

La estructura, a cargo del MOP, falló a mediados de febrero:

Puente Lo Saldes lleva más de cuatro meses restringido y las obras partirían recién en julio

Advierten que arrastra problemas estructurales desde hace años, pero aún no se especifica motivo de demora en arreglos.

MACARENA CERDA M.

Pasan los meses, se acumula la molestia de los conductores y aún no se soluciona la falla que el pasado 13 de febrero obligó al cierre del puente Lo Saldes, en Vitacura, cuya mantención depende del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Y la situación está lejos de resolverse: aunque cuatro de las seis pistas fueron clausuradas para reparar el desprendimiento de una losa, según comunicó el MOP, las faenas visibles en el lugar son mínimas, en medio de la congestión vehicular y las quejas por los atochamientos diarios, además de los desvíos obligatorios que, en ciertos casos, obligan a tomar la Costanera Norte.

“Antes me demoraba 10 minu-

tos hasta mi destino, y ahora tengo que dar una vuelta más grande y me demoro 35 minutos. Además, suelo moverme con aplicaciones, y se ha encarecido mucho el precio debido a esto”, dice Martín (31), que pasa a diario por el lugar.

En la misma línea, Juan (29), quien suele conducir por el sector, asegura que “estos meses, Waze no me ha reconocido bien la ruta y la otra vez me mandó por otro lado. En vez de dirigirme por donde siempre paso, me derivó por un camino que queda lejísimo, y terminé yéndome hacia el camino a Viña en vez de Vespucio. Me demoré muchísimo más. Esto me obliga a salir con al menos 20 minutos más de anticipación. Al final, claro que te afecta, porque te hacen tomar ru-



Hay solo dos pistas habilitadas en sentido Oriente de las seis totales.

tas más saturadas y se pierde tiempo innecesariamente”.

Demora en el inicio de las faenas

El MOP asegura que el puente actualmente tiene dos pistas habilitadas en sentido oriente, y que “el inicio de las obras podría comenzar durante julio, situación que será informada oportunamente a las autoridades locales y los usuarios de la infraestructura. Finalizadas las obras de reparación, será posible habilitar dos pistas por sentido”.

Asimismo, indicó que “el proyecto para su reparación definitiva será ejecutado por la Dirección General de Concesiones” y que “actualmente se trabaja en las coordinaciones necesarias para mitigar las molestias que la reparación pueda ocasionar”, pero no especificó por qué se ha producido la demora en el arreglo.



INFRAESTRUCTURA.— Fue construido a inicios de la década de 1970, por lo que resistió los terremotos de 1985 y 2010. No está concesionado, por lo que su conservación y mantención dependen exclusivamente del MOP.

“No debería costar tanto reparar el tramo”

Francisco Hernández, académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la U. de los Andes, dice que durante la época en que se construyó el puente, a inicios de la década de 1970, las técnicas de soldadura no eran las más apropiadas para el tipo de acero de la infraestructura, “lo que ha resultado en una mayor susceptibilidad a daños por fatiga inducida por cargas repetitivas”.

Recuerda, además, que “alrededor de 2015, el puente presentó fallas en las soldaduras debido a esfuerzos cortantes y fatiga de las vigas, específicamente en el tramo sur. En esa ocasión, se ejecutaron reparaciones de forma relativamente rápida (...). Dado que el MOP posee las directrices de reparación de 2015, no debería costar tanto reparar hoy este tramo”.

Plantea también que “desde hace años, el puente ha sido sometido a tránsito nocturno de vehículos pesados vinculados a actividades mineras, lo que, sumado a su antigüedad y a la vulnerabilidad a la fatiga por cargas cíclicas, ha incrementado la frecuencia de aparición de daños estructurales”.