

25 años
FJG

FUNDACIÓN JAIME GUZMÁN

#1602
Edición

MIRADA POLITICA

MAYO
2016



DESBORDE RÍO MAPOCHO

¿Y LA RESPONSABILIDAD

DEL MOP?

I. ANTECEDENTES GENERALES.

Durante la semana del 11 de abril de 2016 se anunció en repetidas ocasiones la llegada de un sistema frontal a la zona centro del país. Dadas las condiciones climáticas, se llegó a anunciar que en la capital habrían precipitaciones durante los días 15, 16 y 17 de abril, existiendo la posibilidad de la caída de entre 50 y 150 mm de agua.

Una de las medidas de contingencia implementadas fue la construcción de un canal de desvío que podía soportar hasta 80 metros cúbicos de agua por segundo. Sin embargo, el Río Mapocho alcanzó los 120 m³, ocasionando el colapso del canal. Fue así como varias calles de Providencia se vieron inundadas, causando daños tanto en lugares residenciales como en establecimientos comerciales.

II. MEDIDAS ADOPTADAS

En cuanto a los hechos ocurridos, el Ministerio de Obras Públicas ha optado por responsabilizar completamente a la empresa concesionaria Costanera Norte S.A. y a la constructora Sacyr subcontratada por Costanera Norte. No cabe duda de que el desborde mismo del río no ocurrió por causas naturales, sino que por las faenas que se realizaban en el lecho del río en su momento. No obstante, resulta pertinente preguntarse hasta qué punto sería responsable la misma empresa por las obras realizadas en el lugar, y el Ministerio de Obras Públicas por la fiscalización que debía llevar a cabo y por las autorizaciones correspondientes.

a. Documentos enviados por el Ministerio de Obras Públicas

Dentro de los documentos enviados, se encuentra un oficio con fecha 8 de septiembre 2015, enviado por el Departamento de Obras Fluviales de la Dirección de Obras Hidráulicas del MOP, en el que se acepta el “Plan de manejo” del Río Mapocho, y autoriza el ingreso al cauce para iniciar los trabajos en la franja norte del río. El documento señala expresamente lo siguiente:

Las crecidas de diseño para el presente proyecto corresponden a las del mes más desfavorable del período siendo éste octubre, con un caudal de diseño $T= 10$ años de 61 m³/s y una verificación sin desbordes para un caudal $T= 20$ años de 79 m³/s.

El mismo documento establece que deberán coordinarse visitas periódicas de profesionales del Departamento de Obras Fluviales, con el objeto de que “se efectúen recomendaciones u observaciones para mejorar la seguridad del cauce y las obras en ejecución”. Se exigieron, además, las siguientes medidas:

- La instalación de un Puente Provisorio en la canalización Central (tipo 2), el cual, una vez se definiera su posición, debía ser evaluado para los caudales $T=10$ y 20 años, informando a la Dirección de Obras Hidráulicas de dicha evaluación.

• Minimizar la cantidad de acopios en el cauce y que los acceso a éste debían ser orientados hacia aguas abajo.

- Una Carta Gantt de las actividades relacionadas con trabajos en el cauce, para el período septiembre 2015 a abril 2016.

- Minuta y Reporte Fotográfico al menos cada 2 semanas, informando el estado de avance de las actividades relacionadas con los trabajos en el cauce.

- Evaluación en terreno de un posible retiro de la canalización.

- Visitas periódicas junto con personal de la Dirección de Obras Hidráulicas.

- Que todo daño generado a las obras de defensa existente debía ser reparado y costado íntegramente por el Concesionario.

- La continuación del monitoreo, alerta y las medidas de seguridad establecidas previamente en el Plan de Contingencia 2015, manteniendo el sistema de pronóstico e información diario (mediante correo electrónico) y las medidas de mitigación ante posibles alertas.

- Visitas con profesionales de la Dirección de Obras Hidráulicas, cada 2 ó 3 semanas o previo a un pronóstico de alerta, para ver el estado de las obras y actividades establecidas.

Otro documento relevante fue el oficio enviado por la Coordinación de Concesiones del Ministerio, en el menciona que a raíz de la fiscalización realizada en el sector, se había “detectado presencia de acopio de materiales pétreos y movimientos de tierra, adyacentes a la vía concesionada, tanto en Kennedy como en el Sistema Oriente Poniente que eventualmente ante precipitaciones de consideración, podrían evacuar la cota más baja”. Fue por esto que la Inspección Fiscal requirió que “se instruya a quien corresponda de manera de adoptar todas las medidas necesarias tendientes al despeje y conducción de aguas lluvias de las obras adyacentes a sectores debidamente preparados y que no alteren la operación de la ruta. Adicionalmente se deberán considerar medidas de gestión del tránsito en la vía troncal específicas, que en caso de ser necesario alerte a los usuarios de condiciones de restricción por estos efectos en la ruta antes descritos”.

Fue en virtud de los eventuales riesgos que la Dirección de Obras Hidráulicas, dependiente del Ministerio, autorizó la construcción de un canal de desvío que podía soportar hasta 80 m³ por segundo en caso de una crecida del Río Mapocho a causa de las precipitaciones.

b. Medidas adoptadas por la empresa

A partir de los análisis y las exigencias del Ministerio de Obras Públicas, la empresa Costanera Norte procedió a la construcción de un dique que funcionaría como desvío del agua, cuya capacidad máxima eran 80 m³/s. Además, en atención al segundo oficio envidado, removió los sedimentos que se encontraban en el lugar.

Diego Savino, Gerente General de Costanera Norte S.A. afirmó que “estaban las autorizaciones para hacer los trabajos (...) El agua superó el caudal de desvío que era de 80 metros cúbicos por segundo, pasó a ser de 120 metros cúbicos por segundo, se desbordó e ingresó en uno de los túneles que está en construcción. Eso hizo como sifón y desbordó hacia Costanera Sur y Costanera Norte” ¹.

1. <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2016/04/680-677020-9-quien-es-responsable-del-desborde-del-rio-mapocho.shtml>

CON CLU SIONES.

Tanto Ministerio como la Intendencia Metropolitana han optado por responsabilizar a la empresa por falta de diligencia en las medidas adoptadas, mientras que Costanera Norte S.A. se ha inclinado por excusarse de responsabilidad al afirmar que ésta sólo aplicaba las medidas ordenadas por el MOP y la Dirección de Obras Hidráulicas.

El Ministro de Obras Públicas ha señalado en distintos medios de comunicación que se llevaría a cabo un sumario que contendría toda la información que aun no se ha verificado, incluyendo el *“conjunto de advertencias que se realizaron a la empresa Costanera y la presencia de funcionarios del MOP en la obra”*².

Dado que hasta el momento no existen antecedentes claros que permitan acreditar fehacientemente que el Ministerio de Obras Públicas cumplió con la oportuna fiscalización de todas las exigencias formuladas por la Dirección de Obras Hidráulicas, no es posible llegar a una conclusión categórica sobre la responsabilidad por los daños ocurridos.

Es por esto que no queda más que esperar a que dichos antecedentes sean publicados, de modo que se pueda determinar con claridad quién sería el responsable por los daños ocasionados por el desborde del río: la empresa Costanera Norte S.A. por incumplimiento de las medidas de contención y prevención a las que se obligó, o el Ministerio de Obras Públicas por incumplimiento de sus deberes de fiscalización.

2. <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2016/04/680-677105-9-la-defensa-del-ministro-del-mop-ante-la-fiscalizacion-de-obras-a-costanera-norte.shtml>



Capullo 2240, Providencia.

www.jaimeguzman.cl



[/FundacionJaimeGuzmanE](https://www.facebook.com/FundacionJaimeGuzmanE)



[@FundJaimeGuzman](https://twitter.com/FundJaimeGuzman)