

VALPARAISO, 17 de mayo 2014.

RESPONSABILIDADES POLÍTICAS Y CIUDADANAS LECCIONES DESAPRENDIDAS

Cuando ocurre una catástrofe como del 12 Abril en las partes altas de los cerros de Valparaíso, con una dramática pérdida de vidas humanas, la conciencia social sufre un duro impacto al verse de nuevo a merced de las leyes de la naturaleza (en ocasiones vaticinadas); que creía prácticamente sometidas. Pero cuando además sucede en un espacio que no cuenta con una cartografía de riesgos y una normativa al respecto (cosa bastante usual en nuestro país), al pesar de todos los ciudadanos, ha de asistirse con asombro una vez más a la prueba de que la seguridad con la que se creía contar ha sido burlada, la conmoción es tal que obliga a cuestionarse hasta cuando debemos esperar para contar con un sistema para garantizar que los riesgos pueden ser identificados y desarrollados para no llegar a una crisis como la experimentada la ciudad, ciudadanía, país y especialmente los afectados directos con las pérdidas materiales y esencialmente de vidas humanas.

En los sucesos acontecidos el 15 de febrero 2013 (Cerros Rocuant – Ramaditas – Rodelillo) y del 24 de abril 2013 (Cerros La Cruz – Mariposa), se acudió al consabido recurso de acallar lo sucedido por nuestra sociedad local y eludir responsabilidades. Muy al contrario, con lo ocurrido con la última tragedia se deben iniciar las obligadas investigaciones científicas y acciones judiciales, que acaben sentando en el banquillo al mismísimo alcalde y los que resulten con una responsabilidad sobre el tema de la seguridad de la población, responsables último de la seguridad de la población, como debe contemplar en las atribuciones propias de sus cargos. Junto a ellos, deben asumir sus compromisos sociales los poseedores de terrenos rurales colindantes y fronterizos con las áreas urbanas, donde cabe un compromiso de salvaguardar y confinar todos los riesgos en los límites de sus propiedades.

Recordemos algunos ejemplo no tan cercanos, la caída de la Pasarela Portales en la Avenida España de Valparaíso en la noche del año nuevo del 1999, donde fallecieron dos personas y 92 resultaron heridas de consideración. El municipio, a cargo de ese entonces del actual diputado Cornejo, cancelaron la suma aproximada de \$ 950 millones. El pago de las indemnizaciones había sido fallado por el Primer Juzgado Civil de Valparaíso, fue confirmada por la Corte de Apelaciones porteña y posteriormente por la Corte Suprema.

Otro caso de accidente e indemnización es el ocurrido el día 7 de mayo de 1995, conocido como la tragedia del Estero Minte, accidente carretero, ubicado en el km 8 de la ruta internacional 225 que une Ensenada con Puerto Varas en la Región de Los Lagos, donde fallecieron 27 personas y sobrevivió una, en una de las peores tragedias carreteras ocurridas en nuestro país. Las causas fueron que el día 7 de mayo de 1995 había sido un día muy lluvioso, uno de los peores de ese año precipitando 192 milímetros en menos de 48 horas. Específicamente en este accidente las fuertes lluvias produjeron que colapsara un terraplén por donde pasaba un tubo de alcantarillado, donde la fuerza de las aguas del estero la llenó de sedimentos, desencadenando una tragedia al ceder el camino dejando un enorme abismo de 15 metros de profundidad. Eran pasadas las 19.00 horas, la fuerte lluvia y oscuridad disminuían al máximo la visibilidad del camino. Los vehículos, a más de 100 km/h, caían sin que sus conductores pudiesen percatarse del socavón. Luego del accidente todos apuntaban como responsables al Ministerio de Obras Públicas quienes tienen a cargo los caminos del país. Aludían a que no se limpiaron las alcantarillas después del verano por lo que esta se estancaba de a poco. El 13 de octubre de 1995 los familiares de las víctimas demandaron civilmente al Estado de Chile por "falta de servicio", pidiendo una indemnización de 5.200 millones de pesos. El 8 de enero de 1996 se concluía la investigación sobre la tragedia la cual estuvo a cargo del ministro respectivo el que después de 8 meses investigando no arrojó culpables y sobreseyó definitivamente el caso. A mediados de julio de 2001 es reabierto el sumario para determinar las causas y responsables, donde la ministra en visita para investigar los hechos el año 2002 se conocen las indemnizaciones definitivas las que en total suman 1.225 millones de pesos para 26 de 27 familias de las víctimas y al sobreviviente.

Para la experiencia europea, específicamente en catástrofe como la del área montañosa de Montroc, Francia donde en 1999, en una zona blanca y con un Plan de Prevención de Riesgo Naturales, una avalancha provocó 11 víctimas, se dio inicios a un juicio con una fase de instrucción previa en octubre de 1999, con la realización de informes de expertos y la declaración de testigos para determinar si podía abrirse una causa judicial contra una o más personas. Finalmente, en octubre de 2000, el alcalde de Chamonix Michel Charlet, presidente del Comité de Seguridad sobre avalanchas y responsable último de la seguridad de la población del municipio fue apuntado como único acusado. En mayo de 2003 el Tribunal Correctionnel de Bonneville (Haute-Savoie) celebró el juicio en el que el señor Charlet tuvo que comparecer bajo la acusación de "homicidio y heridas involuntarias".

En cuanto a la gestión, en el juicio se vertieron algunas críticas que podemos extraer para nuestra realidad, se subrayó la ausencia de una metodología clara durante el período de alerta. Es cierto que la posibilidad que se produjera un hecho de estas magnitudes ocurridas sobrepasa estimaciones probabilísticas, donde el siniestro barrió con sectores de siete cerros para el desastre de 12 de abril (Mariposa Alto, La Cruz, El Litre, Las Cañas, Merced, Ramaditas Alto y Rocuant Alto), sin una norma de identificación de riesgo, no hay modo de recuperar este conocimiento, agudizado donde al no existir un enfoque identificable de restricciones de uso del territorio, bajo el uso condicional, se presenta la problemática que conlleva la ocupación de los espacios, que en la práctica, se ha dado vía libre a la fuerte utilización de los terrenos, identificando hasta tres viviendas en éstos, donde además bien puede suponerse basado en lo anterior que la presión urbanística y los requerimientos habitacionales de las familias porteñas, no termina de reflejar en el territorio el estándar de fijación de la densidad habitacional. Entonces los mayores niveles de riesgo aparecen por premeditación involuntaria e inconsciente de la comunidad. Parece, efectivamente que en “la mitad de una crisis no es desde luego el mejor momento para empezar a revisar 30 años de planeamiento.”

De cualquier modo, la lección que se desprende una vez más del estudio de este caso es la necesidad de que los conocimientos que se vayan adquiriendo, mejorando los ya existentes, tengan un reflejo automático y claro en los documentos orientadores de la ocupación del territorio sustentable. Algo que, como de sobra es sabido, resulta complejo debido a la cantidad de fuerzas de presión que se establecen en torno al crecimiento de los núcleos de población, pero que en ocasiones puede ser determinante para no cometer actos imprudentes que pongan en peligro la integridad de los ciudadanos y de sus bienes

Entonces se puede obtener una reducción racional del riesgo, actuando sobre sus tres elementos, diseñando estrategias de antipeligrosidad, antiexposición y antivulnerabilidad. Disminuir la exposición se debe acometer desde los planes de ordenación del territorio. Se trata de evitar la ocupación de áreas con probabilidad conocida de afectación por un peligro en particular. La medida antiexposición se contemplan como medidas no estructurales. Minimizar la peligrosidad (en su término de severidad) y la vulnerabilidad de los elementos expuesto, se acomete desde el punto de vista ingenieril. Los mapas de peligrosidad y vulnerabilidad permiten determinar donde emplazar el conjunto de medidas estructurales, necesarias para estabilizar o contener una ladera con peligro de rotura (anclajes, drenajes, muros, corrección del talud, etc.), bien para reforzar elementos que pueden ser dañados por un

deslizamiento (viseras, túneles, piscinas de retención, ejecución de estructuras para desviar la trayectoria, vallas dinámicas y estáticas)

Lo que dejan claro casos como éste, es que el sistema de prevención que en un determinado contexto se considera adecuado, siempre puede mejorarse. En primer lugar, el conocimiento a nivel local del problema es un activo importante tanto en la elaboración de mapas como en la previsión meteorológica: siempre es conveniente actualizar la cartografía con las nuevas técnicas que se vayan desarrollando, pero sin olvidar la memoria histórica de los acontecimientos pasados, que puede ser una información de primer orden. También la predicción de los servicios meteorológicos, que generalmente emiten sus pronósticos a escalas diversas. Otro punto a rescatar también es la necesidad de garantizar una buena información sobre el riesgo a una población en su mayoría conocedora y configuradora de la exposición y vulnerabilidad, donde a menudo desconoce las reglas de seguridad en estos espacios del territorio.

Pese a todo esto, se deben sentar las bases con este desastre para que en el futuro la responsabilidad del poder político local-nacional en cuestión de seguridad frente al riesgo no fuese tomada a la ligera.

URIEL PADILLA CARREÑO
Académico - Investigador
Escuela de Construcción Civil
Facultad de Ingeniería
Universidad de Valparaíso

Constructor Civil ICCC 7672 U. de V.
Perito Judicial V y VI Cortes de Apelaciones
Diplomado en Economía Urbana P.U.C.Ch.
Magister Asentamiento Humano y Medio Ambiente P.U.C.Ch.

