

Dirigente de Defendamos Chiloé: “Es evidente que el Puente en el canal de Chacao no es para nosotros”

El Ciudadano · 16 de febrero de 2018

Desde Chiloé manifiestan que continuarán con su plan de detener el proyecto puesto que no necesitan un mega puente con la capital regional en el continente, sino que requieren conectividad entre el archipiélago. Para ellos es evidente que todo esto se debe a "corrupción". Por Javier Karmy Bolton



“En promedio los chilotes van dos veces al año a Puerto Montt, entonces ¿para qué queremos el puente?”, manifiesta **Juan Carlos Viveros, vocero de Defendamos Chiloé** a *El Ciudadano*, que con ironía responde que sería para “chilotes que no van al continente”. Eso sí, aclara que para ellos es prioridad la “conectividad interna”, es decir, la conexión de los sectores rurales con los urbanos y las islas pequeñas con la Isla Grande. “Ese es nuestro problema, no la conexión de la Isla Grande con el continente”, y agrega que **“es evidente que no es para nosotros”**.

De hecho, Viveros narra que la gente de las islas más chicas no tienen lanchas para llegar a la Isla Grande, y “tampoco hay consultorios en las islas pequeñas, los niños tienen que esperar 15 días la lancha en invierno para poder ir a Castro”. Eso es “precariedad”, dice, y a eso se le agrega que no tienen donde cursar la

educación superior universitaria y año tras año las promesas de la construcción de la nueva sede de la Universidad de Los Lagos se esfuma sin explicaciones.

Desde Chiloé, el dirigente contextualiza que este mega proyecto fue congelado por el actual gobierno de Michelle Bachelet. “Pasaron los cuatro años desde que ella asumió, recibió un proyecto que estaba licitado y prácticamente no sucedió nada”, dice. De hecho, su construcción estaba proyectada para el año 2015 pero se presentaron una serie de inconvenientes y denuncias tanto entre las empresas socias del Consorcio Puente Chacao (CPC), como en irregularidades en la aprobación del proyecto.

Este consorcio se compone del 51% de la japonesa Hyundai y del 49% de la brasileña OAS, que el último tiempo tuvo problemas financieros que ponían en riesgo la materialización de proyecto, que tiene un costo de US\$740 millones, y que busca ser el primer puente colgante del país de estas proporciones. Sin embargo, lo más grave fueron las acusaciones que recibió OAS relacionadas a la corrupción en su país de origen.



En este conflicto, Hyundai solicitó a la Corte de Apelaciones de Santiago un permiso que permitiera a la empresa inyectar nuevos recursos y asegurar con ello la continuidad del proyecto, proceso al que fue citado el Ministro del MOP, Alberto Undurraga, y donde apoyó explícitamente a la japonesa. Tras lo cual la Corte resolvió congelar la participación de la firma brasileña en el proyecto.

Para Viveros, el atraso de la construcción del puente está inexorablemente ligado a la corrupción internacional y de acusaciones de financiamiento ilegal a la campaña de Bachelet. “La verdad es que han sido cuatro años de un megaproyecto que se transformó en un conflicto, en un problema y que está trabado completamente”, sostiene el vocero de Defendamos Chiloé, quien expone que el proyecto tiene “a los dos grandes socios peleados a muerte y denunciados en tribunales de comercio internacional”, y acusa que lo que hizo el gobierno en vez de ver qué estaba pasando fue “defender a Hyundai, que fue algo totalmente incorrecto y fuera de la ley”. Es más, para él esto es “un escándalo de proporciones, porque no es lo que debiera hacer el MOP”.

Viveros expresa que detrás de este proyecto está “el financiamiento irregular de las campañas políticas y por eso lo defienden tanto”, porque ¿cuál es la razón para que el gobierno defienda a “ultranza” este proyecto?: “Eso se llama corrupción”, responde y agrega que “el Ministro Undurraga se lavó las manos de todo esto”, dice Viveros.

Vamos a solicitar que el nuevo gobierno investigue las acusaciones

Si bien, desde Defendamos Chiloé, saben que ya se le instruyó al nuevo Ministro del MOP, Juan Andrés Fontaine -que conoce el rubro pues es parte del directorio de la empresa constructora Socovesa- a que destrabara los proyectos que estuvieran en conflicto, “vamos a hacer el esfuerzo de contactarlo para plantearle toda la situación -lo mismo que hicimos con Undurraga-, que tiene que ver con la falta de Estudio de Impacto Ambiental, la nula Consulta Indígena, la nula Participación Ciudadana, las reales prioridades de Chiloé, y un contrato que no se ha cumplido, porque luego de cuatro años no hay un centímetro construido”.

En definitiva, van a solicitar que investiguen las acusaciones de ilegalidad, las deficiencias técnicas, los incumplimientos de contrato y del programa, que revise la situación de la Consulta Indígena que no fue hecha, que “simplemente no se pueden hacer megaproyectos en lugares que son Patrimonio de la Humanidad sin estudios de impactos culturales, y tampoco hay estudios de impactos económicos, ni sociales”. En definitiva, “este proyecto amenaza con destruir nuestra cultura, la identidad y nuestra naturaleza”, cierra el dirigente desde Chiloé.

Por Javier Karmy Bolton

Fuente: [El Ciudadano](#)