

Título: Así funcionan las "sillas dispersoras", piezas clave del puente Chacao

Se fabrican en las maestranzas italianas de Acciaieria Fonderia Cividade

Así funcionan las "sillas dispersoras", piezas clave del puente Chacao

Obra principal lleva un 64% de avance, informa el MOP.

JORGE NUÑEZ

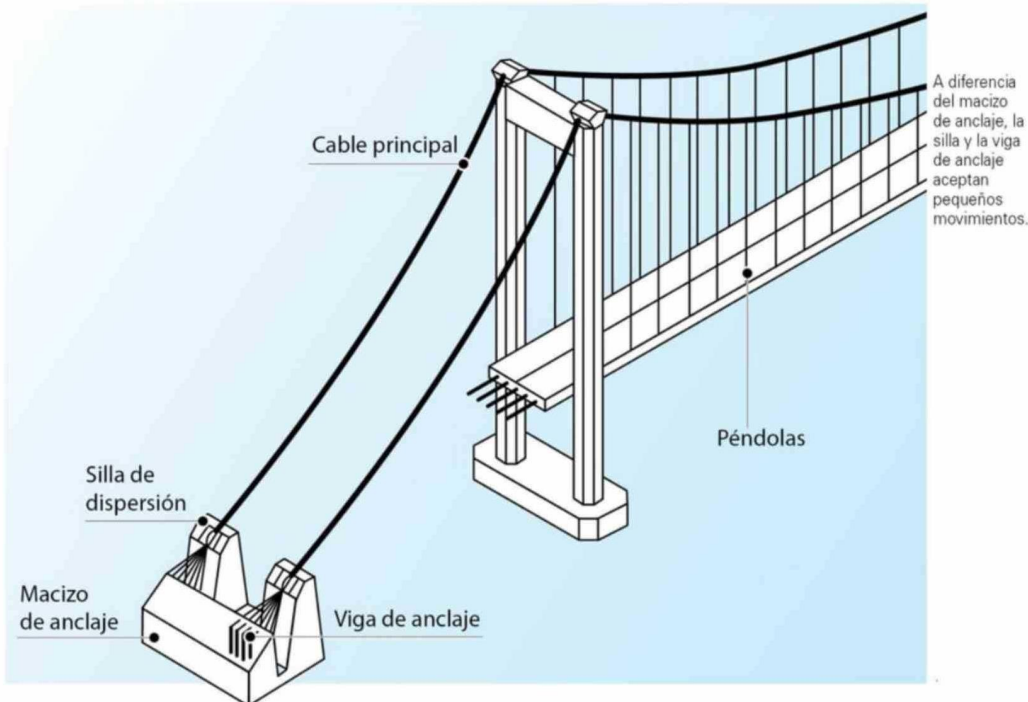
Con obras que esta semana alcanzaron el 64,8% de avance y sus tres torres terminadas, lentamente se vislumbra la espectacular silueta del Puente Chacao, el que según las últimas y siempre cambiantes estimaciones, debería estar terminado a finales de octubre de 2028.

"Esta es una obra de Estado. No hablamos solo de un puente, sino de una infraestructura que va a cambiar la forma en que Chile continental se conecta con Chiloé: permitirá extender la Ruta 5 hasta Quellón, sumar cerca de 200 kilómetros de conectividad y cruzar el Canal de Chacao en menos de cinco minutos, cuando hoy ese trayecto puede tomar cerca de cincuenta", explica el ministro de Obras Públicas (MOP), Martín Arrau, quien espera la pronta entrega de las "sillas de dispersión", piezas claves para mantener cada sección de los 2.750 metros lineales del viaducto, en su lugar.

Según explica el ingeniero civil industrial, "se trata de la conexión entre el cable principal y la pila, que se realiza mediante este elemento estructural llamado "silla", por el que pasa el cable de manera continua de un vano a otro por la cima de la pila, transmitiendo las cargas desde el tablero hacia el sistema de cables, y desde ahí hacia las pilas y sus fundaciones".

Sobre su funcionamiento mecánico, Amaru González, profesor del Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad de Santiago (Usach), cuenta que "aunque el macizo de anclaje prácticamente no se mueve porque es una estructura gigante y muy rígida, la silla y la viga de anclaje sí pueden tener pequeños movimientos controlados".

Esto es importante porque en un puente siempre existen deformaciones por viento, temperatura, tránsito o incluso terremotos.



Justo por este inmensa canaleta debe correr el cable de 60 centímetros que soportará el tablero.

"Entonces -continúa el académico-, más que "absorber" movimientos como un amortiguador, estas piezas permiten que el puente pueda moverse y deformarse un poco sin generar daños o tensiones excesivas en los cables y conexiones".

Actualmente, estas cuatro piezas se fabrican en Italia, en las maestranzas de la Acciaieria Fonderia Cividade (AFC), donde ya alcanzaron el 94%, por lo que están casi terminadas y se espera de su instalación, a partir de agosto.

De acuerdo al programa, ese mes debería comenzar la instalación del cable principal, que hoy se fabrica en las industrias Kiswire Ltd., de Corea del Sur.

Con un diámetro de 60 centímetros y un peso de 8.094 toneladas. Su peso es mayor que las 7.300 toneladas de

la torre Eiffel o que 18 Boeing 747-800, los más grandes de la familia, completamente cargados.

Obras complementarias

Considerando los años de atraso que presenta el proyecto, el ministro Arrau, pone los pies en la tierra y explica que una cosa es la construcción del puente y otra, la de sus complementos.

"Aunque obra principal supera el 64%, hay que decirlo con responsabilidad: este proyecto no termina solo con el puente. Faltan obras complementarias, accesos norte y sur, y definir bien su modelo de operación".

Su compromiso, "es que este proyecto avance con estándares técnicos exigentes, cuidando la seguridad de los trabajadores y dando claridad a los chilenos sobre su ejecución".