

[Inicio](#) > [DF MAS](#) > [Por dentro](#)[Por dentro](#)

Los detalles inéditos de las obras en el puente Chacao que reveló el Covid

Mientras se espera que el MOP ingrese a Contraloría el nuevo acuerdo con la coreana Hyundai tras el conflicto por los sobrecostos, las obras registran 20% de avance. Pero un recurso de protección estuvo a punto de paralizar los trabajos por temor a los contagios de coronavirus.

Por: Fernando Vega | Publicado: Sábado 14 de noviembre de 2020 a las 04:00 hrs.



Compartir



"Algunos de nuestros dirigentes fueron testigos de cómo estos trabajadores se subían a un mini bus con rumbo al puente para iniciar sus tareas para los que fueron contratados, sumiendo en una absoluta incertidumbre y terror a toda la población de Parga, con contadas excepciones", fundamentaba en su recurso de protección ante la Corte de Apelaciones de Puerto Montt, un grupo de comunidades indígenas y organizaciones sociales.

La acción legal fue presentada en mayo **contra las Secretarías Regionales de Salud y Obras Públicas, la Intendencia de Los Lagos y el Consorcio Puente Chacao (CPC)** con el fin de obligar a los operarios de otras regiones que trabajaban en la construcción del viaducto a someterse a cuarentenas obligatorias, ante el riesgo de contagio de Covid-19. Durante dos meses la **Corte analizó los antecedentes y aunque falló en contra de los demandantes mantuvo en vilo la continuidad de los obras.**

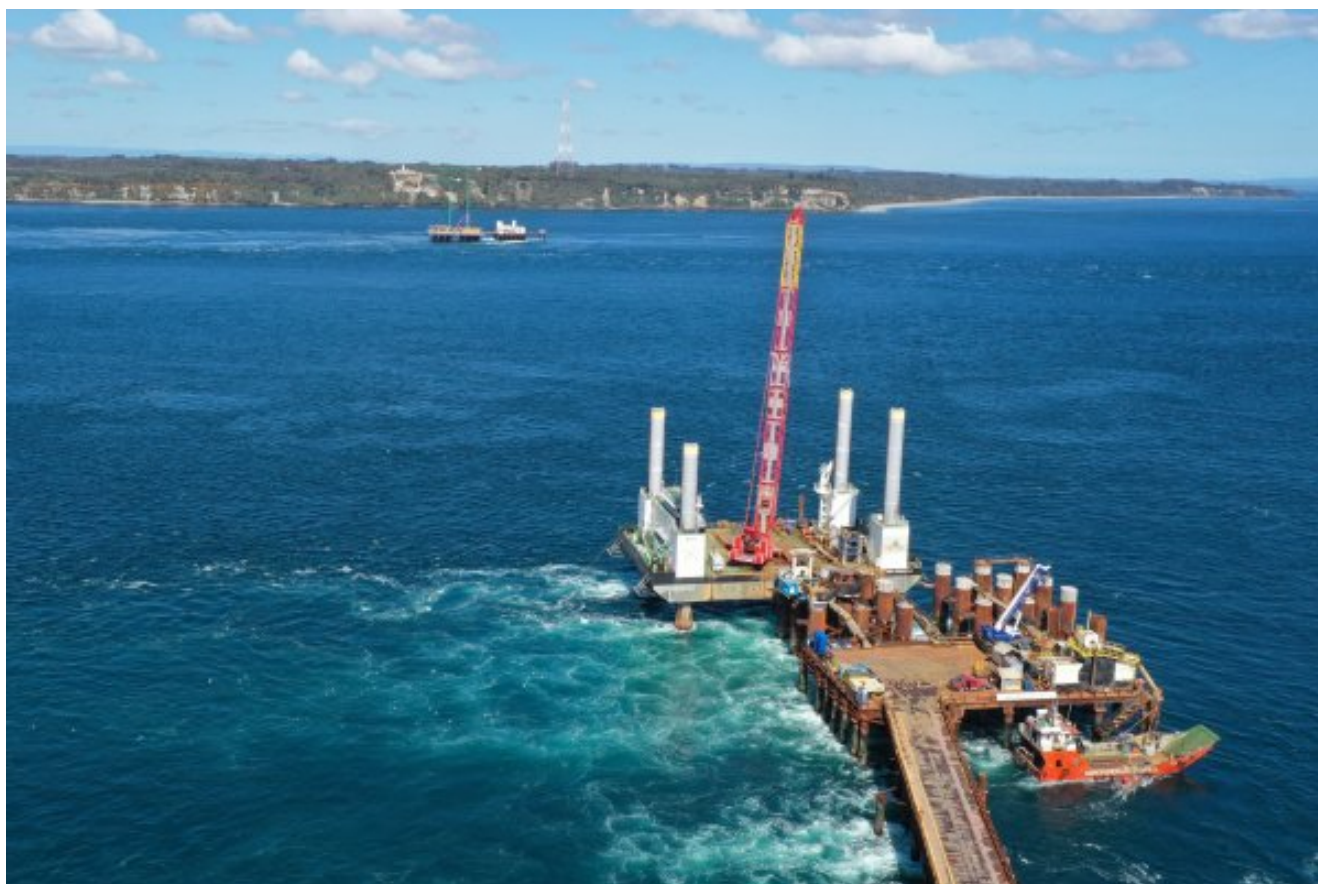
Cientos de documentos e informes fueron allegados al caso, tanto de las Seremis como de parte del consorcio, controlado por la coreana Hyundai. Esos archivos revelaron numerosos detalles sobre la operación para la construcción del primer puente colgante de Chile: desde donde se ubican los tres tipos de dormitorios para trabajadores, los turnos, las empresas contratistas, las medidas para enfrentar la pandemia y hasta las diferencias de comida en los dos casinos de las instalaciones.

En agosto, unas semanas después del fallo, siete trabajadores de la obra dieron positivo por coronavirus. Los trasladaron a una residencia sanitaria y les hicieron PCR a otras 37 personas.

Agua propia

Levantado por Metalúrgica Constructora e Ingeniería Sang Sun Lee, **el campamento temporario en Parga tiene 1001,6 metros cuadrados. Según el plano, la instalación cuenta con siete módulos donde se extienden 127 habitaciones de unos 16 metros cuadrados cada una.**

En un ala duermen los coreanos y en la otra los chilenos. Lo mismo pasa en el casino donde la comida también está diferenciada.



Todo lo demás es compartido, especialmente un gimnasio y barbería, aunque con la pandemia el uso de los espacios comunes cambió como en todo el mundo: mascarillas, alcohol gel, desinfecciones diarias y hasta la obligación del cumplimiento de las medidas como una obligación laboral más.

Durante el proceso judicial, la empresa incluso entregó el listado del personal por módulos, indicando también sus nacionalidades y otros datos. Además mostró sus protocolos, que se fueron endureciendo paulatinamente, con mayores controles de entrada y salida y la presencia permanente de una enfermera para cada turno en el lugar.

Durante su defensa, la Seremi de Salud añadió que el 21 de marzo -unos días después de que se reportara el primer caso de Coronavirus en Chile- ofició al Consorcio para que sus trabajadores tuvieran un certificado que acreditara no tener los síntomas de la enfermedad. Les exigió que mantener los registros en la misma obra.

La empresa contratista ECAP, aseguró que todos sus empleados provenientes de otras zonas solo podían entrar al campamento si sus PCR y test rápidos salían negativos.

La pelea judicial también reveló que toda el agua que se usa en el campamento proviene de un pozo profundo, **cuyos derechos de aprovechamiento fueron otorgados en 2016 por la Dirección General de Aguas: 3,5 litros por segundo** para un sistema particular de abastecimiento de agua potable y tratamiento de aguas servidas.

En coreano

El Consorcio también ilustró sus protocolos con material coreano. En el proceso constan varios diagramas de flujo escritos en ese idioma que indican cómo encapsular un caso. La firma también reveló que nada más saber de la crisis -que partió en Asia- sus empleados de ese origen fueron examinados y se les restringieron vacaciones y viajes.

Además, se dispuso que **antes de comenzar a trabajar, los operarios recibieran una capacitación diaria de cinco minutos sobre como protegerse de la enfermedad. A los subcontratistas les exigieron mantener un libro diario con los resultados de los controles.**

Durante su defensa, la firma sostuvo que realizó varias donaciones en implementos de seguridad tales como mascarillas, guantes y alcohol gel a Carabineros, Postas Rurales, Bomberos, Junta de Vecinos y Autoridad Marítima Local.

En julio, después de tres meses de análisis, la Corte decidió negar el recurso de protección. A esas alturas el virus ya se había propagado por todo Chile y el archipiélago no era la excepción. Entre casos importados del continente y brotes locales Chiloé contaba 169 contagiados.

En su fallo, la Corte invocó otros recursos de protección similares interpuestos en diversas ciudades del país, indicando que no le corresponde a los Tribunales de Justicia establecer políticas públicas para enfrentar la situación sanitaria.



La peste

La semana pasada en TV, el Ministro de Salud, Enrique Paris, mostró preocupación por el alza de contagios por Covid-19 que enfrenta Chiloé y anunció que se mantendrán los controles en el acceso al canal de Chacao y a la isla de Quinchao.

El alcalde de Chonchi, Fernando Oyarzún no quiere echarle la culpa de la peste al puente. Dice que su comuna ubicada en el corazón de la isla, ha recibido contagios de trabajadores afuerinos de diversas empresas y sectores. Y también, los propios chilotes que a veces van hasta dos veces al día a Puerto Montt.

Oyarzún sostiene que la obra es de mucha envergadura, ideal para el turismo y las inversiones pero reclama un plan más concreto. “Aquí la pandemia ha demostrado que necesitamos un desarrollo más integral”, se queja.

Nada los detiene

Hasta ahora nada detiene las obras del puente sobre el canal de Chacao, que unirá la Isla Grande de Chiloé con el continente. **Los trabajos ya registran 20% de avance.**

La construcción ha mantenido su ritmo desde febrero, cuando Hyundai y el gobierno chileno acordaron renegociar el contrato, tras la paralización de las obras en diciembre del año pasado,

producto de enormes sobre costos que el fisco no quería asumir: \$220 mil millones.

El 9 de octubre pasado, el Ministerio de Obras Públicas y el Consorcio Puente Chacao anunciaron el término de la disputa tras meses de conversaciones y negociaciones. Lleno de entusiasmo, el ministro Alfredo Moreno fue a la isla a anunciarlo. El acuerdo considera que las modificaciones al contrato deberán ser aprobadas por la Contraloría, entidad donde hasta el cierre de esta edición, ese documento no había llegado. En el MOP informaron que sería enviado en los próximos días.

Chile pagará \$109 mil millones adicionales, con lo que al final, el viaducto de 2.750 metros de extensión, terminará costando casi US\$ 1.000 millones.

“El 20 de octubre del 2020 se firmó el Convenio entre el Consorcio Puente Chacao (CPC) y el MOP, representado por la Directora General de Obras Públicas (DGOP). Este convenio debe seguir un trámite que culmina cuando la Contraloría General de la República tome razón de la Resolución que aprueba el Convenio. **Las obras no se han modificado respecto del diseño definitivo del puente, que fue aprobado por el MOP en diciembre de 2018. El cumplimiento del Contrato vigente está siendo verificado por la Inspección Fiscal,”** señala la Dirección de Vialidad a DFMAS.

Tras la paralización de las obras a fines del año pasado, el gobierno convenció a Hyundai de seguir con los trabajos. Primero la amenazó con cobrarle las boletas de garantía por \$43.200 millones, pero la firma coreana se mantuvo firme y contra-amenazó con demandar al Estado chileno.

El MOP tenía el mandato del presidente Sebastián Piñera de no dejar caer la obra y los coreanos de recuperar aunque sea los costos. Para los asiáticos, el negocio del puente podría no ser tan bueno como esperaban, porque mientras los planos y estudios decían una cosa, la realidad mostraba otra: el suelo era más blando de lo considerado, lo que obligó a modificar los pilares y anclajes.

Pero mientras las partes negociaban -bajo el compromiso de Hyundai de seguir trabajando- las obras estuvieron a punto de paralizarse por un recurso de protección de comunidades indígenas y organizaciones sociales que obligó al consorcio a transparentar sus operaciones. Todo, por culpa del Covid.