

Comunidad rechaza reposición de Puente Las Basas en Santa Bárbara: MOP defiende modernización

Fernando Velásquez Barrientos
prensa@latribuna.cl

El futuro del Puente Las Basas, ubicado 30 kilómetros al oriente de Santa Bárbara, enfrenta la postura de la Dirección de Vialidad con la de la comunidad, que defiende su modo de vida rural y teme a que la nueva infraestructura abra las puertas a megaproyectos en la zona.

La entidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas (MOP) proyecta invertir \$5.900 millones en el reemplazo de la actual estructura de madera, de 39,9 metros, por un puente de hormigón de 80 metros de largo y 11,87 metros de ancho total, que incluye una calzada de ocho metros con dos pistas bidireccionales y pasillos peatonales de 1,5 metros por cada lado. La estructura, además, contará con tres tramos, con un vano central de 50 metros y dos laterales de 15 metros cada uno.

El proyecto contempla expropiaciones de 10 lotes que abarcan 402.529 m², de los cuales tres poseen edificaciones. El costo del proceso expropiatorio se estima en \$99,5 millones adicionales.

Desde la Dirección de Vialidad informaron que "el puente existente de 40 metros no cumple con la normativa vigente", ya que según estudios hidrológicos, el agua pasaría por sobre la estructura actual en condiciones de crecida centenaria, lo que pondría "en riesgo la vida de los usuarios y la conectividad del sector". Además, precisaron que la construcción tomaría entre 18 y 24 meses, y no cuatro años,

Cerca de 200 vecinos de los valles Huequecura y Quillaileo ingresaron una carta en oposición al proyecto, que reemplazará la actual estructura de madera por una de hormigón de 80 metros. Desde la Dirección de Vialidad argumentaron que la obra actual no cumple con la normativa vigente.



EL ACTUAL PUENTE LAS BASAS, de madera y 39,9 metros de longitud, conecta los valles Huequecura y Quillaileo, en la comuna de Santa Bárbara.

como teme la comunidad.

RESISTENCIA COMUNITARIA

El Comité de Defensa de los Valles Huequecura y Quillaileo presentó una carta formal de oposición el pasado 2 de agosto, con el respaldo de cerca de 200 firmas. José Castillo León, integrante de la organización, explica que "creemos en soluciones

proporcionales a nuestro tránsito rural, que es bajo. Un puente más pequeño, de madera o materiales naturales, seguro y resistente, que mantenga la escala y estética local, respondería mejor a nuestras necesidades reales".

La principal preocupación de los vecinos es el impacto en la economía local basada en el turismo rural. "Durante cuatro años, la construcción afectará directamente a toda la econo-

mía local asociada al turismo, en especial a los campings y emprendimientos, que son una de las principales fuentes de ingresos de la zona", sostiene Castillo León. "El ruido, el polvo, el tránsito de maquinaria pesada, el movimiento de tierra, el uso de explosivos y la alteración del cauce del río provocarán contaminación y pérdida de calidad del agua", apuntó.

El dirigente detalló que la afectación será especialmente crítica para los emprendimientos ubicados aguas abajo de la obra y las familias que viven casi exclusivamente del turismo estival, "que dependen de un río limpio y tranquilo para atraer visitantes".

Respecto del valor ambiental del sector, Castillo León explicó que "el río Quillaileo alberga especies de peces nativos muy sensibles a cambios en el cauce y la calidad del agua. El bosque nativo incluye especies protegidas como el ciprés de la cordille-

ra y el guindo santo".

La comunidad considera que "su alteración genera daños difíciles o imposibles de revertir, incluso con planes de manejo".

TEMOR A LAS INDUSTRIAS

Más allá del impacto durante la construcción, la comunidad teme que la obra facilite el acceso de industrias. "El diseño, con dos pistas amplias, pasillos peatonales y gran capacidad de carga, permitiría el paso de maquinaria pesada y transporte industrial que hoy no circula en la zona", advierte Castillo León. "Eso transformaría el uso del territorio y desplazaría nuestras actividades tradicionales", agregó.

La experiencia histórica refuerza estas aprensiones. "La Central Ralco desplazó a comunidades enteras, destruyó el patrimonio cultural y modificó el ecosistema. La Central Panguipú repitió la lógica de imponer



DESDE LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD aseguran que la estructura actual podría suponer un riesgo en caso de crecidas centenarias.

grandes obras sin considerar a las comunidades", recordó el dirigente respecto de las intervenciones efectuadas durante los últimos 90 años.

RESPUESTA TÉCNICA

Ante las acusaciones de sobredimensionamiento, desde la Dirección de Vialidad explicaron que las dimensiones responden a estudios hidrológicos específicos y consideraciones topográficas del sector. "El largo del puente se calcula mediante análisis hidrológico e hidráulico. Se debe contemplar que el nivel inferior de la estructura esté por sobre un metro del nivel de agua calculado", detallaron.

Respecto de la percepción comunitaria de que el proyecto tiene una tasa interna de retorno (TIR) del 13,8%, pensada para industrias, la institución garantizó que "este puente no tiene ninguna relación con proyectos de industrias de ningún tipo", añadiendo que la iniciativa busca disminuir las estructuras provisionales "que tengan longitudes mayores a los 40 metros en la región".

En materia ambiental, desde la Dirección de Vialidad se informó que el proyecto contempla medidas como rescate de la fauna acuática, planes de manejo forestal y monitoreos semestrales durante la construcción. En cuanto a mitigación, se contempla el control del polvo, la restricción de las actividades ruidosas al horario diurno, el uso de maquinaria con silenciadores y la instalación de pantallas acústicas móviles.

El organismo enfatizó que realizó los estudios específicos de hidrología, calidad del agua, suelos y ecosistemas acuáticos. "Con la información obtenida,

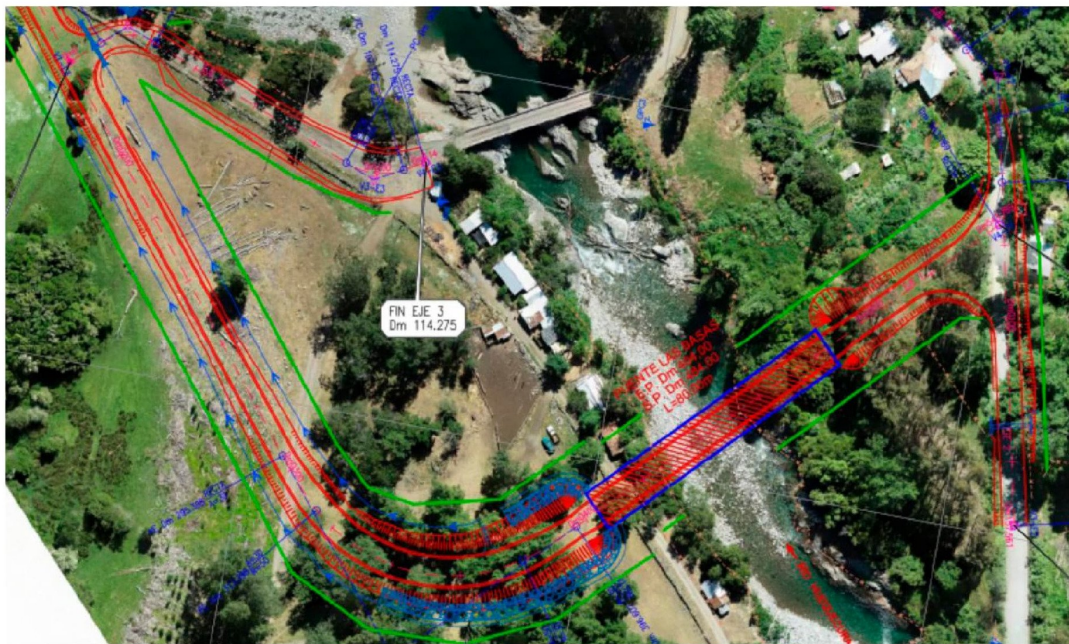


IMAGEN AÉREA MUESTRA la proyección del nuevo puente de hormigón de 80 metros y las áreas que serían intervenidas durante la construcción de la obra.

se tomó la decisión de elegir una posición del puente que no afecte a la especie en conservación, ciprés de la cordillera", precisaron.

PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Desde el MOP se informó, además, que existió un proceso de participación ciudadana en el que se identificaron cinco tipos de actores: públicos, políticos, sociales, privados y comunidades indígenas.

La Dirección de Vialidad asegura haber efectuado reuniones presenciales en Quillaiño. Durante esas conversaciones se constató que el tránsito suele aumentar en épocas estivales

por turismo, mientras que el resto del año el uso se restringe a la movilización laboral diaria.

En la última reunión, que contó con la participación del alcalde de Santa Bárbara, Cristian Oses, "un grupo menor presentó el rechazo al proyecto. Sin embargo, la mayoría de los vecinos afirmaban que varios opositores no residían permanentemente en el sector".

CRONOGRAMA Y PRÓXIMOS PASOS

El proyecto se encuentra en la etapa final de su estudio de ingeniería. El cronograma contempló etapas de diagnóstico, ingeniería básica para anteproyectos, elaboración de anteproyectos, ingeniería básica para estudio definitivo, estudio definitivo con estacado total, estudio de expropiaciones y aprobación final, con término proyectado para agosto de 2025.

Según relata José Castillo, la comunidad propone alternativas de menor escala, como "un puente más pequeño, con materiales armónicos con el entorno —madera tratada, piedra o acero pintado en tonos naturales—, que cumpla estándares de seguridad y mantenga la escala rural". También, el comité solicita una mayor "inversión en promoción turística, capacitación, y en infraestructura pequeña y de bajo impacto".

Entre las propuestas de la organización figuran miradores, senderos señalizados, mejoramiento de caminos secundarios y pasarelas peatonales seguras, en complemento de otros apoyos

al comercio local. "Esto genera ingresos sin destruir el entorno que los produce", argumenta el dirigente.

IMPACTO DE LAS EXPROPIACIONES

Las expropiaciones, según pudo recabar Diario La Tribuna, afectarían a 10 lotes, que abarcan aproximadamente a 100 familias de la ribera de los ríos Huequecura y Quillaiño.

Desde la Dirección de Vialidad informaron que el proceso se realizará conforme a la Ley de Expropiaciones, lo que contempla indemnizaciones por todos

los daños ocasionados mediante tasación "a precios de mercado por peritos tasadores independientes".

Cabe destacar que una vez que se inicie la construcción, esta debería tomar entre 18 y 24 meses, según la Dirección de Vialidad. La empresa adjudicataria deberá cumplir con toda la legislación vigente, lo que contempla permisos ambientales sectoriales y una autorización municipal para las actividades anexas.

La nueva estructura tendría una vida útil proyectada de 107 años, según los estándares de diseño para puentes definitivos.

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

Estructura actual:

- Longitud: 39,9 metros
- Ancho: 4,3 metros
- Material: madera
- Tránsito: menos de 700 vehículos al día

Puente proyectado:

- Longitud: 80 metros
- Ancho total: 11,87 metros
- Calzada: 8 metros
- Pasillos peatonales: 1,5 metros por cada lado
- Material: hormigón pretensado y acero
- Inversión: \$5.900 millones

RÉGIMEN DE EXPROPIACIONES

- Lotes por expropiar: 10
- Propiedades afectadas: 3
- Superficie en terreno: 402.529 m²
- Superficie en edificaciones: 230 m²
- Costo total: \$99,56 millones
- Escenario propuesto: 3 años



JOSÉ CASTILLO LEÓN, dirigente del Comité de Defensa de los Valles Huequecura y Quillaiño, sostiene que las soluciones deben ser "proporcionales al tránsito rural" y a las actividades de la zona.