

Pila norte del Puente Chacao llega a 98% de avance y alistan el cableado

Con la etapa de hormigón a punto de terminar, el consorcio internacional a cargo de la megaobra, liderado por la empresa surcoreana Hyundai, afina la pasarela a 200 metros que permitirá montar el fundamental cable colgante.

Romina Fierro Sánchez
 cronica@laestrellachiloe.cl

El proyecto de conectividad vial sobre el canal de Chacao avanza hacia la fase de suspensión-conexión aérea de la estructura, tras alcanzar casi el 100% en sus soportes verticales.

El Gobierno descartó modificaciones al presupuesto original y mantuvo la inauguración para octubre de 2028. En paralelo, el consorcio a cargo de la megaobra adaptó los turnos operativos ante la reciente reducción laboral a 42 horas, la que comenzó a regir en abril.

A casi dos décadas de sus primeros esbozos y enfrentando las condiciones climáticas del sur de Chile, la construcción del puente colgante sobre el estrecho entre la Isla y el continente entra en una de sus fases operativas. Durante una visita en terreno a la obra, se registró en detalle el avance de la construcción de esta megalinfraestructura.

En el lugar, las autoridades regionales confirmaron que la obra avanza de acuerdo al cronograma estipulado, manteniendo intacta su fecha de entrega y descartando las dudas sobre posibles nuevos requerimientos económicos.

Actualmente, la atención de la ingeniería está puesta en las fundaciones y soportes verticales que emergen del canal.

El seremi de Obras Públicas, Jairo Quinteros, quien asumió la titularidad de la cartera hace dos meses tras desempeñarse en la inspección fiscal del proyecto, destacó el estado de las faenas de este, como el "contrato de obra pública más grande que tenemos como ministerio".

La pila norte, que se erige como la más alta del proyecto con 200 metros de altura, ya cuenta con un 98% de avance. En ella, se ejecutó recientemente el penúltimo



CONSORCIO REDISTRIBUYÓ TURNOS Y CONTRATÓ NUEVO PERSONAL PARA ADECUARSE A LAS 42 HORAS SEMANALES.

RUDY MUÑOZ/JNO NOTICIAS

2028:

en octubre de ese año concluirían las obras.

hormigonado de la viga travesano superior, una tarea que implicó un vertido de 40 cubos de hormigón en el muro sur.

Las autoridades confirmaron que en aproximadamente tres semanas se realizará el último hormigonado, dando por terminada la etapa de hormigón en esta torre fundamental.

Por su parte, la pila central alcanza un 92% de avance, situándose en el lote 38 de 40, mientras que la sur supera el 95%.

AVANCE ESTRUCTURAL

"Si se pudiera poner un título de la obra por año, este es el año de las pilas. El año 2027 es el año del cable principal y el año 2028 el de los tableros", explicó Quinteros.

Para quienes cruzan habitualmente el canal en

transbordador, el próximo cambio visual será inminente. El seremi adelantó que a partir de esta etapa se instalará "una pasarela por donde van a transitar los trabajadores a cerca de 200 metros de altura y que va a permitir la instalación del cable principal", el cual se está fabricando en China.

Esta fase de suspensión requiere equipamiento técnico que llegará desde el extranjero. En agosto se espera el arribo de las "sillas" (*saddles*) fabricadas en Italia. Quinteros precisó que son diez estructuras de acero en total, con un peso cercano a las 200 toneladas cada una. Estas se dividen en las *tower saddles*, ubicadas en lo alto de las pilas para soportar el cable sin que este toque el hormigón, y las *splay saddles*, instaladas en los anclajes para recibir y agrupar los cables, las cuales arribarán al país durante julio.

Uno de los puntos de escrutinio público del proyecto ha sido su financiamiento. Frente a las consultas sobre eventuales nuevos requerimientos económicos,

el seremi Quinteros fue directo: "La verdad que sobre costos en el Puente Chacao, no".

La autoridad recordó que el contrato sí experimentó una inyección de recursos por 109 mil millones de pesos a través del convenio número 3, tramitado entre los años 2019 y 2020. No obstante, aclaró que esto respondió a requerimientos técnicos para hacer la estructura "más robusta", sumando nuevos pilotes y modificando la geometría de las armaduras de las pilas por razones de seguridad estructural exigidas en la etapa de diseño.

Hoy, el mecanismo de pagos a la empresa opera mediante un polinomio de reajuste que considera "índices de precios internacionales (de combustible, del precio del acero, entre otros elementos)", permitiendo que la facturación refleje la realidad financiera de los materiales.

Asimismo, el MOP ratificó que el plazo contractual para la entrega de la estructura está fijado para el 16 de

octubre de 2028, un cronograma que asimiló y calculó los impactos de vientos, corrientes y restricciones marítimas propias de la zona.

CADENA LOGÍSTICA

La materialización del puente implica un despliegue logístico en el país. Inbok Lee, director de proyecto del Consorcio Puente Chacao S.A. y representante de Hyundai, detalló la procedencia de los componentes.

Explicó que la materia prima de los cables, compuestos por 60 torones por lado con 127 alambres cada uno, se fabrica en Corea y se ensambla en China, para luego ser transportada vía marítima en rollos de 60 toneladas. Los tableros del puente son producidos por la fábrica coreana Hyundai Steel, mientras que otros elementos de la superestructura movilizan proveedores en India, Brasil, México y Alemania.

Para supervisar esta cadena internacional, el Ministerio de Obras Públicas, asesorado por la firma Ramboll COWI, mantiene un equipo

de inspectores en Corea, Europa, Asia y Perú.

A nivel de terreno en Chiloé, el consorcio opera con un equipo que incluye a 42 profesionales coreanos y 12 especialistas internacionales enfocados en puentes colgantes. Para sortear la barrera del idioma, se han "contratado muchos coreanos traductores que hablan español para poder agilizar un poco todo lo que es la comunicación".

Lee mencionó el capital humano nacional, destacando que "el trabajador chileno en sí tiene un nivel muy alto en cuanto a temas de seguridad". Añadió que la supervisión chilena capacita al personal frente a las particularidades de esta obra, otorgando a los operarios la facultad de "detener las obras inmediatamente" si detectan cualquier condición de riesgo.

Pensando en la futura operatividad, el puente contará con sistemas de protección vial para enfrentar las condiciones de la zona. El diseño contempla iluminación, barreras de contención y la instalación de "pantallas de viento que están ubicadas en las pilas del puente".

Tales pantallas mitigarán desestabilizaciones por ráfagas transversales en vehículos mayores, "sobre todo en vehículos que son altos como los buses de dos pisos", garantizando una transición segura entre las estructuras de hormigón y el tramo suspendido.

En cuanto a la coyuntura laboral y la reducción normativa a 42 horas semanales, el proyecto generó un impacto económico territorial. El seremi Quinteros confirmó que el consorcio acató la ley: "Lo que hizo el contratista fue redistribuir los trabajos, y para esta etapa final (...) también ha tenido que contratar más personas", sumando empleabilidad local a través de procesos consensuados con los trabajadores. ☺