LITORALPRESS

Fecha: 13-04-2026
Medio: El Pingüino
Supl. : El Pingüino
Tipo: Noticia general
Título: La discordia por el hincado de pilotes es el principal retraso del Puente Chabunco

Pág. : 7
Cm2: 527,1

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: No Definida

El año pasado dijeron que sería entregado en diciembre, ese mes anunciaron en febrero, para luego, seguir esperando.

La discordia por el hincado de pilotes es el principal retraso del Puente Chabunco

● Los cimientos serían de lodo lo que dificultaría establecer una base sólida para sostener toda la estructura. Ahora, se estima que en 45 días debiese ser entregado completamente.

Christian Jiménez
cjimenez@elpinguino.com

EP PÁGINA WEB

El corte de cinta del Puente Chabunco ha tenido un largo retraso y una anhelada espera para Punta Arenas, considerando que es uno de los principales viaductos que brinda acceso a la capital regional, habilitando el acceso desde la ciudad al Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

Si bien hace unos días, el Ministerio de Obras Públicas habilitó completamente el tránsito vehicular por el lado oriente, aún faltan explicaciones técnicas que aclaren por qué la obra no está terminada, tal como se prometió públicamente durante la administración anterior: se dijo que tenía fecha de entrega en diciembre del año anterior y, luego, se aplazó para fines de febrero.

De hecho, el 30 de enero, desde la secretaría regional se indicó que el proyecto se encontraba en su parte final y presentaba un 98% de avance. Por aquella época se explicó que el retraso en las obras se debió a la instalación del hincado de pilotes, que consiste en una técnica de cimentación profunda que introduce elementos prefabricados como el acero o el hormigón y ayudan a sostener la base del puente.

No obstante, lo que no se aclaró tácitamente fue lo que finalmente ocurrió. La entrega del proyecto no era completa, sino solo una vía, para iniciar luego las obras de reparación.

Según expertos, la obra -que es ejecutada por la empresa Bravo e Izquierdo- presentaría inconvenientes técnicos, en la definición del largo de pilotes y de la estabilidad de los terraplenes de acceso, entre otros factores importantes para que el puente fuese construido de buena forma y no presentase inconvenientes como ocurre en la actualidad.

"Los estudios base son esenciales y que idealmente se hagan por profesionales con experiencia regional en la materia. Lamentablemente muchos estudios son realizados por consultoras de otra parte del país, por profesionales que suelen homologar la solución del problema a resolver a lo que se hace en otras geografías, muchas veces subestimando factores como en este caso ocurre con los suelos de fundación", explicó el ingeniero civil y exseremi de Obras Públicas, Juan Francisco Miranda.

En ese mismo sentido, los estudios de diseño del proyecto indicarían que el hincado de pilotes correspondería a 20 metros de profundidad. Sin embargo, esto habría sido cambiado con el transcurso del tiempo, siendo actualizado hasta los 25 metros.

> *"Lamentablemente, muchos estudios son realizados por consultoras de otra parte del país por profesionales que suelen homologar la solución del problema a resolver a lo que se hace en otras geografías, muchas veces subestimando factores como en este caso ocurre con los suelos de fundación".*
>
> **Juan Francisco Miranda,** ingeniero civil y exseremi del MOP.

> *"Lo que pasa es que el sector es complejo. A raíz de los mismos trabajos de hinca de pilotes que se realizaron en el puente nuevo y el aumento del tránsito que se generó en el puente antiguo hubo descensos en las losas de acceso de este y eso es lo que estamos corrigiendo".*
>
> **Sebastián Schadenberg,** director (s) Vialidad del MOP Magallanes.

CEDIDA

Los actuales trabajos se extenderían por 45 días y así se concrete la recepción de las obras del proyecto.

El suelo del sector resulta complejo para trabajarlo, considerando que cerca de los primeros 10 metros de relleno son relleno de material suelto. Por lo tanto, requieren de una obra mayor que brinda se resistencia y estabilidad a la estructura.

"En el caso de estructuras como puentes, se busca anclar estribos y cepas en estratos competentes mediante pilotes que se entierran con percusión o rotopercusión. En algunos casos estos suelos están a profundidades superiores a 20 metros. Sin embargo, existen estratos de suelos más superficiales con menor capacidad de soporte para las cargas fijas (estructuras como edificios) y para cargas dinámicas (rodados). Por ello es probable que en el caso del Puente Chabunco la base y subbase de los accesos al puente haya sufrido deformaciones ante el paso de cargas y vibraciones durante la construcción generando asentamientos diferenciales", agregó.

Sebastián Schadenberg, director subrogante del área de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas en la región, argumentó el retraso de la entrega de los trabajos. "Lo que pasa es que el sector es complejo. A raíz de lo mismo, de los mismos trabajos de hinca de pilotes que se realizaron en el puente nuevo y el aumento del tránsito que se generó en el puente antiguo, hubo descensos en las losas de acceso y eso es lo que estamos corrigiendo, se está corrigiendo a través de la misma empresa que construyó el puente antiguo", señaló.

El profesional también comentó que los actuales trabajos podrían extenderse por unos 45 días. "Son trabajos relativamente rápidos de ejecutar y donde lo principal son las reposiciones de las losas de acceso del puente, tanto de la entrada como de salida del puente antiguo", concluyó.