

SOLEDAD NEIRA FARÍAS

Con la mayor celeridad en ocho años de construcción, iniciada en febrero de 2018, tras la firma del contrato en 2014, el puente Chacao toma forma y parece haber superado sus días de mayor incertidumbre.

La estructura, la mayor faena pública en ejecución en el país, avanzó 1% por mes, aproximadamente, y llega a 63,59%, dice el ingeniero Carlos Contreras, actual jefe del proyecto en representación del Ministerio de Obras Públicas (MOP), que es el mandante de la iniciativa, que está lista en 2028.

Tiene tres pilas: una en tierra, en el lado sur del canal de Chacao, que ya alcanzó su altura máxima —154,8 metros—; y dos en el mar, la norte, que se eleva ya por 195,74 metros, y la central, sobre la roca Remolino, que está a 150,9 metros, con 86% de avance.

Estas últimas debieran estar terminadas antes de que acabe este año, anticipa Contreras.

El diseño del puente consideró, según la contratista, la coreana Hyundai, importantes modificaciones al proyecto inicial para hacerse cargo de los efectos del tsunami y terremoto de 2010 y el sismo de 2015, además de las condiciones del terreno en el lado sur que obligaron a otro tipo de anclaje.

Pero a esos factores externos, además de la pandemia, se debe sumar la situación del consorcio, que inicialmente conformaban tres partes: además de Hyundai, estab-

A ocho años del inicio de obras, estaría listo en 2028:

Puente Chacao llega al 63% y vienen obras más complejas, por altura y fuertes vientos

Es la mayor obra pública en ejecución en el país y conectará a la Isla Grande de Chiloé con el continente. Debió estar lista en 2020, pero terremotos y la pandemia, entre otros hechos, la han retrasado.



AVANCE.— El puente se tenderá entre Punta Coronel (sector Pargua) y Punta Gallán (Chacao) y sobre el apoyo central en la roca Remolino.

ban la multinacional Systra y Aas-Jacobsen, con un 1%, y la brasileña OAS, con 49%, pero cuyos problemas financieros y denuncias por corrupción la dejaron fuera y retrajeron también el proyecto.

Aumento en los costos

Dichos factores no solo impactaron en el plazo de ejecución del proyecto, que de acuerdo con el contrato inicial debió estar listo

en agosto de 2020, sino que además obligaron al fisco a pagar por obras extraordinarias, que no habían sido consideradas, como el soporte del lado sur.

El costo del contrato inicial era

por unos \$360 mil millones de 2013, fecha en que se abrieron las ofertas, pero según la actual titular del MOP, Jessica López (PS), al término de las faenas este debiera llegar a unos \$800 mil millones, en moneda de hoy.

Otro desafío que ha debido enfrentar el proyecto son las diferencias entre el contratista coreano y los trabajadores chilenos. "Ha costado entender las formas de trabajo de los coreanos. Son dos culturas laborales frente a frente", afirma Luis Cortés, presidente de la federación de trabajadores a la que pertenece buena parte de la dotación.

"Ellos administran el riesgo,

pero han aprendido con los chilenos que la seguridad es tan importante como la producción", remarca el operario, consultado por la baja accidentabilidad en la obra, pese a lo complejo de la faena, que se realiza gran parte en medio del mar y en altura.

Ahora viene una etapa aún más desafiante, porque la mayor parte será a mucha altura, con poco espacio: "Ha sido uno de los temas que llevan más revisión, por los fuertes vientos, la lluvia (...). Incluso, hemos realizado simulaciones en túnel de viento en Corea, considerando lo complejo que se viene", agrega Contreras.

2.750

metros es la extensión del puente en construcción.

16 de octubre

de 2028 es la fecha acordada para el término de obras, pero no se descarta otra extensión de plazo.