

**RECuento DEL
ACCIDENTE CARRETERO
OCURRIDO EN LA RUTA CH-225
PUERTO VARAS- VILLA ENSENADA
EL DIA 07/05/95 A LAS 20:30 HORAS**

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DEL INTERIOR
OFICINA NACIONAL DE EMERGENCIA



INTRODUCCION

Un temporal desatado entre los días 1° y 10 de mayo de 1995, ocasionó diversos problemas en la Décima Región. El fenómeno registró 153 mm. de agua caída, superiores al promedio. Inundaciones, cortes de caminos, aislamiento de localidades y deslizamientos de tierra, fueron algunos de ellos. Esas dificultades, junto a la obstrucción de un desagüe situado bajo un tramo de la ruta CH-225 Puerto Varas- Villa Ensenada, originó a las 20.30 horas del 7 de mayo de 1995 un socavón con consecuencias fatales para quienes transitaban por el sector.

La Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior, ONEMI, conoció la situación a las 21.48 horas y efectuó inmediatamente los contactos con la Región de Los Lagos para coordinar las acciones que el hecho requería.

Las pérdidas de vidas humanas en accidentes carreteros se han convertido en Chile en sucesos reiterados. Sin embargo, el caso del Estero Minte impactó por las características de los hechos. Un recuento detallado del origen de los acontecimientos se entrega a continuación. Ello permitirá analizar las actuaciones y coordinaciones efectuadas por el nivel regional con las instituciones participantes en las tareas de superación de la emergencia.

RELACION DE HECHOS

DIA 07/05/95

21:55 Hrs.

ONEMI toma contacto vía telefónica con el Director Regional de Emergencia de la X Región para recavar información respecto de un accidente ocurrido en las cercanías de Puerto Varas.

22:00 Hrs.

DIREMER de la X Región confirma que efectivamente ha ocurrido un accidente. Las primeras noticias indican que vehículos habrían caído a un barranco. Resultaron 3 víctimas fatales.

22:52 Hrs.

DIREMER de la X Región amplía información del accidente. Indica que éste ocurrió en el lugar llamado Puerto Edén de la ruta CH-225 a 9 Kms. de Puerto Varas. Agrega que hay serios problemas y se dirigen al lugar el Sr. Intendente Regional (S), personal de Vialidad y el DIREMER.

23:20 Hrs.

DIREMER de la X Región, nuevamente amplía información respecto al accidente. Hace presente que la comitiva se encuentra en el lugar, donde hay una situación muy confusa. El camino ha sido interrumpido por una grieta profunda, en el cual han caído vehículos. Se desconoce la cantidad de vehículos y personas. Trabajan en el lugar varias compañías de bomberos, carabineros y personal de vialidad.

DIA 08/05/95

00:00 Hrs.

DIREMER de la X Región informa que a esta hora se han rescatado 2 cuerpos. Señala además, que se suspenderán las tareas de búsqueda y rescate, porque las condiciones del terreno y climáticas lo hacen muy difícil. El rescate continuará a las 06.00 Hrs.

00:35 Hrs

DIREMER de la X Región informa que en lugar del accidente las aguas socavaron terraplén al colapsar alcantarilla y cortó el camino. Lo anterior, produjo una grieta de 6 metros de profundidad por unos 20 metros de ancho. Hasta esta hora se han rescatado 2 cuerpos: 1 adulto, desde un camión, y 1 niña de 9 años, pasajera de algún automóvil. En el camión viajaban otras 5 personas, las que se encuentran desaparecidas. Se estima que debajo del camión que transportaba madera, hay otros vehículos, desconociéndose la cantidad de personas que viajaban en ellos. Se busca vía alternativa para unir Ensenada con Puerto Varas.

VERSION TECNICA

- a. Los días 6 y 7 de mayo, abundantes precipitaciones (150 mm.) aumentaron el caudal del estero Minte. Producto de la pendiente del sector, las aguas adquirieron gran velocidad.
- b. La fuerza de las aguas arrastraron árboles, quila seca, piedras, hojas y ramas, que obstruyeron la alcantarilla ubicada abajo del camino.
- c. La alcantarilla, del tipo cajón, se encontraba abajo de la carpeta de asfalto. Tenía dos metros de largo por un metro cincuenta de ancho y estaba diseñada para soportar crecidas máximas, calculadas sobre la base de los promedios del agua caída durante los últimos 20 años. Sin embargo, esta vez fue afectada por el socavamiento producido por el torrente, a lo cual se añadió el efecto tapón producido por los elementos sólidos que las aguas arrastraron.
- d. La alcantarilla bloqueada actuó como «dique». El reblandecimiento del terreno y la fuerza del torrente provocaron un socavón, un abismo de 20 metros de profundidad, aproximadamente, y una cataraeta de agua y barro. El fenómeno arrastró 20 metros de carpeta de cemento, dejando la carretera interrumpida y atravesada por el estero. Este arroyo desagua en el lago Llanquihue, kilómetros más abajo.
- e. El sector del accidente es de bajada hasta Puerto Varas y se encuentra después de una curva. Los anteriores factores, además del camino mojado y la oscuridad, facilitaron la caída de los vehículos al vacío. El hecho afectó a 5 vehículos que se dirigían desde Villa Ensenada hasta Puerto Varas, otro que cubría la ruta Puerto Varas-Villa Ensenada y un camión cargado con madera, el cual también viajaba hasta Puerto Varas. Este último transporte, cayó sobre los vehículos menores.

**AGUA CAIDA ENTRE EL DIA SABADO 06/05/95
Y DOMINGO 07/05/95**

SABADO 06/05/95

Entre las 08.00 y las 14.00 Hrs. no hubo precipitaciones.

Entre las 14.00 . y las 20.00 Hrs. cayeron 9 mm.

Entre las 20.00 y las 02.00 Hrs. cayeron 25.9 mm.

Entre las 02.00 y las 08.00 Hrs. cayeron 21.2 mm.

Total agua caída 56.1 mm.

DOMINGO 07/05/95

Entre las 08.00 y las 14.00 Hrs. cayeron 24.7 mm.

Entre las 14.00 y las 20.00 Hrs. cayeron 11.5 mm.

Entre las 21.00 y las 02:00 Hrs. no hubo precipitaciones.

Entre las 02.00 y las 20:00 Hrs. cayeron 6 mm.

Total agua caída 36.8 mm.

A continuación se presenta un cuadro resumen de los índices pluviométricos de los días 6, 7 y 8 de mayo de 1995

Días	6	7	8
AGUA CAIDA EN 1995	396,5	452,6	499,8
AGUA CAIDA AÑO NORMAL	454,3	462,5	475,8
AGUA CAIDA AÑO 1994	368,4	376,0	377,8

Promedio mes de mayo 234,1

INFORME METEOROLOGICO

De acuerdo a la información entregada por la Dirección Meteorológica de Chile, mediante sus informes oficiales números 065/95, 075/95, 078/95, es posible resumir la situación meteorológica, con ocasión del accidente carretero del estero Minte, de la siguiente manera:

1. A contar del 25 de Abril, se registran 3 períodos de mal tiempo (entre el 25 y el 27 de abril, el 1, 2 de mayo y el 6, 7 de mayo) siendo el más intenso el último, donde precipitaron más de 150 mm. en dos días.
2. Durante el 6 y 7 de mayo (día previo y el del accidente), se registraron un total de 153,5 mm. de agua caída, conformándose como la mayor precipitación en 48 horas desde que existen registros (desde 1950 hasta la fecha en la estación de Ensenada). En otras palabras, el agua caída el 6 y 7 de mayo de 1995 en Ensenada, corresponde a un registro récord e inusual.

3. Existen diferencias entre la información proporcionada por la Dirección General de Aguas y la Dirección Meteorológica de Chile, en cuanto a la cantidad exacta de precipitaciones durante el 6 y 7 de mayo, lo cual se explica como sigue:

- a. Las mediciones fueron efectuadas en diferentes estaciones, separadas 4.6 kilómetros una de otra.
- b. Dentro de un mismo sistema frontal, existen áreas en que precipita con diferentes intensidades.
- c. La Orografía tiene una enorme incidencia en la intensidad de la precipitación.

En los 4.6 kilómetros que separan una estación de otra pueden existir suficientes accidentes topográficos, que determinen una diferencia de precipitación importante dentro de una misma condición atmosférica.

4. La situación sinóptica que generó el período de mal tiempo, que un sistema frontal muy activo, asociado a un vórtice (torbellino o remolino) de 985 Hpa, que cruza sobre la zona Sur Austral, el día 6.

El día 7, aún el sistema ya pasado a sector argentino, pero persistiendo una marcada inestabilidad post-frontal en toda la zona sur-austral de Chile, se genera una onda sobre la X Región, con un vórtice secundario no cerrado, el que intensifica severamente la inestabilidad en este sector, generando precipitaciones intensas tipo chubascos, los que persistieron pero declinando progresivamente hasta el día 8.

VEHICULOS ACCIDENTADOS

1. Camioneta Chevrolet Luv P.P.U. AG-1651.
2. Camión con acoplado KH-2701.
3. Jeep Nissan Terrano.
4. Auto Nissan Sentra P.P.U. DP-4493.
5. Auto Subaru Legacy P.P.U. DK-1176.
6. Auto Toyota Corolla 2.000 P.P.U. EG-2293
7. Jeep Cherokee P.P.U. DK.9416.

VICTIMAS

En el Camión viajaban:

1. Luis Alberto Olavarría Estrada, 35 años conductor del camión.
2. Gisella Alejandra Mesler Inostroza, 25 años.
3. Maria del Carmen Inostroza Pinela, 45 años.
4. Adolfo Helmut Mesler Inostroza, 14 años.
5. Nataly Alejandra Olavarría Inostroza, 7 años.
6. Carlos Manuel Moraga Mesler, 8 años.
7. Cristián Alexis Moraga Mesler, 5 años.
8. Gustavo Ignacio Moraga Mesler, 3 años.

En la Camioneta Chevrolet Luv P.P.U. AG-1651 viajaban:

9. Jaime Antonio Cerda de Villegas, 45 años.
10. María Soledad Montalva Campos, 41 años.
11. Sofia Margarita Cerda Montalva, 6 años.
12. María Luisa Villalón Montalva, 14 años.
13. María Soledad Villalón Montalva, 15 años.
14. Manuel Francisco Villalón Montalva, 14 años.
15. Rodrigo Paquet Godoy, 14 años.

En el auto Nissan Sentra P.P.U. DP-4493 viajaban:

16. Erico Yunge Siebal, 67 años.
17. Idalia Raddatz Schwabe, 62 años.

En el auto Subaru Legacy P.P.U. DK-1176 viajaban:

18. Claudio Marcelo Nicklitschek Wiehoff, 52 años.

En el Jeep Cherokee viajaban:

19. Fernando Alberto Lavados Muñoz, 46 años.
20. Luisa Adriana Aguilar Alvial, 36 años.
21. Macarena Andrea Lavados Aguilar, 9 años.
22. Fernando Andrés Lavados Aguilar, 6 años.
23. Sebastián Ignacio Lavados Aguilar, 3 años.

En Camioneta Nissan Terrano viajaban:

24. Tulio Arturo Minte Burk, 35 años.
25. Georgina Diaz Friedman, 25 años.
26. Constanza Francisca Minte Diaz, 9 años.
27. Arturo Andres Minte Díaz, 6 años.
28. **Ludwig Codjambessis, 30 años, casado, 2 hijos. Único sobreviviente de la tragedia.** Guía de montaña, voluntario

de rescate de la Séptima Compañía de Bomberos de Ensenada.

Codjambessis trabaja como guía de turistas que suben hasta la cima del volcán Osorno. Después de supuesto del impacto se integró a la búsqueda de los cuerpos desaparecidos. Su relato es el siguiente: «Se veía una carretera limpia. Yo viajaba de Puerto Varas a Ensenada. No ví el hoyo. Al llegar a la curva con la bajada iba preocupado del taxi Lada que viajaba delante mío y que frenaba, aceleraba, cambiaba de pista. Yo intenté adelantarlo. Recuerdo que el taxi iba con la ventana abierta y percibí como una mano haciéndome gestos cuando lo iba pasando... y allí fue cuando miré de frente el camino y me di cuenta que se había cortado. Me encontré con el vacío.

Creo que el taxi me salvó, porque si yo hubiera visto el hoyo desde la bajada, habría frenado bruscamente y habría sido peor. Luego empecé a caer y caer y caer. Eso me salvó un poco, también. No sé, se dieron tantas cosas al mismo tiempo para bien. Caí con la velocidad justa para no chocar con el muro del otro lado, ni caer en el agua donde cayeron los otros autos y se hundieron. El auto no lo frené, así es que cayó en una buena posición. Casi se da vuelta, pero volvió a su posición y ahí resbaló, entonces no perdí la orientación, porque si me hubiera dado vuelta ...

Había varios autos sumergidos. Alcancé a ver por lo menos 3 que cayeron antes del mío.

No sé en realidad cómo salí de ahí, cómo salí vivo. Me acuerdo de todo, porque no perdí la conciencia en ningún minuto, pero con el puro primer impacto, que fue lo que menos me afectó, porque los siguientes golpes los sentí más, pues eran en distintas posiciones, se pulverizaron los asientos

del auto, los vidrios, todo, y a mí no me afectó mayormente.

La caída fue larguísima. 20 metros hacia adelante y 20 hacia abajo. Como iba a poca velocidad, caí como en caída libre, pero mantuve la posición. Todo se dio bien, porque si hubiera visto el corte y hubiese frenado habría caído rodado y si caigo de espaldas, que creo es lo que le pasó a los otros, no habría tenido ninguna posibilidad.

Después de caer con el auto rompí la ventanilla, salí mientras el auto resbalaba por el derrumbe, y se empezó a hundir, así es que no traté de abrir las puertas. Salí por el vidrio al techo y estaba pasándome al motor para saltar afuera cuando pasó una camioneta LUV por encima mío y cayó hacia el otro lado, en seco, y también comenzó a deslizarse hacia el agua en la parte más profunda. En ese momento, allí había como un embalse. El río todavía no pasaba con el material hacia abajo.

Cuando yo estaba gritándole a la gente que ahí se encontraba, escuché el ruido del acoplado... que es un ruido muy diferente a otros vehículos, y entonces me puse a correr por la ladera del cerro por el lado de Ensenada, por que me di cuenta por el ruido que el camión se nos venía encima y que los autos iban a seguir cayendo. Traté de correr. El material era pura arena y relleno mojado, así es que salté y me tiré rodando encima de los matorrales. Justo iba rodando cuando pasó el camión y cayó donde yo había estado parado y aplastó el auto. En el camión habían varios ocupantes.

Yo creo que la vida que llevo me salvó de ésto, porque nunca me he desesperado ante cualquier posibilidad de accidentarme.

¿ QUE PROVOCO LA TRAGEDIA ?

Antes que el camino que une Puerto Varas- Ensenada se convirtiera en una trampa, un hecho inédito pareció anunciar la tragedia de ese domingo.

Puerto Varas se inundó. Dos quebradas que cruzan la ciudad se desbordaron y la acumulación de agua de los últimos días aumentó los caudales de los esteros. La amenaza de desborde o el peligro de embalsamiento por acumulación de ramas y hojas que caían de los árboles, era inminente. Ello efectivamente pasó en el desagüe existente en la zona de la tragedia. El murallón que embelece la costanera y sirve de protección a la ribera del lago Llanquihue también conspiró contra la evacuación de las aguas que corrían por las calles, producto de las intensas precipitaciones.

Por orden municipal y con la ayuda del Ejército, se dinamitó la construcción para producir una grieta que permitiera escurrir las aguas. Mientras Puerto Varas salía de su inundación, a siete kilómetros, en la ruta CH-225, otra represa reventó, debido al represamiento de la alcantarilla que conduce desde el estero Minte hasta el lago Llanquihue.

En el sitio de la tragedia, la carretera desciende formando un badén de unos 50 metros y luego retoma el nivel normal de la ruta. Por eso los conductores que cayeron al abismo no lograron advertir la trampa en la ruta. Los automovilistas enfrentaron varios elementos en contra: camino de bajada, oscuridad y lluvia, que no permitió una visibilidad mayor a los 10 metros.

De acuerdo al agricultor de la zona Sr. Alberto Schmit, oriundo de Los Riscos, cerca de Villa Ensenada «la seca de la quila fue el fenómeno natural que se anexó al vendaval y a las prolongadas lluvias para provocar el 'taco' en la alcantarilla del estero Minte y que al reventar desencadenó la tragedia caminera en la ruta Puerto Varas - Villa Ensenada. La seca de la quila se produce casi matemáticamente cada 40 años, pero pocos saben que este ciclo vital de la quila seca (que es una planta gramínea alta y ramosa) se produce con tanta exactitud. Ese año tocó la mala suerte de que sobrevino 'la seca' de estos matorrales, taponando esteros y caídas de agua».

Otra versión del origen de la tragedia señala que las condiciones climáticas extraordinarias, con fuertes vientos derribaron árboles, arrancando ramas e hicieron caer hojas. A ello se sumaron las lluvias prolongadas (en el mes de mayo de ese año, respecto al año anterior, aumentaron cuatro veces).

MEDIDAS ADOPTADAS

En el mes de marzo de 1995, el Intendente de la X Región, ofició al Seremi de OO.PP. y las municipalidades y gobernaciones bajo su jurisdicción para que adoptaran las medidas necesarias, con el objeto de preparar a la Región para la próxima temporada invernal que de acuerdo a los antecedentes, sería extremadamente lluviosa.

En el documento, la autoridad ordenó el despeje de vías, colectores de aguas lluvias y otras acciones. En la opor-

tunidad, señaló que queremos evitar inundaciones y otros problemas como aislamiento de sectores poblacionales, como ha ocurrido en años anteriores, porque no se actuó a tiempo.

El mismo mes, el Subsecretario de OO.PP. también mandó un instructivo a todos los Seremis del país para PREVENIR eficazmente situaciones de emergencias, considerando los antecedentes de potenciales anomalías propias de la activación del fenómeno del Niño, con indicios de un período cálido en el Océano Pacífico, frente a nuestras costas.

El Intendente de la X Región envió dos semanas después, un nuevo oficio reiterando iguales instrucciones.

INFORME DE VIALIDAD

El Director Regional de Vialidad, quien estuvo durante toda la mañana en el lugar, explicó que el accidente se produjo por un colapso en el terraplén, donde pasaba el tubo de alcantarilla, que seguramente presentó fatiga en su estructura.

Descartó que el tubo haya estado obstruido con matrajes y quila, e informó que la última mantención del ducto se efectuó el año 1994.

La Intendencia precisó que la alcantarilla era de hormigón armado, con un período de vida útil de 40 años. La estructura tenía una edad aproximada a los 20 años.

Agregó la Intendencia que de acuerdo al informe de la Dirección Regional de Vialidad, los trabajos de limpieza realizados en 1994 y durante la inspección de rutina de diciembre del mismo año, la obra obtuvo nota 4 en una escala de uno a cinco.

El gobierno regional destacó que se realizará una exhaustiva investigación en toda la zona para determinar el estado de los puentes y terraplenes, como el siniestrado en la ruta CH-225.

De acuerdo a un catastro de accidentes de la zona, éste es el tercer accidente similar en la ruta CH-225 en los últimos cuatro años. El primer accidente fue hace cuatro años en el kilómetro 10, ocasión en la que resultó socavado un tramo de la carretera, pero se logró tomar las medidas para evitar accidentes. El segundo de ellos ocurrió en el kilómetro 5, cuando otro río subterráneo derribó el terraplén y cortó el camino en el invierno de 1992.

Geólogos del Servicio Nacional de Geología y Minería de Puerto Varas realizaron un análisis para un diario de Santiago sobre las características del área cercana al lago, con un mapa geológico de la zona. Según explicaron, el trazado de la carretera corre sobre terrazas lacustres que corresponden a terrenos de arcillas, limo y cenizas, puestas en láminas una sobre otra. Se trata de un terreno muy resbaloso si no se toman las precauciones. Es como construir sobre un piso encerado, porque son suelos en los que el agua escurre causando deslizamientos.

A modo de apreciación, indicaron que en estos casos, cuando hay un cruce de agua, debiera contemplarse un puente y no una alcantarilla con un relleno que rápidamente va a ser

erosionado. Aconsejaron que se haga un estudio geotécnico en la zona.

Geógrafos de la Universidad Austral estimaron que el gran problema de esta área es la deforestación intensa de las riberas, lo que aumenta los caudales que van a los lagos. Advirtieron que un estudio en la ruta Ensenada a Lago Chapo detectó 15 puntos de alto riesgo de socavamiento, además se ha detectado que la superficie del lago Llanquihue, ubicado junto a la ruta donde se produjo la tragedia, antiguamente era mayor que la que ocupa hoy, dejando en los sectores aledaños a la orilla sedimentos que presentan alta plasticidad al entrar en contacto con el agua.

Como resumen se puede decir que de acuerdo a opiniones de expertos en riesgos naturales, atribuyeron el derrumbe del terraplén a la LICUEFACCION del sedimento sobre el cual está construida la ruta internacional CH-225.

INVESTIGACION DE LAS AUTORIDADES

El Gobierno ordenó a las autoridades competentes realizar una minuciosa investigación para aclarar las causas del accidente ocurrido en el camino Puerto Varas - Ensenada, el cual dejó un saldo fatal de 27 muertos.

El análisis de la investigación deberá incluir la calidad del suelo del sector del estero Minte, donde se produjo el socavamiento que causó la tragedia.

La investigación del fenómeno debería incluir un estudio de las obras en los predios vecinos y una constatación de los permisos de los trabajos ejecutados en el cauce de las aguas. Otro aspecto a considerar es el hecho que históricamente nunca hubo problemas en el estero Minte. Cuando ocurre una desgracia de esta magnitud, suelen buscarse culpables inmediatamente. Sin embargo, conviene tener en cuenta que juegan en cada suceso trágico variables que están más allá de la responsabilidad humana. En el caso del camino entre Puerto Varas - Ensenada hay que considerar el mal tiempo, que por cierto no es responsabilidad de las personas.

De acuerdo a esto, las autoridades competentes han hecho presente que en la zona existen veintinueve sectores críticos. Se sabe que en cualquier instante, de persistir las condiciones climáticas adversas, la tragedia podría repetirse. Entonces es preciso PREVENIR, mediante la advertencia a los usuarios de las rutas peligrosas y, si así se requiere, interrumpiendo la circulación por las vías más comprometidas.

Hechos de esta gravedad deben investigarse a fondo, como lo dispusieron las autoridades. Pero más importante que la búsqueda de responsables es la PREVENCIÓN para que no se repitan hechos tan lamentables como el ocurrido en la ruta CH-225 camino Puerto Varas-Villa Ensenada.

COSTOS MATERIALES ORIGINADOS POR EL ACCIDENTE CARRETERO DE LA RUTA CH-225

A continuación se presentan los costos materiales directos de las pérdidas originadas por el accidente carretero de la ruta CH-225. No se consideraron los costos asociados, porque se carece de parámetros que permitan calcular su valor.

VEHICULOS SINIESTRADOS

1. Camioneta Chevrolet Luv P.P.U. AG-1651.....	\$
3.500.000.-	
2. Camión con rampla KH-2701.....	\$
45.000.000.-	
3. Jeep Nissan Terrano.....	\$
15.000.000.-	
4. Auto Nissan Sentra P.P.U. DP-4493.....	\$
3.800.000.-	
5. Auto Subaru Legacy P.P.U. DK-1176.....	\$
8.500.000.-	
6. Auto Toyota Corolla 2000 P.P.U. EG-2293....	\$ 6.500.000.-
7. Jeep Cherokee P.P.U. DK-9416.....	\$ 22.000.000.-
TOTAL.....	\$ 99.300.000.-

REPARACION RUTA CH-225

De acuerdo a la versión entregada por el Sr. Ministro de OO.PP. la reconstrucción de la carretera entre Puerto Varas y Ensenada tiene un costo de \$ 200 Millones de pesos.

MEDIDAS PARA SOLUCIONAR AISLAMIENTO DE VILLA ENSENADA

Tres fueron las soluciones analizadas por las autoridades del Ministerio de OO.PP., para normalizar los problemas viales:

1. Instalación de un puente bailey en el camino entre Puerto Varas - Ensenada, de 25 metros de longitud, apoyado sobre pilotes Yoder que entraría en funciones en 20 días (uno provino de Osorno y el otro de Santiago).
- 2.- La segunda solución consistió en abrir, el lado sur del boquerón, haciendo una pasada provisoria mediante la instalación de tubos corrugados.
- 3.- La última opción intentó mantener expedita la variante por Colonia - Tres Puentes-Alerce-Puerto Montt o Puerto Varas.

Wolger, Geo. E. Echeverria
Harpin 1160 of 1114 - 1

5961973

13-a Co 1620

