



SOLEDAD NEIRA FARIAS

Más lento de lo que se presu-
puestaba al momento del último
acuerdo firmado este año por el
Ministerio de Obras Públicas
(MOP) y el concesionario Puen-
te Chacao, avanza el proyecto de
construcción del viaducto que
conectará Chiloé con el conti-
nente, entre Chacao y Pargua, en
la Región de Los Lagos.

Pese a que la mayor obra pú-
blica en ejecución en el país ya
supera el 54,5% de avance físico,
a abril de este año se esperaba
que estuviera terminada la Pila
Sur, lo que aún no ocurre.

“La fecha de entrega sigue
siendo el 16 de octubre de 2028”,
remarca Carlos Contreras, jefe
del proyecto Puente Chacao,
quien asegura que pese a lo com-
plicado que ha estado el clima y
una paralización, “de solo algu-
nas horas”, de trabajadores de
un sindicato, “son tiempos abso-
lutamente recuperables (...)”, no
hay un retraso significativo has-
ta el momento”.

Incluso el hormigonado ya su-
pera el 92%, dice el ingeniero, y
tanto las pilas norte y sur alcan-
zarán este año sus alturas máxi-
mas, cercanas a los 200 metros,
tras lo cual vendrá una nueva
etapa, que implicará también un
cambio en las dotaciones de tra-
bajadores, para recibir personal
especializado en aceros.

Luego de alcanzadas las altu-
ras máximas, vendrá la instala-
ción de las sillas, que se están
construyendo en Italia y sobre
las que se soportará el cableado
del viaducto.

Mejoras a las rampas

“El puente va a servir en gran
parte del año, pero los transbor-
dadores no deben dejar de ope-

Plazo de entrega de la obra se mantiene para octubre de 2028:

Puente Chacao supera 54% de avance,
aunque muestra retraso en punto clave

Se preveía que la Pila Sur de la obra que conectará a Chiloé con
el continente estuviera lista en abril, lo que no ha sucedido.



La altura de las
pilas Norte
(199 metros) y
Sur (157 me-
tros) permite ya
dimensionar lo
que será la es-
trutura del
Puente Chacao,
de 2,7 km de
longitud, entre
Pargua y Chacao.
La central tendrá
157 metros de
altura.

2014
fue la fecha de inicio de
contrato para el diseño y construc-
ción del Puente Chacao.

1.100
trabajadores en promedio este
año es el máximo de mano de obra
simultánea.

chas de 188 km/h. Ese es el tema
de fondo”.

“La estructura está diseñada
para soportar vientos de 250
km/h, pero la operación del
puente va a estar normada por
un manual”, que está en elabora-
ción y que debe ser entregado
por el contratista junto con la
obra, afirma Contreras, quien
descarta que por el momento se
pueda colocar esos números.

A su vez, Tenorio reconoce
que el puente va a agilizar el
cruce: “Serán tres minutos”. Pe-
ro cuando el clima juegue en
contra, tiene que haber una al-
ternativa, “porque los transbor-
dadores, buenos o malos, en 40
años han tenido menos de 1% de
suspensión de operación. Es un
sistema confiable (...) y el Esta-
do se tiene que preparar para te-
ner un sistema alternativo
cuando el puente no pueda fun-
cionar”, agrega.

rar porque debido a los vientos,
habrá muchas suspensiones del
puente por el riesgo”, afirma
Alejandro Tenorio, presidente
del Sindicato de Oficiales de la
Marina Mercante Austral (Sio-
ma).

“Imagine pasar a 52 metros
sobre el nivel del mar, con vien-

tos de 60 km/h: ¿cree que un bus
de dos pisos va a poder? Y son
2.600 metros de longitud, es una
distancia larga. Puede salir a un
lado con un viento, y a mitad del
canal le manda la pura ráfaga.
Todo ese elemento de seguridad
va a tener que ponderarse”, re-
marca el dirigente, que por lar-

gos años ha trabajado en los
transbordadores en el canal.

Tenorio apunta a la urgencia
de que el Estado invierta en
nuevas rampas y que mejore las
existentes: “Los transbordado-
res van a sobrevivir después del
puente, porque la resistencia,
como estructura, es una cosa,

entiendo que superior a 200
km/h, pero la operación del
puente va a tener limitaciones
(...); con nuestra experiencia, de
50 km/h hacia arriba (no po-
drán circular vehículos). Y el
cambio climático ha generado
incrementos en las velocidades;
en Faro Corona se midieron ra-