

Ciudad

“He pedido que a la brevedad se pueda articular una reunión de trabajo (...) para ver cómo somos capaces de generar mayores medidas de seguridad en el puente”.
Eduardo Pacheco, delegado regional

“Fue el departamento de Puentes de la dirección Nacional de Vialidad que no recomendó instalarlas nuevamente (las barreras) debido a la carga que aportan”.
Dirección de Vialidad, MOP Región del Biobío

“Hay unas barreras, que son barreras como las New Jersey, pero de acero, que son más livianas”.
Tomás Echaveguren, docente Facultad de Ingeniería UdeC

PESAR EN SAN PEDRO DE LA PAZ DONDE VIVÍA FAMILIA QUE PERDIÓ LA VIDA

Puente Llacolén: fatal colisión reabre la necesidad de barreras de contención sobre el viaducto

Pablo Carrasco Pérez
 pablo.carrasco@diarioconcepcion.cl

Tras la colisión frontal que dejó a cuatro personas fallecidas en el Puente Llacolén, junto a 11 lesionados, surgió espontánea la pregunta de por qué el viaducto no cuenta con barreras que separen las pistas en ambos sentidos.

Ya primera hora de este jueves la explicación en torno al porqué no están instaladas estas medidas de seguridad la entregó la dirección regional de Vialidad, desde donde se recordó que ausencia se debe a los efectos del terremoto de 2010.

“Éstas fueron removidas el año 2010, tras el terremoto, a fin de realizar un proceso de conservación de este último. En ese contexto, fue el departamento de Puentes de la dirección Nacional de Vialidad que no recomendó instalarlas nuevamente debido a la carga que aportan éstas (al viaducto). Dado esa condición se estableció como límite de velocidad máximo de 60 kilómetros por hora”, se precisó desde el organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Por ello, y más allá de la causa basal que se establezca para explicar la fatal colisión registrada en las últimas horas, el delegado regional, Eduardo Pacheco, le pidió al propio MOP, a través de la seremi del ramo en la Región, que se analice de qué forma se puede mejorar el estándar de seguridad en Llacolén.

“Acabo de conversar con el representante del Ministerio de Obras Públicas y le he pedido que por favor a la brevedad pueda articular una reunión de trabajo desde la dirección de Vialidad y también con todos los agentes técnicos que correspondan para ver cómo somos capaces de generar mayores medidas de seguridad en el puente, evaluando todas las posibilidades que existan”, dijo Pacheco.

“Pero insisto también, necesitamos mucha ayuda de la ciudadanía para respetar los límites de velocidad, respetar las condiciones del tránsito

El sistema de seguridad fue retirado tras el terremoto de 2010 para disminuir el peso sobre la estructura. Especialista propone usar alternativa “más liviana” y delegado presidencial pide al MOP trabajar en el tema.



FOTO: FACEBOOK EMERGENCIA BIO BIO (ECO BIOBIO) - LA RED INFORMATIVA

FISCALÍA y Carabineros buscan establecer porqué produjo la colisión la noche de este miércoles en el Puente Llacolén.

y evitar que este tipo de situaciones se vivan y terminen con una tragedia como la que vivimos en la última hora”, sostuvo la autoridad.

Buscar alternativas

Pero ¿existen barreras de contención o alguna alternativa “más liviana” que pudiese usarse en el Puente Llacolén? La respuesta es sí, como lo explicó el investigador y docente de la Facultad de Ingeniería

de la Universidad de Concepción, Tomás Echaveguren, aunque esa tecnología no está disponible en el país.

“Efectivamente sí existen, pero aquí en Chile no. Hay unas barreras, que son barreras como las New Jersey, pero de acero (no de concreto), que son más livianas. Tienen menor nivel de contención, pero son más livianas y en el caso de un vehículo liviano probablemente podría haber servido” detalló.

ber servido” detalló.

En este sentido, Echaveguren expresó que si en su momento se determinó quitar las barreras de concreto por el peso que agregaban al viaducto, se debió buscar alguna alternativa.

“Lo que se debería haber hecho, que todavía se puede hacer, es haber explorado, ya que íbamos a eliminar esa barrera que estaba ahí porque era necesaria, buscar otra

FOTO: ISIDORO VALENZUELA M.



alternativa. Que eso fue lo que no se hizo y eso es lo que la tecnología de hoy puede hacer”, planteó el especialista en seguridad vial.

Respecto a si existe otro tipo de barreras o soluciones viales que pudiesen ser utilizadas en el Puente Llacolén, el investigador y docente de la UdeC indicó que sí, y que incluso se habían probado alguna vez en el país, pero se desistió de continuar con ellas.

“Hay otra barrera que aquí en Chile se probó con poco éxito, pero que se utilizó en la remodelación del Puente Maipo en Santiago, que son las barreras de cables. Pero las barreras de cable (inventadas en Estados Unidos), el problema que tienen es que son mortales para los motociclistas”, explicó el especialista.

“Lo que hicieron algunos lugares en Estados Unidos fue colocar las barreras de cable y colocarle unos faldones debajo, de manera que si un motociclista cae -porque tú sabes que cuando uno va en moto y pierde el control, se desliza de lado y la moto resbala de lado- entonces se colocan unos faldones para poder contener a los motociclistas y de esa forma lo resolveron”, sumó.

“Pero aquí en Chile las barreras de cable no fueron muy populares y más que nada se eliminaron alentados por las malas experiencias que había habido en Estados Unidos con mutilaciones”, explicó el investigador y docente de la Universidad de Concepción.

Conducta Vial

Pero junto con reconocer la necesi-

BARRERAS de contención “más livianas” podrían usarse en el Puente Llacolén según docente e investigador de la Facultad de Ingeniería UdeC. En la actualidad son existen porque fueron retiradas tras el 27/F de 2010.

dad de explorar alternativas para la instalación de medidas de seguridad en el Puente Llacolén, las autoridades insistieron en la urgente necesidad de modificar la conducta vial, en especial el exceso de velocidad que está entre los principales responsables en la Región de los accidentes de tránsito, como aseveró con cifras en la mano el seremi de Transportes Héctor Silva.

“Hay que señalar que el exceso de velocidad agrava las consecuencias de todos los siniestros de tránsito y que en la Región del Biobío representan la segunda causa de siniestros viales. Además, es la responsable del 30% de la muerte en estos hechos. Cabe recordar que los conductores que sobrepasen los límites de velocidad arriesgan infracciones que pueden constituir un delito. Independiente de esto, el llamado a to-

dos y todas es a ser responsables, a respetar las normas, las señales de tránsito y los límites de velocidad para proteger su vida y la de todos nosotros, enfatizó la autoridad regional de Transportes.

En este sentido, Tomás Echaveguren planteó que la tecnología puede aportar mucho a inhibir conductas de riesgo asociadas a la velocidad, y que en el Puente Llacolén podrían ofrecer respuestas.

“Por ejemplo, yo me preguntaba cuando vi el accidente, ¿qué pasaría si nosotros pudiéramos implementar rápidamente la ley CATI en el Puente Llacolén y generar específicamente, atención, aquí hay control de velocidad, hay control efectivo, aquí hay multa, porque eso por lo menos te genera una inhibición que te ayuda a decir, caramba, a mí me están mirando aquí, entonces

tengo que bajar la velocidad, porque el gran problema del Puente Llacolén es que tienes dos kilómetros para correr. Entonces la pregunta es, bueno, ¿cómo podemos hacer eso?”, sostuvo Echaveguren.

El accidente

Durante la jornada de este jueves el Servicio Médico Legal cumplió con la labor de realizar las autopsias de rigor y establecer la identificación de las 4 víctimas fatales, todos integrantes de una familia que vivía en San Pedro de La Paz, en el sector el Rosario, en Lomas Coloradas, donde la muerte de los dos menores de edad, que eran pasajeros del vehículo menor, impactó en las comunidades educativas donde cursaban sexto básico y kínder, tanto en el Colegio Amanecer San Carlos y Galvarino, donde se modificaron las jornadas es-

colares habituales y se hicieron espontáneos actos memoria y luto.

Mientras desde el Ministerio Público se informó que una serie de diligencias encargó a Carabineros el fiscal de turno, de la unidad de Flagrancia, Víctor Caro, quien al trabajo realizado por la Sección de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (Siat) de Concepción, para establecer la causa basal de la colisión, sumó la orden a la Sección de Investigaciones Policiales (SIP) para que hiciera el levantamiento de imágenes de las cámaras de seguridad de la vía pública y vehículos involucrados en el caso que los hubiese, lo que según fuentes de Diario Concepción, fue posible en el caso del bus, que contaba con sistema de registro visual, todo con el propósito de aclarar la dinámica de los hechos.

Por último, en el caso de conductor del bus, desde el Hospital Regional, su director Claudio Baeza, indicó que tras su ingreso la noche del miércoles y tras las evaluaciones del equipo médico se estableció que presentaba una serie de fracturas en sus piernas y una laceración en el riñón izquierdo, pese a ello no está en riesgo vital y que durante este jueves pasaría a pabellón, precisamente para estabilizar las fracturas, que era la principal preocupación, esto se concretó durante la jornada, quedando internado en la UCI del Guillermo Grantt a la espera de su evolución para ser trasladado a un centro médico de la mutualidad a la que está adscrita la empresa de transportes para la que trabaja.

OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion
 contacto@diarioconcepcion.cl