



La pila central es la única que se construye con cuatro patas.

JORGE NUÑEZ

Con su inauguración planificada para 2028, los trabajos en el Puente Chacao avanzan a buena velocidad: las obras ya alcanzaron 49% de avance y se espera superen el 50% en marzo próximo.

“Esta es una de las obras más significativas de la historia de Chile, no solo por la cantidad de recursos financieros que conlleva, sino por la gran transformación que va a significar en la conectividad de la zona sur del país”, destacó la ministra de Obras Públicas, Jessica López, quien comentó que “para ponerlo en simple, al cruzar el Canal de Chacao vamos a pasar de 50 minutos en modo transbordador, a apenas cuatro minutos a través del puente”.

Concuerda Carlos Contreras, jefe del proyecto que hará realidad el viaducto colgante de 2.750 metros, el más largo de Latinoamérica, quien cuenta en qué van las obras: “Mientras la Pila Sur, que se ubica en Punta Gallán, en la Isla Grande de Chiloé, debería alcanzar los 157 metros sobre el nivel del mar durante el verano, la Pila Norte, que se está levantando en Punta Coronel, en el continente, completará los 175 metros proyectados durante el segundo semestre de 2025”, anticipa el ingeniero.

Lo que falta

Pese al optimismo sobre el cumplimiento del apretado calendario de entrega, Contreras aclara que aún hay que concluir algunas etapas claves. “La más importante es la finalización de la Pila Central, que se funda sobre la Roca Remolino y que actualmente se eleva unos 90 metros sobre el nivel del mar, pero durante el segundo semestre de 2026 debería alcanzar 175 metros de altura”, explica.

Se trata de la pieza más compleja de esta monumental infraestructura,



CEDIA

Una vez terminados los tres pilares, en 2027 debiera comenzar la instalación del cableado y los

Quedan cuatro años: obras del puente Chacao presentan 49% de avance

La torre central, estructura clave del viaducto, ya alcanzó 90 de los 175 metros totales

lo que se nota inmediatamente al comparar su arquitectura con las torres ubicadas a los extremos. “Mientras las otras tienen un diseño simple de dos patas, la central contará con cuatro. Debido a que se trata de un puente asimétrico -es decir, con un vano al norte de 1.155 metros y otro al sur de 1.055 metros-, esta estructura debe compensar la considerable

diferencia de peso que habrá entre uno y otro lado”, detalla.

Para compensar las cargas, la torre central será coronada por una pieza llamada silla en 2027. “Esta es una pieza de acero de alta resistencia pensada para permitir cierto juego, cierta movilidad o interacción entre la pila de hormigón y el cable principal, que sostendrá el tablero por donde circularán los vehículos”, dice Contreras, quien cuenta que este complejo mecanismo también servirá para compensar los movimientos de la construcción producidos por las corrientes del canal, los fuertes

vientos de la zona y los movimientos sísmicos.

Una vez instalada la silla comenzará la última etapa, que consiste en la instalación del tablero de cuatro pistas y que debería durar hasta fines de 2028.

“Estamos estudiando la posibilidad de cambiar los tableros prefabricados de 20 metros de largo originalmente planeados por unos nuevos de 60 metros que se podrían construir en Corea o China, lo que podría acelerar el proceso de término y darnos cierto aire durante la última parte del proyecto”, cierra.