

Viejos palos “ingleses” paralizaron la transformación del túnel Caracoles

16 enero, 2023



Vestigios de la vieja construcción del ferrocarril trasandino aparecieron en las excavaciones e hicieron que se detuvieran las obras en el límite con Chile. Detalles del suceso imprevisto que demandará más tiempo y costo en el proyecto vial transcordillerano.

Cuando uno escarba no se sabe con qué se puede encontrar. Es una frase de aplicación universal, pero si se trata de una mega obra vial como es la conversión del viejo túnel ferroviario trasandino Caracoles, la cuestión es más compleja. La pregunta que dispara este informe es ¿por qué desde noviembre del año pasado se detuvieron las obras en la boca del ducto por donde transitó el tren entre 1910 y 1979?

Veamos. Luego de iniciadas las obras en la zona del límite internacional con Chile con el desmantelamiento y el rescate

patrimonial del antiguo cobertizo construido para evitar el taponamiento del túnel por aludes o tormentas de nieve se iniciaron las obras sobre el ingreso y se procedió para comenzar con el ensanchamiento y la altitud proyectada para el nuevo corredor vial por donde desfilarán vehículos hacia el vecino país trasandino.

La actual perforación es angosta, de baja altura interior que se encuentra a unos 30 metros al sur del actual paso Cristo Redentor. El proyecto es financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y tiene dos etapas.



En azul el trayecto argentino y en rojo el segmento chileno. En 17 días se cumplirá un año de iniciadas las tareas del primer tramo programado. Fue el domingo 2 de febrero de 2022, de acuerdo al registro de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) que se encarga de supervisar el avance de la obra a cargo de la unión transitoria de empresas conformadas por Rovella Carranza SA y MotaEngil Mexico SAPI.

Por qué se retrasa la obra de la variante Palmira

Qué es lo que pasó. En octubre comenzaron las acciones de excavación con tareas preparatorias de consolidación de material terroso compuesto por sedimento que es una capa de material que puede desmoronarse con cierta rapidez ante los movimientos de perforación. Es una capa de 150 metros de grosor que cubre la roca sólida andina.

Por esta condición se procedió a la inyección de barras metálicas en línea paralela a la forma del túnel por cada tubo incrustado en el terreno del talud (la capa de tierra que también contiene humedad) se introduce a gran presión cemento especial para la solidificación del “paraguas” que contendrá la pared mientras se trabaja en la excavación definitiva del túnel. El punto más alto del túnel está proyectado por debajo de ese paraguas, esa línea curva definida por las barras penetradas en el terreno solidificada por el hormigón inyectado, una curva diseñada en paralelo al futuro techo del túnel.



Entonces, el pasado..

Entonces pasó que el pasado se hizo presente con el hallazgo de vestigios de las mismas tareas que se estaban realizando en estos días, pero de hace más de 100 años atrás, ocupando otro material, pero con la misma intención de contener el derrumbe de la montaña sobre quienes trabajaron el túnel por aquella

época. Se encontraron maderos de quebracho de gran tamaño y con un largo aún no definido. Las puntas de los trozos de madera asomaron saludando a los nuevos intrusos que intentaban carcomer la pared montañosa para agrandar el túnel.



Las puntas de los antiguos palos marcados en la imagen aparecieron y detuvieron la obra.

“Cuando fueron a construir el paraguas aparecieron los paraguas de los ingleses”, puntualiza Guillermo Amstutz, jefe del 4to Distrito de Vialidad Nacional. La referencia es por los capitales ingleses para los hermanos Juan y Mateo Clark de origen chileno, construyeran el túnel original. “La tecnología va mejorando, pero hay conceptos similares aplicados. Aparecieron en el lugar donde tenían que ir los ‘fierritos’ nuevos, los paraguas de los ingleses, que son elementos que no son propios de la tierra y están podridos. Entonces, como abajo va a haber gente trabajando eso generó una alteración al funcionamiento de ese sistema de contención y se puede generar un derrumbe de mil metros de cerro porque son elementos y materiales no considerados en los cálculos previos”, explica el funcionario e ingeniero a cargo de la DVN en Mendoza.



Así sobresalen los maderos de Quebracho.

Freno y aumento de costo

Por esta situación, técnicamente la obra está “neutralizada”, dicho de otro modo, está paralizada desde el jueves 1 de diciembre. La lógica modificación del plan de obra por esta alteración que significa el hallazgo de los viejos “palos de los ingleses” implica un volumen mayor de excavación, un volumen mayor de hormigón y por ende un mayor costo que encarece a la obra en un 2 por ciento, son las cuentas que saca Amstutz. El monto de la obra registrada en agosto del año pasado es de 9.278.289.188 pesos.

La propuesta que alcanzó mayor consenso, según Amstutz, entre los analistas del BID, de Vialidad y de las empresas concesionarias de la obra es la del ingeniero en jefe de la DNV. Se trata de colocar las barras metálicas por encima de la línea original calculada y aumentar la proporción de hormigón para consolidar el terreno y luego sí, excavar y avanzar con la tarea, arrastrando los viejos palos con el desmoronamiento controlado que se ejecuta para dar con la altitud y el ancho necesario para un túnel final proyectado que es el doble del actual.



Foto panorámica desde la ladera.

Dato x dato

- “Refuncionalización del Túnel binacional Caracoles” es la denominación del proyecto. Se trata de una modificación integral del Paso Cristo Redentor porque el proyecto incluye galerías de interconexión entre ambos túneles.
- El Túnel Caracoles fue inaugurado en 1910, tiene una extensión de 3143 metros, de los cuales 1460 metros corresponden al lado chileno y 1683 metros al lado argentino. Este túnel correspondía a la línea del Ferrocarril Transandino, que corría entre Los Andes (Chile) y Mendoza (Argentina).
- El Túnel Cristo Redentor, es actualmente el túnel principal, consta de dos vías y opera con tránsito bidireccional.
- El Túnel Caracoles, es un antiguo túnel ferroviario de una vía, rehabilitado en los años '80 del siglo XX. Sólo se empleaba en casos excepcionales; pues su ancho sólo permite un carril de circulación.

Fuente: [MendozaPost](#)