

Fecha: 21-05-2025
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Edición Especial I
 Tipo: Actualidad
 Título: CHILE CONTINÚA CONSTRUYENDO SUS PROPIOS BUQUES PARA REQUERIMIENTOS NAVALES

Pág. : 1
 Cm2: 1.096,1

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: No Definida



PLAN NACIONAL CONTINUO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL:

CHILE CONTINÚA CONSTRUYENDO SUS PROPIOS BUQUES PARA REQUERIMIENTOS NAVALES

Desde 2018 la Armada de Chile se centró en formular un Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN) que permitiera satisfacer todos los requerimientos de unidades que necesita Chile, junto con perpetuar y maximizar los beneficios asociados al desarrollo y consolidación de la industria de construcción naval en suelo nacional, esfuerzos que hoy se materializan en la firma de una Política Nacional de Construcción Naval que recoge y confirma los beneficios de su desarrollo y la ejecución de un proyecto clave para transitar a la futura construcción de buques complejos de combate (plataformas que conlleven además a inversiones más sustanciosas): el proyecto Escotillón IV.

El programa está dividido en tres fases, con la construcción de cuatro buques de transporte multipropósito. En la primera se tiene considerado reemplazar el Transporte "Aguiles", posteriormente sustituir las actuales barchas "Rancagua" y "Chacabuco" y, finalmente, el buque multipropósito "Sargento Aldea".

La fase uno, considera la fabricación de dos buques, con una inversión significativa que representa un impulso estratégico al desarrollo tecnológico y a la industrial nacional, con un contrato firmado en agosto de 2022. La construcción del segundo buque está programada para iniciar en junio de 2025, con entrega estimada para 2030, mientras la segunda y tercera fase contempla la construcción de otras dos naves adicionales.

A la fecha, la primera nave, denominada Plataforma 115, registra un alcance de un 78% de avance en el armado de bloques en grada y un 40% de avance total, y

A través del proyecto Escotillón IV, se están construyendo unidades para la Armada de Chile, una iniciativa clave para la modernización de la industria naval chilena y el fortalecimiento de la capacidad estratégica del país.

se proyecta su botadura al mar en 2026, para entrar en servicio en 2027.

AVANCES SIGNIFICATIVOS

Sobre este proceso el jefe del proyecto de la Plataforma 115 de los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR) Talcahuano, capitán de corbeta Sebastián López, destaca que "hemos instalado equipos principales como motores y generadores, y en paralelo trabajamos en la incorporación de componentes menores. También se están haciendo los trabajos de outfitting a bordo del buque para luego comenzar con la instalación de la habitabilidad, paneles, aislación, piso y mobiliario".

En paralelo, la ingeniería de detalle del proyecto presenta un avance significativo, restando solo tres zonas por revisar y aprobar. Este proceso, desarrollado en conjunto por la Dirección de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada (DIPRIDA) y el Departamento de Construcción Naval de ASMAR, resulta fundamental para asegurar que cada espacio, sistema, componente y sección del buque esté correctamente integrado y cumpla con los más altos estándares de calidad y eficiencia.

PASOS A SEGUIR

Mirando hacia el futuro, se espera que durante este año se realice el corte de plancha para la construcción del segundo buque, la Plataforma 116. Este hito marcará el inicio formal de la construcción de la segunda unidad, asegurando la continuidad y el cumplimiento del cronograma establecido para el Proyecto Escotillón IV.

Un aspecto destacado de estas nuevas unidades es su configuración

de maquinaria híbrida, diseñada para ser más eficiente, lo que implica que a la vez son buques más respetuosos con el medio ambiente. Esta característica no solo optimiza el rendimiento operativo, sino que también refleja el compromiso de la Armada con la sostenibilidad y la protección del entorno marítimo", señala el capitán de corbeta Luis Ovalle, jefe de proyecto de la Plataforma 116 de la DIPRIDA.

Las nuevas unidades destacan por su versatilidad y capacidades operativas. Entre sus especificaciones técnicas, cuentan con un desplazamiento aproximado de 8 mil toneladas, eslora de 110 metros, manga de 21,8 metros, capacidad para transportar hasta 250 efectivos y una autonomía de 7 mil millas náuticas. Con estas características, los buques podrán desempeñar un rol clave en el transporte estratégico militar y operaciones antárticas.

Además del fortalecimiento de la Armada de Chile, el Proyecto Escotillón IV es prueba de los beneficios del PNCCN en el desarrollo del sector naval y la economía regional. La iniciativa supone una importante inversión en tecnología, infraestructura y generación de empleo, consolidando a ASMAR como un actor clave en la construcción naval chilena.

ROMPEHILOS "ALMIRANTE VIEL" HITO EN AGUAS ANTÁRTICAS

El rompehielos, integralmente construido en Asmar Talcahuano, también se enmarca en el PNCCN. Es así como en el vasto y desafinante Territorio Chileno Antártico, la Armada de Chile escribe nuevos capítulos en su historia con las hasta ahora tres navegaciones del AGB 46

"Almirante Viel", el más moderno rompehielos de Latinoamérica.

El "Almirante Viel" es la obra más compleja que Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR) ha realizado, no tan solo por su tamaño, sino que también la incorporación de moderno equipamiento, como su sistema acústico, el sistema de control de la plataforma, el sistema de propulsión, el sistema de posicionamiento dinámico y su sistema integrado de comunicaciones.

El capitán de navío Juan Pablo Enriquez es el comandante del "Almirante Viel", el que ya ha realizado tres Comisiones Antárticas (COMANTAR). El 21 de febrero del 2025 la bitácora del rompehielos registró un nuevo hito desde su botadura al mar: cruzó el Círculo Polar Antártico ubicado en la latitud 69° 10' Sur. Esto significa que el buque llegó a zonas inexplicadas a ejercer soberanía.

El comandante Enriquez explica que tras cruzar el Círculo Polar Antártico 66° 33', decidió seguir con la navegación rumbo Sur hasta llegar al área Alejandro I, una vez ahí, se procedió a continuar con la misión por el canal Rey Jorge VI, que queda al este de la isla Alejandro I y "conseguimos llegar hasta la latitud 69° 10', navegamos bastante más al Sur del Círculo Polar Antártico, logrando navegar más de 15 millas en un campo de hielo y probando las capacidades del rompehielos y reafirmando la presencia activa y sostenida de Chile en la Antártica como actor polar relevante".

El "Almirante Viel" en las COMANTAR, apoyó con la cadena de suministros y ayudas a las distintas bases y operadores antárticos, incluidas las de las Marinas de Brasil, Perú, Ecuador y también bases polacas que apoya la Armada de Chile.