



La insólita saga del Cau Cau

La Corte Suprema acogió parcialmente un recurso de casación de la empresa constructora Azvi contra una sentencia de la Corte de Apelaciones de Santiago. Azvi había sido beneficiada por un fallo de primera instancia que validaba parte de sus peticiones contra el MOP por el caso del puente Cau Cau, en Valdivia; esta resolución fue apelada por el Consejo de Defensa del Estado, el que logró que la corte santiaguina revirtiera el fallo de primera instancia. Finalmente, la Tercera Sala de la Corte Suprema (en una sentencia suscrita solo por un ministro titular y dos abogados integrantes) acogió parcialmente la casación. Aunque hoy el puente opera —si bien con algunas limitaciones—, vale la pena recordar el caso, que constituyó una vergüenza para la ingeniería nacional, para la propia empresa y para el Ministerio de Obras Públicas.

El puente basculante sobre el río Cau Cau se adjudicó a Azvi en 2011 por un valor de \$15.767 millones, con un plazo de construcción de 900 días. El contrato fue modificado varias veces, alargando los plazos y aumentando los montos pagados a la empresa. Uno de los aumentos fue por más de \$1.800 millones, y significó la salida del director general de Obras Públicas de la época, quien había asesorado a Azvi antes de asumir el cargo. Finalmente, los convenios sumaron un aumento de costos de un 18%, y el plazo convenido aumentó en 362 días; es decir, un 40%.

Durante la construcción se detectó una suma de situaciones insólitas. Primero, se descubrió que un lado del puente se había construido desplazado en 75 cm respecto de los planos; luego, que los tableros basculantes habían sido instalados al revés. Peor aún, el sistema de levante, que había sido modificado a propuesta de Azvi, resultó insuficiente y dejó de operar, dejando el puente en una posición semialzada que lo hacía inutilizable. Ante el fracaso del proyecto en su aspecto fundamental, el MOP canceló unilateralmente el contrato, pese a que Azvi ofrecía resolver el problema.

Fue necesaria una nueva licitación, adjudicada en 2021 en cerca de \$12.000 millones, para que finalmente en 2024 (a nueve años de cancelado el contrato original) se tuviera un puente

basculante operativo, aunque con limitaciones de peso.

Es interesante observar que el fallo de primera instancia atribuyó los problemas a un deficiente diseño del sistema de levante, y por eso estimó que no se configuraban las causales para haber dado término anticipado al contrato. Para ello, el juez se apoyó en un estudio de un consultor contratado por Azvi, descartando en cambio el informe del experto presentado por el CDE. La conclusión no deja de llamar la atención, considerando que el contrato original requería que la empresa diera una aceptación explícita respecto de los antecedentes del proyecto, lo que implicaba estudiar su viabilidad. Además, Azvi propuso modificaciones al proyecto original del mecanismo de levante y fueron esas modificaciones las que fallaron,

como lo hace notar, a su vez, el fallo de la Corte de Apelaciones. En cuanto a la resolución de la Corte Suprema, es interesante observar que, si bien acoge los planteamientos de la empresa respecto de la ejecución

de obras no pagadas por el fisco, desecha las reclamaciones respecto del término del contrato y las supuestas fallas de diseño, argumentando que se trata de materias de hecho establecidas por los jueces de grado que no pueden ser variadas por un tribunal de casación.

En 2018, estas páginas se preguntaban qué pasaba con los puentes en Chile, rememorando el colapso de los puentes Cancura y Loncomilla, y el desastre del proyecto del Cau Cau. A estos ejemplos cabe agregar el puente de Chacao, adjudicado en 2013 para supuestamente entrar en operaciones en 2019; solo lo hará en 2028, con nueve años de retraso. Pero incluso los puentes concesionados se demoran: el Industrial de Concepción tiene un retraso de ocho años, en este caso debido a permisología ambiental y de comunidades aledañas. Y a esos ejemplos se añade ahora la situación del Puente Lo Saldes, en Santiago, y la demora del MOP para iniciar sus obras de reparación definitivas.

Con todo, tal vez se pueda ser medianamente optimista: hoy el puente Cau Cau está operando y los otros están más cerca de finalizar, pero solo un mejor desempeño en proyectos futuros podría validar este optimismo.

El caso constituyó una vergüenza para la ingeniería nacional, para la propia empresa y para el Ministerio de Obras Públicas.