

En Santiago a 7 de febrero de 1973, a las 17 horas, se reúne la Comisión de Ética y Disciplina de la Cámara Chilena de la Construcción, con asistencia del presidente, señor Carlos Lagos Matus, y de los Vocales, señores Modesto Collados Núñez y David Frías Donoso.

El Presidente expresa que el secretario titular de la Comisión se encuentra imposibilitado de asistir a la presente reunión, razón por la cual propone la designación de un secretario ad-hoc para esta sesión, recayendo este nombramiento en la persona de don Fernando Alvear Artaza.

El secretario ad-hoc manifiesta que la presente sesión ha sido citada con el objeto de recibir la prueba testimonial que los interesados deseen rendir. Al efecto, expresa que la Empresa Constructora Browne Tecsá Ltda. ha hecho llegar una comunicación dando cuenta que a esta audiencia concurrirá a prestar declaración el testigo señor Juan Edmundo Pulido Salinas.

Antes de oír la prueba testimonial que la parte de la Empresa Constructora Browne Tecsá Ltda. desea rendir, la Comisión acuerda recibir a don Luis Browne Covarrubias.

Comparece ante la Comisión don Luis Browne Covarrubias quien presenta sus excusas ante ella por no haber concurrido a la citación anterior que se le había hecho llegar y expresa que los hechos por él denunciados serán atestiguados a través de las declaraciones que formularán los señores Juan Edmundo Pulido Salinas, Pedro Browne Covarrubias y Waldo Droguett Soler.

Prueba testimonial de la parte reclamante: Comparece don Juan Edmundo Pulido Salinas, Ingeniero Civil, domiciliado en Boyacá 2128 quien consultado al tenor del auto de prueba que rola a fs. 10, expresa: Que se desempeñaba durante el mes de octubre de 1972 como ingeniero encargado de la pavimentación de la segunda vía de la Carretera Panamericana Norte, sector Liray-La Punta. Su empleador era en esa época la Empresa Constructora Browne Tecsá Ltda. Manifiesta que dicha empresa tenía a su cargo la ejecución de la segunda vía de la Carretera Panamericana en dicho sector y que durante el mes de septiembre se iniciaron conversaciones con la Dirección de Vialidad destinadas a liquidar dicho contrato. A raíz de esta situación, dicha Dirección solicitó a la empresa ejecutar la repavimentación de la primera vía de la Carretera Panamericana en ese mismo sector que, en aproximadamente 1.800 mts. se encontraba en muy mal estado. Por este motivo, la empresa ejecutó una variante para desviar el tráfico de vehículos de la primera vía hacia la segunda. La variante en cuestión comenzó a ejecutarse a mediados del mes de septiembre y se terminó de construir aproximadamente el 10 de octubre. Señala que se recuerda de esta última fecha porque la Dirección de Vialidad urgió a la empresa para entregar el trabajo antes del 12 de octubre, que era un día jueves, comienzos de un feriado prolongado, y que en consecuencia, la Carretera sería objeto de un intenso tránsito. Recuerda que la variante en principio había sido terminada cerca del 18 de septiembre, pero que a raíz de una lluvia que cayó en esos días ella no quedó en buenas condiciones, de modo que fue necesario someterla a un arreglo, terminándose cerca del 10 de octubre.

//.

Sin embargo, expresa que no se entregó inmediatamente la variante al uso público.

Recuerda que las conversaciones con el Ministerio de Obras Públicas destinadas a materializar las condiciones para la reparación de la segunda vía se iniciaron durante el mes de septiembre y que se discutió largamente acerca de las soluciones técnicas en que se ejecutaría la obra, ya que habían dos soluciones: una, que consistía en repavimentar sobre el pavimento antiguo y la segunda, consistente en remover la base del pavimento viejo y en seguida repavimentar en definitiva; hubo acuerdo para ejecutar el trabajo de acuerdo a la última solución.

Señala que si bien no se había firmado aún el contrato respectivo para la ejecución del trabajo en cuestión, ya existía un acuerdo y que por ese motivo se ejecutó la variante. Asimismo, expresa que durante el mes de septiembre se raspó la primera vía con una motoniveladora, para mejorar en algo sus condiciones.

Durante el paro manifiesta que ellos no trabajaron, pero que él concurrió en varias ocasiones al lugar con el objeto de ver el estado de conservación de la maquinaria y elementos de trabajo que se estaban empleando en la obra y que fueron dejados al lado poniente del camino, en un asentamiento. En una de estas ocasiones pudo observar que se estaba efectuando una excavación y posteriormente, aproximadamente a fines de octubre, expresa que se colocó una betonera. En ningún momento pudo recoger antecedentes sobre el trabajo que allí se ejecutaría, ya que en dichas ocasiones no encontró alguna persona responsable a quien dirigirse. Una vez finalizado el paro, señala que concurrió al lugar de la obra, donde pudo comprobar que otra gente se encontraba ejecutando el trabajo. Recuerda que sobre el pavimento antiguo se encontraban colocados moldajes metálicos y asimismo, había acopio de materiales. De esta situación dio cuenta a los ejecutivos de su empresa.

Es todo cuanto recuerda sobre los hechos que se le consultan.

Comparece ante la Comisión don Pedro Browne Còvarrubias, Ingeniero Civil, domiciliado en Agustinas 814, of. 808, quien consultado al tenor del auto de prueba que rola a fs. 10, expresa:

Que en el año 1971 la Empresa Constructora Browne Tecsá celebró un contrato con la Dirección de Vialidad para la ejecución del trabajo de pavimentación de la segunda vía de la Carretera Panamericana Norte sector Liray-La Punta. Expresa que a raíz de las diversas alzas experimentadas en los rubros que comprendía el contrato, especialmente por las dos alzas producidas en el valor del dólar, el contrato produjo un fuerte deterioro a la empresa, razón por la cual en el mes de agosto de 1972 se planteó a la Dirección de Vialidad la necesidad de proceder a su liquidación. Esta situación fue objeto de una serie de reuniones, estableciéndose por parte de las autoridades del MOPT como condición para proceder a la liquidación de dicho contrato, el que la empresa ejecutase la reparación de la primera vía de la Carretera Panamericana Norte en ese mismo sector, que se encontraba en muy mal estado.

Producido este acuerdo la empresa empezó a negociar los precios que deberían cancelársele para la ejecución de este segundo trabajo. Las conversaciones se celebraron con el Inspector

///.

señor Rossman, quien tenía a su cargo el primitivo contrato. Se llegó a acuerdo en esta materia aproximadamente unos 10 días antes de la iniciación del paro, constando los precios y las cantidades de materiales en un borrador que se encuentra en poder de la empresa constructora.

Dado que ya había un acuerdo para la ejecución de este segundo trabajo, la empresa dispuso la maquinaria necesaria para la ejecución del mismo y aun inició trabajos, consistentes principalmente en la construcción de una variante o by-pass, destinada a desviar los vehículos de la vía antigua hacia la segunda vía, para poder realizar los trabajos en la primera vía mencionada. Esta variante quedó prácticamente terminada el 11 de octubre y se comunicó a la Dirección de Vialidad que los trabajos en la primera vía se comenzarían a ejecutar el lunes 15 de octubre. Hace presente el testigo que con anterioridad la empresa había ejecutado un trabajo de raspaje en la primera vía mientras ejecutaba la variante, con el objeto de arreglar transitoriamente el mal estado de esa vía de circulación.

Al momento de decretarse el paro la empresa suspendió sus labores, pero el ingeniero a cargo de la obra concurrió a ella en varias oportunidades a fin de inspeccionar la maquinaria que se había dejado en dicho lugar. En estas visitas él pudo comprobar que otra empresa se encontraba instalando faenas, situación de la cual dio cuenta a la empresa. Asimismo, un inspector de la Dirección de Vialidad comunicó esta situación a la empresa.

Al momento de ponerse término al paro, el propio testigo concurrió a la Dirección de Vialidad para informar que la empresa estaba dispuesta a reiniciar sus actividades y se entrevistó con el inspector, señor Rossman, quien le informó que tenía instrucciones en el sentido de no celebrar el contrato para la reparación de la segunda vía con esta empresa sino que con la Empresa Constructora Scott y Loewe.

Es todo cuanto puede declarar el testigo al tenor de las preguntas que se le formularon.

Comparece ante la Comisión el testigo señor Waldo Droguett Soler, jefe de obra, domiciliado en Agustinas 814, of. 808, quien preguntado al tenor del auto de prueba que rola a fs. 10, expresa:

Que desde mediados de agosto de 1972 se desempeñaba como jefe de obra de la construcción de la segunda vía de la Carretera Panamericana Norte sector Liray-La Punta. Señala que al poco tiempo de hacerse cargo de sus funciones se iniciaron los trabajos para la construcción de una variante que uniera la primera vía con la segunda. Dicha variante estuvo prácticamente terminada en los días del 18 de septiembre de 1972, sin embargo, a raíz de una lluvia que cayó en esos días fue necesario repararla y volver a imprimarla, trabajo que se terminó de ejecutar aproximadamente el 10 de octubre. Las instrucciones que él tenía y que le eran proporcionadas por el ingeniero a cargo de la obra consistían en comenzar a levantar el pavimento de la primera vía a contar del lunes 15 de octubre, para lo cual disponía de un tractor y de los demás elementos necesarios para ejecutar este trabajo. Sin embargo, señala que al llegar a trabajar el día 15 se encontró con que nadie había concurrido a la faena, razón por la cual se dirigió a las bodegas de la empresa

instaladas en Pudahuel, donde le informaron que la empresa se encontraba paralizada.

Durante la época del paro, expresa que concurrió cada 3 días a inspeccionar la maquinaria que se dejó en el lugar de la faena y que en una de estas visitas pudo comprobar que se estaba ejecutando un trabajo de excavación. Posteriormente, pudo constatar que se hizo un acopio de arena y de ripio y que ya a fines de octubre se instaló una betonera. Al momento de ponerse término al paro él concurrió a la faena y pudo apreciar que sobre el pavimento de la primera vía se habían colocado moldes a lo largo de una extensión aproximada de un kilómetro, situación que le llamó la atención ya que las instrucciones que él tenía era proceder a levantar dicho pavimento y efectuar una sub-base y una base para enseguida pavimentar. Además, le pareció obvio que personal de otra empresa estaba ejecutando este trabajo.

Manifiesta que durante el mes de septiembre él efectuó diversas visitas de inspección a lugares cercanos a la obra con el objeto de ubicar los materiales necesarios para la ejecución del trabajo y que aún mantiene en su poder las fichas de los análisis que se efectuaron en dichos materiales en el laboratorio de la Dirección de Vialidad. Esta inspección la hizo ya que se le informó que debía efectuarse el trabajo de repavimentación de la primera vía.

Es cuanto puede declarar el testigo al tenor de las preguntas que se le formularon.

M. Magaña

[Signature]

[Signature]
Secretario de Act.