

EL PUENTE INDUSTRIAL SE HACE ESPERAR

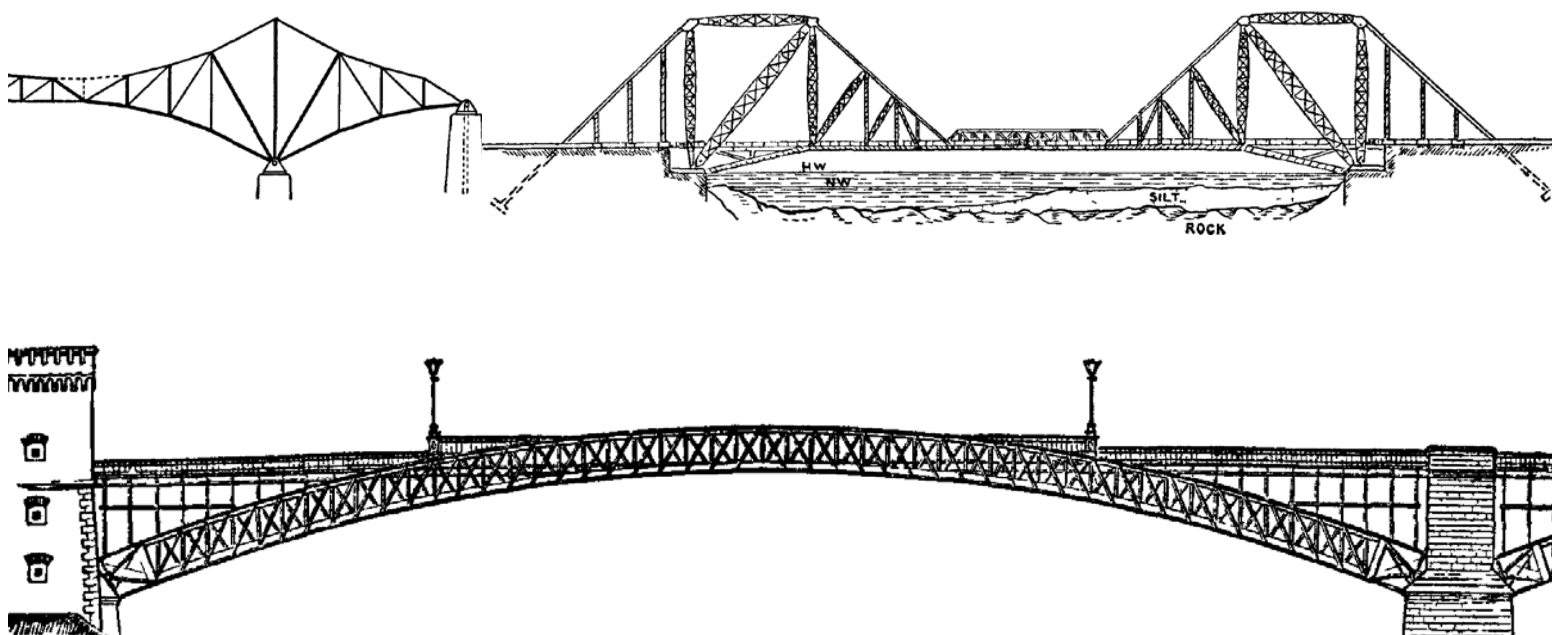
Dada su fisonomía, la mayor parte de la actividad de la región del Bío Bío gira en torno a su río homónimo, por ende el cruce del mismo es fundamental para el desarrollo de la vida ciudadana. El 27 de febrero pasado, el puente Juan Pablo II quedó inhabilitado y parte del Llacolén colapsó producto del terremoto. Esto modificó las rutas y los tiempos de traslado de vehículos particulares y de carga, situación que hizo evidente la necesidad de un cuarto viaducto: el puente Industrial, que unirá San Pedro de la Paz, Concepción y Coronel. Sin embargo, esta no es la única razón por la cual se piensa construir la infraestructura. Desde 2007 se viene perfeccionando este proyecto que, junto con descongestionar los caminos, propone un mayor desarrollo industrial, agrícola y forestal de la zona. Por esta razón, se baraja un nombre que refleje la magnitud de su envergadura. Mario Seguel, presidente de la Delegación de la CChC en la región, comenta que “nosotros

como Cámara hemos impulsado el nombre de puente del Desarrollo, porque más que su uso industrial, abarca un desafío económico y de desarrollo para toda la región”. Las especificaciones son pocas pero concisas: su trazado busca aprovechar eficientemente los recursos y beneficiar no sólo a la comunidad industrial, sino que también a la población civil. ¿El resultado? Un viaducto bimodal por donde puedan circular vehículos y trenes.

EL PROYECTO

La idea del puente industrial es una respuesta al desarrollo regional, a su expansión y a la necesidad de proteger el tránsito civil del ruido, de los gases y de la congestión vehicular producida por los motores de carga. Según Carlos Guzmán, seremi de Obras Públicas de la región, los 32 kilómetros que pretenden abarcar el viaducto cuentan con las salidas necesarias para que en los próximos años los puertos de la zona se conviertan en el eje de salida de la producción industrial del centro

sur de Chile. El alto costo de la obra -más de 300 millones de dólares- y las complejidades técnicas, hacen que la edificación no se realice de forma inmediata, mucho menos si se considera que depende de una concesión que aún no se licita, pero cuyo proceso está programado para fines de 2010. Así lo señala Guzmán, quien comenta que “ahora todo depende de la licitación, porque el MOP ya desarrolló su labor, que consistía en hacer los estudios pertinentes”. Una vez finalizado el proceso de licitación, Carlos Guzmán estima que los tiempos de construcción fluctúan entre los tres y cuatro años. Es decir, si la edificación comienza a principios de 2011, el puente puede ser utilizado en 2014, fecha que aunque parezca lejana, no tiene relación con los efectos post terremoto, sino que más bien con las dificultades técnicas de la infraestructura. De esta forma, el puente Industrial viene a ser el eslabón central de la cadena conformada por la Ruta Interportuaria -que une Talcahuano y Penco- y la Ruta 160 -que conec-



UN CUARTO PUEBTE PRETENDE CONSTRUIRSE EN CONCEPCIÓN. UNO QUE DISMINUIRÁ LA CONGESTIÓN VEHICULAR DE LOS OTROS VIADUCTOS Y MAXIMIZARÁ LOS RECURSOS PRODUCTIVOS DE LA INDUSTRIA MADERERA, AGRÍCOLA Y PESQUERA DE LA ZONA. PERO AUNQUE LOS ESTUDIOS YA SE REALIZARON, EL PROCESO DE LICITACIÓN RECIÉN SERÁ DENTRO DE UNOS MESES.

POR **CAROLINA CARTAGENA.**

ta Coronel y Tres Pinos- y cuya construcción se enmarca en un proyecto mayor, llamado Interconexión Vial Logístico Portuaria.

LA SITUACIÓN PENQUISTA

Después del terremoto, los puentes Llacolén y Juan Pablo II sufrieron graves daños. Mientras el Llacolén se encuentra operativo gracias a un mecano instalado en su primer tramo, las reparaciones del Juan Pablo II responden a los plazos establecidos (principios de 2011). De todas formas, el tráfico que circula diariamente por el trayecto Llacolén -desde Concepción hacia Arauco, y viceversa- supera ampliamente la capacidad de la estructura. Además, se producen atochamientos, sin mencionar que el Llacolén no está hecho para el tránsito de camiones y que, una vez terminado, el Juan Pablo II va a quedar habilitado para vehículos livianos y medianos, con un máximo de 17 toneladas por eje.

Por otro lado, este último "tendrá problemas de volumen producto del túnel", señala

el seremi de Obras Públicas, lo que significa que, además de las reparaciones, habría que invertir en este ítem. Por lo mismo, Guzmán realza la importancia, la rentabilidad y la urgencia del puente industrial. "Su capacidad de 60 toneladas hace que no tenga comparación con ningún otro, no competirá con el Chacabuco ni con el Llacolén, que son urbanos, y significará una inversión de conectividad a largo plazo", detalla. A su vez, Mario Seguel acentúa la función del puente: "No sólo significa el descongestionamiento del puente Llacolén, sino que una importante conexión con la provincia de Arauco que, hoy por hoy, depende del cruce del río". Además destaca el esfuerzo empresarial en cuanto a costos de transporte se refiere, ya que después del terremoto, "los vehículos de carga han debido desviarse hacia Nacimiento- Los Ángeles y después devolverse por Cabrero para ingresar a Concepción, añadiéndole 200 kms al desplazamiento regular". Esto, sumado a la lentitud del traslado, hace que disminuya la

competitividad de la región, efecto contraproducente en comparación a otros centros portuarios como San Antonio.

LA PROPUESTA EFE

El proyecto del cuarto puente no ha estado exento de polémicas. Mientras el trazado suscitó uno que otro desencuentro por parte de los vecinos, la iniciativa de EFE fue celebrada por los alcaldes de San Pedro de la Paz, Coronel y Talcahuano, y por los habitantes de esas localidades. La Empresa de Ferrocarriles del Estado fue la propulsora de la proposición que mejor aceptación ha tenido en este proceso: la vía ferroviaria y el Biotren a Coronel. Sin embargo, esta propuesta debe ser evaluada e incluida de manera formal, ante lo cual las autoridades han manifestado haber atrasado la licitación con el fin de añadirla al proyecto central. De concretarse la intención, el actual puente ferroviario va a ser utilizado sólo por pasajeros y el Industrial por trenes de carga con capacidad de hasta 25 toneladas por eje. **EC**