

# Uso restringido del puente Rahue en la Ruta 5 continuará hasta julio

**VIALIDAD.** La reducción de velocidad y la habilitación de una sola pista en la estructura de la Ruta 5 buscan garantizar la seguridad y mantener la conectividad. Ese mes la situación será reevaluada junto con la nueva concesionaria, además de realizarse estudios para la construcción de uno nuevo. El seremi descarta riesgo de colapso, ya que la medida se tomó tras múltiples sondeos técnicos. Sin embargo, tanto usuarios como autoridades critican falta de información.



LAS RESTRICCIONES DEL PUENTE RAHUE ORIENTE, UBICADO EN LA RUTA 5, COMENZARON HACE VARIAS SEMANAS Y ESTÁN SEÑALIZADAS.

Verónica Salgado  
 veronica.salgado@australosorno.cl

Desde hace varias semanas se han aplicado medidas para el uso restringido del puente Rahue Oriente ubicado a 17 kilómetros del acceso sur a Osorno por la Ruta 5. Estas acciones consisten en la habilitación de sólo una pista al centro del viaducto y la restricción de velocidad a 70 kilómetros por hora para todo tipo de vehículos durante las 24 horas.

Esta acciones implementadas conjuntamente entre el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y la Sociedad Concesionaria Los Lagos han generado preocupación, molestia e incertidumbre en autoridades y usuarios quienes aseguran no existe información suficiente respecto a las razones que llevaron a tomar esta decisión así como el estado real de la es-

tructura.

Además, la señalización es insuficiente, ya que solo se instalan conos que, durante el día, quedan dispersos a lo largo del viaducto, sin dejar completamente claro que la circulación debe realizarse por la única vía habilitada en el centro de la estructura de hormigón, construida a fines de la década del 70.

El viaducto ha sido monitoreado desde 2018 mediante instrumental especializado y por inspectores de la Unidad de Puentes del MOP, tras detectarse una fisura en una de las 10 columnas ubicadas sobre los arcos, cuya función es distribuir de manera uniforme y equilibrada el peso de la losa por la que circulan los vehículos a lo largo de los 147 metros de extensión del viaducto.

Ambos arcos nacen de las tres fundaciones que soportan la estructura construida en hormigón, de las cuales dos es-

tán cimentadas en el suelo de ambas orillas y una en el fondo del río Rahue.

## SITUACIÓN REAL

Fernando Alvarado, seremi de Obras Públicas, explicó que el puente desde el 2018 quedó con sensores instalados que proporcionan información que permite su monitoreo constante sumado a inspecciones en terreno tanto de personal de la Unidad de Puentes del MOP que llegan desde Santiago y los profesionales de la concesionaria.

“Después de analizar todos estos datos, se ha llegado a la convicción de que, cada vez que un vehículo de alto tonelaje circula a alta velocidad —es decir, la permitida de 120 kilómetros por hora—, la unión que se genera entre la terminación del camino y el inicio del puente provoca una vibración, la cual, en los últimos tiempos, ha sido un poco mayor de lo normal. Tenemos que conside-

“Creo que el MOP no ha explicado lo suficiente lo que ocurre y las medidas de mitigación no son suficientes, dado que sería mejor cerrar ese puente para garantizar la seguridad. Recordemos que hemos tenido tragedias como en Cancura o la del estero Minte”.

Alexis Casanova  
 Consejero regional.

rar que, si se tratara de un camino plano de entrada y salida, ese roce no se produciría. Sin embargo, el puente está ubicado entre una pendiente o cuesta, dependiendo del sentido por donde se venga, lo que hace que, al tocar el neumático, se genere esa vibración mayor”, detalló el seremi.

Agregó que “entonces, como ha sido monitoreado de forma humana y con instrumentación, se determinó que para prevenir que ese efecto físico siga aumentando la vibración y pueda requerir que las medidas sean más drásticas, se optó por restringir la velocidad y que los vehículos ya no pasen por cada una de las calzadas que posee, sino que todo el flujo se conduce a una sola pista habilitada al centro. Esto con el objetivo de garantizar la seguridad de las personas que circulan por el viaducto y mantener la conectividad lo más expedita en el sector”.

Está información fue entre-

gada a los gremios del transporte de camiones así como a las distintas empresas de buses de pasajeros que se desplazan por el lugar para que tomen las precauciones al llegar al kilómetro 922 o 930 donde está ubicado el viaducto.

“Esta medida se mantendrá hasta julio que es cuando asuma la nueva concesionaria donde se volverá a reevaluar la situación. Esto evidentemente si las medidas tomadas son suficientes y no detectamos más problemas. No hay riesgo de colapso porque cuando se hizo el cierre en el 2018 también se hicieron reparaciones. Ahora este puente es parte de las obras gruesas que serán construidas por la nueva concesión lo que también permite tener seguridad que está considerado. Lo importante es que se respete la medida por los conductores y que se genere una alarma pública porque están tomadas las medidas adecuadas”, enfatizó Alvarado.

(viene de la página anterior)

#### FALTA INFORMACIÓN

El consejero regional, Alexis Casanova, fue el primero en exponer la preocupación por el estado real del Rahue Oriente, dado que, según aseguró, no es habitual que se restrinja el uso de un viaducto por tanto tiempo, a menos que existan problemas estructurales graves.

“Solicité, mediante oficio al MOP, conocer cuál es el estado real del puente Rahue, ubicado en la Ruta 5, dado que hace varias semanas que hay señalización de uso de una sola pista y restricción de velocidad, lo cual me llamó la atención. Creo que el MOP no ha explicado lo suficiente lo que ocurre y las medidas de mitigación no son suficientes, dado que sería mejor cerrar ese puente para garantizar la seguridad. Recordemos que hemos tenido tragedias como en Cancura o la del estero Minte. Esto ocurre cuando la autoridad no entrega información clara y, además, no exige que la concesionaria haga lo mismo. Mientras esté con

vibraciones anormales, está en riesgo; además, tiene más de 50 años y con daños”, comentó Casanova.

Héctor Barriá, diputado por el distrito 25, explicó que el lunes 12 de enero tiene agenda una reunión con la ministra del MOP, Jessica López, para abordar esta temática. “Estamos frente a un problema grave, que genera una sensación de inseguridad a quienes circulan por este viaducto a diario, y cuyo flujo es enorme porque está ubicado en la Ruta 5. Entonces queda la duda de si sólo disminuir la velocidad y reducir a una pista controla el riesgo. Por eso pedí una audiencia con la ministra, a la cual están invitados a acompañar todos los alcaldes del distrito, para hacer fuerza y que se tomen medidas mayores. Tenemos que ser capaces de actuar unidos frente a un tema cuya solución definitiva no es inmediata, pero sí pueden implementarse medidas preventivas mucho mejores”, expresó.

Jaime Bertín, alcalde de



LA CIRCULACIÓN POR EL PUENTE RAHUE ORIENTE ES POR UNA PISTA.

Osorno, explicó que oficiaron al MOP para conocer el estado real del puente, sumado a la solicitud de generar información oficial disponible de forma expedita para la comunidad.

“Lo que no puede ocurrir es que se tomen estas medidas y no se transparente la información oportunamente a la comunidad, porque eso facilita que rumores y especulaciones crezcan como la espuma. Debe haber un pronunciamiento claro, oficial y público

respecto a las razones de las medidas y el estado del puente. Señalizar de forma adecuada, por ejemplo que sólo esté operativa una pista al centro, es urgente, porque los conos no son suficientes. Si las medidas se mantendrán por largo tiempo, es recomendable demarcar la pista que se puede usar, ya que eso ayuda al cumplimiento de la norma, más aún cuando empiece la temporada de lluvia y por las noches”, afirmó el jefe comunal.

La demarcación de la pista autorizada para la circulación es una solicitud realizada por el gremio de camiones, de buses de pasajeros y los usuarios en general, porque asegura un cumplimiento mucho mayor, dado que los conos durante el día se mueven por efecto del paso de los vehículos y no queda claro el lugar de circulación, lo que facilita que muchos conductores creen que sólo hay una pista habitual y no una especial al centro.

#### NUEVA CONCESIÓN

La nueva concesión incluirá la construcción de nuevos enlaces, atraviesos y entornos, así como el mejoramiento de los existentes. Además, contempla al menos 8 puentes nuevos, el reemplazo de 10 puentes existentes y la ampliación de 9 más. A esto se suma la construcción de 24 pasarelas nuevas, el reemplazo de 23 y la instalación de rampas peatonales en 22 estructuras de enlaces y atraviesos.

Se prevé también la crea-

ción de dos áreas exclusivas para transportistas y otras dos para atención de emergencias, la readecuación de dos áreas de emergencia existentes, la construcción de 4 enlaces nuevos, el reemplazo de 4 enlaces, la ampliación y rediseño de 11 existente, y la transformación de 2 atraviesos en enlaces.

El proyecto considera una inversión de 870 millones de dólares a un plazo de 50 años, el doble de los 25 años de la primera concesión, que comenzó en septiembre de 1998 y finalizará en junio de 2026, a cargo de la Sociedad Concesionaria de Los Lagos S.A.

La autopista de doble calzada, de 133 kilómetros y que atraviesa 9 comunas de las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue, será sometida a un proceso de modernización que mejorará su accesibilidad, conectividad y seguridad, elevando los estándares de desplazamiento, tal como se ha realizado en los tramos de la ruta que ya renovaron su concesión. 