

*República de Chile*  
*Ministerio de Obras Públicas*  
*Gabinete del Subsecretario*

REPUBLICA DE CHILE			
PRESIDENCIA			
REGISTRO Y ARCHIVO			
NR	92/11639		
A:	26 MAY 92		
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input type="checkbox"/>	M.P.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	E.D.E.C.	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>	F.W.M.	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	P.V.S.	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	J.R.A.	<input type="checkbox"/>

ARCHIVO

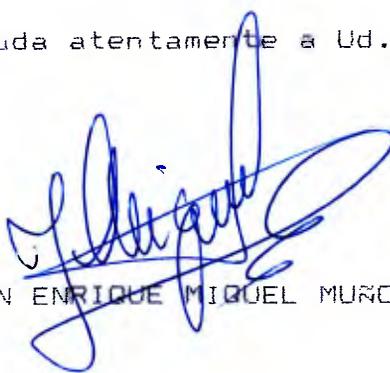
Santiago, 21 de Febrero de 1992.-

Excmo.  
Sr. Presidente de la República  
don Patricio Aylwin Azócar  
Presente

Por la presente acompaño a usted, los documentos básicos de la licitación de las obras iniciales del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, acompañados de los siguientes documentos:

- 1.- Presentación del abogado Enrique Barros Bourie y traslado del Contralor Subrogante, de fecha 07 de Febrero de 1992 recibidos en este Ministerio el 10 de Febrero de 1992.
- 2.- Evacuación de respuesta de la Dirección General de Obras Públicas, Ord.Nº 0160 de 13 de Febrero de 1992, (Preparado por abogado Srta. Mónica Madariaga) y algunos de los documentos que anexamos.
- 3.- Informe en derecho adicional sobre "Responsabilidades por el acto de toma de razón de un Decreto o Resolución por la Contraloría General de la República", que le pedí posteriormente a la misma abogado Madariaga, con el objeto de que Usted defina un criterio sobre el modo de representar a la Contraloría la dilatación de los trámites de toma de razón, y sobre la posibilidad de iniciar juicios del M.O.P. persiguiendo la responsabilidad de los terceros que, sin derecho actual, interfieren en dicho trámite.

Saluda atentamente a Ud.,

  
JUAN ENRIQUE MIGUEL MUÑOZ

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA  
DIVISION DE LA VIVIENDA Y URBANISMO Y  
OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

1

VUOPT : 171  
REF. : 2707/92

DEVUELVE RESOLUCION D.G.O.P.  
N° 32, DE 1992 Y SOLICITA IN  
FORME EN PRESENTACION DE DON  
ENRIQUE BARROS BOURIE.

SANTIAGO, 07.FEB 92\*003530

Esta Contraloría General ha debido abstenerse, por el momento, de cursar la resolución de la suma, que aprueba los antecedentes relativos a la ejecución del "Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benitez. Obras Iniciales" y adjudica la propuesta pública que se llamó al efecto, en atención al reclamo presentado por don Enrique Barros B. el cual se remite a ese Servicio a fin de que informe en derecho sobre el particular.

Hecho, vuelva con toda la documentación del caso.

Transcribese al interesado.

Saluda atentamente a Ud.,

*Miguel Solar Mandiola*  
MIGUEL SOLAR MANDIOLA  
CONTRALOR GENERAL DE LA REPUBLICA  
SUBROGANTE

AL SEÑOR  
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS,  
P R E S E N T E

*[Handwritten signature]*

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS		
OFICINA DE PARTES		
Fecha: 10 FEB 1992		
<i>Pautado</i>	Folio	Línea
	1	9

TORRETTI, COURT, BARROS, COUSIÑO & CORREA  
ABOGADOS

CARLOS TORRETTI RIVERA  
CARLOS COURT ASTABURUAGA  
ENRIQUE BARROS BOURIE  
EMILIO COUSIÑO VALDES

BOMBERO ADOLFO OSSA 1010-OFICINA 401  
FONO (562) 699 5949-FAX (562) 695 2030  
SANTIAGO-CHILE

J. IGNACIO CORREA AMUNATEGUI  
M. ISABEL DIAZ VELASCO  
MAX LETELIER BOMCHIL  
FRANCISCO GONZALEZ HOCH

Santiago, 31 de enero de 1992

Señor  
Osvaldo Iturriaga Ruiz  
Contralor General de la República  
Presente

Ref.: Resolución N°32/1992 de la Dirección de  
Obras del Ministerio de Obras Públicas

Señor Contralor:

Por medio de la presente me permito formular observaciones respecto del acto de adjudicación de la propuesta de la referencia, ingresado para fines de toma de razón con fecha 28 de enero del año en curso, bajo el N°32, a fin de que S.S. tenga a bien considerar los siguientes antecedentes al resolver sobre la materia:

I.- Antecedentes de la Propuesta:

Mediante aviso publicado en el Diario Oficial de 9 de diciembre de 1991, la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas, por intermedio de su Dirección de Aeropuertos, llamó a propuesta pública para la construcción de las obras iniciales del proyecto denominado "Nueva Aérea Terminal de Pasajeros-Aeropuerto Arturo Merino Benítez".

Este proyecto consiste, según las Especificaciones Generales de las Bases de Licitación, "en las instalaciones tendientes a satisfacer, para una fecha próxima al año 2000 las necesidades de infraestructura aeroportuaria para un volumen de 3 000.000 de pasajeros anuales".

En las mismas Especificaciones Generales se agrega que "como parte de esas instalaciones y con el objeto de ganar tiempo se ha decidido iniciar la construcción con el desarrollo de actividades que faciliten las faenas terminales, las que están constituidas por la presente licitación de OBRAS INICIALES" (Especificaciones Generales, párrafo 1; el destacado es de las Bases).

2. Las obras totales previstas para el proyecto de un nuevo terminal comprenden, según esas mismas Especificaciones Generales, obras de gran envergadura: 20.000 m2 de edificio terminal; 100.000 m2 de plataforma de aviones; 35.000 m2 de estacionamiento y 30.000 m2 de pavimento vial.

CONTRALORIA GENERAL OFICINA DE PARTES	002707	31 ENE 1992
--	--------	-------------

Zamora  
Cortés

TORRETTI, COURT, BARRÓS, COUSIÑO & CORREA  
ABOGADOS

La finalidad de la propuesta, cuya adjudicación se encuentra en trámite de toma de razón, es efectuar las obras iniciales respecto de este significativo proyecto. De acuerdo con las Especificaciones Generales (párrafo 2), "las obras que comprende la presente licitación corresponden a las siguientes ...:

- 0.- Instalación de faenas
- 1.- Movimiento de Tierras
- 2.- Pilotaje
- 3.- Cercos
- 4.- Demoliciones
- 5.- Cambio de Faena
- 6.- Electricidad
- 7.- Instalaciones de Agua Potable
- 8.- Instalaciones de Alcantarillado
- 9.- Pozo de Riego"

Se puede comprender que esta licitación forma parte inseparable del proyecto mayor de construcción del aeropuerto. Las propias bases de la propuesta, como se ha visto, así lo establecen inequívocamente.

3. El presupuesto total de estas obras iniciales asciende, según el artículo 5° de las Bases Administrativas de la licitación, a \$1.760.011.647, equivalentes a aproximadamente 4,9 millones de dólares, lo que expresa la importancia de las faenas preliminares que han sido licitadas.

Las mismas Bases Administrativas señalan que el **financiamiento** de las obras "será con cargo a Fondos de la Dirección General de Aeronáutica Civil" (artículo 5°).

Esta presentación tiene por objeto mostrar que no corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil no puede financiar obras como las referidas en los puntos anteriores.

II.- Observaciones a la licitación:

1. La Ley N°16.752 que fijó la organización y funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil establece que a ésta corresponde "fundamentalmente la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea" (artículo 1°).

Es obvio que las facultades específicas que contempla el artículo 3° de esa ley N°16.752 y el artículo 15 del DFL 241 de 1960, deben ser interpretadas en concordancia con la finalidad general que la ley atribuye a ese servicio.

TORRETTI, COURT, BARRÓS, COUSIÑO & CORREA  
ABOGADOS

La lectura detenida de las facultades específicas que corresponden a este órgano muestra que su función es técnica, normativa y fiscalizadora, a efectos de que el tráfico aéreo y la operación aeronáutica sean seguros y eficientes.

2. En lo que dice relación a los aeropuertos, la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene esencialmente una función **administradora**, según lo dispuesto, en general, por el artículo 1° y, en particular, por diversos párrafos del artículo 3° de la ley 16.752.

Resulta evidente que entre las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil no está construir ni la de financiar la construcción, como ocurre en la materia de la referencia. Los aeropuertos son construidos por el Ministerio de Obras Públicas a través de su Dirección de Aeropuertos y los fondos fiscales para su financiamiento deben provenir del presupuesto general de la Nación, según las reglas generales.

Tampoco corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil la distribución y asignación de fondos para la construcción, conservación y modificación de aeropuertos. Estas tareas corresponden a la Junta de Aeronáutica Civil (DFL N°241/1960, artículo 6° número 3°).

Las únicas y exclusivas tareas que corresponden a la Dirección General de Aeronáutica Civil en materias de construcción, operación y mantenimiento de obras o instalaciones en aeropuertos se refieren a aquellas "destinadas a servir de ayuda y protección a la navegación aérea o para habitación del personal ..." (Ley N°16.752, artículo 3° letra e).

Es obvio que obras que tienen un presupuesto de \$1.760.011.647 (mil setecientos sesenta millones once mil seiscientos cuarenta y siete pesos) y que tienen por objeto servir de obras iniciales para la construcción del más importante aeropuerto del país no son de aquéllas destinadas al servicio de ayuda y protección de la navegación aérea o a la habitación del personal de los aeropuertos.

En verdad, se trata de obras de construcción de un aeropuerto cuyo financiamiento debe hacerse de acuerdo con las reglas generales que rigen la actividad económica del Estado.

3. En consecuencia, no corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil comprometer sus recursos en obras de construcción de aeropuertos. Su competencia sólo alcanza al financiamiento y construcción de obras e instalaciones que cumplen una función de ayuda y seguridad de la aeronavegación, como, por ejemplo, balizas de iluminación de la pista, ayudas meteorológicas, control de vuelos, mecanismos electrónicos de

TORRETTI, COURT, BARRÓS, COUSIÑO & CORREA  
ABOGADOS

control de seguridad, carga y pasajeros y otras análogas.

Esta interpretación es, por lo demás, la única compatible con la función genérica que corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, definida en el artículo 1° de la ley N°16.752, y en las diversas letras del artículo 3° de esa ley.

4. La utilización de recursos públicos para fines no previstos por la ley constituye infracción a lo dispuesto por los artículos 6°, 7° y 60° N°8 de la Constitución Política y por el artículo 2° de la ley N°18.575 sobre Bases Generales de la Administración del Estado, lo que debe ser reparado en ejercicio de sus funciones por la Contraloría General de la República.

III

Hago presente que esta presentación la efectúo en mi calidad de abogado encargado del asunto por Ladeco S.A. El interés de mi representada radica en que la Dirección General de Aeronáutica Civil se financia sustancialmente con las tasas de embarque en el tráfico aéreo (artículo 16° letra a) de la ley N°16.752). De este modo, el efecto de gastos no autorizados es que se encarezca el tráfico aéreo en Chile, lo que, a su vez, produce efectos negativos en la industria aérea nacional.

Ruego al señor Contralor General tener presente las observaciones precedentes al pronunciarse en trámite de toma de razón sobre la materia de la referencia; y, en definitiva declarar la ilegalidad de la Resolución N°32 de la Dirección de Obras Públicas por cuanto la Dirección General de Aeronáutica Civil carece de capacidad legal para financiar la construcción de las obras del nuevo aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Saluda atentamente al señor Contralor,

*enrique barros*

Enrique Barros Bourie  
Abogado

EBB/vtu.  
c.c.: Arch.

BASES DE LICITACION

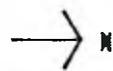
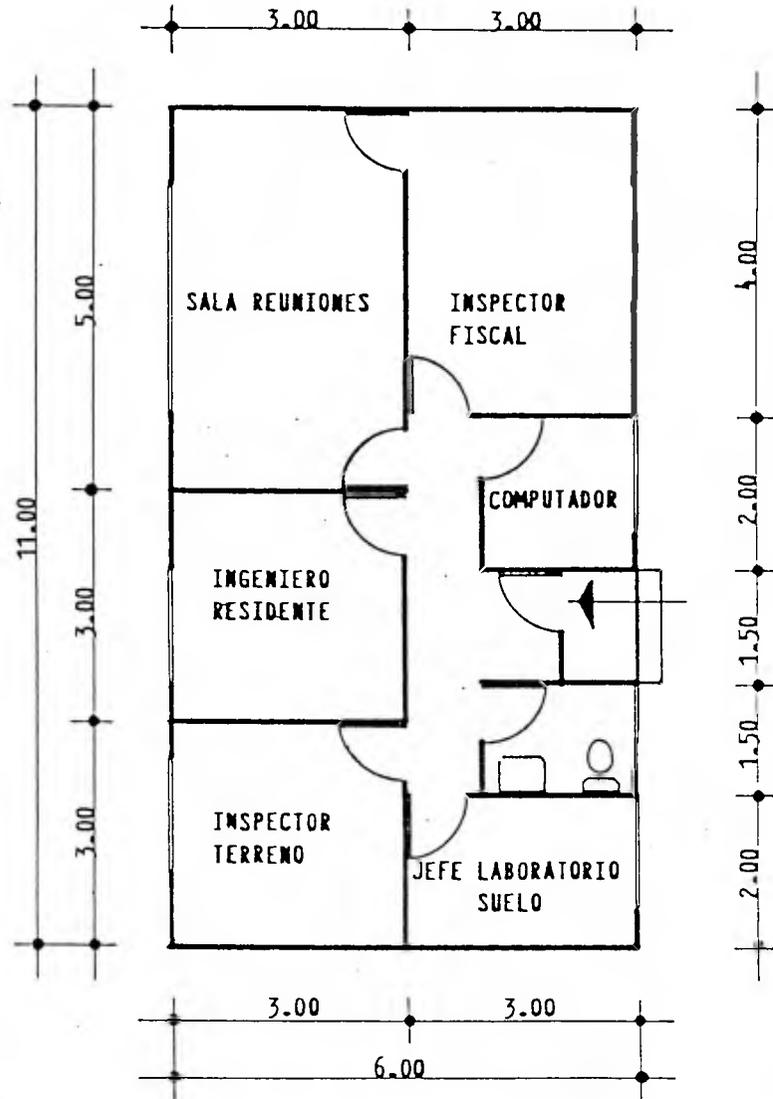
OBRAS INICIALES

NUEVA AREA TERMINAL DE PASAJEROS

AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

CAMPAMENTO FISCAL

PLANTA esc 1 : 100



CAMPAMENTO



UBICACION

ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES

- ESTRUCTURA : MADERA
- PISO : MADERA SOBRE ENVIGADO
- MUROS : EXTERIOR MADERA  
INTERIOR VOLCAMITA PINTADA
- CIELO : VOLCAMITA PINTADA
- CUBIERTA : PIZARREÑO COM AISLACION
- BAÑO : PISO Y MUROS REVESTIDOS EN LINOLEUM  
ARTEFACTOS BLANCOS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS  
DIRECCION DE AEROPUERTOS  
DEPTO. CONSTRUCCION Y MANTENCION

### BASES ADMINISTRATIVAS

OBRA : PROYECTO NUEVA AREA TERMINAL DE PASAJEROS  
AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ-SANTIAGO  
OBRAS INICIALES

ABREVIATURAS : MOP MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
DAP DIRECCION DE AEROPUERTOS  
DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL  
RCOP REGLAMENTO PARA CONTRATOS DE OBRAS PUBLICAS

#### ART. 1.- IDENTIFICACION Y UBICACION DE LA OBRA

Las presentes Bases Administrativas corresponden a las obras iniciales de la Primera Etapa del Proyecto Nueva Área Terminal de Pasajeros en Aeropuerto Arturo Merino Benítez, según se muestra en el Plano de ubicación, ubicada en Santiago, Región Metropolitana.

#### ART. 2.- TIPO DE CONTRATO

La ejecución de la obra será licitada en Propuesta Pública, por el sistema a Serie de Precios Unitarios y con Estados de Pago sujetos a Reajuste según IPC. Para los efectos del Contrato se aplicará el Presupuesto Compensado, calculado en la forma que señala el Art.28 del RCOP. El Contrato en licitación no contempla anticipos ni aportes por parte del Fisco. El valor de la oferta estará a afecto al Impuesto al Valor Agregado, IVA.

#### ART. 3.- REQUISITOS PARA PRESENTARSE A LA PROPUESTA

- a) Para presentarse a esta licitación, las Empresas deberán estar inscritas en el Registro General de Contratistas del MOP, Registro de Obras Mayores, en las especialidades 1 O.C. Obras de Movimiento de tierra, Primera Categoría y 10 O.C. Fundaciones, Segunda Categoría o Superior.
- b) Los documentos exigidos en los Arts. 19 y 20 del RCOP vigente, deberán ser presentados a más tardar el día 23 de Diciembre de 1991.
- c) Al momento de retirar el formulario especial de la oferta la DAP entregará el listado de los antecedentes que serán exigidos, según lo expresado en el Art.10,

"PRESENTACION DE LA PROPUESTA", de las presentes Bases. La omisión de cualquiera de dichos antecedentes será causal suficiente para eliminar al oferente, sin ulterior recurso.

**ART. 4.- PLAZO PARA LA EJECUCION DE LA OBRA**

El plazo para la ejecución de la obra será de 120 (ciento veinte) días corridos, contados desde la fecha que resulte de aplicar el Art.34 del RCOP vigente.

**ART. 5.- PRESUPUESTO OFICIAL Y FINANCIAMIENTO**

El Presupuesto Oficial para la presente licitación asciende a la suma de \$ 1.760.011.647 y su financiamiento será con cargo a Fondos de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**ART. 6.- RECEPCION Y APERTURA DE LA PROPUESTA**

La recepción y apertura de las propuestas será efectuada el día 27 de Diciembre de 1991, a las 10,00 hrs, en la Sala de Reuniones de la Dirección de Aeropuertos, Morandé 59, Piso 11, Santiago.

**ART. 7.- ACLARACION DE LOS ANTECEDENTES**

Las Empresas interesadas deberán solicitar por escrito las aclaraciones a los antecedentes de la licitación que estimen pertinentes. Las solicitudes podrán ser presentadas hasta el 16 de Diciembre. La DAP contestará públicamente y por escrito las aclaraciones solicitadas, a más tardar, el día 19 de Diciembre de 1991.

**ART.8.- ADJUDICACION DE LA PROPUESTA**

La adjudicación de la Propuesta será acorde al sistema dispuesto a continuación y a lo establecido al respecto en el RCOP vigente:

- a) En el acto de Apertura de las propuestas, una vez conocidas las ofertas económicas de los proponentes, se determinará un Presupuesto de Referencia para la adjudicación del Contrato. Para tal efecto sólo serán consideradas aquellas ofertas comprendidas en el rango definido por el Presupuesto Oficial  $\pm 25\%$ . El resto de las ofertas, si las hubiere, serán desestimadas.

La suma del 65% del monto del Presupuesto Oficial y el 35% del valor promedio de las ofertas selecciona

das de acuerdo a lo indicado anteriormente, corresponderá al Presupuesto de Referencia.

El cálculo del Presupuesto de Referencia efectuado durante el acto de Apertura de las propuestas tendrá un carácter provisional, ya que, por circunstancias de cualquier índole, se pueden producir errores aritméticos o el rechazo posterior de alguna de las ofertas consideradas en la determinación de este valor. El Presupuesto de Referencia definitivo será recalculado con posterioridad al acto de Apertura.

- b) El Contrato será adjudicado a la Empresa cuya oferta sea, a juicio de la DAP, la más conveniente, sin que necesariamente sea la de menor valor y siempre que se encuentre comprendida dentro del rango definido por el Presupuesto de Referencia  $+ K$  y  $+ K''$ .

En caso que no exista oferta alguna entre el rango  $(1+K)$  y  $(1+K'')$  del Presupuesto de Referencia, se remitirá todos los antecedentes a una comisión formada por el Director General respectivo, el Director del Servicio que corresponda o el profesional en quien el delegue y un representante del Ministro de Obras Públicas.

En las licitaciones de responsabilidad del nivel regional, la comisión estará integrada por el Director Regional del Servicio relacionado, el Jefe del Departamento de Construcción del mismo Servicio y otro Director de Servicio Regional, designado por el Secretario Ministerial que corresponda.

En ambas situaciones, la comisión pertinente estudiará el resultado de la propuesta, pudiendo recomendar al Ministro de Obras Públicas o al Secretario Regional Ministerial, según sea el caso, la adjudicación en favor de alguno de los oferentes o la desestimación de las ofertas presentadas.

Los parámetros  $K$  y  $K''$ , para definir la adjudicación, son porcentajes del Presupuesto de Referencia, establecidos según la Circular MOP #42 del 13.11.86. Tales parámetros dependen del monto del Presupuesto Oficial como sigue:

PRESUPUESTO OFICIAL (millones)	K (%)	K" (%)
Menos de \$ 20	- 15	+ 25
De \$ 20 a \$ 100	- 12	+ 20
Sobre \$ 100 y hasta \$ 400	- 10	+ 10
Sobre \$ 400	- 10	+ 8

**ART.9.- DISPOSICIONES APLICABLES**

La obra, materia de este Contrato, estará regida por:

- a) RCOP, vigente a la fecha de publicación del llamado a Propuesta.
- b) Las presentes Bases Administrativas.
- c) Las Especificaciones Técnicas del Proyecto.
- d) Las designaciones de obra del Presupuesto Oficial.
- e) Los Planos indicados en las Especificaciones Técnicas
- f) Instructivo sobre Seguridad e Higiene Industrial para Contratistas del MOP.
- g) El Decreto MOP No. 294 que fija el texto actualizado de la Ley 15.840 de 1964, Ley Orgánica del MOP.
- h) Las normas para la contratación de Obras Públicas. Res.MOP No.2524 del 30.12.86.

**ART.10.- PRESENTACION DE LA PROPUESTA**

La Propuesta deberá ser presentada, de acuerdo al RCOP, en dos(2) sobres cerrados, caratulados "PROPUESTA ECONOMICA" y "DOCUMENTOS ANEXOS". En ambos sobres se deberá indicar la razón social del proponente y la firma de su representante legal.

En el sobre "PROPUESTA ECONOMICA" se incluirá el formulario de la propuesta en conformidad a lo establecido en el Art.21 del RCOP.

En el sobre "DOCUMENTOS ANEXOS" se deberá incluir los siguientes documentos en original y 2 (dos) copias:

- a) Programación de los trabajos para la ejecución total de las obras y programa mensual de inversiones, en concordancia con lo establecido en las presentes Bases Administrativas, Especificaciones Técnicas, Planos del Proyecto y de acuerdo al formato "PROGRAMA DE TRABAJO E INVERSION" que forma parte de los antecedentes del Contrato. La DAP analizará el programa de trabajo con

- el objeto de verificar la coherencia de los plazos establecidos con la secuencia de las obras exigida y los recursos con que dispondrá el Contratista.
- b) Organigrama de la faena que determine los cargos técnicos y administrativos, identificando las personas responsables en cada caso e incluyendo sólo el Curriculum Vitae del Profesional a cargo, de acuerdo a lo exigido en el Art.17, "REPRESENTANTE DEL CONTRATISTA EN TERRENO", de estas Bases Administrativas.
  - c) Listado valorizado de mano de obra, leyes sociales y de materiales puestos en faena.
  - d) Detalle completo de gastos generales y utilidades.
  - e) Análisis de Precios Unitarios que incluya:  
Estudio del costo directo de los siguientes ítems y sub ítems de ellos:
    - 1.- Moviimiento de tierras.
    - 2.- Pilotajes.
    - 6.- Camino retorno a Santiago y botadero.
    - 7.- Instalaciones eléctricas.Se indicará, según proceda, la valorización de la mano de obra de acuerdo a las distintas especialidades y rendimientos, horas máquina a emplear, cantidad de materiales a usar en el ítem y todo otro antecedente que sea del caso valorizar, más gastos generales y utilidades.
  - f) Listado completo de la maquinaria y equipos que serán usados en el desarrollo de la faena, indicando valor horario que incluya operador, combustibles y lubricantes, año de fabricación y rendimiento estimado en obra para cada uno de ellos.
  - g) Las Bases Administrativas y las aclaraciones de los antecedentes firmadas hoja a hoja.

#### ART.11.- VALOR DE LA PROPUESTA

El valor de la Propuesta deberá considerar las obras totalmente terminadas en conformidad con los Planos y Especificaciones del Proyecto. Dicho valor deberá ser determinado en conformidad al Art. 25 del RCOP y deberá incluir, entre otros, el costo de mano de obra y leyes sociales, suministro de materiales puestos en obra, pruebas y ensayos de laboratorio, costos de operación, manutención y de seguridad laboral, gastos por provisión y empleo de maquinaria y equipos, transporte, combustible, consumos de energía, herramientas, repuestos y accesos, pérdidas de material, construcción y mantención de obras provisorias, acceso a las faenas, derechos de puerta y extracción, permisos, señalización, impuestos, gas

tos generales y utilidades.

En los gastos generales del contrato se considerará el costo de la contratación de un alumno universitario en práctica de vacaciones, en calidad de trabajador eventual, el que será seleccionado por el MOP. Las condiciones serán las siguientes:

- Plazo: 1 mes
- Remuneración: Equivalente a 6 Unidades de Fomento mensual, afecto a descuentos legales (valor UF al 31.12.91).
- Alimentación: Se otorgará siempre que la empresa contratista lo proporcione a su personal profesional, en iguales condiciones a éste.
- Accidentes de Trabajo: En caso de accidente, el estudiante en práctica recibirá, con cargo a la empresa contratista, las atenciones médicas y beneficios que corresponda, de acuerdo al contrato de trabajo suscrito.

Queda establecido que el valor total de la oferta a presentar deberá ser único y deberá permitir la ejecución de la obra cualesquiera sean las condiciones de trabajo impuestas por las disposiciones operacionales del Aeropuerto.

#### ART.12.- ADQUISICION DE PRODUCTOS Y MATERIALES

El Contratista, ante la posibilidad de elegir dentro de una gama de productos y materiales de similar calidad y precio, deberá preferir los de fabricación nacional.

#### ART.13.- SISTEMA DE PAGO

El pago por los trabajos será efectuado de acuerdo al avance de las obras y mediante Estados de Pago mensuales aprobados por el Inspector Fiscal. Sin embargo, y en conformidad a lo establecido en el Art.77 del RCOP, el MOP no dará curso a los Estados de Pago si el Contratista o quien lo represente no ha presentado a la Inspección Fiscal el original o copia fotostática de las planillas de liquidación de pago de las remuneraciones, firmadas por el trabajador, y de las planillas previsionales enteradas ante los organismos de previsión. Ambos documentos deberán corresponder al mes inmediatamente anterior al del Estado de Pago y la no presentación de los mismos autorizará para retener de dicho Estado de Pago, la cantidad adeudada por concepto de remuneraciones, imposiciones u otras, que se estime necesaria para cubrir tales deudas.

Si el Contratista no diere cumplimiento a las obligaciones indicadas en el párrafo anterior dentro del plazo de

30(treinta) días corridos, contados desde la fecha de la respectiva retención, las remuneraciones e imposiciones serán pagadas y enteradas a los trabajadores e instituciones de previsión respectivas por cuenta exclusiva del Contratista. Si dentro de dicho plazo el Contratista pagare las sumas a que se ha hecho referencia, los valores retenidos le serán devueltos sin reajustes ni intereses.

#### ART.14.- REAJUSTE DEL CONTRATO

De acuerdo a lo indicado en el Artículo 2, "TIPO DE CONTRATO", de estas Bases, se aplicará en el presente Contrato el sistema de Reajuste según IPC.

#### ART.15.- GASTOS DEL CONTRATO

Los gastos que originare la celebración del Contrato, su protocolización, impuestos y otros, así como lo dispuesto en la Ley Nº 17.931, del 08.05.73, que considera un 2% de descuento sobre factura, serán de cargo del Contratista.

#### ART.16.- GARANTIAS DEL CONTRATO

El Contratista deberá constituir una garantía en boleta bancaria de acuerdo al Art.41 del RCOP vigente y una garantía adicional, en los casos y en la forma establecida en el Art.43 del mismo reglamento, que será exigida sólo si la oferta aceptada fuere inferior al valor del Presupuesto oficial + K%, según lo establecido al respecto en el Art.8, "ADJUDICACION DE LA PROPUESTA", de las presentes Bases Administrativas.

El plazo de garantía de fiel cumplimiento de este contrato por parte del contratista será de seis meses, al cabo del cual se realizará la Recepción Definitiva.

#### ART.17.- REPRESENTANTE DEL CONTRATISTA EN TERRENO

El Contratista deberá mantener permanentemente en faena, en calidad de representante y con plenas atribuciones, a un Ingeniero Civil con experiencia certificada en este tipo de obras y aceptado por la DAP. El no cumplimiento de esta disposición facultará a la DAP para descontar administrativamente del Estado de Pago más próximo, la suma de \$ 350.000 (trescientos cincuenta mil pesos) diarios una vez corridos 3 (tres) días consecutivos de ausencia, incluyendo éstos.

Se exigirá que el representante del Contratista, a cargo de las faenas, acredite una experiencia, en la ejecución

de este tipo de obra, de por lo menos 300.000 m3 de movimiento de tierras realizados en el marco de un solo Contrato. Además, de acuerdo con el Art.6.5 del RCOP vigente, se deberá acreditar que la persona en cuestión fue responsable directo de la ejecución de los trabajos, indicando su cargo, su permanencia en él y la cantidad de obra realizada en tal ocasión.

#### ART.18.- INSPECCION FISCAL

La Inspección Fiscal de la obra será responsabilidad de la DAP y será ejercida por intermedio del funcionario que sea designado para este efecto.

#### ART.19.- ENTREGA DEL TERRENO

La Inspección Fiscal indicará en terreno la ubicación de las obras mediante los puntos de referencia que señalen los planos respectivos. La entrega de terreno se llevará a efecto a más tardar dentro de los 2 (dos) días siguientes de la fecha en que la resolución que adjudicó el contrato, totalmente tramitada ingrese a la Oficina de Partes respectiva.

#### ART.20.- COORDINACION CON OTRAS ENTIDADES

La coordinación con cualquier otra entidad será responsabilidad de la Inspección Fiscal de la obra.

#### ART.21.- CONTROL DEL PROGRAMA DE TRABAJO

Durante la ejecución de la obra, el Contratista deberá presentar quincenalmente a la Inspección Fiscal un informe escrito respecto del desarrollo del Programa de Trabajo e Inversión correspondiente, según se establece en el Artículo 10, "PRESENTACION DE LA PROPUESTA", de estas Bases.

En caso de atraso en la ejecución de los trabajos programados, la Inspección Fiscal DAP podrá adoptar las medidas que considere pertinentes para normalizar o recuperar dicho atraso, sin que esto signifique cobro alguno de indemnización por parte del Contratista.

#### ART.22.- CONDICIONES DE TRABAJO Y SENALIZACION DE LA CONSTRUCCION

El Contratista deberá atenerse estrictamente a las disposiciones de seguridad y operacionales del Aeropuerto que disponga la DGAC. Los eventuales cambios del programa de trabajo, suspensiones, paralizaciones, etc., que pudieren suscitarse a requerimiento de la citada entidad, por motivos de fuerza mayor y derivados de las necesidades operacionales del Aeropuerto, no darán derecho a ningún tipo de indemnización.

Por otra parte, dadas las condiciones de operatividad normales del Aeropuerto, el Contratista deberá demarcar en forma clara y visible los límites del (de los) sector(es) autorizado(s) en el (los) que podrán transitar u operar los equipos, maquinaria y el personal de faena. Asimismo, habrá prohibición de traspasar tales límites, debiéndose considerar la posible habilitación de caminos de acceso a las faenas, que eviten el cruce por áreas operativas.

En consecuencia, el Contratista deberá mantener, durante el periodo de ejecución de la obra, las marcas o señales que sean necesarias por motivos de seguridad operacional y laboral. Tales marcas o señales son:

- Balizas u otras ayudas visuales delimitadoras de áreas fuera de servicio o indicadoras de zonas de uso restringido de uso diurno y nocturno.
- Señalamiento fijos o móviles.
- Líneas de seguridad de plataforma de estacionamiento.
- Letreros indicativos o con instrucciones de carácter obligatorio.
- Cierros delimitadores de áreas de trabajo y/o instalación de faenas.
- Sistema expedito de comunicaciones entre las oficinas y el (los) frente (s) de trabajo.

No obstante lo anterior, es obligación del proponente informarse en terreno, o donde corresponda, de todos estos aspectos, y otros no contemplados, y considerarlos en su presupuesto.

#### ART.23.- PERSONAL EN FAENA

##### a) Nómina del personal en obra.-

El Contratista deberá informar permanentemente a la Inspección Fiscal las nóminas del personal a emplear en faena, indicando el nombre completo, nacionalidad, edad, número de cédula de identidad, estado civil, domicilio y situación militar de cada trabajador. La DGAC, aduciendo razones de seguridad operacional, está facultada para rechazar la inscripción de cualquier persona que considere atentoria bajo dicho concepto.

b) Seguridad laboral.-

El Contratista deberá considerar en sus costos el uso obligado, por parte de su personal en faena, de elementos, equipos, dispositivos de seguridad y todo aquello que guarde relación con el "Instructivo sobre Seguridad e Higiene Industrial para Contratistas del MOP".

c) Disposiciones de trabajo.-

Habrà prohibición de traspasar los límites de los terrenos de trabajo, tomar fotografías a recintos militares y establecer enlaces de radio en frecuencias no autorizadas previamente por la DGAC, a fin de evitar toda posible interferencia con las operaciones y radiocomunicaciones del Aeropuerto. El Contratista podrá hacer uso del equipamiento de radiocomunicación que estime necesario, en las frecuencias autorizadas por la DGAC.

ART.24.- INSTALACIONES DE FAENA

El Contratista deberá considerar en su análisis de costos que las instalaciones de faena, en las zonas que designe la Inspección Fiscal, deberán incluir todo aquello que sea necesario para mantener un adecuado, seguro y ordenado desarrollo de la faena.

En particular, deberá entregar a la Inspección Fiscal, durante el transcurso de la obra un campamento de aproximadamente 64 m2, según croquis que se adjunta.

Estas oficinas deberán estar instaladas y recibidas a entera satisfacción por la Inspección Fiscal a más tardar transcurridos 20 días corridos, contados desde la fecha que se efectúe la entrega de terreno. El incumplimiento de esta disposición dará origen a una multa diaria de \$ 50.000 (cincuenta mil pesos) a partir del día 20, según constate la Inspección Fiscal. Para las oficinas del Inspector Fiscal se deberá considerar el siguiente equipamiento mínimo:

- 2 Escritorios.
- 2 Sillones.
- 2 Sillas.
- 1 Pizarra blanca.
- 1 Tablero de dibujo.
- 1 Mueble para archivo.
- 1 Máquina de escribir.
- Artículos de escritorio (lápices, portaminas, gomas, reglas, escalímetros, etc.)
- 2 Equipos de aire acondicionado.

Al término de la obra las áreas ocupadas por las instalaciones del Contratista deberán ser entregadas libres de construcciones de cualquier tipo, limpias, niveladas a máquina y recibidas a entera satisfacción de la Inspección Fiscal.

El Contratista repondrá toda señalización o marcas existentes que hayan sido removidas o dañadas durante la ejecución de la obra.

**ART.25.- DAÑOS A INSTALACIONES O A TERCEROS**

Será responsabilidad del Contratista cualquier daño causado a instalaciones del Aeropuerto o a terceros durante la ejecución de la obra. Las reparaciones o indemnizaciones del caso serán de su cargo exclusivo.

**ART.26.- LABORATORIO Y ENSAYOS PARA CONTROL DE CALIDAD**

El Contratista deberá considerar en sus costos la instalación de un Laboratorio de faena para el apropiado control de las obras, provisto de los equipos y elementos necesarios para ello y a cargo de, a lo menos, dos laboratoristas Clase B y dos laboratoristas Clase C.

El Laboratorio de faena, durante la ejecución de los trabajos, deberá incluir, como mínimo, los elementos y equipos del caso indicados en la TABLA 5.113.102 A del Volumen 5 del Manual de Carreteras, editado por la Dirección de Vialidad del MOP, y los que fueren necesarios para efectuar los ensayos citados en las Especificaciones Técnicas del Contrato, aún cuando no figurasen en tal lista.

La Inspección Fiscal calificará el funcionamiento del Laboratorio, tendrá libre acceso a las pruebas y ensayos que se practique y podrá exigir la inmediata reparación, reposición o provisión de cualquier elemento que considere faltante sobre los mínimos establecidos.

Los materiales deberán ser de los tipos y calidades que se describe en las Especificaciones Técnicas del Proyecto y estarán sujetos a las pruebas y ensayos que ordene la Inspección Fiscal, ya sea en el lugar de colocación, producción o fabricación de éstos. Los costos de empaque, transporte de muestras y materiales, ensayos y pruebas necesarias para el completo control de las obras, incluyendo aquellos que se realizaren en otros laboratorios, serán de cargo del Contratista.

El Laboratorio de faena deberá suministrar periódicamente a la Inspección Fiscal informes con los certificados

de los ensayos ejecutados e informaciones referentes a las mediciones de autocontrol. El Contratista no estará facultado para iniciar trabajo alguno sin la presentación oportuna de los informes de laboratorio que corresponda y sin la autorización de la Inspección Fiscal.

El Laboratorio de autocontrol deberá estar completamente instalado y equipado, con personal y movilización adecuada para su desempeño, al momento de iniciar los trabajos que requieran control de calidad. El incumplimiento de

esta disposición facultará a la DAP para descontar del Estado de Pago correspondiente, la suma de \$ 50.000 (cincuenta mil pesos) diarios, por el período que corresponda según lo constatado por la Inspección Fiscal.

#### ART.27.- PROGRAMACION DEL CONTROL DE CALIDAD

El Contratista deberá presentar a la Inspección Fiscal, a más tardar, dentro de los cinco días siguientes a la fecha de la entrega de terreno, un programa sobre los muestreos y ensayos de laboratorio a efectuar para el completo control de calidad de la obra. El programa de control deberá abarcar todos los items pertinentes del Contrato, deberá ser aprobado por la Inspección y deberá ser desarrollado a cabalidad durante el transcurso de la obra.

El incumplimiento de lo dispuesto anteriormente, facultará al Inspector Fiscal para descontar del Estado de Pago correspondiente, la suma de \$ 50.000 (cincuenta mil pesos) diarios, por el período que corresponda.

La aprobación del programa de control presentado no libera al Contratista de la ejecución de todo muestreo o ensayo adicional, ordenada por la Inspección Fiscal.

#### ART.28.- CALIFICACION DEL CONTRATISTA

La DAP calificará al Contratista de acuerdo a los artículos contemplados en el título XI del RCOP vigente, con las siguientes ponderaciones :

- Calidad de la construcción .....	0.60
- Cumplimiento de los plazos .....	0.25
- Cumplimiento de las Bases Administrativas...	0.15

T O T A L 1.00

**ART.29.- MULTA POR INCUMPLIMIENTO DEL PLAZO CONTRACTUAL**

En caso que el Contratista no haya dado término a la totalidad de la obra dentro del plazo estipulado, pagará, a partir de ese momento, una multa diaria equivalente al 2 o/oo (dos por mil) del monto total del Contrato, según el Art.105 del RCOP vigente.

El valor total por concepto de multas será descontado de los Estados de Pago, retenciones o garantías del Contrato existentes, según corresponda.

**ART.30.- PROVISION DE MOVILIZACION**

El Contratista deberá poner a disposición de la Inspección Fiscal, desde el momento en que se haga entrega del terreno y hasta la Recepción Provisoria de la obra, un vehículo de doble cabina año 1990 o superior, provisto de un motor de 1800 cc o más, en óptimas condiciones mecánicas y con toda la documentación, permisos y seguros exigidos por la reglamentación de tránsito vigente, al día. El Contratista, además, deberá contratar, para el citado vehículo, un seguro contra todo riesgo, vigente al momento de ser entregado a la Inspección Fiscal y durante todo el periodo señalado. La utilización del vehículo por parte de la Inspección Fiscal quedará afecta a la reglamentación vigente sobre el uso de vehículos fiscales. El costo de operación, mantención y seguros del vehículo será de cargo del Contratista.

**ART.31.- LETRERO IDENTIFICATORIO DE LA OBRA**

Una vez hecha la entrega de terreno, el Contratista deberá colocar un letrero de identificación de la obra en la ubicación que señale la Inspección Fiscal, confeccionado según el formato oficial vigente. El letrero deberá permanecer en su posición hasta que se haya efectuado la Recepción Provisoria de la obra, debiendo ser retirado en un plazo no mayor a 15 días a partir de tal fecha. El costo por la provisión, instalación y remoción del letrero identificatorio de la obra, será de cargo del Contratista.

**ART.32.- MATERIAL FOTOGRAFICO**

El Contratista deberá entregar a la Inspección Fiscal al momento de solicitar la Recepción Provisoria de la Obra, una selección de, a lo menos, 36 diapositivas en color con sus respectivas copias fotográficas, referidas a las labores más relevantes de cada etapa constructiva. El material deberá ser de la mejor calidad, estar ordenado cro

nológicamente, con las respectivas leyendas descriptivas y dispuesto en un álbum apropiado.

Del material presentado la Inspección Fiscal podrá seleccionar 4(cuatro) fotografías que deberán ser ampliadas a 45 x 60cm y adheridas a bastidores de madera de iguales dimensiones. El papel fotográfico deberá ser de textura opaca y la leyenda identificatoria y descriptiva del motivo deberá ser impresa en el reverso del cuadro. El costo de todo el material fotográfico indicado será de cargo exclusivo del Contratista.

#### ART.33.- PLANOS DE CONSTRUCCION

Será obligación del Contratista confeccionar los Planos de Construcción del total de las obras ejecutadas. Tales planos, aprobados por la Inspección Fiscal, deberán ser presentados por el Contratista, a más tardar, al momento de constituirse en terreno la Comisión designada para efectuar la Recepción Provisoria de la obra. El incumplimiento de esta disposición será causal suficiente para no recibir provisoriamente la obra y dará origen, además, a una multa diaria de \$60.000 (sesenta mil pesos), a partir del día siguiente al de la solicitud de la citada recepción, presentada por el Contratista. Los planos deberán ser dibujados en formato A0 y deberán incluir la viñeta del Departamento de Construcción indicada por la Inspección Fiscal. Se deberá entregar un original en tela o papel transparente, tipo poliéster, y 2(dos) copias.

#### ART.34.- SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Podrá ser causal de anotación de demérito para el Contratista el hecho de mantener deudas impagas con Subcontratistas autorizados por este Ministerio y con Proveedores directamente relacionados con la obra contratada. El incumplimiento reiterado de estos compromisos, reflejado en las anotaciones de demérito correspondientes, podrá ser motivo de suspensión o eliminación del Registro de Contratistas.

Podrá ser causal de anotación de demérito o de rescisión del Contrato, el incumplimiento por parte del Contratista en cualquier grado, de uno o más artículos de las presentes Bases Administrativas.

#### ART.35.- INCUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACION LABORAL VIGENTE

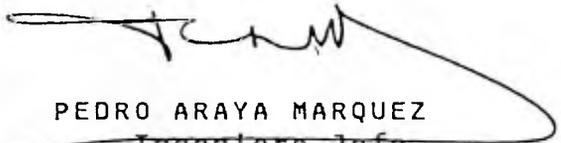
El MOP notificará a la Inspección del Trabajo respectiva el incumplimiento de la legislación laboral vigente, en que hubiere incurrido el Contratista, para que dicha Ins

titución aplique las sanciones pertinentes, sin perjuicio de las que correspondan de acuerdo a lo establecido en el RCOP.

**ART.36.- INTERPRETACION DE LOS ANTECEDENTES DEL CONTRATO**

Cualquier diferencia o discrepancia en la interpretación de la reglamentación y antecedentes indicados en las Bases Administrativas y/o Especificaciones Técnicas, será

resuelta por el Sr. Director de Aeropuertos, sin perjuicio de las atribuciones correspondientes al Sr. Director General de Obras Públicas, Sr. Ministro de Obras Públicas y al Sr. Contralor General de la República.



PEDRO ARAYA MARQUEZ  
Ingeniero Jefe  
DEPTO. CONSTRUCCION Y MANTENCION  
DAP - MOP

SANTIAGO, 09 DIC 1991

## ESPECIFICACIONES GENERALES

### 1. ANTECEDENTES

El proyecto "Nueva Area Terminal de Pasajeros - Aeropuerto Arturo Merino Benítez." consiste, como su nombre lo indica, en las nuevas instalaciones tendientes a satisfacer, para una fecha próxima al año 2000, las necesidades de infraestructura aeroportuaria para un volumen de 3 000 000 de pasajeros anuales.

Se considera tener habilitado, para el segundo semestre de 1993, una primera etapa tendiente a satisfacer las necesidades del tránsito internacional. Las obras correspondientes se debe comenzar a construir a fines del 1er semestre de 1992.

Como parte de estas instalaciones y con el objeto de ganar tiempo se ha decidido iniciar la construcción con el desarrollo de actividades que faciliten las faenas terminales, las que están constituidas por la presente licitación de OBRAS INICIALES:

Comprenden básicamente el movimiento de tierra y el pilotaje, además de faenas complementarias de habilitación del recinto.

En términos aproximados y para fijar un orden de magnitud general, las obras que deberán ejecutarse para habilitar la primera etapa del terminal destinado al tráfico internacional, comprende:

- 20 000 m<sup>2</sup> del edificio terminal
- 100 000 m<sup>2</sup> de plataforma de aviones
- 35 000 m<sup>2</sup> de estacionamientos
- 30 000 m<sup>2</sup> de pavimento vial

### 2. OBRAS QUE COMPRENDE LA LICITACION DE OBRAS INICIALES

Las obras que comprende la presente licitación corresponden a las siguientes, cuyas características se definen y detallan en las Especificaciones Técnicas Especiales:

- 0.- Instalación de Faenas
- 1.- Movimiento de Tierras
- 2.- Pilotaje
- 3.- Cercos
- 4.- Demoliciones

- 5.- Caminos de Faena
- 6.- Electricidad
- 7.- Instalaciones de Agua Potable
- 8.- Instalaciones de Alcantarillado
- 9.- Pozo de Riego

Estas obras se ubican en el recinto del actual aeropuerto Arturo Merino Benítez, según se esquematiza en el Croquis de Ubicación General y se muestran en el Plano de Disposición General.

Respeto de la arborización existente:

Se hace especial hincapié en la obligación del contratista de respetar la arborización existente. Todo árbol que deba ser eliminado deberá contar con el visto bueno de la Inspección Fiscal. El incumplimiento de esta disposición será motivo de una multa equivalente a 50 UF por cada árbol y la obligación de su reposición de acuerdo con las especificaciones que de la Inspección Fiscal.

### 3. CAMINOS DE FAENA

Se deben considerar los siguientes caminos de faenas a habilitar y mantener, de acuerdo con las especificaciones pertinentes:

- Camino de Acceso a la Obra.
- By Pass a zona de Trasmisores.
- Camino a Botadero
- Caminos en área de faena

### 4. EMPRESTITOS

Los lugares de empréstito para el movimiento de tierra, se definen en las especificaciones técnicas para el mismo. Su ubicación se muestra en el Croquis de Ubicación General.

### 5. BOTADERO

El Botadero de escarpes, excedentes y escombros se señala en el plano de ubicación. Corresponde al área entre el recinto del aeropuerto y el río Mapocho. Para acceder al mismo deberá habilitarse el Camino a Botadero, de acuerdo con las especificaciones pertinentes.

Los escombros de hormigón, pavimentos asfálticos y otros materiales, se dispondrán en los márgenes del río Mapocho,

de tal manera que sirvan como barrera ante una eventual crecida, evitando arrastres de suelos finos.

Alternativamente estos materiales se podrán disponer como cobertura o coraza.

En las áreas donde a futuro se ubicará la Vialidad de acceso al Aeropuerto no se podrá colocar materiales orgánicos o inadecuados. En caso de requerir rellenos en estas áreas, se deberá efectuar un escarpe, compactación del sello alcanzado y rellenos controlados con materiales con CBR mayor a 10% y según especificaciones de Movimiento de Tierras.

Una vez terminados los trabajos en el área de botadero, se deberá dejar superficies regulares que serán cubiertas con una capa de material de escarpe, con el fin de posibilitar futuros trabajos de hermoejamento y paisajismo en lo que será el acceso al Aeropuerto, y al mismo tiempo, desarrollar una cubierta vegetal de protección frente a una erosión por crecida del río Mapocho. En general la disposición de materiales en el botadero deberá efectuarse con métodos y secuencias que serán sometidas a la aprobación de la Inspección Fiscal.

Basuras: El Contratista deberá convenir con la empresa que ejecuta el servicio de aseo del aeropuerto, la extracción regular de las basuras generadas en la faena. Cada vez que la Inspección Fiscal detecte un incumplimiento de esta disposición será causal de una multa de 10 UF.

#### 6. NOTAS EN PLANOS

Las anotaciones en los planos constituyen parte de las especificaciones y priman sobre las mismas.

#### 7. SECUENCIA DE LAS FAENAS

El Programa de Trabajo que presente el Contratista deberá considerar que la primera prioridad consistirá en el movimiento de tierras del sector Nor Poniente a modo de habilitar los estacionamientos que sustituyan a los que se están eliminando en esta etapa.

Prioritario será además, el traslado de la Cámara de Descarga de Aviones de modo que se pueda eliminar la existente.

Posteriormente se ejecutarán los cercos y el resto de las faenas detalladas.

El movimiento de Tierras que sigue en prioridad es el co-

responsable del sector Oriente del área de futuros estacionamientos con el objeto de entregar dicha área al uso del aeropuerto en un plazo reducido.

Finalmente, deberá considerarse que dentro de la faena de polotaje, el sector correspondiente a la rampa de acceso oriente del viaducto, se ejecutará en último lugar, para alterar lo menos posible el sector de estacionamientos del Aeropuerto.ESPECIFICACIONES TECNICAS

## ESPECIFICACIONES TECNICAS

### 1. MOVIMIENTO DE TIERRAS

#### 1.1 ROCE Y DESPEJE DEL AREA

Este trabajo se ejecutará en toda el área donde se efectúen trabajos de Movimiento de Tierras, incluyendo los taludes de terraplenes. Todo se hará de acuerdo a la sección 5.202 de las E.C - V.5 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad y en todo lo que no contradiga las presentes Especificaciones, se complementará con lo indicado en las "Especificaciones Generales para Despeje y Descuaje de Terrenos" de la Dirección de Aeropuertos.

No se deberán remover los árboles que no interfieran con la construcción ni la vegetación de taludes de terraplenes cuyo ensanche no esté previsto.

El roce y despeje del área deberá realizarse antes de iniciar cualquier otra obra, en cada frente de trabajo.

Los materiales resultantes deberán ser llevados a botadero previamente aprobados por la Inspección Fiscal, fuera del área de construcción y tales que no sean visibles desde las áreas de circulación. No podrán ser quemados excepto aprobación por escrito de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de la Inspección Fiscal, en cuyo caso se procederá de acuerdo con lo indicado en el tópico 5.202.4 "Remoción y Desecho de Materiales" de las E.C.-V.5.

La limpieza del área deberá incluir la total extracción, fuera del área de construcción de cualquier material allí depositado incluso de aquellos que provengan de obras ejecutadas anteriormente.

La unidad y forma de medida será la hectárea (Há). El precio unitario será plena compensación por todas las operaciones necesarias para ejecutar el ítem conforme a estas especificaciones y demás documentos del contrato.

## 1.2 ESCARPE

Las obras de este ítem corresponden a la excavación superficial de terreno vegetal o de materiales inadecuados en áreas de fundación de rellenos según lo indicado en estas especificaciones técnicas especiales o en los planos, realizándose hasta eliminar totalmente estos materiales, debiendo contemplarse una profundidad mínima de 0.30 m.

Si en el área a escarpar hubiesen canales de riego, depresiones naturales o depresiones producidas por el destronque o por la demolición de estructuras, el contratista deberá retirar todo el material suelto o con exceso de humedad hasta dejar el canal o la depresión bien limpia, aunque sea a cota inferior a la de la superficie general de escarpe.

La tierra vegetal proveniente del escarpe deberá ser llevada a depósito en las ubicaciones definidas y propuestas por el Contratista y sometidas a la aprobación de la Inspección Fiscal, ya sea para utilizarlas más adelante como tierra vegetal en recubrimiento de taludes o áreas de empréstito u otros fines, o para desecharlas si no encuentran aplicación.

Se consideran materiales inadecuados o blandos compresibles, aquellos suelo finos que por su alta humedad no sean factibles de compactar a una densidad mínima del 90% de la D.M.C.S., según ensaye NCH 1534-II (Proctor Modificado) cuando se realiza la faena con el suelo en estado natural, o del 95% de la D.M.C.S., según el mismo ensaye, cuando la faena se realiza, luego de colocada una primera capa de terraplén de acuerdo a lo indicado en el ítem 5.303, Terraplenes de Corte o Empréstito de las E.C.-V.5 del Manual de Carreteras.

La unidad de medida será el metro cúbico (m<sup>3</sup>) de extracción de material de escarpe y transportado a depósito final. La suma alzada será plena compensación por todas las operaciones necesarias para ejecutar el ítem conforme a estas especificaciones y demás documentos del contrato.

1.3 EXCAVACION DE CORTE, TERRENO DE CUALQUIER NATURALEZA (T.C.N.)

Se incluyen en este ítem todas las excavaciones de corte y terreno de cualquier naturaleza que se indiquen en los planos y demás documentos del proyecto. Su ejecución se regirá, en todo lo pertinente, por la Sección 5.301 del MC-V5 y en todo lo que no contradiga las presentes especificaciones, se complementará con las "Especificaciones Generales para Excavación y Construcción de Terraplenes" de la Dirección de Aeropuertos.

Para ejecutar estos trabajos de corte el Contratista deberá utilizar los métodos que aseguren obtener la pendiente y/o escalones, si se requiere, del talud de corte proyectado con superficies regulares y firmes.

El Contratista será responsable de la estabilidad de todas las excavaciones de cortes y deberá remover el material suelto de la superficie excavada. Cualquier derrumbe derivado de los métodos de trabajo utilizados o por la no construcción de obras anexas que prevengan la erosión o socavamiento de los taludes, deberá ser extraído o transportado a botaderos, sin costo alguno para el Fisco.

En general, no se efectuarán cortes a menos de 2 metros de distancia de panderetas o estructuras existentes y en caso que se requiera, el Contratista deberá someter a la Inspección Fiscal un método que garantice la estabilidad de las obras existentes.

Se procederá a efectuar excavaciones de cortes en todas aquellas áreas en las que una vez efectuado el escarpe, la diferencia entre la cota de subrasante de proyecto y la cota de sello de excavación sea negativa o inferior a los siguientes valores:

entre  $X = 940$  y  $X = 1270$  : Diferencia mínima 0.65 m

entre  $X = 1400$  y  $X = 1.650$  : Diferencia mínima 0.60 m

Para el área donde se ubicará el edificio se deberá efectuar un corte que alcance hasta 0.7 metros bajo el sello de escarpe mínimo.

Esta área de corte queda definida entre las siguientes

coordenadas:

entre X = 1.270 y X = 1.400 y,

entre Y = 880 e Y = 1.140

Los materiales de corte, no aptos para rellenos, serán llevados a botaderos ubicados fuera del área y de la vista de los usuarios del Aeropuerto, los que deberán previamente ser aprobados por la Inspección Fiscal.

La unidad de medida será el metro cúbico ( $m^3$ ) de material excavado y transportado hasta su destino final, calculado en forma geométrica medido en banco, siendo de cargo del Contratista las posibles sobreexcavaciones. Cualquier diferencia con respecto a las cantidades de obra informativas entregadas en la Licitación deberán ser aprobadas por escrito por la Inspección Fiscal. El precio unitario será plena compensación por todas las operaciones necesarias para ejecutar el ítem conforme a estas especificaciones y demás documentos del contrato.

#### 1.4 PREPARACION DEL SUELO DE FUNDACION DE RELLENOS

Las superficies de terreno natural o de rellenos, granulares o no, sobre las que se construyan rellenos, deberán ser compactadas hasta una profundidad de 0.30 m, con una densidad mínima de 95% de la DMCS, según Proctor Modificado (NCh 1534 - II). Esta preparación se hará de acuerdo con lo dispuesto en la sección 5.308 del MC-V5 y en todo lo que no contradiga las presentes especificaciones, se complementará con las "Especificaciones Generales para Excavación y Construcción de Terraplenes" de la Dirección de Aeropuertos.

La unidad y forma de medida será el metro cuadrado ( $m^2$ ) de preparación del suelo de fundación para rellenos. Cualquier diferencia con respecto a las cantidades de obra informativas entregadas en la Licitación deberá ser aprobada por escrito por la Inspección Fiscal. El precio unitario será plena compensación por todas las operaciones necesarias para ejecutar el ítem conforme a estas especificaciones y demás documentos del contrato.

## 1.5 RELLENOS COMPACTADOS

Los trabajos correspondientes a este ítem deberán cumplir con las dimensiones y etapas de trabajos indicados en los perfiles tipo, correspondientes y con lo establecido en las Secciones 5.303 y 5.305 del MC-V5 y en todo lo que no contradiga las presentes especificaciones, se complementará con las "Especificaciones Generales para Excavación y Construcción de Terraplenes" de la Dirección de Aeropuertos.

Para construir los rellenos se usará material cuyo poder de soporte mínimo será de CBR = 30% . El tamaño máximo de este material será de 3", proviniendo de empréstitos para terracerías ubicados próximos al área del Aeropuerto.

Antes de colocar la primera capa del relleno, se deberá haber cumplido con el ítem, "Preparación del Suelo de Fundación de Rellenos".

Las capas constituyentes de estos rellenos serán compactadas a un 95% de la DMCS (NCH 1534 - II) y tendrán un espesor compactado máximo de 0.30 m, excepto que el Contratista demuestre a través de canchas de prueba que la eficiencia de sus equipos permite la colocación y compactación de espesores mayores, en cuyo caso se deberá contar con una aprobación por escrito de la Inspección Fiscal.

La unidad de medida será el metro cúbico (m<sup>3</sup>) de relleno colocado y compactado, según dimensiones geométricas. la suma alzada será plena compensación por todas las operaciones necesarias para ejecutar el ítem conforme a esas especificaciones y demás documentos del contrato.

## 2. PILOTAJE

### 2.0.1 DESCRIPCION GEOTECNICA SECTOR EMPLAZAMIENTO PILOTES

Se considera la fundación mediante pilotes de la edificación principal del terminal, su techumbre y estructuras complementarias, así como el viaducto.

Las obras proyectadas se emplazan en una superficie prácticamente horizontal que presenta una leve inclinación hacia el sur-oeste. Las diferencias de nivel medidas entre puntos extremos del rectángulo donde se localizará el edificio terminal completo son de menos de 1.5 m. En la figura correspondiente a la planta de Prospecciones Geotécnicas puede observarse el sector aludido.

Los resultados de la campaña de exploración efectuada, donde los sondajes que también se indican en la mencionada figura, fueron parte preponderante, revelaron que el subsuelo localmente está constituido por intercalaciones de suelos limo arenosos y arcillas limosas, con algunos estratos aislados de gravas y arenas, sobre un horizonte de pomacita, que yace entre 13 y 14 m de profundidad. La napa se halla en período de invierno a profundidades variables entre 0.2 y 1.8 m, pudiendo esperarse descensos o variaciones estacionales de hasta 2.0 m, de acuerdo a antecedentes existentes.

En croquis estratigráficos adjuntos es posible apreciar las descripciones estratigráficas simplificadas de los sondajes, con niveles referidos a la cota de la superficie actual del terreno. También se señala el nivel proyectado para la superficie del radier del edificio. Aparecen identificados los estratos de acuerdo al Sistema Unificado de Clasificación de Suelos.

Existe considerable erraticidad en la ubicación y propiedades de los materiales que conforman los estratos, especialmente de aquellos localizados más cerca de la superficie, donde se detecta una mayor presencia de suelos arcillosos y también suelos de origen orgánico. Sin embargo, también a mayor profundidad existen estratos de arcillas, hasta cerca de 8 m de profundidad. En general éstos suelos arcillosos son normalmente consolidados, tienen plasticidad media a baja y presentan consistencia media a contenidos de humedad

altos.

Los estratos de arena presentan partículas de formas redondeadas a subredondeadas y compacidades medias a bajas a profundidades menores de 2 m. A profundidades mayores la compacidad crece, pudiendo apreciarse también una mayor presencia de gravas.

Los resultados de ensayos de determinación de propiedades de resistencia al corte en laboratorio corroboran los resultados de ensayos de penetración standard y las correlaciones inferibles de las propiedades índice. Sin embargo, las propiedades de deformabilidad obtenidas de ensayos edométricos presentan una dispersión importante y son difícilmente asociables con las propiedades índice.

La erraticidad observada entre los registros de sondajes impide establecer una modelación estratigráfica por medio de perfiles. No obstante, se ha establecido un modelo estratigráfico tipificando las propiedades medidas, de acuerdo a la profundidad. En la tabla adjunta se resume este modelo estratigráfico:

REPUBLICA DE CHILE  
 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
 DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS  
 DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS

REF. : APRUEBA PROPUESTA PUBLICA A  
 SERIE DE PRECIOS UNITARIOS.

OBRA.: Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago-Obras Iniciales.

27 ENERO 1992

SANTIAGO,

- VISTO : - El Decreto MOP Nº 294/84 que fijó el texto actualizado de la ley Nº 15.840 de 1964.
- El Decreto MOP Nº 1.340 de 1965 y sus modificaciones posteriores.
- El Decreto MOP Nº 1.901 de 26.11.80.
- La Resolución Nº 1.050 de 31.07.80 de la Contraloría General de la República.
- El Acta de Apertura de la Propuesta del 13.01.92.
- Las Bases Administrativas y Aclaraciones, Especificaciones Técnicas, Planos y Presupuesto Oficial.
- El Informe de Adjudicación del 14.01.92.
- El Mandato de fecha 10.12.91.
- La Resolución DGAC Nº 473 del 27.12.91 que aprueba Mandato.

CONSIDERANDO:

- La necesidad de disponer de la primera etapa de las obras del Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez en el plazo recomendado por la autoridad (Junio de 1993).

R E S U E L V O :

D. G. O. P. Nº 32.- /

- 1.- APROBACION DE ANTECEDENTES: Apruébase las Bases Administrativas y Aclaraciones, Especificaciones Técnicas, Planos y Presupuesto Oficial ascendente a la suma de \$ 1.766.330.547 (Mil setecientos sesenta y seis millones, trescientos treinta mil quinientos cuarenta y siete pesos), con IVA incluido, confeccionado para la ejecución del "Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Obras Iniciales".
- 2.- ACEPTACION DE LA OFERTA: Acéptase la Propuesta Pública a Serie de Precios Unitarios ascendente a

( / /.)

MINISTERIO DE HACIENDA  
 OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL  
 TOMA DE RAZON

28 ENE 1992

RECEPCION

DEPA.... JURIDICO		
DEPART. T.R. Y REGIST.		
DEPART. CONTAB.		
SUB DEP. C. CENTRAL		
SUB DEP. E. CUENT.		
SUB DEP. C.P.Y BIENES N.		
DEPART. AUDITOR		
DEPART. VOP. II.YT.		
SUB DEP. MUNICIPAL		

REFRENDACION

REF. POR \$	
IMPUTAC.	
ANOT POR \$	
IMPUTAC.	
DEDUC DTO	

la suma de \$ 1.256.480.824 (Mil doscientos cincuenta y seis millones, cuatrocientos ochenta mil ochocientos veinticuatro pesos), con IVA incluido, presentada por la Empresa "Dragados y Construcciones S.A.", RUT N° 59.023.200-9, Registro 798 de Obras Mayores, para la ejecución de la Obra en referencia, catalogada como obra mayor para los fines pertinentes.

Dicha oferta cumple con todos los requisitos de las Bases Administrativas y normas vigentes, además de ser la más conveniente para los intereses fiscales.

- 3.- MODALIDAD DE LA CONTRATACION: Establécese que el contrato individualizado se registrará por la modalidad de Serie de Precios Unitarios con Estados de Pago mensuales y Reajuste 100 % IPC, (IPC base Diciembre 1991= 175,97), ya que la propuesta fue abierta en el mes de Enero de 1992, de acuerdo al Art. 14 de las Bases Administrativas y al Art. 52 del RCOP.
- 4.- PLAZO DE EJECUCION: El plazo de ejecución para la terminación total de las obras será de 150 (Ciento cincuenta) días corridos de acuerdo al Art. 4º de las Bases Administrativas del contrato, modificado por la aclaración N° 3 de 19.12.91, contados desde la fecha que resulte de aplicar el Art. 34º y 102º del RCOP.
- 5.- GARANTIA DEL CONTRATO: El Contratista deberá constituir a favor del Fisco una Boleta de Garantía por la suma de \$ 37.694.425 (Treinta y siete millones, seiscientos noventa y cuatro mil, cuatrocientos veinticinco pesos), girada a nombre del Director Nacional de Aeropuertos MOP, en conformidad con el Art. 41º del RCOP y cuyo plazo de vigencia será el plazo del contrato aumentado en 12 meses.  
  
Además deberá constituir una boleta de Garantía adicional por la suma de \$ 244.900.141 (doscientos cuarenta y cuatro millones, novecientos mil, ciento cuarenta y un pesos), girada a nombre del Director Nacional de Aeropuertos MOP, en conformidad con el Art. 43 del RCOP y cuyo plazo de vigencia será similar a la establecida en el Art. 99 para las retenciones.
- 6.- MULTAS: En caso de incumplimiento del plazo señalado se aplicarán las multas diarias establecidas en el Art. 29º de las Bases Administrativas del Contrato y en el Art. 105º del RCOP., que corresponde a 2 o/oo (Dos por mil) diario, del monto total del contrato.
- 7.- ANTICIPO: No se considera pago por concepto de anticipo.
- 8.- INSPECCION FISCAL: Designase como Inspector Fiscal de las obras al Sr. Germán Urrutia Ruz, Ingeniero Civil DAP, Grado 9º EUS. La Dirección de Aeropuertos se reserva el derecho de modificar esta designación por razones de enfermedad, renuncia u otras causales.
- 9.- PROTOCOLIZACION: Una vez tramitada la presente Resolución, el Contratista deberá suscribir tres transcripciones ante Notario Público y protocolizar ante el mismo Notario uno de los ejemplares de acuerdo con el Art. 35º de Reglamento para Contratos de Obras Públicas.

10.- IMPUTACION PRESUPUESTARIA: El gasto ascendente a la cantidad de \$ 1.256.480.824 se pagará al Contratista, con cargo al Proyecto 73-001 "Proyecto Terminal Aeropuerto Arturo Merino Benítez", Tarea 070 del Presupuesto en moneda nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil para el año 1992.

11.- TRAMITE DE URGENCIA:

Se solicita para el presente Resuelvo, trámite de urgencia de 5 (cinco) días que indica el inciso 3º del Art. 111 del Decreto MOP 294 de 1984, debido a la necesidad de contar a la brevedad con la primera etapa de las obras del Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez en el plazo recomendado por la autoridad (Junio de 1993).

ANOTESE, TOMESE RAZON Y COMUNIQUESE.



**JUAN LOBOS DIAZ**  
Ingeniero Civil  
**DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS**

<b>SECRETARIA GENERAL</b>	
Departamento de Vivienda y Urbanismo	
Obras Públicas y Transportes	
* 29 ENE 1992 *	
Car. Inicial	
<i>[Handwritten Signature]</i>	



la suma de \$ 1.256.480.824 (Mil doscientos cincuenta y seis millones, cuatrocientos ochenta mil ochocientos veinticuatro pesos), con IVA incluido, presentada por la Empresa "Dragados y Construcciones S.A.", RUT N° 59.023.200-9, Registro 798 de Obras Mayores, para la ejecución de la Obra en referencia, catalogada como obra mayor para los fines pertinentes.

Dicha oferta cumple con todos los requisitos de las Bases Administrativas y normas vigentes, además de ser la más conveniente para los intereses fiscales.

- 3.- MODALIDAD DE LA CONTRATACION: Establécese que el contrato individualizado se registrará por la modalidad de Serie de Precios Unitarios con Estados de Pago mensuales y Reajuste 100 % IPC, (IPC base Diciembre 1991= 175,97), ya que la propuesta fue abierta en el mes de Enero de 1992, de acuerdo al Art. 14 de las Bases Administrativas y al Art. 52 del RCOP.
- 4.- PLAZO DE EJECUCION: El plazo de ejecución para la terminación total de las obras será de 150 (Ciento cincuenta) días corridos de acuerdo al Art. 4º de las Bases Administrativas del contrato, modificado por la aclaración N° 3 de 19.12.91, contados desde la fecha que resulte de aplicar el Art. 34º y 102º del RCOP.
- 5.- GARANTIA DEL CONTRATO: El Contratista deberá constituir a favor del Fisco una Boleta de Garantía por la suma de \$ 37.694.425 (Treinta y siete millones, seiscientos noventa y cuatro mil, cuatrocientos veinticinco pesos), girada a nombre del Director Nacional de Aeropuertos MOP, en conformidad con el Art. 41º del RCOP y cuyo plazo de vigencia será el plazo del contrato aumentado en 12 meses.  
  
Además deberá constituir una boleta de Garantía adicional por la suma de \$ 244.900.141 (doscientos cuarenta y cuatro millones, novecientos mil, ciento cuarenta y un pesos), girada a nombre del Director Nacional de Aeropuertos MOP, en conformidad con el Art. 43 del RCOP y cuyo plazo de vigencia será similar a la establecida en el Art. 99 para las retenciones.
- 6.- MULTAS: En caso de incumplimiento del plazo señalado se aplicarán las multas diarias establecidas en el Art. 29º de las Bases Administrativas del Contrato y en el Art. 105º del RCOP., que corresponde a 2 o/oo (Dos por mil) diario, del monto total del contrato.
- 7.- ANTICIPO: No se considera pago por concepto de anticipo.
- 8.- INSPECCION FISCAL: Designase como Inspector Fiscal de las obras al Sr. Germán Urrutia Ruz, Ingeniero Civil DAP, Grado 9º EUS. La Dirección de Aeropuertos se reserva el derecho de modificar esta designación por razones de enfermedad, renuncia u otras causales.
- 9.- PROTOCOLIZACION: Una vez tramitada la presente Resolución, el Contratista deberá suscribir tres transcripciones ante Notario Público y protocolizar ante el mismo Notario uno de los ejemplares de acuerdo con el Art. 35º de Reglamento para Contratos de Obras Públicas.

10.- IMPUTACION PRESUPUESTARIA: El gasto ascendente a la cantidad de \$ 1.256.480.824 se pagará al Contratista, con cargo al Proyecto 73-001 "Proyecto Terminal Aeropuerto Arturo Merino Benítez", Tarea 070 del Presupuesto en moneda nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil para el año 1992.

11.- TRAMITE DE URGENCIA:

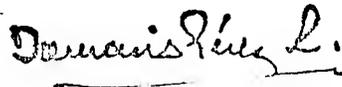
Se solicita para el presente Resuelvo, trámite de urgencia de 5 (cinco) días que indica el inciso 3º del Art. 111 del Decreto MOP 294 de 1984, debido a la necesidad de contar a la brevedad con la primera etapa de las obras del Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez en el plazo recomendado por la autoridad (Junio de 1993).

ANOTESE, TOMESE RAZON Y COMUNIQUESE.



JUAN LOBOS DIAZ  
Ingeniero Civil  
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

LO QUE TRANSCRIBO PARA SU  
CONOCIMIENTO SALUDA  
ATENTAMENTE A UD.



DAMARIS R. Z LEON  
OFICIAL DE PARTES D G.O.P.

SANTIAGO, 13 FEB 1992

- REF.- Oficio N° 3530, de 7 de Febrero de 1992, de la Contraloría General de la República.-
- MAT.- Informa sobre oposición deducida a la toma de razón de la Resolución D.G.O.P. N° 32, de 1992, por don Enrique Barros Bourie.-
- OBJ.- Con el Informe solicitado, somete nuevamente a tramitación la Resolución aludida en la "MAT." y reitera ***petición de urgencia de 5 (cinco) días para su toma de razón.***-

SANTIAGO,

DEL : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

AL : SEÑOR CONTRALOR GENERAL DE LA REPUBLICA

I.-

#### ANTECEDENTES GENERALES

Mediante su oficio de la REF., US. ha tenido a bien solicitar de esta repartición un pronunciamiento en derecho al tenor de las consideraciones formuladas por don Enrique Barros Bourie, quien ha deducido oposición a la toma de razón de la Resolución N° 32, de 27 de Enero de 1992, de esta Dirección General, que aprueba las Bases Administrativas y Aclaraciones, Especificaciones Técnicas, Planos y Presupuesto Oficial para la ejecución del "Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Obras Iniciales"; acepta la Propuesta Pública a Serie de Precios Unitarios, y fija las demás condiciones contractuales para la ejecución de las obras.

1.- El recurrente manifiesta actuar en su calidad de abogado encargado del asunto por la línea aérea Ladeco S.A., empresa privada que estimaría poseer, en la materia regulada por la Resolución en trámite, *derechos actualmente comprometidos* -que es la expresión jurídica inequívoca de un real 'interés' específico, según lo resuelto por una invariable doctrina de los

tribunales ordinarios de justicia- que le otorgarían titularidad para intervenir en el proceso de verificación de la regularidad del señalado acto administrativo, deduciendo ante US. los argumentos que defienden esos pretendidos derechos y que obstarían a la toma de razón del señalado documento.

2.- Fundamenta el supuesto *interés actual* de la empresa -que señala representar- en la circunstancia de que la Dirección de Aeronáutica Civil, mandante de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, se financiaría sustancialmente con las tasas de embarque en el tráfico aéreo, al tenor de lo dispuesto en el artículo 16º, letra a), de la Ley N° 16.752, de tal manera que, en su parecer, “el efecto de gastos no autorizados es que *se encarezca el tráfico aéreo* en Chile lo que, a su vez, produce *efectos negativos* en la industria aérea nacional”, según indica.

3.- En lo que hace al fondo de la materia, sus observaciones se orientan a demostrar que no correspondería a la Dirección General de Aeronáutica Civil financiar obras como las referidas en los puntos anteriores y su demostración se asienta, por su parte, en consideraciones que, en síntesis, son las siguientes :

a) Que la Ley N° 16.752 no otorgaría facultades a la Dirección General de Aeronáutica Civil para *construir* aeropuertos, desde el momento que sus funciones sólo serían técnicas, normativas y fiscalizadoras, cuanto porque esta primera labor le corresponde a este Ministerio a través de su Dirección de Aeropuertos.

Entiende, a estos efectos, que las únicas y exclusivas tareas que corresponden a la referida Dirección de Aeronáutica Civil en materia de *construcción, operación y mantenimiento de obras o instalaciones en aeropuertos* se refieren a aquellas “destinadas a servir de ayuda y protección a la navegación aérea”, al tenor de la letra e) del artículo 3º de la ley N° 16.752, calidad que en el presente caso no poseerían las inversiones que se ha dispuesto ejecutar, en razón su cuantía. Desde esta perspectiva, afirma : “*Es obvio* que obras que tienen un presupuesto de \$ 1.760.011.647 (mil setecientos sesenta millones once mil seiscientos cuarenta y siete pesos) y que tienen por objeto servir de ‘*obras iniciales*’ para la construcción del más importante aeropuerto del país *no son de aquellas destinadas al servicio de ayuda y protección de la navegación aérea...*”.

b) Sostiene el peticionario que tampoco asistiría a la mencionada Dirección General de Aeronáutica Civil la facultad legal de concurrir al *financiamiento* de obras de esta especie tanto porque “los fondos fiscales para su financiamiento deben provenir del Presupuesto General de la Nación, según las reglas generales”, cuanto por la circunstancia de corresponder la “distribución y asignación de fondos para la construcción, conservación y modificación de aeropuertos” a la Junta de Aeronáutica Civil, en conformidad con lo que, a su juicio, establecería el artículo 6º, N° 3, del D.F.L. N° 241, de 1960.

4.- En mérito de este análisis entiende existir en la especie una “utilización de recursos públicos *para fines no previstos por la ley*”, lo que constituiría, de ser efectivo, infracción a lo dispuesto por los artículos 6º, 7º y 60 N° 8 de la Constitución Política y por el artículo 2º de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

## II.-

### ANALISIS DE DERECHO

1.- La Ley de Presupuesto de la Nación para 1992 aprobó la asignación de los *recursos fiscales* necesarios para la ejecución de las obras a que se refiere la presente Resolución.

De este antecedente se hizo mención expresa en la *Cláusula Quinta del Mandato suscrito con fecha 10 de Diciembre de 1991 entre la Dirección de Aeronáutica Civil y la Dirección de Aeropuertos* dependiente de esta Dirección General, mediante el cual se encomendó a esta última repartición la gestión técnica y administrativa y las asesorías técnicas necesarias para la ejecución del “Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Obras Iniciales”. Dicha Cláusula expresó literalmente : “El monto máximo presupuestado por la mandante para la obra antes indicada, asciende a la cantidad de \$ 2.000.000.000 que corresponde al Proyecto 73-001, Tarea 070 del Presupuesto 1992.”

Cabe advertir que en conformidad con lo dispuesto en la Cláusula Décima del señalado Mandato, su texto debió ser aprobado por Resolución

de la Dirección General de Aeronáutica Civil, afecta al trámite de toma de razón, debiendo entrar en vigencia sólo una vez tramitada por esa Contraloría General de la República.

Dando cumplimiento a esta disposición, se dictó la *Resolución N° 473, de 27 de Diciembre de 1991, suscrita por el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación don José de la Fuente Banegas*. En su numeral 5 se hizo explícita alusión a que “el gasto que demande la ejecución de la obra objeto del Mandato que se aprueba por esta resolución... se imputará al Proyecto 73-001 “Proyecto Terminal Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, Tarea 070 del Presupuesto en Moneda Nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil para el año 1992”.

Esta Resolución fue tomada razón sin observaciones por esa Contraloría General, quedando totalmente tramitada con fecha 22 de Enero de 1992.

2.- De lo señalado se infiere que la fuente de los recursos asignados al financiamiento de las obras encomendadas a esta Dirección General, a través de la Dirección Nacional de Aeropuertos, se encuentra -a diferencia de lo afirmado por el peticionario- en la *letra b)* del artículo 16 de la Ley N° 16.752, circunstancia que invalida de plano la mayor parte de sus argumentaciones, a la vez que *lo priva de titularidad para impugnar una decisión de la autoridad, en esta materia*. Ello, en todo caso, no significa tampoco que sea admisible su alegación de que un *eventual encarecimiento futuro* de una tasa arancelaria que está dirigida a los usuarios de instalaciones públicas, pueda constituir un “interés legítimo” o un “derecho actual comprometido” para empresas que prestan servicios distintos, como lo son los de transporte aéreo. Ni lo habilita para impugnar, sobre esta base, la legitimidad de un acto administrativo regularmente emitido por la autoridad competente, y sujeto a trámite de urgencia en conformidad a la ley.

3.- Con todo, las dudas que asisten al peticionario, en cuanto a que sería de competencia de la Junta de Aeronáutica Civil, y no de la Dirección General de Aeronáutica Civil, disponer la distribución y asignación de fondos para la construcción, conservación y modificación de aeropuertos, quedan asimismo absolutamente desvirtuadas por el hecho de que a dicha Junta no le corresponde administrar *recursos que el legislador ha asignado específicamente a una repartición distinta*, conforme lo dispone de modo expreso el artículo 6° del D.L. N° 241, en su N° 3.

Se advierte, así, que en su argumentación el señor Barros Bourie ha prescindido no solamente del claro tenor literal del propio precepto que invoca, esto es, del aludido N° 3 del artículo 6° del D.L. N° 241, de 1960, sino que también demuestra desconocer el texto del D.F.L. N° 1.037, de 1968, del Ministerio de Obras Públicas (Vid. T. 54 de Leyes, Rec. de la C.G.R., p. 808 y sgtes.). El primero de dichos preceptos -como se señalara precedentemente- *excluye* de las facultades de la referida Junta de Aeronáutica la distribución y asignación de aquellos fondos que hubieren sido destinados *especialmente por ley a un servicio en particular*, cual es, como se ha visto, el caso que nos ocupa. A la vez que el D.L. N° 1.037, citado, es la base jurídica que sustenta las decisiones que en el presente caso se han adoptado.

4.- Sólo a mayor abundamiento, y con el exclusivo objeto de atender todos y cada uno de los aspectos aducidos por el peticionario, resulta preciso indicar que corresponde a facultades que son propias de la administración activa la apreciación del *mérito* que se encuentra implícito en el ejercicio de atribuciones legales que permiten determinados márgenes de discrecionalidad.

Así, entonces, no es admisible su afirmación de que le parece “obvio” que obras que tienen un presupuesto que considera elevado -pero que, en cambio, desde otras perspectivas de análisis podría no serlo en absoluto- y que sólo tienen el carácter de trabajos “iniciales”, puedan ser consideradas como “construcciones destinadas al servicio de ayuda y protección de la navegación”, que a su juicio serían las únicas en que podría intervenir la Dirección General de Aeronáutica Civil. Si fuese aceptable su estimación -supuesto que creemos haber desvirtuado de manera suficiente- no sería tampoco éste un aspecto en que los particulares -ni aun aquellos que efectivamente pudieren ostentar una titularidad válida por asistirles algún derecho en la materia- podrían superponer su apreciación a la que formule la autoridad pública que administra y ejecuta. Tampoco podrían estos mismos particulares involucrar a esa Contraloría General en una *apreciación de mérito* que su jurisprudencia, hasta ahora reiterada e invariable, ha señalado no corresponder a la esfera de sus atribuciones fiscalizadoras.

III.-

CONCLUSIONES

1.- Esta Dirección General estima que, tratándose de recursos específicamente establecidos en el Presupuesto en moneda nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil para el año 1992, los que se han asignado a la ejecución de los trabajos del "Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Obras Iniciales.", es precisamente a la referida Dirección General de Aeronáutica a la que ha correspondido la facultad y la *obligación legal* de asumir las tareas necesarias para llevar adelante dicha ejecución. Y que en este caso, por tratarse de *fondos destinados especialmente por ley a un servicio en particular*, la Junta de Aeronáutica Civil carece de ingerencia en su distribución y asignación, por encontrarse expresamente excluidos estos recursos de su esfera de atribuciones, con arreglo a lo dispuesto en el N° 3 del artículo 6° del D.F.L. N° 241, de 1960.

2.- Los procedimientos seguidos hasta la fecha para la ejecución de las obras respectivas *se han conformado estrictamente a las disposiciones legales que rigen la materia*, entre ellas la Ley N° 16.752 y sus modificaciones; el D.F.L. N° 1.037, de 1968, del Ministerio de Obras Públicas; el D.F.L. N° 241, de 1960, procedimientos éstos que han sido refrendados por ese Organismo Contralor mediante la toma de razón del más importante de los actos preparatorios de la formación de la voluntad orgánica administrativa terminal, cual es la Resolución N° 473, de 27 de Diciembre de 1991, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que sancionó el Mandato conferido por esta repartición a la Dirección Nacional de Aeropuertos, dependiente de esta Dirección General de Obras Públicas, para la gestión técnica y administrativa orientada a la ejecución de dichas obras.

3.- Que en el presente caso se ha seguido el mecanismo ordinario de asignación de recursos para diversas *construcciones* en materia de aeropuertos y para su debido *financiamiento*, conforme consta de los mandatos aprobados, entre otras, por las Resoluciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil N°s. 145, de 1991; 532, de 1990; 392, de 1990, 166, de 1989; todas ellas debidamente tramitadas por esa Contraloría General de la República.

REPUBLICA DE CHILE  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS  
DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS

4.- Que, en consecuencia, cabría desestimar de plano y en todas sus partes las argumentaciones hechas valer por el recurrente, tanto por carecer de titularidad para formular reparos a la toma de razón de un acto administrativo -acto que, más aún, reviste la *calidad de urgente* y que el peticionario ha retrasado con el consiguiente compromiso de su responsabilidad civil-, cuanto por ser tales consideraciones inaceptables a la luz de las claras disposiciones normativas que rigen la materia; conforme a lo que US., sin lugar a dudas y conforme a lo obrado hasta la fecha por ese Organismo fiscalizador, declarará en definitiva.

5.- Finalmente, y al tenor de lo dispuesto en la Ley N° 10.336, *someto nuevamente a toma de razón la Resolución N° 32, de 1992, de esta Dirección General*, encareciendo al señor Contralor General se sirva tener presente que en el N° 11 de esta Resolución se le ha solicitado el *trámite de urgencia de 5 (cinco) días que indica el inciso 3° del artículo 111 del Decreto MOP 294 de 1984*, debido a la necesidad de contar a la brevedad con la primera etapa de las obras dentro de los plazos establecidos el efecto por la autoridad administrativa (Junio de 1993).

Saluda atentamente a US.



JUAN LOBOS DIAZ  
Ingeniero Civil  
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

**Incluye documentos :**

- 1.- Resolución D.G.O.P N° 32, de 1992, para su toma de razón.
- 2.- Copia Resolución N° 473/91 Dir. Gral. Aeronáutica Civil.

// ..

*REPUBLICA DE CHILE  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS  
DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS*

- 3.- Copia Mandato Dir. Gral Aeronáutica Civil a D.G.O.P.
- 4.- Copia de Resoluciones Dir. Gral. de Aeronáutica Civil que autorizan la ejecución de obras, conforme a estos mismos procedimientos, debidamente sancionadas por la Contraloría General de la República.

**Distribución :**

- 1.- Contraloría General de la República
- 2.- Subsecretaría de O.O.P.P.
- 3.- Dirección Nacional de Aeropuertos M.O.P.
- 4.- Dirección General Aeronáutica Civil
- 5.- Arch. D.G.O.P.

SANTIAGO, 13 de Febrero de 1992

Borrador DGAC A MOP para respuesta.

M E M O R A N D U M

- 1.- La presentación del Abogado Sr. Enrique Barros Bourie a nombre de Ladeco S.A., se funda en presupuestos errados y omite un antecedente legal fundamental.
- 2.- Resulta errado afirmar que "la DGAC se financia sustancialmente con las tasas de embarque en el Tráfico Aéreo" y, a partir de ello, concluir que "el efecto de gastos no autorizados es que se encarezca el tráfico aéreo en Chile".

Los recursos de la DGAC se forman con los fondos, erogaciones, saldos y productos que se señalan en el artículo 16 de la Ley 16.752, letras a) a g). La letra a) precitada, única señalada por el Sr. Barros, no se refiere a la tasa de embarque, que por lo demás pagan los pasajeros y no las compañías aéreas, sino que se refiere a todos los fondos percibidos por concepto de la aplicación del Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos. Dicho Reglamento contiene numerosas tasas aeronáuticas, una de las cuales es la que señala Ladeco a través del Sr. Barros.

- 3.- Resulta además errado concluir que estamos frente a "gastos no autorizados" toda vez que dicho gasto fiscal ha sido oportunamente informado al Ministerio de Hacienda y aprobado por éste, y considerando que la Con-

traloría General de la República ha tomado razón de la Resolución N° 473 de la DGAC, de fecha 27 de Diciembre de 1991, mediante la cual se aprobó un contrato de mandato celebrado entre dicho Organismo y la DAP, para la ejecución de la obra pública ahora cuestionada por Ladeco S.A. Dicha resolución señala claramente que el financiamiento de la obra objeto del mandato es de cargo de la DGAC y que el gasto que demande la obra, cuyo monto máximo también se indica, se imputará al Proyecto 73-001, Tarea 070, del PRESUPUESTO en moneda nacional de la DGAC para el año 1992.

Agregar que un gasto fiscal responsable, así autorizado y fiscalizado, tendrá por consecuencia encarecer el tráfico aéreo en Chile, constituye no sólo un error, sino que una afirmación cuyos fundamentos no se advierten ni se dan a conocer.

- 4.- Las obras objeto del mandato y cuya documentación el mandatario se encuentra tramitando ante el Máximo Organismo Contralor, tienen por fundamento la Ley 18.091, artículo 16, norma legal que curiosamente Ladeco S.A. no cita a lo largo de toda su presentación.

Debe agregarse que existen numerosos precedentes de obras similares llevadas a cabo con todo éxito por la DAP, en virtud de un mandato otorgado por la DGAC y con financiamiento de esta última, que dan prueba de la seriedad y legalidad del procedimiento.

Debe también expresarse que las atribuciones que en esta materia tienen la DAP, en virtud de lo dispuesto

en el artículo 19 del Decreto Supremo (OP) N° 294 de 1984, y la DGAC, en virtud de lo previsto en los artículos 1º y 3º letra a), e) y h) de la Ley 16.752, son atribuciones que se complementan entre sí, no se contradicen ni entran en pugna.

- 5.- El inciso cuarto del artículo 16 de la ley 18.091 faculta a un Servicio Público como la DGAC, para encomendar a un organismo técnico del Estado como la DAP, por medio de un mandato completo e irrevocable, "la licitación, adjudicación, celebración de los contratos y la ejecución de estudios, proyección, construcción y conservación de obras de cualquier naturaleza que hayan sido previamente identificadas".

Ello es precisamente lo que se ha hecho, y en un ámbito, el aeronáutico, que corresponde precisamente al que les resulta propio a la DAP y a la DGAC.

La Ley 18.091, omitida por el reclamante, dispone que el mandante debe solventar los estados de pagos que le formule la entidad técnica mandataria y que en el mandato respectivo se debe indicar la asignación presupuestaria disponible para contratar el total del estudio, proyecto u obra encomendada, todo lo cual se ajusta precisamente a lo obrado por la DGAC y la DAP.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL  
DIRECCION LOGISTICA  
DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURA

M A N D A T O

En Santiago, a 10 días del mes de Diciembre de 1991, entre la Dirección General de Aeronáutica Civil, representada por su Director General, General de Aviación Don José de la Fuente Banegas, Cédula Nacional de Identidad N° 3.244.243-9, ambos domiciliados en Santiago, Miguel Claro N° 1314, Providencia y la Dirección de Aeropuertos, representada por su Director, Don Pedro Córdova Vielma, Cédula Nacional de Identidad N° 4.325.291-7, ambos domiciliados en Santiago, Morandé N° 59, 11° piso, se ha convenido lo siguiente:

PRIMERO: En virtud de lo dispuesto en el inciso 4° del artículo 16 de la Ley N° 18.091, la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante la mandante, encomienda a la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, en adelante la mandataria, la gestión técnica y administrativa y las asesorías técnicas que corresponda para la ejecución de la siguiente obra: "Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Obras Iniciales", los planos de fabricación y montaje de las estructuras del Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros y el proyecto de la sub-estación eléctrica del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

SEGUNDO: La mandataria elaborará los estudios y planos del proyecto correspondiente, las especificaciones técnicas y bases administrativas. Corresponderá asimismo a la mandataria efectuar los llamados a propuestas necesarios, la adjudicación de éstas y la elaboración de los contratos correspondientes, todo ello con sujeción al inciso 4° del artículo 16 de la Ley N° 18.091. Tendrá igualmente a su cargo, la tuición y responsabilidad del control técnico de los trabajos a realizar, con sujeción a las normas legales y reglamentarias que le son propias.

TERCERO: El financiamiento de estas obras será de cargo de la mandante, con cargo a sus fondos presupuestarios, y el pago de las mismas lo efectuará directamente a la persona natural o jurídica adjudicataria, mediante estados de pago formulados de acuerdo con lo que dispone el Reglamento para Contratos de Obras Públicas.

CUARTO: El sistema de contratación de las obras será a Serie de Precios Unitarios con reajustes, de acuerdo a lo indicado en el Reglamento para Contratos de Obras Públicas y las asesorías según Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría.

QUINTO: El monto máximo presupuestado por la mandante para la obra antes indicada, asciende a la cantidad de \$2.000.000.000 que corresponde al Proyecto 73-001, Tarea 070 del Presupuesto 1992.

Los eventuales gastos administrativos que puedan producirse serán de cargo de la mandante y no podrán exceder de \$1.000.000 y no serán reajustables.

SEXTO: La mandante se obliga a pagar los estados de pago que le presente la mandataria, dentro del plazo de 15 días hábiles contados desde el día de su prestación.

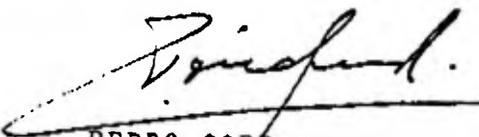
SEPTIMO: La mandataria informará oportunamente a la mandante sobre cualquier sanción pecuniaria, descuento o reembolso que afecte al contratista, debidamente calculado, ya sean originados en multas por retraso de la ejecución de la obra, por incumplimiento del contrato, intereses por crédito u otros, con el objeto que la mandante pueda proceder en consecuencia.

OCTAVO: La mandante podrá hacer observaciones a través del inspector fiscal nombrado por la mandataria.

NOVENO: La comisión que disponga la mandataria para la recepción de las obras, deberá estar conformada a lo menos con un representante de la mandante.

DECIMO: El presente mandato deberá ser aprobado por Resolución de la Dirección General de Aeronáutica Civil, afecta al trámite de toma de razón y entrará en vigencia una vez que ésta quede totalmente tramitada por la Contraloría General de la República.

DECIMO PRIMERO: La personería de Don José de la Fuente Banegas consta del Decreto Supremo de Aviación N° 802 de 30 de Noviembre de 1990 y la de Don Pedro Córdova Vielma consta del Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 109 de 17 de Abril de 1990, documentos que no se transcriben por ser conocidos de las partes.

  
PEDRO CORDOVA VIELMA  
Ingeniero Civil  
Director de Aeropuertos

  
JOSE DE LA FUENTE BANEGAS  
General de Aviación  
Director General de Aeronautica Civil

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL  
 DIRECCION LOGISTICA  
 DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURA

*St. O. S. F.*

OBJ.: APRUEBA CONTRATO DE MANDATO ENTRE  
 LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA  
 CIVIL Y LA DIRECCION DE AEROPUERTOS.

N° 473 /

SANTIAGO, 27 DIC 1991

Página 2 de 3

Con esta fecha se ha dictado la siguiente

RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

VISTOS

- a) Las facultades establecidas en la Ley N° 16.752 de 1968.
- b) Lo establecido en el inciso 4°, artículo 16 de la Ley N° 18.091.
- c) Lo dispuesto en el Decreto Supremo de Aviación N° 466 de 1971.

CONSIDERANDO:

- a) La necesidad de efectuar los trabajos de "Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Obras Iniciales".
- b) Que dentro del Presupuesto por Programa para el año 1992, se consideró el Proyecto 73-001 para financiar las obras mencionadas.
- c) El Oficio N° 675 de fecha 10.DIC.1991 de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

RESUELVO:

- 1.- Apruébase el Contrato de Mandato celebrado con fecha 10 de Diciembre de 1991, entre la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Dirección de Aeropuertos para la ejecución de la obra "Proyecto Nueva Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Obras Iniciales".
- 2.- El financiamiento de la obra objeto del Mandato, será de cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil y el sistema de contratación de la obra será por Serie de Precios Unitarios, con reajuste.
- 3.- Los eventuales gastos administrativos serán de cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, no podrán exceder de \$ 1.000.000 (Un millón de pesos) y no serán reajustables.
- 4.- El monto máximo presupuestado por la Dirección General de Aeronáutica Civil para la ejecución de la obra en mención es de \$ 2.000.000.000 (Dos mil millones de pesos).
- 5.- El gasto que demande la ejecución de la obra objeto del Mandato, que se aprueba por esta resolución, cuyo monto máximo será la suma de \$ 2.000.000.000 (Dos mil millones de pesos) se imputará al Proyecto 73-001 "Proyecto Terminal Aeropuerto Arturo Merino Benítez", Tarea 070 del Presupuesto en Moneda Nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil para el año 1992.

**TOTALMENTE TRAMITADO**

**ENCL 2 2 ENE. 1992**

**JEFE OFICINA DE PARTES  
 E INFORMACIONES**

- 2 -

PAG 3 de 3

- 6.- Las demas condiciones del Mandato constan en el respectivo Contrato firmado con fecha 10 de Diciembre de 1991.

Tómese razón, anótese, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile. (FDO.) JOSE DE LA FUENTE BANEGAS, GENERAL DE AVIACION, DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

Lo que se transcribe para su conocimiento.



*Mario Fernandez Barza*  
MARIO FERNANDEZ BARZA  
Subsecretario de Aviación

DISTRIBUCION:

- 3 Ej. Contraloría General de la República
- 1 Ej. Ministerio de Hacienda Dirección de Presupuesto
- 4 Ej. Subsecretaría de Aviación
- 1 Ej. Comandancia en Jefe de la FACH
- 2 Ej. M.O.P., Dirección de Aeropuertos
- 2 Ej. D.G.A.C., Registratura Central
- 1 Ej. D.G.A.C., Inspectoría General, Depto. Contraloría
- 1 Ej. D.G.A.C., D.F., Depto. Tesorería
- 1 Ej. D.G.A.C., Dir. Log., Depto. Prog. y Eval.
- 1 Ej. D.G.A.C., Dir. Log., Registratura
- 6 Ej. D.G.A.C., Dir. Log., Depto. de Infraest.

epp.-

OTROS PRECEDENTES DE  
FINANCIAMIENTO DGAC y OPERACION  
D.A.P.-NOP

MEMORANDUM

DE : JEFE DEPTO. DE INFRAESTRUCTURA SUBROGANTE,  
SR. OSCAR HUERTA DAVALOS

PARA : SR. FISCAL DE LA D.G.A.C.

- 1.- Prolongación pista Aeródromo Diego Aracena  
Resolución N° 61 de 28.MAR.1989 \$ 170.000.000  
Modif. Resolución N° 165 de 15.SEP.1989 (se sacó) \$ 100.000.000  
Monto final del mandato \$ **70.000.000**
- 2.- Construcción Edificio de Meteorología y Torre de Control Aeródromo Tte. Marsh  
Resolución N° 392 de 05.NOV.1990 \$ 120.000.000  
Modif. Resolución N° 319 de 09.SEP.1991 \$ 25.000.000  
Monto final del mandato \$ **145.000.000**
- 3.- Mejoramiento camino acceso Cerro Colorado  
Resolución N° 532 del 28.DIC.1990 \$ 33.000.000  
Modif. Resolución N° 369 de 29.OCT.1991 \$ 151.000.000  
Monto final del mandato \$ **184.000.000**
- 4.- Conservación Aeródromo Los Cerrillos  
Resolución N° 145 de 17.MAY.1991 \$ **124.000.000**
- 5.- Estudio Edificio Terminal de Carga Aeropuerto Arturo Merino Benítez  
Resolución N° 222 de 30.JUL.1991 \$ **25.000.000**
- 6.- Estudio Proyecto Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez  
Resolución N° 223 de 30.JUL.1991 \$ **800.000.000**
- 7.- Proyecto Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Obras Iniciales  
Resolución N° 473 del 27.DIC.1991 \$ **2.000.000.000**

RESPONSABILIDADES POR EL ACTO DE TOMA DE RAZON  
DE UN DECRETO O RESOLUCION  
POR LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

I

ANTECEDENTES GENERALES.-

- 1.- La Contraloría General de la República *ha creado una instancia de orden jurisdiccional durante el proceso de fiscalización preventiva de legalidad de los actos administrativos* -decretos supremos y resoluciones- admitiendo a tramitación solicitudes de particulares que, no siempre debidamente asentadas en un derecho actual comprometido, impugnan -muchas veces con argumentos irrelevantes- la conformidad del documento en tramitación.
- 2.- En tales casos, el Organismo Contralor está procediendo a “suspender” el trámite de control preventivo de legalidad, devolviendo el documento respectivo al Ministerio o Servicio de origen, con el objeto de solicitar que la autoridad emisora del mismo le “informe en derecho al tenor de lo expresado por el recurrente”.
- 3.- Una vez emitido el correspondiente ‘informe’ de la autoridad, la Contraloría recién inicia el proceso de análisis de la regularidad jurídica del decreto o resolución, contando sólo desde esta última fecha los plazos que legalmente posee para evacuar su decisión.

4.- En reiteradas oportunidades se elevan al conocimiento del organismo de fiscalización sucesivas peticiones de particulares que, concertados o no para estos efectos, dilatan en extremo los plazos que la Ley prevé para el trámite de toma de razón; plazos que tienen por objeto resguardar la *eficiencia y la eficacia* del quehacer de la administración *activa*.

5.- Se consulta acerca de las **responsabilidades** que, eventualmente, se comprometerían en estos hechos, al tenor de las reglas generales de Derecho.

## II

### ANALISIS DE DERECHO.-

1.- Una reiterada jurisprudencia administrativa, que encuentra su fuente de origen en la propia Contraloría General de la República, ha establecido que *el acto de toma de razón se limita a imprimir al acto administrativo una "presunción" de legitimidad* que permite que se le dé cumplimiento en la práctica, y que determina que deba ser íntegramente acatado tanto por las autoridades públicas cuanto por los particulares a los que está dirigido.

2.- En este sentido, ya el dictamen N° 49.825, de 1964, emanado de dicha Contraloría, pronunciándose con detenimiento sobre la materia, precisó que si con posterioridad a la toma de razón se llegase a comprobar que la medida dispuesta no se encuentra ajustada a derecho, o está basada en presupuestos irregulares, la autoridad emisora del acto está en el imperativo de dejar sin efecto -invalidar- su decisión ilegítima, pese a que el decreto o resolución respectivo hubiese sido regularmente cursado por ella.

3.- Esta doctrina interpretativa es consecuencia del principio básico de Derecho administrativo que señala que todo acto emanado de una autoridad competente, y que reúna en sí los requisitos necesarios para que sean posibles las consecuencias que le son propias, *debe ser considerado como un acto legítimo en relación al precedente ordenamiento jurídico*. Porque *la presunción de legitimidad* provee a la certeza en la aplicación de las normas en cuanto *permite el cumplimiento inmediato de los actos administrativos*, “*impidiendo toda dilación o suspensión de su obligatoriedad debida al ejercicio de un recurso interpuesto en su contra por un particular*”. Ello ocurre, dice el tratadista Manuel M. Diez, “*como consecuencia normal de la presunción que no cesa hasta tanto no se demuestre lo contrario*”.

4.- Los efectos señalados son propios de la denominada “*ejecutoriedad del acto administrativo*”. Los autores de Derecho Público han estado acordes en cuanto a que este principio de ejecutoriedad *determina la incompetencia temporal de la autoridad jurisdiccional para conocer del acto de potestad pública antes de su ejecución*, lo que no es sino una aplicación concreta del aforismo ‘*solve et repete*’, que se traduce en un ‘*cúmplase primero con lo ordenado y reclámese enseguida*’.

5.- Sólo *de modo excepcional*, y por haberlo previsto expresamente así la Constitución Política de 1980, puede intentarse el recurso de protección frente a la ‘amenaza’ de alguna de las garantías que resguarda este mecanismo jurisdiccional, amenaza que podría estar representada por un ‘*decreto o resolución en trámite de eficacia ante el órgano de control administrativo*’. Pero esta excepción sólo rige en el ámbito de su consagración normativa, sin que pueda extenderse a figuras que le son del todo ajenas.

6.- Ahora bien, la Ley N° 10.336, sobre Organización y Atribuciones de la Contraloría General de la República regula en su artículo 10 los diversos aspectos que inciden en sus potestades fiscalizadoras, que se expresan en el control preventivo de legalidad o “*toma de razón*” de ‘*los decretos y resoluciones que, en conformidad a la ley,*

deben tramitarse por la Contraloría...”, ocasión en que el organismo les dará curso ‘o **representará la ilegalidad de que puedan adolecer...**’.

7.- Dicho precepto legal, hoy perfeccionado por el texto del artículo 88 de la Carta Fundamental en la forma antes señalada, le fija al Contralor, como regla general, un plazo de treinta días (30 días) “contados desde la fecha de su recepción” para que se pronuncie ‘dentro de él’ sobre su eventual inconstitucionalidad o ilegalidad.

8.- Los incisos siguientes del citado artículo 10 de la Ley orgánica de la entidad fiscalizadora determinan los casos denominados de “urgencia”, donde el término que tiene el Contralor para emitir su pronunciamiento de regularidad normativa es sensiblemente menor.

9.- Otros preceptos legales han complementado las situaciones de “urgencia” para la tramitación de ciertos actos cuya dilación en el tiempo provocaría daños a la propia Administración o a terceros, como ocurre por ejemplo con el plazo de cinco (5) días que indica el inciso 3º del artículo 111 del Decreto MOP 294 de 1984.

10.- Estos plazos -tanto el término general de treinta días, cuanto las urgencias a que se ha hecho mención- procuran salvaguardar la eficiencia en el actuar de la Administración y, muy especialmente, apuntan hacia el *mérito* de las decisiones de potestad pública.

11.- En efecto, siendo la toma de razón un proceso que provee a la *eficacia* de una decisión pública, y que no incide, por consiguiente, en la instancia de *formación y perfeccionamiento* de la voluntad de la Administración, *no resultaría aceptable que quien fiscaliza hiciese prevalecer su apreciación del tiempo en que debe surtir efectos una decisión, por sobre la valoración efectuada por quien la dictó* (Administración activa). Esto aparece aún más claro de la consideración de que ni siquiera los tribunales ordinarios están generalmente facultados para ‘suspender’ los efectos de una decisión administrativa, sino que los efectos de ella deben ser cumplidos antes de ser recurrido el acto : es, así,

condición de procesabilidad que el acto 'cause estado', es decir, que se encuentre en plena eficacia.

12.- En otras palabras, si la Constitución Política de la República entrega al Jefe del Estado la administración y el gobierno de la nación, no pareciera aceptable que el Contralor -ni la judicatura, en su caso- pudiesen dilatar las decisiones supremas a pretexto de encontrarse, sin límites de tiempo, comprobando su regularidad jurídica. Constituiría un entramamiento de la acción de la *administración ejecutiva* por el *órgano de fiscalización preventiva* o por la entidad jurisdiccional, respectivamente.

13.- En mérito de estas consideraciones, el constituyente de 1980 ratificó algunas expresiones que ya había adoptado la Ley N° 10.336 respecto de la Contraloría General y, junto con dotar a dicho cuerpo legal del carácter de ley orgánica constitucional (artículo 88 inciso final, en relación con la Quinta disposición transitoria de la C.P.R.), fijó con claridad y precisión el ámbito de las atribuciones específicas del Contralor en materia de toma de razón.

Sólo corresponde a la Contraloría, en el trámite de toma de razón :

a.- *Dar curso* a los decretos o resoluciones que, en conformidad a la ley, deban tramitarse ante el Organismo, o bien

b.- "*Representar la ilegalidad* de que puedan adolecer...".

14.- En ninguna de sus partes, ni la ley ni la Carta Fundamental de la Nación, dotaron al Contralor de la potestad de "suspender" por propia decisión la toma de razón; ni la de "representar" simples argumentos de particulares que, a juicio de la Contraloría, no signifiquen ilegalidades comprobadas, aun cuando para ello se utilice la fórmula -jurisdiccional- de pedir "informe en derecho" a la autoridad emisora del acto ('traslado').

15.- La "suspensión" del trámite de toma de razón por la Contraloría constituye, de este modo, una figura novedosa, extrajurídica, que se aparta del Derecho, y que no está dentro de la esfera de atribuciones que son propias del organismo fiscalizador. Se dá así la paradoja de que la entidad encargada de resguardar la legalidad de la Administración del Estado comenzaría por infringirla con una decisión de esta naturaleza que, ciertamente, está fuera del Derecho.

16.- Aun cuando la doctrina ha sostenido que *no existen plazos fatales* para la Administración cuando se trata de dar satisfacción a cometidos obligatorios, ya que no podría excusar sus deberes a pretexto de la llegada de un término aparentemente extintivo de sus facultades, el incumplimiento de plazos previstos por la ley constituye, sin duda alguna, una infracción jurídica que compromete la responsabilidad administrativa correspondiente y, eventualmente, la responsabilidad política si se trata de una autoridad susceptible de ser sometida a juicio político. En este segundo caso, la responsabilidad política procederá tanto por infracción de ley como por 'notable abandono de deberes'.

17.- En este sentido apunta la disposición del mismo artículo 10 de la ley orgánica del organismo contralor en cuanto dispone que "la Contraloría enviará semestralmente a la Cámara de Diputados una lista de los decretos que no hubieren sido despachados dentro del plazo señalado en el inciso primero, con indicación de los *motivos* del retraso".

18.- Ahora bien, los particulares no han sido facultados tampoco, por la legislación vigente, para iniciar una instancia jurisdiccional ante la Contraloría General durante la realización del trámite de toma de razón. Este organismo, consecuentemente, *carece de competencia para abrir un procedimiento contencioso* -que por su naturaleza está entregado a los tribunales de justicia- durante el referido trámite, a menos que concurren las circunstancias y se den las formalidades que se analizan más adelante.

19.- En efecto, resulta necesario estimar que si el organismo contralor es el encargado de velar por la regularidad, tanto formal como substancial, de los actos de la Administración, *bien puede servirse o tener en consideración los antecedentes que le hagan valer los particulares para formarse un mejor juicio en el desempeño de sus funciones privativas*. Nada, aparentemente, lo impediría, sino que, por el contrario, se resguardarían de este modo, en mejor forma, los derechos y prerrogativas individuales de los afectados por una decisión pública. Ello, pese a que -como se ha dicho- el acto de toma de razón en ningún caso es irreversible sino que sólo otorga al acto una "presunción" de legitimidad.

20.- Pero, para adoptar cualquier decisión que de algún modo *traspase a terceros* el conocimiento de las observaciones u oposiciones hechas valer por dichos particulares, o las consecuencias -en ocasiones dañosamente dilatorias- de la presentación de estas alegaciones privadas, la Contraloría General de la República deberá velar con celo por la concurrencia al menos de tres circunstancias inexcusables :

a.- Que el recurrente invista una *representación legalmente acreditada* cuando invoca derechos de terceros, en especial de instituciones o de personas jurídicas en general;

b.- Que el mismo solicitante, o la persona a quien representa, posea un *derecho actual comprometido*, que es lo mismo que tener un 'interés legítimo' -al tenor de una invariable jurisprudencia de los tribunales ordinarios de justicia- en las consecuencias jurídicas del acto administrativo que impugna.

c.- Que las argumentaciones jurídicas formuladas constituyan, *en opinión del Contralor, observaciones válidas* que le permitan "devolver sin tramitar" el respectivo decreto o resolución, en virtud de ser causales específicas de ilegalidad o de inconstitucionalidad.

21.- El decreto o resolución objetado deberá ser, en tal caso, '*devuelto sin tramitar*' -y nó irregularmente 'suspendido' como se ha hecho hasta ahora-, por *decisión de fondo de*

la propia Contraloría General. Sólo de este modo habrá un efectivo resguardo de los principios elementales de Derecho, que se han venido analizando.

22.- Frente a esta única representación adecuada de la ilegitimidad del acto, la autoridad podrá someter nuevamente su decisión administrativa a la consideración de la Contraloría General sobre la base de las contraargumentaciones de Derecho que formulará en el oficio en que reenvíe el documento para su toma de razón; o bien dictará un decreto de insistencia; o acogerá los reparos que fuesen subsanables rectificando el acto reparado; o resolverá no darle curso en definitiva. Cualquiera de estas decisiones será de la plena y cabal incumbencia de la autoridad de la administración ejecutiva.

22.(b/c) La actitud indicada precedentemente es la única que se condice con la *responsabilidad social* de un organismo que no puede eludir dar satisfacción a sus deberes, tanto en materia de *plazos* cuanto en el *análisis de fondo* que debe *efectuar por sí mismo* de los decretos y resoluciones de la Administración activa. No puede dejar de advertirse una cierta *delegación indebida de funciones efectuada por el Contralor en manos de la autoridad emisora del acto administrativo*, cuando solicita su "informe en Derecho" sobre las alegaciones de un particular, sin haberlas asumido previamente el Contralor como propias. Porque, como antes se veía, el organismo que dirige sólo puede representar un decreto o resolución por causa de inconstitucionalidad o de ilegalidad; no por causa de mera oposición de un tercero.

23.- En lo que concierne, ahora, a los particulares que provocan esta clase de decisiones irregulares del organismo de fiscalización, y que no cumplen con ninguna de las condicionantes mínimas que se reseñaron en el numeral 20, precedente, sin duda alguna que existe un grave *compromiso de su responsabilidad civil en los daños o perjuicios ocasionados a terceros*. A estos efectos cobra especial importancia el análisis del artículo 2284 del C.C., en relación con los artículos 2314 y 1437 del mismo cuerpo legal.

24.- Los particulares -más allá del derecho de petición que consagra la Carta Fundamental de la Nación- carecen de una acción administrativa específica para *entrabar impúnemente* los procesos regulares de formación de la voluntad orgánica de la Administración, o para impedir el cumplimiento en tiempo de la instancia de fiscalización preventiva de legalidad. Sus reclamaciones ordinarias deben interponerse ante los tribunales, con arreglo a las normas que rigen el proceso, según la naturaleza de la acción deducida. Estimamos, por consiguiente, que una acción de cobro de indemnización de perjuicios debería necesariamente prosperar ante dichos tribunales de justicia, en especial si se considera que en muchas ocasiones la actitud de los recurrentes es maliciosa en la medida en que sólo persigue obtener la dilación en el trámite administrativo de toma de razón, lo que se advierte en la falta de consistencia argumental de sus presentaciones.

### III

## CONCLUSIONES

1.- La Contraloría General de la República no tiene atribuciones legales para resolver la “suspensión” de la toma de razón de un decreto o resolución que, en conformidad a la ley, deba tramitarse ante ella, ya que sólo está constitucionalmente facultada para “representar la ilegalidad” de que estos actos puedan adolecer pero no para ‘interrumpir’ a voluntad el proceso de toma de razón que se encuentra sujeto a plazos perentorios establecidos por la ley.

2.- Corresponde a la Administración activa *apreciar el tiempo* en que debe cumplirse una decisión que hubiere adoptado, por incidir la materia en aspectos propios del *mérito de las decisiones de potestad pública*, en los cuales no correspondería al organismo de

fiscalización preventiva superponer su voluntad decisoria, ni aun a requerimiento de un particular.

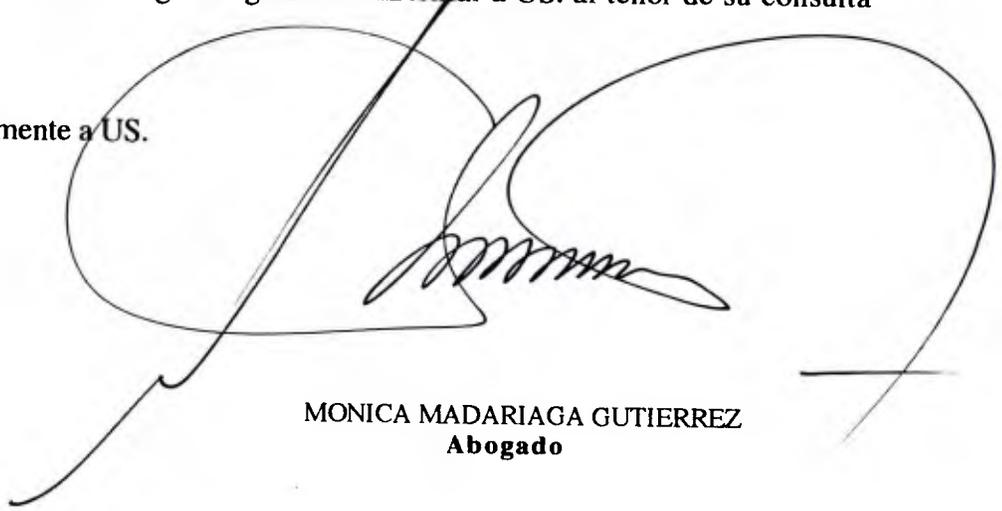
- 3.- Aun cuando *no existen plazos fatales que extingan los deberes de la autoridad*, ni pueden estas autoridades, tampoco, excusarse de cumplir con sus obligaciones a pretexto de haberse cumplido términos aparentemente extintivos, el *vencimiento de estos plazos compromete una doble responsabilidad para los agentes del Estado*: la *responsabilidad administrativa* por infracción de las leyes y la *responsabilidad política* por las causales que contempla la Constitución, entre las que destaca el 'notable abandono de deberes'.
- 4.- Los particulares carecen de una acción administrativa tendiente a paralizar el proceso de toma de razón ante la Contraloría General de los decretos y resoluciones de las autoridades públicas. Por ello, quienes eleven objeciones ante el organismo contralor -en ejercicio del *derecho de petición* que consagra la Carta Fundamental- oponiéndose al trámite de toma de razón, deben, al menos, encontrarse investidos de una *representación suficiente*; acreditar un *derecho actual comprometido en la decisión impugnada* y formular *observaciones jurídicas de tal entidad que la Contraloría pueda asumir como propias* a efectos de *devolver sin tramitar* el respectivo decreto o resolución. De lo contrario, dichas presentaciones deberán ser desestimadas de plano.
- 5.- Los particulares que, sin satisfacer estas exigencias mínimas, hubieren entorpecido el trámite de toma de razón de un decreto o resolución causando perjuicios a terceros por una injustificada dilación en los plazos legales previstos para el cumplimiento de dicho trámite, sin duda que han comprometido su responsabilidad civil por los daños ocasionados y podrá demandarse la correspondiente indemnización para el restablecimiento de los equilibrios patrimoniales quebrantados por su acción voluntaria, caprichosa y, en ocasiones, incluso maliciosa.

**MONICA MADARIAGA GUTIERREZ**

*Abogado*

Lo anterior es cuanto tengo el agrado de informar a US. al tenor de su consulta verbal.

Saluda atentamente a US.



A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

**MONICA MADARIAGA GUTIERREZ**  
**Abogado**

SANTIAGO, 18 de Febrero de 1992.-

AL SEÑOR  
SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS  
DN. **JUAN ENRIQUE MIQUEL M.**  
P R E S E N T E

---

M.M.G./mmg.