

[Inicio > Empresas > Construcción](#)

Construcción

# ¿En qué etapa van las obras del Puente Chacao?

Durante noche y día, personal del consorcio liderado por Hyundai trabaja en la obra para cumplir los plazos. No es fácil, pues deben convivir con la adversidad climática para levantar un proyecto emblemático.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Lunes 19 de agosto de 2019 a las 04:00 hrs.



Foto: MOP

El Puente Chacao es la estructura colgante más austral del mundo y, por lo mismo, una construcción única en su tipo. Los expertos a cargo están ad portas de finalizar su primera etapa y comenzar obras en las orillas norte y sur.

Su levantamiento despertó el interés de una amplia gama de ingenieros que han venido de todas partes del orbe. La idea es enfrentar este desafío de unir los casi tres kilómetros de distancia entre el continente y la isla de Chiloé, en medio de adversidades climáticas, geográficas y las gélidas corrientes de agua de hasta diez nudos de velocidad.

Superadas algunas trabas iniciales y, con un mayor plazo para ejecutar las obras tras el acuerdo entre Hyundai y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para extender 31 meses el contrato, se aceleró el ritmo de construcción y ya en las próximas semanas se logrará un hito central.

Hoy, sobre el canal hay un armazón de acero compuesto por torres y cabinas por donde circulan obreros las 24 horas del día para dar forma a la pila central de la futura estructura, que es clave para todo el resto del puente.

Tal es la importancia de que esta estructura se realice de la mejor manera, que siete expertos de Hyundai tienen un hogar provisional sobre la denominada “roca remolino”, conviviendo no solo con el acero que da forma a la estructura, sino que también con el oleaje característico de la zona.

En estos últimos siete meses se han desempeñado en estas obras 331 trabajadores nacionales, 44 coreanos y 10 ingenieros internacionales. La alta presencia asiática hizo que Hyundai decidiera abrir un casino exclusivamente para ellos.

Con un ritmo de trabajo exigente –durante 24 horas al día y siete días a la semana-, el objetivo es terminar la nave central antes de Fiestas Patrias. La meta está pronto a cumplirse: hace unos días llevaban 90% de avance, con 31 pilotes listos, de los 36 que sostienen esta estructura, según se pudo apreciar en el marco de una visita organizada por la Cámara Chilena de la Construcción al lugar, como parte de su objetivo de mostrar la importancia que toman las grandes obras en el país.

“Una obra de la magnitud y complejidad como lo es el Puente sobre el canal de Chacao, sin duda que es un tremendo desafío de gestión que pone a prueba nuestra capacidad institucional para el desarrollo de infraestructura”, dijo el vicepresidente de CChC, Jorge Letelier (ver entrevista relacionada).

Para dar forma al esbelto puente semitransparente que conectará a la isla de Chiloé con Chile continental, permitiendo cruzar de extremo a extremo en solo tres minutos –versus los 45 minutos del sistema de barcas-, habrá un peak de 1.300 colaboradores en 2020, quienes se

distribuirán en los sectores norte y sur, lo que recién comenzará una vez finalizado el emplazamiento central.

“Este año terminaremos en diciembre con 700 personas más o menos. Esta semana Hyundai solicitó un aumento de personal”, reveló el seremi del MOP Los Lagos, James Fry.

### Tecnología del puente

Esta colosal obra está pensada milímetro a milímetro para durar mínimo 100 años. Hubo que recurrir a tecnología de punta para lograr esto, porque la estructura debe resistir la crudeza del frío y la humedad, sumado a vientos de 200 km por hora y oleajes que amenazarán constantemente a sus cuerdas de acero.

Arturo Gálvez, fiscal técnico de la consultora R&Q, que asesora al MOP en el contrato, explica que para certificar los estándares y no repetir errores del pasado, la mayor parte de las piezas del puente son ensambladas en Corea. “Así se podrá dar mayor seguridad sobre su montaje”, aseguró el experto.

Otro de los elementos relevantes es el tipo de acero utilizado en la estructura, el cual es una receta exclusiva de Hyundai. “A la CAP se le pidió fabricar este acero con las especificaciones extranjeras”, agregó Gálvez.

La dificultad de levantar el puente Chacao no sólo se produce por su condición austral, sino que también por sus dimensiones: solo hay tres estructuras similares en el mundo que tienen doble vía, como está diseñado el Puente Chacao.

Para hacerse una idea –dijo el ingeniero- esto será solo comparable al Golden Gate, el famoso puente colgante de San Francisco, Estados Unidos, que tiene una extensión total de 2,7 kilómetros, de los cuales 1,9 kilómetros están en el aire.

Dentro de la tecnología que le permitirá ser centenario está la des-humificación del cable principal de 60 cm de diámetro, constituido por 7.600 alambres –que tienen el grosor semejante al de un lápiz Bic-, los cuales no poseen ningún corte o soldadura interior.

Además, contará con un sistema de iluminación, cámaras e inspección para monitorear permanentemente el estado de la infraestructura, lo que promete ser una realidad en su debut en marzo de 2023.

Te Recomendamos