



TRAS 10 ACCIDENTES FATALES EN DOS SEMANAS, LOS CAMINOS YA EMPIEZAN A SER CUESTIONADOS

Rutas que no evolucionan: el factor estructural detrás del aumento de muertes en Ñuble

Más allá del facilismo de apuntar al “factor humano”, expertos advierten que existe un rezago grave en mejoramiento de las rutas interiores. Autoridades reconocen que falta de recursos los obliga a decidir entre calidad y cantidad de las obras.

FELIPE AHUMADA JEGÓ
fahumada@ladiscusion.cl
FOTOS: LA DISCUSIÓN

El aumento de accidentes de tránsito con resultado de muerte en Ñuble durante marzo encendió una alerta poco habitual. En solo semanas, los fallecidos bordean la decena, una cifra que no se registraba en un periodo tan acotado, salvo en casos excepcionales de siniestros múltiples.

Tradicionalmente, la explicación ha sido casi automática: exceso de velocidad, consumo de alcohol o drogas, distracción o imprudencia. Sin embargo, especialistas advier-

ten que esa lectura, aunque válida, resulta insuficiente frente a un fenómeno que empieza a mostrar señales más profundas.

La pregunta que comienza a instalarse es si el problema está únicamente en las personas o también en las condiciones en que circulan.

Y a veces, por respuesta, se entrega una lista de metas cumplidas en cuanto a pavimentación, sin embargo, ya dentro de los mismos municipios se admite que la falta de recursos los obliga a elegir entre mayor cobertura (mejor foto y gente contenta) o mayor calidad de trabajos en las pavimentaciones y mejoramiento de tramos.

Desde el Ministerio de Obras Públicas destacan avances históricos en pavimentación. Solo en 2025, la región sumó 137 kilómetros de nuevos caminos asfaltados, superando los 107 kilómetros de 2024 y acumulando más de 240 kilómetros en el bienio. Hoy, Ñuble alcanza un 40% de su red vial pavimentada, con proyección de llegar al 50% hacia 2030.

El énfasis ha estado puesto en la conectividad, especialmente en sectores rurales, donde el acceso a servicios básicos depende en gran medida del estado de los caminos.

Sin embargo, ese avance en cobertura no necesariamente ha ido

acompañado de un salto equivalente en estándares de seguridad.

Actualmente, un 57% de la red regional sigue siendo de ripio y un 3% de tierra, mientras que gran parte de los caminos pavimentados corresponde a rutas secundarias que mantienen características de diseño de décadas anteriores.

Obras para otro escenario

Ingenieros en tránsito de la región coinciden en que muchas de las rutas intercomunales de Ñuble fueron diseñadas bajo supuestos que ya no se conciben con la realidad actual.

El ingeniero en Tránsito, Henry Ojeda, explica que el diseño vial

Cierto, casi siempre es falla humana, pero la tecnología automotriz y las rutas de Ñuble no van de la mano.



en Chile responde a parámetros técnicos definidos en el Manual de Carreteras del MOP, los que considerarán proyecciones de demanda y vida útil. Sin embargo, advierte que el escenario ha cambiado.

“La modernización del parque vehicular hace necesario actualizar algunos diseños. Hoy existen vehículos con mayor tecnología, mayor potencia y configuraciones que antes no se consideraban”, plantea.

A esto se suma un fenómeno que impacta directamente en la seguridad: el aumento del flujo vehicular y la expansión urbana en zonas rurales.

Sectores que hace una década eran completamente rurales hoy concentran conjuntos habitacionales, parcelaciones y mayor tránsito, sin que la infraestructura haya sido adaptada a esa nueva realidad.

“Hay caminos que no tienen berma, que no tienen iluminación y que ya no responden a las condiciones mínimas que se requieren hoy”, advierte Ojeda.

Rutas interiores rezagadas

La brecha se vuelve más evidente al comparar las rutas secundarias con las vías concesionadas.

El ingeniero Daniel Sepúlveda, de la Municipalidad de Chillán Viejo, sostiene que mientras las autopistas avanzan hacia nuevos estándares —como ampliaciones a tres pistas o incorporación de medidas de seguridad—, los caminos intercomunales quedan rezagados.

“La autopista del Itata se construyó con estándares de los años 90 y hoy

Promedio mensual de fallecidos – Región de Ñuble

2018: 62 → 5,2 por mes

2019: 72 → 6,0 por mes

2020: 67 → 5,6 por mes

2021: 63 → 5,3 por mes

2022: 63 → 5,3 por mes

2023: 64 → 5,3 por mes

2024: 78 → 6,5 por mes

2025: 17 → 5,2 por mes

Fuente: Conaset

está completamente fuera de norma. Imagínese lo que pasa con las rutas secundarias, que tienen estándares de hace 40 o 50 años”, explica.

Según Sepúlveda, caminos como los que conectan Chillán con Coihueco, Pinto o Yungay presentan altos niveles de congestión y condiciones que no han sido actualizadas, pese al crecimiento del flujo vehicular.

“Estamos a años luz de lo que deberíamos tener. Se ha avanzado en pavimentación, pero no en estándar”, resume.

A lo anterior, se debe añadir la exigencia que supone para estas carpetas el aumento del flujo vehicular como resultante de los llamados de las mismas autoridades a hacer turismo en la región.

Problema que se vuelve aún más evidente en rutas con alta carga estacional, como la N-55 hacia Las Termas.

El director de Tránsito de Pinto, Sergio Molina, advierte que se trata de una vía que concentra gran flujo turístico, especialmente en invierno, pero que no cuenta con condiciones acordes a esa demanda.

“Nadie respeta la velocidad. Los turistas que van a las Termas de Chillán pasan por Pinto como si fuera carretera”, explica.

El escenario se complejiza en sectores poblados como El Rosal, donde además de tránsito intenso existen establecimientos educativos.

“Hay cinco colegios en ese sector y no hay reductores de velocidad. Para un conductor que no es de la zona es muy difícil leer el camino”, sostiene.

A esto se suma la falta de bermas en gran parte del trayecto, lo que obliga a los visitantes a estacionar en la vía para detenerse, reduciendo la capacidad efectiva de circulación.

“Terminan dejando prácticamente una sola pista habilitada”, advierte.

El dilema: cobertura o calidad

Uno de los factores que explican esta situación es la limitación de recursos y la necesidad de priorizar inversiones.

Sepúlveda plantea que, en muchos casos, la decisión ha sido avanzar en cobertura —es decir, pavimentar más kilómetros— en lugar de elevar significativamente los estándares de cada ruta.

“Finalmente, la discusión es si se avanza en cobertura o en calidad. Y muchas veces se opta por lo primero”, sostiene.

Esto se traduce en caminos pavimentados, pero sin elementos clave de seguridad como bermas

amplias, iluminación continua o diseño geométrico acorde al tránsito actual.

A nivel municipal, además, la inversión se concentra mayoritariamente en zonas urbanas, donde la densidad poblacional y el riesgo inmediato obligan a priorizar recursos.

“Nosotros podemos hacer mejoras menores, como luminarias en paraderos o cruces, pero más allá de eso es complejo por un tema de recursos”, reconoce Molina.

Un sistema tensionado

El comportamiento de los usuarios es otro factor que no ha sido abordado desde lo técnico.

El crecimiento del parque automotriz, la mayor disponibilidad de vehículos y los tiempos de traslado han generado nuevas dinámicas de circulación. Según Ojeda, esto incluso influye en la conducta de los conductores.

“Las personas pierden tiempo en congestión y luego intentan recuperarlo aumentando la velocidad”, sostuvo, coincidiendo con lo que al respecto advirtió el teniente Claudio Ojeda, de la SIAT de Carabineros, tras la última investigación por caso fatal, la semana pasada.

Además, apunta a que los vehículos modernos generan una falsa sensación de seguridad, lo que puede incentivar conductas de mayor riesgo.

Este conjunto de factores —infraestructura rezagada, mayor flujo y cambios en el comportamiento— configura un sistema vial tensionado, donde el margen de error se reduce.

Más allá de la responsabilidad individual

Si bien los especialistas coinciden en que la conducta humana sigue siendo un factor clave, también advierten que el entorno no está preparado para contener ese error.

A nivel internacional, el enfoque de seguridad vial ha evolucionado hacia el concepto de “sistema seguro”, que busca diseñar carreteras capaces de minimizar las consecuencias de los accidentes.

Esto implica incorporar elementos como segregación de flujos, mejor iluminación, señalización avanzada, control de velocidades y adaptación a entornos habitados.

En Ñuble, gran parte de la red secundaria aún no incorpora estos estándares.

El desafío pendiente

El aumento de muertes en marzo no solo representa una anomalía



No es lo ideal, pero por los limitados recursos que tenemos, a veces debemos elegir entre calidad o cantidad”

DANIEL SEPÚLVEDA

DIRECTOR DE TRÁNSITO CHILLÁN VIEJO

5-6

Durante los últimos años, Ñuble se ha movido en torno a 5 a 6 fallecidos mensuales como consecuencia de accidentes viales, con un peak el 2024 que sube a 6,5, lo que ya marca una desviación respecto del comportamiento histórico.

estadística, sino también una señal de alerta.

Porque, más allá de cada caso individual, lo que comienza a evidenciarse es una brecha entre la infraestructura disponible y las exigencias actuales del sistema de transporte.

Mientras las cifras de pavimentación avanzan, el desafío parece trasladarse hacia la calidad de esas obras y su capacidad para responder a un entorno cada vez más complejo.

En ese contexto, la discusión deja de ser exclusivamente conductual y se abre hacia un plano estructural: cómo diseñar rutas que no solo conecten, sino que también protejan.

Porque si el error humano es inevitable, la diferencia entre la vida y la muerte puede estar, precisamente, en el camino.

