



DF

DIARIO FINANCIERO®

SUPLENTO

SANTIAGO DE CHILE
VIERNES 16 DE MAYO DE 2025

PUENTE CHACAO

OBRAS EN EL CANAL DE CHACAO SUPERAN 50% DE AVANCE: VIENEN MAYORES DESAFÍOS TÉCNICOS

Este año, la construcción del puente Chacao alcanzó un hito clave para el proyecto y el país: superó el 50% de avance, consolidándose como una obra estratégica para el desarrollo nacional.

Con una inversión de US\$ 800 millones, su objetivo es conectar el continente con la Isla de Chiloé en solo tres minutos, gracias a una estructura que tendrá cuatro pistas de circulación.

Es "la obra más grande" que ha tenido el Ministerio de Obras Públicas (MOP), asegura la jefa de esa cartera, Jessica López, destacando su estructura colgante de 2,7 kilómetros, que lo convierte, además, en el puente "más largo del país y de Latinoamérica".

La ministra detalla que hoy se registra un 52% de avance, lo que abre una nueva etapa en la que los elementos que deben ser fabricados en el extranjero toman mayor relevancia: "Por ejemplo, ya se inició la fabricación de los tableros de acero en Corea del Sur. Las 124 estructuras de 20 metros de largo, una vez instaladas, permitirán el tránsito vehicular por su superficie".

El gerente técnico de infraestructura de R&Q Ingeniería, Tomás Galassi, explica que la primera mitad del proyecto implicó resolver etapas complejas, como "las fundaciones profundas en condiciones marinas de alta exigencia, incluyendo pilotes instalados a más de 50 metros de profundidad, o la construcción avanzada de las pilas de hormigón armado, que soporta-

Es una de las obras de infraestructura más ambiciosas del país y ha enfrentado complejos desafíos técnicos, climáticos y logísticos. Expertos y autoridades valoran su impacto en la conectividad, el desarrollo económico y fortalecimiento de la capacidad industrial local, mientras se prepara para etapas clave de su construcción.

POR FRANCISCA ORELLANA

rán el futuro puente colgante".

El ejecutivo indica que, con este avance, se confirma la viabilidad de soluciones de ingeniería frente a condiciones estructurales mayores, como la resistencia a cargas sísmicas y las corrientes de viento que, en este caso por estar en el canal de Chacao, son extremas. También destaca la gestión y coordinación contractual, logística y técnica entre las partes involucradas: "Han encontrado el ritmo adecuado, lo que es esencial para sostener la construcción".

El académico de la Facultad de Ingeniería de la U. Adolfo Ibáñez, Federico Antico, señala que es una obra relevante que ha

resuelto "numerosos desafíos geotécnicos, marítimos y estructurales, especialmente los vinculados a la instalación de pilotes, cimentaciones profundas y estructuras iniciales en condiciones marítimas extremas".

Resiliencia y futuro

Por su parte, el subgerente de proyectos especiales de Cbb, Ítalo de Bernardis, resalta que no solo es un hito técnico, sino también uno que habla de resiliencia, compromiso y capacidad industrial del país. "Desde el inicio, el proyecto ha enfrentado enormes desafíos, tanto técnicos como ambientales. Las complejas condiciones climatológicas del canal de Chacao, caracterizadas por vientos intensos, corrientes variables y alta sismicidad, han requerido una ejecución de alta precisión y exigencias constructivas excepcionales", dice.

En esa línea, la ministra López hace un balance de las etapas transcurridas. "Hace tres años, el desarrollo de esta infraestructura tenía varios problemas por resolver, pero se priorizó el proyecto y se regularizó su situación financiera, porque implicaba beneficios no solo de conectividad, sino también un impulso al desarrollo del turismo y la economía de Chiloé", destaca.

Durante el segundo semestre de este año parte el ensamblaje

del cable principal en China, adelanta la secretaria de Estado. Una pieza fundamental de la construcción, "compuesta por 7.620 alambres de 5.828 metros, los que en conjunto superan el radio de la Tierra y soportarán toda la estructura colgante del puente".

Antico indica que vienen desafíos importantes en el montaje de los tableros y en las etapas de tensado de cables: "El tramo principal del puente, con una luz de 1.100 metros suspendida, exige un ensamblaje milimétrico de segmentos que serán izados desde barcazas en condiciones de alta exigencia climática y oceánica".

También habrá mayor precisión en la planificación. "Conocer las condiciones climáticas adversas, como ciclo de mareas y mediciones reales del viento, permite efectuar una planificación de las futuras obras con un menor margen de error", dice Galassi. Araya acota que se suma el aprendizaje obtenido, que permite mejorar la ejecución de tareas que se repiten en el tiempo.

La ministra dice que se espera que el proyecto culmine en octubre de 2028, luego de establecer "un nuevo cronograma de obras que tuvo en cuenta los impactos en los tiempos de construcción de varios factores, entre ellos las restricciones sanitarias que impuso la pandemia".

Pero Antico cree que ello dependerá de varios factores, especialmente, de las limitadas ventanas climáticas "aptas para ciertas maniobras" en el canal de Chacao.



US\$
800
MILLONES
DE INVERSIÓN
CONTEMPLA ESTA OBRA.

7.620
ALAMBRES
DE 5.828 METROS
TENDRÁ EL CABLE
PRINCIPAL DEL PUENTE.