

Puente y transbordadores en Chacao: ambos importantes para mantener la conectividad

El puente sobre el Canal de Chacao, avanza en su construcción y de a poco nos acercamos a la realidad de cruzarlo en minutos, el proyecto de la doble vía al menos tiene oferente concreto para la primera parte, sin embargo existe la válida pregunta en la comunidad, sobre la labor de los transbordadores, que si bien cuando se anuncia el proyecto hace casi 20 años atrás, quienes primeros enfrentaron la incertidumbre fueron efectivamente las navieras que operan en la zona.

L



PLAN DE CONTINGENCIA

“La construcción del Puente sobre el Canal del Chacao tiene una gran debilidad, que es, que no va a mantener la continuidad de forma permanente durante todo el año. Es un avance, por supuesto, porque obviamente la mayor cantidad de tiempo del año la va a poder suplir, cierto, en 3 minutos. Pero de alguna manera el tiempo que no la pueda suplir por condiciones meteorológicas y sobre todo de viento, que es de lo que nos debemos preocupar, los chilotes, los dirigentes y todo, ¿cómo tú vas a subsanar ese tiempo? porque, en ese tiempo que no la va a poder cubrir, tiene que haber una oferta de transbordadores, ya sea de la misma concesión de particulares y para eso también tenemos que tener las rampas -que al día de hoy están deterioradas-, no le han hecho la mantención adecuada. Lo que sí, es que hay datos que son importantes a tener consideración a futuro.

En una publicación reciente del Diario El Mercurio, se señaló que la estructura del puente tiene una resistencia de 250 km por hora. Es un dato duro. ¿Por qué? Porque no se olviden, que con el cambio climático, que es algo que no se consideró en su oportunidad- van a aumentar los temporales, los vientos en nuestra región, como ya ha ocurrido con las famosas trombas marinas. Entonces uno tendría que preguntarse, cuánto es lo que resiste un tornado marino, cuánto es la velocidad de viento que tiene un tornado y todas esas cosas, pero esos son temas que nos deberían preocupar y por eso nosotros decimos que hay que mantener otra vía alternativa, cuando el puente por ABC o motivo pueda sufrir suspensiones y ojo, también porque nosotros en la isla hemos

tenido 200 km de vientos por hora medido en Corona”,

“Bueno, y otro tema es que en el fondo, también se reconoció del ministerio, según sus medidas, el puente ya podría sufrir suspensión de servicio para algunos vehículos o todo tipo de vehículos, - eso se tendrá que ver oportunamente- con 60 km/h y lo que nosotros decíamos que son 50, porque nosotros creíamos que son 50 hacia arriba. Ya, pero ellos dicen 60, pero la verdad que son 10 km de diferencia que no tiene ninguna importancia relevante, porque puede estar dentro del porcentaje de error de cálculo, pero lo importante es que hay dos hechos que son para nosotros puntuales, que se ha reconocido

que el Canal de Chacao, va a tener suspensión de los servicios en determinadas días y épocas del año, sobre todo en invierno y segundo que ya se entregó la resistencia oficial del puente, que son 250 km por hora. Entonces, antes esos dos hechos que ya son entregados, evidentemente, Chiloé tiene que proyectarse qué alternativas tiene, para que la isla no quede desconectada. Y a eso apuntamos nosotros. El puente lo dejamos a un lado, está bien construido, una obra de Estado, que se necesita, que son 3 minutos que tú vas a pasar, pero no obstante, no podemos dejar de lado la otra alternativa, porque no podemos quedar aislados”,

“Hasta este momento no



sabíamos, -siempre decían que el puente resistía más de 200 km por hora-. Entonces, nosotros preguntamos, ¿cuánto? Es 201, 202, 203 o 299. Dijeron 250. Esa es la resistencia que tiene el puente, para vientos extremos. Entonces, como ya tenemos mediciones de 200 km por hora y el cambio climático va en aumento, obviamente uno se preguntaría que es poco el margen. Todos estos cálculos, se hicieron mucho antes de que hablemos del cambio climático, mucho antes de que hablemos todas estas cosas y este puente es un puente relativamente económico comparado con grandes puentes del mundo, como uno que se hizo en Italia”,

“Bueno, yo creo que la comunidad, que representa los intereses chilotes son los alcaldes, ellos deberían saber toda la información, deberían preguntar a esta altura con cuánto viento se suspende el tráfico en el puente, algo que deberían tener, porque cuando se hizo esta licitación hay simulaciones y todo tipo de cosas. Un bus que hoy se traslada por nuestra zona, que son de dos pisos, en Punta Arenas se están dando vueltas con 90 km/h o 100 km/h. Entonces, cuando nosotros hablamos de los vientos en Chiloé, estamos hablando en invierno un promedio sobre 35 nudos, 70 km/h. Entonces, en ese momento es que uno tiene que preguntarse, cómo se hacen esos transbordos, quién lo va a decidir. Porque tú puedes salir de un extremo y por la mitad, te sale esa ráfaga de viento. Entonces, todos esos temas se tienen que conversar y las personas tienen que interiorizarse, porque creo que el puente va a estar hasta el 2032 listo”.

ESTADO DE LAS RAMPAS

“Y otro

tema importante aparte de eso, como ruta alternativa, tenemos que mejorar las rampas, porque no se ha hecho ninguna inversión en Chiloé, producto que se dice, No, si el puente viene. Lo que nosotros tenemos que decir es el puente viene, pero tienes que tener una ruta alternativa en caso de que falle el puente, por eso nosotros insistimos tanto en la rampa, porque cualquier persona que se le enferma un familiar cuando esté el puente suspendido, cualquier persona que viaje por un tratamiento cancerígeno, que necesite médico, tenemos que ofrecerle una alternativa de paso, quizás se va a demorar 30 minutos o 20, pero el puente puede estar cerrado días enteros. No tenemos salud tenemos que ir a buscarla al norte, hasta para educar a la gente hay que salir, tú todo eso no lo puedes perder, lo puedes quizás perder por un lapso de tiempo, pero no por un día entero. Y entonces ahí tienen que estar los transbordadores. El Estado le debe asegurar a Chiloé la conectividad, por cualquier medio y cualquiera sea la dificultad”,

“Siempre se ha considerado el transbordador como un tema de emergencia auxiliar. Yo no tengo la certeza y no se ha anunciado que exista una contradicción en la explotación de la ruta que estaría abierta. Ahora, lo que se ha mencionado siempre, es que en el verano va a haber una mayor demanda, por el paso del transbordador, pero yo creo en términos prácticos -y es un poco lo que yo pienso- en invierno sería muy difícil, en términos de competencia o actividad económica que se mantengan tres o cuatro empresas funcionando. En el verano se ve mayor actividad de los turistas, pero yo

no veo en invierno, una participación activa de los transbordadores, pero no porque haya una oposición o algo legal establecido para esto, sino porque la demanda en definitiva haría que disminuya a rangos menores. Eso es lo que yo podría mencionar”

TERREMOTO EN RUSIA

“El otro día sucedió lo del terremoto en Rusia. Yo no sé en particular, me hubiese gustado pasar y voy a hacerlo al pasar al retén de Pargua, como al retén de Chacao para ver de manera concreta, cuántos fueron los kilómetros que se detuvieron para esperar. Con el tema del puente Chacao, donde han hecho estudios, tanto de viento, como de sismos, se dice que soportaría hasta 9 y 10 grados y olas de dos a tres metros - no hay ningún tipo de efecto, por lo tanto no habría ningún tipo de impedimento o algún tipo de parálisis en la actividad del puente”,

OPERACION DE LOS TRANSBORDADORES

“Desde el Ministerio de Transporte conocemos el rol que han tenido los transbordadores en la vida de Chile y en toda nuestra región. No solo han sido un medio de transporte, sino también son parte de la identidad y la historia de la Isla Grande. La construcción del puente Chacao, por su parte, es un hito que va a mejorar la seguridad y la rapidez de los traslados, pero eso no significa que los transbordadores dejen de operar en la ruta actual. Perfectamente pueden seguir funcionando como una alternativa que complementa a la comunidad y al transporte. Además, es importante destacar que los transbordadores, siguen siendo indispensables para la conectividad en toda la zona sur austral de nuestro país, donde se necesitan transbordadores y donde históricamente la oferta ha sido escasa y acotada, por ejemplo, en la Arena Puelche, en la ruta de Bimodal, en la ruta de Puerto Montt a Chaitén, por mencionar algunas y en ese sentido, nosotros vamos a seguir trabajando para que se fortalezca el sistema transporte marítimo de la región. Nuestro compromiso es trabajar junto con la comunidad y los operadores locales, para que así se pueda asegurar un sistema que sea integral, que sea diverso y que sea resiliente, que combine el puente, en este caso, en el canal de Chacao con los transbordadores y que se garantice, que de esa manera ninguna familia de Chiloé, ni en el sur de Chile quede sin alternativas de conectividad. No obstante, lo anterior, es importante recalcar que la operación en el canal de Chacao es realizada por empresas privadas bajo modelo privado de conectividad. Por lo tanto, cada empresa y cada naviera puede definir o destinar sus embarcaciones según le parezca más conveniente”