

Carguero se estrelló contra la estructura en puerto estadounidense: Colapso de Puente en Baltimore reflota debate por Puente Chacao

Especialistas ven poco probable que un incidente similar pueda ocurrir en el viaducto, diseñado para condiciones de intensos vientos y fuertes mareas, pero reglas de navegación serán claves.

SOLEDAD NEIRA FARIÁS

“Está diseñado con la última tecnología (...). Está verificado para un potencial impacto de barcos (...) y tiene la roca Remolino, que es una barrera natural; por lo tanto, la probabilidad de que suceda algo así en el puente Chacao es muy, muy baja”, afirma Hernán de Solminihaç, profesor de Ingeniería UC, presidente del Colegio de Ingenieros y exministro del MOP.

El colapso del puente Francis Scott Key (2.632 metros), en el puerto estadounidense de Baltimore, y su similitud en distancia con el proyecto que se construye en la Región de Los Lagos, entre Pargua y Chacao (2.750), reflotó el intenso debate que se originó en torno a los riesgos que las características del viaducto tendría para la navegación en una zona de intenso tráfico marítimo.

La mayor inquietud apuntaba a los grandes barcos de cabotaje que van a puertos de la zona, como Calbuco o Puerto Montt, pero también por los cruceros, porque, de acuerdo con el reporte de los operadores, cerca de un 30% de esos navíos podría quedar marginado de cruzar el canal debido a su altura.

“Tiene ciertas similitudes, pero la navegación en el Canal de Chacao reviste altos riesgos por los vientos, las corrientes, mareas, por los bajos fondos, por las condiciones de visibilidad y por el tráfico de naves menores, que ya es un riesgo”, afirma Alejandro Tenorio, presidente del Sindicato de Oficiales



MEGAOBRA.—El Puente Chacao unirá Pargua con Chiloé, en la Región de Los Lagos.

de la Marina Mercante Austral.

El dirigente, quien trabaja en los transbordadores que hacen el cruce del canal de Chacao, recuerda que “en su oportunidad nuestra organización evaluó una mejor opción, como un túnel, que no corría ningún riesgo de colisión, podrían pasar buques de cualquier calado y era ventajoso, porque no iba a estar expuesto al viento”, por lo que dice que debió esperarse a una mejor alternativa.

“Esto confirma que sí se podía chocar los puentes”, apunta sobre el incidente en Baltimore.

Con todo, destaca que, “evidentemente, ha habido un

avance muy grande en términos de materiales y demás, pero eso puede tener que ver con los revestimientos”.

Cuenta con “una barrera natural”

Para el ingeniero Sergio Galilea, exsubsecretario de Obras Públicas, “la fortaleza del Puente Chacao está debajo del agua”.

“Pasamos tres años gestando las bases del puente (...) Las tres cepas, ahí está la estructura del soporte general del puente (...), eso es realmente de una fortaleza enorme (...). Los estudios de dise-

ño consideraron primero que esta zona tiene corrientes extremadamente fuertes, regímenes de vientos particularmente fuertes y además riesgo sísmico comprobado del terremoto más grande de la historia (...). Es un puente que tiene muchísima fortaleza”.

“Tiene una resistencia bastante alta y también ha sido, según la información que tengo disponible, verificado para impactos de distintas embarcaciones que tienen proyectado circular bajo el puente”, coincide De Solminihaç.

Y repara en una característica especial del Puente Chacao, que es la fundación de la pila central

LONGITUD

El Puente Chacao tendrá una extensión de 2.750 metros.

sobre la roca Remolino, “que pasa a ser prácticamente una barrera natural para posible protección de embarcaciones que choquen con ella”.

Esto último, sobre todo en el caso de las grandes embarcaciones, con un mayor calado, que no llegarían a la pila, porque tocarían en el bajo fondo que representa la roca Remolino.

Galilea afirma que un evento como el ocurrido en Baltimore, “que un barco vaya hacia la estructura del puente y se estrelle en un punto tan vital”, es realmente insólito.

“Hay que estar tranquilos, se han tomado muchas medidas, además de que la construcción en la práctica es de dos puentes”, remarca sobre el Chacao.

“Y obviamente, cuando naves extranjeras, de bandera de conveniencia, usen el canal, el Estado de Chile va a tener que colocar ciertas condiciones, ciertos protocolos para que se tome el máximo de precaución para evitar una colisión con los pilares del puente. Será resorte de la autoridad marítima y el cuerpo de prácticos, un protocolo de navegación para que se tomen todos esos resguardos y no se produzca algo similar”, remarca Tenorio.

“Va a ser muy importante la regulación, sobre todo por el tema de las mareas. Eso es clave”, coincide Galilea.