

Autopista entre Santiago y Valparaíso colapsa al cruzar Pudahuel: Fuertes críticas desata nueva inundación de paso bajo nivel que suspende uso de Ruta 68

Investigadora apunta a mejorar estándares de concesión. Otro académico estima que el MOP y los municipios deben adoptar medidas que eviten que el canal contiguo se desborde con las lluvias.

MAURICIO SILVA

“El modelo de concesión consiste en que tú pagas por usar esa carretera y depositas tu confianza en que va a funcionar bien y que su trayecto será seguro”. Carolina Rojas, investigadora principal del Centro de Desarrollo Urbano Sostenible (Cedeus, de las Ues Católica de Santiago y de Concepción), recurre a esa definición para calificar de “impresionante” que la autopista que conecta Santiago con el Gran Valparaíso —las dos principales metrópolis del país— deba ser restringida a los automovilistas debido a un nuevo episodio de inundación del paso bajo nivel de Av. Teniente Cruz en Pudahuel.

Ese cruce bajo nivel ya se había anegado con las precipitaciones de mayo y desde 2000 se habla de la deficiente canalización de las aguas lluvia en ese punto. La carretera, ampliada en 2001 a su actual estándar bajo el sistema de concesiones, también se ha visto interrumpida durante lluvias copiosas por los desbordes del río Mapocho.

Rojas cree que la próxima concesión debe ser más exigente. “El Ministerio de Obras Públicas (MOP) debería imponer diseños con drenaje subterráneo, bio-

“ El MOP debería imponer diseños con drenaje subterráneo, biorretención junto a las calles o en los bordes y en los pasos bajo nivel poner pavimentos permeables ”.

CAROLINA ROJAS
 CEDEUS

retención junto a las calles o en los bordes y en los pasos bajo nivel poner pavimentos permeables. Subir las exigencias de materiales y diseño en las zonas más conflictivas”, dice.

A diferencia de la evacuación a colectores, el drenaje subterráneo implica acumular el agua en tanques de infiltración —que se pueden destinar a otros usos—, ralentizando la carga que escurre por los sistemas tradicionales, pero implica una inversión alta, según plantea.

El académico Rodrigo Astroza, de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la U. de los Andes, no cree que el anegamiento de ese paso bajo nivel en particular tenga que ver con problemas

“ Un canal corre por el costado de la carretera y cuando desborda el sistema no tiene considerado ese nivel de aguas que le aporta. Es tema del MOP y los municipios ”.

RODRIGO ASTROZA
 U. DE LOS ANDES

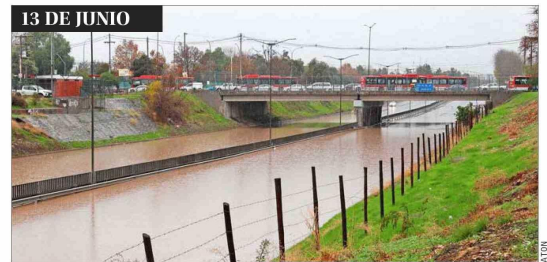
de diseño de la Ruta 68. “En general, este tipo de infraestructura y sus colectores de agua lluvia asociados cumplen la norma. La particularidad es que aquí un canal corre por el costado de la carretera y cuando este desborda el sistema no tiene considerado ese nivel de aguas que le va a llegar”, postula.

Astroza plantea que se deben estudiar los caudales que recibe para determinar el aumento de capacidad del canal o derivar el líquido que pudiera estar siendo aportado en exceso aguas arriba. “Es un tema que lo deben ver el MOP junto a los municipios”, afirma.

Para Alberto Texido, consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura,



20 DE MAYO
 Hace menos de un mes, el mismo tramo se vio anegado, impidiendo la circulación de vehículos cuando habían caído 30 mm de lluvia.



13 DE JUNIO
 Ayer, tras la tormenta más severa que se ha registrado en la Región Metropolitana en años, el paso bajo nivel se inundó nuevamente, inhabilitando la Ruta 68.

gran parte de los sectores que se inundan en el paso de la Ruta 68 por la comuna de Pudahuel corresponde a cotas bajas de lecho de río, sumado a napas que se saturan y afloran, lo que se amplifica con el crecimiento de la ciudad, que impermeabiliza el suelo, y las lluvias intensas. “Los humedales de Pudahuel son conocidos en los planes históricos y, por lo tanto, toda construcción o infraestructura debe considerar esa realidad y tomar las precauciones respectivas”, resalta. Agrega que puentes y vialidades se diseñan para escenarios de

crecidas que se superan cada 50 años, pero deben aumentar su resiliencia para adaptarse al cambio climático.

Matías Valenzuela, de la Escuela de Ingeniería y Construcción de la U. Católica de Valparaíso, también cree que las acciones deberían apuntar al canal que desborda junto a la ruta, “entubarlo, hacerle mejoras y mantenerlo. Para la concesión es un imprevisto del que no podría culpársele. De todas maneras, hay ahí también un tema de coordinación entre canalistas y la concesión para evitar repetir estos eventos”, señala.