

Ruta Nahuelbuta: su impacto en el desarrollo regional y el complejo despliegue del Tramo A

El seremi de Obras Públicas, Hugo Cautivo, confirmó que las obras en el sector urbano angelino comenzarán en 2026, con preparativos y desvíos cuya planificación está prevista para el primer semestre. La sección representa solo 5% de la extensión total, pero es catalogada como la más desafiante por su ubicación en área densamente poblada.

Nicolás Maureira Royo
prensa@latribuna.cl

Este 1 de septiembre la autoridad pondrá en marcha operativa el Tramo B de la esperada Ruta Nahuelbuta, lo que representará una prueba de fuego para una obra largamente esperada en las regiones de Biobío y La Araucanía. El foco comenzará a desplazarse hacia el Tramo A, sección que intervendrá el sector urbano de Los Ángeles y que representa el mayor desafío técnico del proyecto.

Este segmento es catalogado como el más complejo por las autoridades, dada su ubicación en un área densamente poblada que ha experimentado un crecimiento urbano desde la concepción original de los diseños.

El seremi de Obras Públicas del Biobío, Hugo Cautivo, detalló los pormenores de un proceso que exige máxima coordinación, diálogo y una visión de futuro para consolidar a la región como capital logística del sur del país.

TRAMO A: UN DESAFÍO URBANO CON MIRADA DE FUTURO

En entrevista con Diario La Tribuna, el seremi Cautivo subrayó que la Ruta Nahuelbuta constituye un "cambio dramático" en la infraestructura vial de la región, que pasará de estándares de la década de los 90 a una de "las mejores vías que tenemos a nivel país". Sin embargo, la intervención en el Tramo A presenta particularidades únicas.

Este sector, que abarca zonas como Pata de Gallina, Villa

Galilea e Iansa, en la entrada a Los Ángeles, ha tenido un crecimiento paulatino desde que se concibieron los diseños originales de la ruta. Lo que antes pudo ser una carretera, hoy es una avenida urbana, lo que ha obligado a "adaptaciones por sus características urbanas".

La Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas está consciente de que el desarrollo del Tramo A, que representa solo el 5% de la extensión total, es una obra "muy compleja". La principal dificultad reside en su integración a la trama urbana, para garantizar la conectividad necesaria y puntos de acceso adecuados, sin generar una "división de trinchera dentro de la ciudad".

Las obras se están planteando con características de "área urbana", lo que implica que el diseño apunta a armonizar con la vida cotidiana de Los Ángeles.

CRONOGRAMA Y COORDINACIÓN

La planificación para la ejecución de las obras más sustanciales del Tramo A, definidas como "el hueso de la obra" en la parte urbana, apunta a 2026. Sin embargo, las coordinaciones y trabajos preliminares comenzaron desde mucho antes.

La meta es iniciar y finalizar una parte importante de los trabajos durante el próximo año, luego de planificar los desvíos que posibilitarán la ejecución de los trabajos.

Este ambicioso calendario exige "mucha coordinación y colaboración público-privada". El Ministerio de Obras Públicas (MOP) ya ha sostenido reuniones con la Dirección de Tránsito



ESTE 1 DE SEPTIEMBRE se realizará la marcha operativa del Tramo B de la Ruta Nahuelbuta, lo que dejará pendiente de ejecución el 5% de las obras, correspondientes al Tramo A.

de la Municipalidad de Los Ángeles para definir estrategias de mitigación y mejoras en las vías alternativas. Incluso, se prevé una coordinación con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) para habilitar pasos en terrenos ferroviarios, bajo el objetivo de facilitar los flujos de tránsito.

El seremi Cautivo enfatiza que no se implementará ningún plan de desvíos sin una exhaustiva etapa de diálogo con las comunidades y la municipalidad, así como una amplia difusión de la campaña de ejecución.

Es importante destacar que la puesta en operación inicial del Tramo A, a finales de este año, implicará el inicio del cobro de peajes en Coihue y el enlace de Santa Fe. Esto es distinto de la plena operatividad de las complejas obras urbanas de Los Ángeles, que se irán desarrollando progresivamente.

MITIGACIÓN Y DIÁLOGO

El MOP reconoció que si bien los desvíos serán "inevitables" y habrá "un impacto en la vida cotidiana" de Los Ángeles, el objetivo primordial es mitigarlo al máximo. Para ello se definirán obras de mitigación específicas y se garantizará que los desvíos pasen por rutas que sean "alternativas viables".

La experiencia reciente con las protestas y la retroalimentación de alcaldes de Renaico y Angol, en La Araucanía, y de Negrete y Los Ángeles en la región del Biobío, han reforzado la visión del MOP sobre la naturaleza dinámica de las rutas y las necesidades de las comunidades.

El seremi Cautivo resalta la importancia de la "apertura de

diálogo permanente" con autoridades locales y comunidades y destacó que se ha realizado un "proceso de levantamiento de inquietudes" que comenzó meses atrás, con visitas técnicas en terreno en Negrete en junio, que han permitido implementar soluciones y definir "obras complementarias" para atender los reclamos.

LA RUTA NAHUELBUTA: UNA VENTANA DE OPORTUNIDADES

Más allá de los desafíos específicos del Tramo A, la Ruta Nahuelbuta representa una inversión millonaria cercana a los US\$250 millones y un "salto cualitativo y cuantitativo importante" para la región.

Esta infraestructura es vital para la visión del MOP de consolidar a la región del Biobío como la "capital logística de la Macrozona Sur del país" y una "región plataforma y de servicio".

La ruta no solo busca mejorar la conectividad y la seguridad vial, con 21 kilómetros de ciclovías, 23 pasarelas, 24 paraderos y 34 kilómetros de caletas de servicio, sino que también reforzará el monitoreo mediante cámaras y ofrecer más espacios para Carabineros.

También se espera que la carretera impulse el desarrollo económico productivo de zonas intermedias, que atraiga inversiones privadas y potencie industrias agropecuarias, frutícolas y lecheras. Esto se traducirá en un "aumento de la circulación de todo lo que es el transporte de carga" y una reactivación económica significativa que generará empleo regional y provincial.

El seremi Cautivo concluye que la Ruta Nahuelbuta abre una "ventana de oportunidades" para el desarrollo económico local, turístico y de diversas economías de escala. Es un eje longitudinal alternativo a la Ruta 5, crucial para la resiliencia de la conectividad regional y una nueva puerta de entrada y salida para el Biobío.