.

En el tramo Pajaritos-Lo Prado se va a ampliar la ruta a tres y a cuatro pistas por sentido y se construirán dos parques, uno de 20.000 metros cuadrados y otro de 30.000 metros cuadrados, con ciclovías y aceras peatonales. En ese mismo tramo se contemplan dos “plazarelas”, es decir pasarelas que no sólo permiten el paso de los autos sobre la carretera, sino que también incorporan parques e infraestructura para mejorar la calidad de vida de las personas. Las obras podrían comenzar el 2029, luego de los trabajos de ingeniería, y durar tres o cuatro años.

“Es una de las obras más grandes que estamos abordando y de las más innovadoras”, dice la ministra de Obras Públicas, Jéssica López. “Estas rutas no sólo son para los autos o para los camiones, sino que también para las comunidades por donde ellas pasan”.