

El investigador Francisco Frésard cree que el MOP debería exigir a la concesionaria una rebaja en el valor del TAG por los tacos que provocarán los trabajos. El accidente lo provocó un camión que golpeó el puente.



Académicos e investigadores lamentan la demora de los arreglos

Cierran todo el puente Lo Saldes: "El precio y las molestias las pagan los usuarios"

JORGE NÚÑEZ

Este martes Santiago amanecerá con uno de sus puntos neurálgicos más importantes totalmente clausurado. Se trata del puente Lo Saldes, ubicado en el límite de las comunas de Vitacura y Las Condes, cuya operación será interrumpida entre el 5 y el 23 de agosto para reparar una de sus vigas transversales, que resultó dañada tras el choque de un camión, el pasado 13 de febrero. Desde entonces ha funcionado a media capacidad. "Lo Saldes es un nudo estratégico por la cantidad de vías y flujo que se articulan en ese punto", describe Iván Poduje, arquitecto y académico de la Universidad de Stanford, en su programa Overseas. Por eso, dice, "afecta todo el sistema de transporte metropolitano. Es como el paradero 14 de La Florida, la plaza Baquedano, la salida La Concepción de Costanera Norte o Pajaritos con Alameda".

Eso es lo que explica, según Poduje, el caos que se ha generado desde septiembre. "El efecto es sistémico; cualquier alteración en el puente y nudo Lo Saldes, afecta a otras vías estructurantes que comprometen un sector relevante de la

A cinco meses de su cierre parcial por el golpe de un camión, recién se proyecta el arreglo definitivo para este mes. Investigadores anticipan enormes congestiones.

ciudad", asegura Poduje, socio del estudio Atisba y ganador "Premio de la Ciudad Benjamín Vicuña Mackenna" 2018, quien repara en que "ese efecto multiplicador reduce la movilidad en comunas que atraen muchos viajes por empleo y servicios, como Las Condes y Providencia".

Lo mismo cree Daniel Arancibia, especialista en gestión de transporte de la Usach, quien destaca "los enormes perjuicios" que ha tenido para la capital mantener cerrado este importante paso urbano durante cinco meses.

"Si consideramos -contabiliza el académico del Departamento de Ingeniería Geoespacial y Ambiental de esa casa de estudio- que cada conductor que antes usaba el puente Lo Saldes, por culpa de los desvíos ahora deberá sumar un promedio de media hora arriba del auto, debemos calcular el combustible extra, las horas laborales perdidas y la contaminación ambiental producida por los tacos, entre otras cosas, lo que da un resultado bastante abultado".

Aunque Arancibia evita apuntar con el dedo a los culpables de tanta demora, explica que la respuesta se

encuentra en la ley.

"La responsable es la sociedad concesionaria Costanera Norte, porque el ministerio de Obras Públicas (MOP) le entregó a ella la infraestructura existente", asegura el investigador, quien tiene su propia teoría sobre la tardanza en las reparaciones.

"Se demoraron para generar un plan de acción y ahí es donde entra la permisología, porque los ministerios de Transporte y Obras Públicas, la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) y la Dirección de Transporte Público Regional, se sientan todos a una mesa y ahí se tiene que haber demorado el plan que tenían", cree Arancibia.

Eso explicaría el tiempo perdido, pero no el mantenimiento de los mismos cobros a los usuarios. Al menos eso cree Francisco Frésard, ingeniero investigador en transporte, quien reclama que "en el mundo todo avanza: la ciencia, la ingeniería, los materiales, todo... y Chile retrocede... y agrégale trabas, permisos, restricciones, no mejora las cosas... ¡y lo peor de eso es que el precio y las molestias las pagan los usuarios!", dice sin ocultar su molestia.

"De hecho, con toda esta alteración, es imposible que resulte la reasignación de recorridos. La congestión será durísima... horrorosa" dice, por lo que postula que "el ministerio

de Obras Públicas debiera exigir rebaja de tarifas porque esto no es algo accidental, sino programado... si les costara a ellos hacerse cargo de la congestión, serían eficientes, pero como el gasto y el daño al medio ambiente es para los usuarios, les da lo mismo".

La viga

Sobre la necesidad de cambiar la viga dañada, el profesor Daniel Arancibia no tiene dudas.

"Este tipo de vigas están moldeadas con un tipo de concreto de alta resistencia, el que además es cruzado de extremo a extremo por cables o barras de acero, los que se tensan hidráulicamente una vez fraguado el cemento", cuenta el especialista, quien explica que "ese proceso de tensión crea una compresión interna que contrarresta las fuerzas de tensión que se producen cuando se carga la estructura".

Sin embargo para que funcione bien, "no puede estar deformada ni fracturada", lo que obliga a su reparación inmediata.

"No es que la viga se vaya a caer, pero considerando las normas de seguridad vigentes en Chile, es muy probable que la tengan que cambiar en prevención de un nuevo choque, que esta vez sí podría dañar severamente todo el puente".