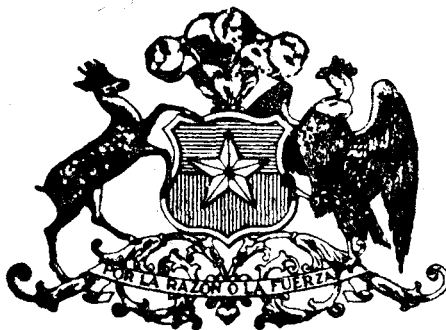


# REPUBLICA DE CHILE



## CAMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA EXTRAORDINARIA

Sesión 36<sup>a</sup>, en jueves 2 de diciembre de 1954

(Especial: de 16.15 a 18 horas)

---

*PRESIDENCIA DEL SEÑOR CASTRO*

*SECRETARIOS, LOS SEÑORES GOYCOOLEA CORTES Y YAVAR, DON FERNANDO*

---

### INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—SUMARIO DEL DEBATE.
- II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS.
- III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES.
- IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA.
- V.—TEXTO DEL DEBATE.

## I.—SUMARIO DEL DEBATE

1.—La Cámara entra a ocuparse del objeto de la sesión: la adquisición de 181 buses marca "Fiat", por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

## II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

1.—Mensaje con que S. E. el Presidente de la República somete a la consideración del Congreso Nacional un proyecto de ley por el que se determina el régimen de ejecución de las obras de agua potable, alcantarillado, pavimentación y alumbrado de las poblaciones formadas con anterioridad al 31 de diciembre de 1950, y que se encuentren paralizadas.

2.—Oficio del señor Ministro de Defensa Nacional, con el que remite copia del decreto por el que se expide el título de Coronel de Ejército al Edecán Militar de esta Corporación, don Roberto Guerrero Briones.

3|5.—Oficios del señor Ministro de Economía, con los que da respuesta a los que se le enviaron acerca de las siguientes materias:

Construcción de diversas obras en la estación ferroviaria de Loncoche;

Copia de un contrato suscrito entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y la Compañía de Seguros "La Ferroviaria", y

Suspensión de las operaciones de adquisición de buses por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

6.—Informe de la Comisión Especial designada por la Cámara para estudiar y proponer las soluciones destinadas a resolver los diversos problemas que afectan a los puertos del litoral.

7.—Moción del señor Rosende en la que inicia un proyecto de ley que libera de derechos aduaneros la adquisición de un instrumental destinado a la Banda de los Talleres de San Vicente.

8.—Presentaciones.

## III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

Las actas de las sesiones 30ª y 31ª, celebradas en miércoles 24, de 16 a 20.17 horas, y en jueves 25, de 16.15 a 21.59 horas, respectivamente, se dieron por aprobadas, por no haber merecido observaciones.

Las actas de las sesiones 32ª, 33ª y 34ª, celebradas en lunes 29, de 16.15 a 20.55 horas; en martes 30, de 10.15 a 12.51 y de 15.15 a 20.50 horas, respectivamente, quedaron a disposición de los señores Diputados.

Dice así:

Sesión 32, Extraordinaria en lunes 29 de noviembre de 1954. Presidencia del señor Loyola.

Se abrió a las 16 horas y 15 minutos, y asistieron los señores:

**Acevedo P., Juan**  
**Ahumada P., Hermes**  
**Aldunate Ph., Pablo**  
**Alegre A., Heriberto**  
**Arellano M., Hernán**  
**Benaprés L., Raúl**  
**Benavides Del V., René**  
**Bolados B., Humberto**  
**Brücher E., Hernán**  
**Bustamante Del C., Sergio**  
**Campos M., Enrique**  
**Carmona P., Juan de D.**  
**Cofré P., Nabor**  
**Corbalán G., Salomón**  
**Correa L., Salvador**  
**Cuadra G., Domingo**  
**David Lebon, Alfonso**  
**De la Fuente M., Jorge**  
**De la Presa C., Rafael**  
**Durán N., Julio**  
**Echavarrí E., Julián**  
**Egaña B., Jaime**  
**Elgueta B., Belarmino**  
**Enrique F., Humberto**  
**Errázuriz E., Jorge**  
**Errázuriz E., Carlos J.**  
**Espina R., Pedro**  
**Espinoza V., Ramón**  
**Flores A., Roberto**  
**Fuentealba O., Juan**

**Galleguillos V., Florencio**  
**González F., Pedro**  
**Guzmán C., L. Alberti**  
**Hernández B., Alfredo**  
**Hurtado E., Fernando**  
**Ibáñez C., Arturo**  
**Jaramillo L., Armando**  
**Justiniano P., Julio**  
**Laffaye de M., Lya**  
**Larraín V., Bernardo**  
**Láscar L., José**  
**Lea-Plaza S., Alfredo**  
**Lobo B., Eudaldo**  
**Loyola V., Gustavo**  
**Maass J., Edgardo**  
**Mallet S., Armando**  
**Martín M., Luis**  
**Martínez C., Juan**  
**Martínez M., Gustavo**  
**Martínez S., Luis**  
**Martínez U., Haroldo**  
**Martones M., Humberto**  
**Meléndez E., Jorge**  
**Minchel B., Luis**  
**Miranda R., Hugo**  
**Morales V., Virgilio**  
**Muñoz S. M., J. María**  
**Musalem S., José**  
**Nazar F., Alfredo**  
**Osorio P., Eduardo**

Oyarce J., José  
 Palestro R., Mario  
 Palma V., Ignacio  
 Parada Q., Jovino Antonio  
 Peñafiel I., Juan  
 Pinto D., Humberto  
 Pizarro S., Fernando  
 Poblete V., Pedro  
 Puentes G., Juan Edo.  
 Puentes G., Adán  
 Rigo Righi C., Jorge  
 Ríos I., Héctor  
 Rioseco V., Manuel  
 Rodríguez L., Arnaldo  
 Rosende S., Hugo  
 Sandoval V., Orlando  
 Santandreu H., Sebastián

Schaulsohn N., Jacobo  
 Sepúlveda R., Julio  
 Serrano Viale R., Enrique  
 Silva U., Ramón  
 Soto R., Serafín  
 Undurraga C., Luis  
 Urrutia De la S., Ignacio  
 Valdés L., Luis  
 Valdés R., Juan  
 Vial F., Francisco  
 Vial L., Fernando  
 Vives V., Rafael  
 Von Mühlenbrock L., Julio  
 Weber K., Ricardo  
 Zárate A., José

Los beneficios a los damnificados por la catástrofe ocurrida en Valparaíso, el 1º de enero de 1953.

2º.—Dos oficios de S. E. el Presidente de la República, con los cuales hace presente la urgencia para el despacho de los siguientes proyectos de ley:

El primero, que establece una jornada de trabajo desde la mañana del lunes hasta el mediodía del sábado, para todas las actividades del territorio nacional, y

El segundo, que autoriza al Presidente de la República, para enajenar, en venta directa, los terrenos fiscales existentes en el Departamento de Arica, y destinar su producto a la ejecución de un plan de obras públicas.

—Quedaron en tabla para los efectos de calificar las urgencias hechas presente. Posteriormente calificadas éstas de "simple", se mandó el proyecto a Comisión de Trabajo y Legislación Social, y los dos oficios restantes agregar a los antecedentes de los proyectos respectivos en tabla.

3º.—Dos oficios del señor Ministro del Interior, con los que contesta los que se le dirigieron en nombre de los señores Diputados que se indican, sobre las materias que se señalan:

De los Comités Parlamentarios de los Partidos Socialistas y Socialista Popular, sobre petición de propuestas públicas para otorgar concesión del Casino de Viña del Mar, y

Del señor Oyarzún, sobre riesgo para la población de Viña del Mar y Valparaíso la ubicación de los gasómetros instalados en esas ciudades.

4º.—Un oficio del señor Ministro de Hacienda, con el que contesta el que se le envió en nombre de los señores Benaprés y Espina, sobre adopción de medidas con el objeto de que el Fisco ponga a disposición de la Caja de Retiro y Montepío de las Fuerzas de Defensa Nacional, los fondos que se le adeudan por diversos conceptos.

5º.—Un oficio del señor Ministro de

El Secretario, señor Goycoolea Cortés, Ernesto, y el Prosecretario, señor Yávar Yávar, Fernando, y el Ministro del Interior, don Arturo Olavarría Bravo.

#### ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

Las actas de las sesiones 22ª, 23ª, 24ª, 25ª, 26ª y 27ª, celebradas en lunes 15, de 17.15 a 12.01 horas; en martes 16, de 15.15 a 16, de 16.15 a 19.30 y de 20 a 21.07 horas; en miércoles 17, de 15.15 a 18 horas, y en jueves 18, de 10.45 a 12.50 horas, respectivamente, se dieron por aprobadas por no haber merecido observaciones.

Las actas de las sesiones 28ª y 29ª, celebradas en martes 23, de 16.15 a 20.02 horas, y en miércoles 24, de 15.15 a 15.59 horas, respectivamente, quedaron a disposición de los señores Diputados.

#### CUENTA

Se dió cuenta de:

1º.—Un Mensaje de S. E. el Presidente de la República, con el cual somete a la consideración del Congreso Nacional un proyecto de ley, con el carácter de urgente y para ser tratado en la actual Legislatura Extraordinaria de Sesiones, que reemplaza el apellido "Cartes" por "Carter" que aparece en la letra d) del artículo 4º de la ley 11.481, que concedió diver-

Defensa Nacional, con el que contesta el que se le dirigió por acuerdo de la Cámara, relacionado con la situación económica de los ex servidores de las Fuerzas Armadas.

6º.—Un oficio del señor Ministro de Obras Públicas, con el que da respuesta al que se le envió en nombre del señor Alegre, sobre captación de agua en Las Vegas.

7º.—Un oficio del señor Ministro de Economía, con el que contesta el que se le dirigió en nombre de los Comités Parlamentarios de los Partidos Democráticos, Falange Nacional y del Trabajo, relacionado con la necesidad de modificar el sistema actual de liquidación de los anticipos otorgados por las empresas armadoras a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

—Quedaron a disposición de los señores Diputados.

8º.—Tres oficios del Honorable Senado:

Con el primero, devuelve aprobado con modificaciones, el proyecto de ley que concede un plazo especial para que las Cooperativas lecheras puedan acogerse a lo dispuesto en la ley N° 9.893.

—Quedó en tabla.

Con el segundo, remite un proyecto de ley que autoriza a la Polla Chilena de Beneficencia para efectuar dos sorteos extraordinarios, a beneficio del Consejo de Defensa del Niño.

—Se mandó a Comisión de Asistencia Médico Social e Higiene.

Con el tercero, comunica haber aprobado el informe de la Comisión Mixta Especial de Senadores y Diputados, relativo a los aspectos constitucionales y legales de la proposición de ley sobre estado de sitio.

—Se mandó tener presente y archivar.

9º.—Un informe de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, recaído en la consulta de la Corporación, respecto si procede el retiro de las observaciones formuladas por el Ejecutivo a

un proyecto de ley, en circunstancias que esta Cámara se pronunció sobre ellas y pasaron para resolución del Honorable Senado.

—Quedó para tabla.

10.—Dos notas:

Con la primera, el Diputado don Esteban Romero comunica haber renunciado al Comité Independiente e ingresado al Comité Democrático del Pueblo.

Con la segunda, el señor Magalhaes comunica que se ausentará del país por un plazo inferior a treinta días.

—Se mandaron tener presente y archivar.

11.—Una presentación con la cual el señor Presidente del Consejo General del Registro Nacional de Contadores se refiere a una publicación aparecida en el diario "La Nación", relacionada con una circular en la cual se vierten términos vejatorios hacia el Congreso Nacional.

—Se mandó tener presente y archivar.

Con la venia de la Sala, pasó a presidir, en el carácter de accidental, el señor Loyola.

#### CALIFICACION DE URGENCIAS

A indicación del señor Loyola (Presidente accidental), y por asentimiento unánime, se acordó calificar de "simple" la urgencia hecha presente por el Ejecutivo para el despacho de los siguientes proyectos de ley:

El que modifica el artículo 4º de la ley N° 11.401, que concedió diversos beneficios a los damnificados por la catástrofe ocurrida en Valparaíso, el 1º de enero de 1953;

El que establece una jornada especial de trabajo durante los días sábados, en todos los establecimientos comerciales del país, y

El que autoriza al Presidente de la República para enajenar, en venta directa, los terrenos fiscales existentes en el departamento de Arica y destinar su pro-

ducto a la ejecución de un plan de obras públicas.

El señor Puentes Gómez solicitó se reconsiderara el acuerdo y se calificara de "suma" la urgencia hecha presente para el despacho del último de los proyectos indicados, petición que no prosperó por no contar con la unanimidad requerida.

Asimismo, por no contar con la unanimidad requerida, no prosperó una petición del señor Espina para usar de la palabra por diez minutos.

#### ORDEN DEL DIA

En conformidad al objeto de la presente sesión a que había ordenado citar el señor Presidente, en virtud de las facultades que le confiere el artículo 53, N° 9º, del Reglamento, correspondía ocuparse de la proposición de ley sobre estado de sitio en diversos puntos del territorio nacional.

En el primer turno que correspondía al Comité Liberal, usaron de la palabra los señores Jaramillo, Puentes García, Undurraga, Espina y el señor Olavarría (Ministro del Interior).

El Comité Agrario Laborista cambió su turno con el Comité Radical Doctrinario.

Usaron de la palabra los señores Fuentealba, Benavides, Ibáñez y Pinto.

En el turno correspondiente al Comité Radical usaron de la palabra los señores Palma Vicuña y Sandoval.

Dentro de los tiempos correspondientes a los Comités Democrático del Pueblo y Acción Renovadora, usaron de la palabra los señores Puentes, Gómez, Martones, Rosende y Rodríguez Lazo.

A indicación del señor Loyola (Presidente accidental) y por asentimiento unánime, se levantó la sesión a las 20 horas y 55 minutos.

Sesión 33ª, Extraordinaria en martes 30 de noviembre de 1954. Presidencia del señor Castro. Se abrió a las 10 horas y 15 minutos, y asistieron los señores Diputados:

Acevedo P., Juan	Maass J., Edgardo
Ahumada P., Hermes	Mallet S., Armando
Alegre A., Heriberto	Martín M., Luis
Aqueveque C., Gustavo	Martínez C., Juan
Arellano M., Hernán	Martínez M., Gustavo
Bart H., Manuel	Martínez S., Luis
Barra V., Albino	Martínez U., Haroldo
Barrueto R., Edgardo	Martones M., Humberto
Benaprés L., Raúl	Meléndez E., Jorge
Benavides Del V., René	Miranda M., Carlos
Bolados R., Humberto	Miranda R., Hugo
Brücher E., Hernán	Morales V., Virgilio
Bücher W., Federico	Muñoz San M., José
Bustamante Del C., Sergio	Maria
Carmona P., Juan de D.	Musalem S., José
Cayupi C., José	Nazar F., Alfredo
Cisternas G., Pedro	Osorio P., Eduardo
Cofré P., Nabor	Oyarce J., José
Corbalán G., Salomón	Palestro R., Mario
Correa L., Salvador	Palma V., Ignacio
Cuadra G., Domingo	Parada Q., Jovino Antonio
David L., Alfonso	Peñañiel I., Juan
De la Fuente M., Jorge	Pinto D., Humberto
De la Presa C., Rafael	Poblete V., Pedro
Del Río G., Humberto	Recabarren V., Sergio
Durán N., Julio	Ríos I., Héctor
Egaña B., Jaime	Rioseco V., Manuel
Elgueta B., Belarmino	Rivera B., Guillermo
Enríquez F., Humberto	Rodríguez B., Enrique
Errázuriz E., Carlos José	Rodríguez L., Arnaldo
Espina R., Pedro	Romero S., Esteban
Espinoza V., Ramón	Rosende S., Hugo
Flores A., Roberto	Salum Y., Marco Antonio
Foncela A., José	Sandoval V., Orlando
Fuentealba O., Juan	Schaulsohn N., Jacobo
Galleguillos C., Víctor	Sepúlveda G., Sergio
Galleguillos V., Florencio	Sepúlveda R., Julio
González E., Sergio	Silva U., Ramón
González F., Pedro	Tamayo T., Herminio
Guzmán C., Luis Alberto	Undurraga C., Luis
Hernández B., Alfredo	Urrutia De la S., Ignacio
Huerta M., Miguel	Valdés L., Luis
Hurtado E., Fernando	Valdés R., Juan
Ibáñez C., Arturo	Valdés S., Manuel
Ilanes B., Alfredo	Vial L., Fernando
Jaramillo L., Armando	Zárate A., José
Lea-Plaza S., Alfredo	Zepeda B., Hugo
Loyola V., Gustavo	

El Secretario, señor Goycoolea Cortés, Ernesto, y el Prosecretario, señor Yávar Yávar, Fernando.

y el Ministro del Interior, don Arturo Olavarría Bravo.

#### ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo alguno al respecto.

#### CUENTA

No hubo.

#### ORDEN DEL DIA

En el Orden del Día de la sesión a que había ordenado citar el señor Presidente, en virtud de las facultades que le confiere el artículo 53, N° 9° del Reglamento, correspondía ocuparse de la proposición de ley sobre estado de sitio en diversos puntos del territorio nacional.

Dentro de los turnos correspondientes a los Comités Conservador Tradicionalista, Agrario Laborista y Socialista, usaron de la palabra los señores Morales Vivanco, Valdés Larraín, Recabarren y Galleguillos Vera.

A indicación de los señores Valdés Larraín y Miranda Ramírez y por asentimiento unánime, se acordó suprimir la Hora de Incidentes de la sesión ordinaria del día de hoy, agregando los turnos correspondientes a la Hora de Incidentes de la sesión del día de mañana.

Con la venia de la Sala, usó de la palabra, por tres minutos, el señor Recabarren.

A indicación del señor Castro (Presidente) y por asentimiento unánime, se acordó levantar la sesión a las 12 horas y 51 minutos.

Sesión 34ª, Extraordinaria, en martes 30 de noviembre de 1954. Presidencia del señor Castro. Se abrió a las 15 horas y 15 minutos y asistieron los señores:

Acevedo P., Juan	Hurtado O'R., Rubén
Ahumada P., Hermes	Vbáñez C., Arturo
Aldunate Ph., Pablo	Illanes B., Alfredo
Alegre A., Heriberto	Jaramillo L., Armando
Aqueveque C., Gustavo	Jerez C., René
Arellano M., Hernán	Justiniano P., Julio
Bart H., Manuel	Laffaye de M., Lya
Barra V., Albino	Larraín V., Bernardo
Barrueto R., Edgardo	Láscar L., José
Benaprés L., Raúl	Lea-Plaza S., Alfredo
Benavides Del V., René	Lobos A., Hernán
Bolados R., Humberto	Lobo B., Eudaldo
Brücher E., Hernán	Loyola V., Gustavo
Bücher W., Federico	Maass J., Edgardo
Bustamante del C., Sergio	Mallet S., Armando
Campos M., Enrique	Martín M., Luis
Carmona P., Juan de D.	Martínez C., Juan
Castro P., Baltazar	Martínez S., Luis
Cayupi C., José	Martínez U., Haroldo
Cisternas G., Pedro	Martones M., Humberto
Cofré P., Nabor	Meléndez E., Jorge
Corbalán G., Salomón	Minchel B., Luis
Correa I., Salvador	Miranda M., Carlos
Correa L., Héctor	Miranda R., Hugo
Cuadra G., Domingo	Morales A., Raúl
David L., Alfonso	Morales V., Virgilio
De la Fuente M., Jorge	Muñoz S. M., José M.
De la Presa C., Rafael	Musalem S., José
Del Río G., Humberto	Naranjo J., Oscar
Del Río P., Ricardo	Nazar F., Alfredo
Durán N., Julio	Ojeda D., Sergio
Echavarrí E., Julián	Orpis B., Antonio
Egaña B., Jaime	Osorio P., Eduardo
Elgueta B., Belarmino	Oyarce J., José
Enríquez F., Humberto	Oyazún D., José
Errázuriz E., Jorge	Palestro R., Mario
Errázuriz E., Carlos José	Palma V., Ignacio
Espina R., Pedro	Parada Q., Jovino Antonio
Espinoza V., Ramón	Peñañiel I., Juan
Flores A., Roberto	Pinto D., Humberto
Foncea A., José	Pizarro H., Abelardo
Fuentealba O., Juan	Pizarro S., Fernando
Galleguillos C., Víctor	Poblete V., Pedro
Galleguillos V., Florencio	Puentes G., Juan Eduardo
González E., Sergio	Puentes G., Adán
González F., Pedro	Recabarren V., Sergio
Guzmán C., Luis Alberto	Ríos I., Héctor
Hernández B., Alfredo	Rioseco V., Manuel
Huerta M., Miguel	Rivas F., Rolando
Hurtado E., Fernando	Rivera G., Galvarino
	Rodríguez B., Enrique

Rodríguez L., Arnaldo	Soto R., Serafín
Romani V., Hernán	Tamayo T., Herminio
Romero S., Estéban	Undurraga C., Luis
Rosende S., Hugo	Urrutia De la S., Ignacio
Salum Y., Marco Antonio	Valdés L., Luis
Sandoval V., Orlando	Valdés S., Manuel
Santandreu H., Sebastián	Vial F., Francisco
Schaulsohn N., Jacobo	Vial L., Fernando
Sepúlveda G., Sergio	Videla R., Pedro
Sepúlveda R., Julio	Vives V., Rafael
Serrano V., Rigo Enrique	Von Mühlenbrock L., Julio
Silva U., Ramón	Weber K., Ricardo
	Zárate A., José
	Zepeda B., Hugo

El Secretario, señor Goycoolea Cortés, Ernesto y el Prosecretario señor Yávar Yávar, Fernando y el Ministro del Interior, don Arturo Olavarría Bravo.

ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo alguno al respecto.

CUENTA

No hubo.

ORDEN DEL DIA

En el Orden del Día de la sesión a que había ordenado citar el señor Presidente, en virtud de las facultades que le confiere el artículo 53, Nº 9º del Reglamento, correspondía continuar la discusión de la proposición de ley sobre estado de sitio en diversos puntos del territorio nacional.

En el turno correspondiente al Comité Socialista, a quien le quedaban veinte minutos, usó de la palabra el señor Oyarce.

A indicación del señor Castro (Presidente) y por asentimiento unánime, se acordó prorrogar la hora de término de la presente sesión hasta el despacho total del proyecto en discusión, quedando, en consecuencia, suprimida la sesión ordinaria que debía celebrarse de 16 a 19.15 horas.

Dentro del turno correspondiente al Comité Socialista Popular, usaron de la palabra los señores Osorio, Silva y Flores.

Durante las palabras del señor Osorio, el señor Castro (Presidente) aplicó la medida disciplinaria "llamado al orden" al señor Correa Larraín.

En el turno correspondiente al Comité Unido usaron de la palabra los señores Enríquez y Soto, y el señor Lea Plaza en una interrupción concedida por el primero de los señores Diputados.

Durante las palabras del señor Enríquez, el señor Castro (Presidente) aplicó la medida disciplinaria de "llamado al orden" a los señores Ojeda, Rivas, Bustamante, Lea-Plaza, De la Fuente y Sepúlveda Rondanelli.

El señor Castro (Presidente) suspendió la sesión por quince minutos.

Reanudada la sesión dentro del turno correspondiente al Comité Independiente usaron de la palabra los señores Echavarrri, Valdés Larraín y Bustamante.

Por no contar con la unanimidad requerida, no prosperó una petición de Su Señoría para que se le prorrogara el tiempo de que disponía.

Durante las palabras del señor Bustamante, el señor Castro (Presidente) aplicó al señor Pizarro Herrera la medida disciplinaria de "llamado al orden".

Usaron, en seguida, de la palabra, los señores Schaulsohn (Diputado informante) y Olavarría (Ministro del Interior) y el señor Ojeda, en una interrupción concedida por el señor Olavarría.

A indicación del señor Castro (Presidente) y por asentimiento unánime se acordó anunciar para Fácil Despacho de la sesión ordinaria de mañana, la misma Tabla que regía para el día de hoy.

A indicación de los Comités Liberal, Agrario Laborista, Radical, Conservador Tradicionalista, Socialista Popular, So-

cialista, Unido e Independiente, y por asentimiento unánime se acordó votación nominal para la proposición de ley en debate.

El informe de la Comisión que proponía el rechazo de la proposición de ley.

Cerrado el debate y puesto en votación el informe de la Comisión que proponía el rechazo de la proposición de ley, se dió por aprobado por 73 votos contra 53 y 1 abstención, comunicándose, en consecuencia, al Senado el acuerdo respectivo.

Votaron por la afirmativa los siguientes señores Diputados: Acevedo, Ahumada, Aldunate, Alegre, Aqueveque, Arellano, Barra, Brücher, Campos, Carmona, Castro, Cisternas, Corbalán, Cuadra, Del Río Gundián, Durán, Elgueta, Enríquez, Errázuriz Echenique, Espina, Flores, Galleguillos Olate, Galleguillos Vera, González Espinoza, Hernández, Huerta, Illanes, Jaramillo, Lobos, Maass, Mallet, Martínez Camps, Martínez Martínez, Martínez Saravia, Martones, Minchel, Miranda Ramírez, Morales Adriaola, Musalem, Naranjo, Nazar, Osorio, Oyarce, Palestro, Palma Vicuña, Parada, Peñafiel, Pizarro Herrera, Pizarro Sobrado, Poblete, Puentes García, Puentes Gómez, Rioseco, Rivas, Rivera Bustos, Rodríguez Ballesteros, Sandoval, Santandreu, Schaulsohn, Sepúlveda Garcés, Sepúlveda Rondanelli, Silva Soto, Tamayo, Undurraga, Urrutia, Vial Letelier, Videla, Vives, Zárate y Zepeda.

Votaron por la negativa los siguientes señores Diputados: Bart, Barrueto, Benaprés, Benavides, Bolados, Bustamante, Cayupí, Cofré, Correa Larraín, Correa Letelier, David, De la Fuente, De la Prensa, Del Río Pinochet, Echavarri, Egaña, Errázuriz Eyzaguirre, Espinoza, Foncea, Fuentealba, González Fernández, Guzmán, Hurtado Echenique, Hurtado O'Ryan, Ibáñez, Justiniano, Larraín, Láscar, Lea-Plaza, Lobos, Loyola, Meléndez, Miranda Miranda, Morales Vivanco, Muñoz, Ojeda, Orpis, Oyarzún, Pinto, Recabarren, Ríos, Rodríguez Lazo, Romani,

Romero, Rosende, Salum, Serrano, Valdés Larraín, Valdés Riesco, Valdés Solar, Vial Freire, Von Mühlenbrock y Weber.

Se abstuvo de votar el señor Jerez.

Durante la votación usaron de la palabra para fundar sus votos, los señores Bustamante, Undurraga y Valdés Larraín.

Por haberse cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó ésta a las 20 horas y 50 minutos.

#### IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

##### 1.—MENSAJE DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

“Conciudadanos del Senado y de la Honorable Cámara de Diputados:

La ley N° 11.151, en su artículo 15, inciso 4º, facultó al Supremo Gobierno para modificar, coordinar y refundir las disposiciones de la Ley y Ordenanza General de Construcción y Urbanización, y las que se refieren a materias similares. En virtud de esta facultad, con fecha 5 de agosto del año 1953, se dictó el D. F. L. N° 224, que modificó y fijó el texto definitivo de la Ley de Construcciones y Urbanización, el que empezó a regir desde el 5 de noviembre de 1953, de acuerdo con lo previsto en el artículo 1º transitorio del mismo D. F. L.

El artículo 37 del D. F. L. N° 224, citado, facultó al Presidente de la República para que, dentro del plazo de un año, contado desde la vigencia del mismo D. F. L., en los casos de poblaciones formadas con anterioridad al 31 de diciembre del año 1950, en las que no se hubieren terminado las obras de urbanización, a petición de autoridad competente, de compradores de sitios o de personas que acreditaren derechos de ocupación de éstos, determinara por decreto supremo que la urbanización de dichas poblaciones fueran terminadas en conformidad a las normas establecidas en las letras a), b) y c)

del mismo artículo y que, en resumen, establecían lo siguiente:

- a) las obras de pavimentación serían realizadas por la Dirección de Pavimentación Urbana, y los dueños de sitios quedaban obligados a pagar estos trabajos a plazo, de acuerdo con lo establecido en las leyes correspondientes;
- b) las instalaciones de agua potable y alcantarillado serían ejecutadas por la Dirección de Obras Sanitarias, en la forma y condiciones que determinara el Ministerio de Obras Públicas, y
- c) las de instalación de alumbrado público y domiciliario serían realizadas a prorrata entre los compradores y la Municipalidad en la forma que determinarán las Ordenanzas.

El inciso final del artículo 37 dispuso, además, que el decreto que dictara el Presidente de la República permitiría la inscripción de los títulos de venta en el Conservador de Bienes Raíces y que no sería necesario en estos casos, el certificado de urbanización a que se referían los artículos 65 y 66 del D. F. L. N° 345, del año 1931.

Las disposiciones contenidas en el artículo 37 del D. F. L. N° 224 tenían por objeto dar solución al problema creado a los adquirentes de sitios en poblaciones cuyos fundadores no habían cumplido con las exigencias de urbanización, problema que por desgracia afecta a numerosos contingentes de pobladores, con grave daño de la salubridad y progreso de las áreas urbana, como también a regularizar los títulos de la propiedad raíz, dando a los prominentes compradores u ocupantes la posibilidad de adquirir los predios, cuyo valor, en la mayoría de los casos, habían satisfecho; pero que, por circunstancias de orden legal, estaban impedidos de suscribir los respectivos contratos de compraventa.

En el lapso de un año, esto es, durante la vigencia del artículo 37, se acogie-

ron a estos beneficios los pobladores, cuya nómina se acompaña en anexo separado. Este número de poblaciones es insignificante en relación a las que pudieron haberlo hecho en el mismo período y que no lo hicieron por diversas circunstancias, ajenas a la voluntad de los prominentes compradores u ocupantes de predios no urbanizados.

El Supremo Gobierno está interesado en dar efectiva solución a la urbanización de las poblaciones que se señalaban en el artículo 37 del D. F. L. N° 224, cuya vigencia terminó el día 5 de noviembre del año en curso, con el objeto de favorecer a los ocupantes y prominentes compradores de sitios no urbanizados, que en su mayoría son personas de escasos recursos, proporcionándoles la oportunidad de obtener sus títulos de dominio y la ejecución de las obras de pavimentación, agua potable, alcantarillado y alumbrado público y domiciliario, evitándoles de este modo que perseveren en una situación de intranquilidad económica respecto de las inversiones que han efectuado y procurándoles las obras de urbanización indispensables para el desarrollo de una vida en común exenta de peligros que atenten contra su salud y bienestar.

Por lo tanto, y con el mérito de las consideraciones expuestas, tengo el honor de someter a vuestra deliberación y a fin de que podáis tratarlo en el actual período extraordinario de sesiones, el siguiente

#### Proyecto de ley:

*“Artículo único.*— El Presidente de la República, dentro del plazo de un año, contado desde la vigencia de esta ley cuando se trate de poblaciones formadas con anterioridad al 31 de diciembre de 1950, en las que no se hubieren terminado las obras de urbanización, podrá a petición de autoridad competente, de compradores de sitios o personas que acrediten derecho de ocupación de éstos, determinar por decreto supremo que la ur-

banización de dichas poblaciones sea terminada en conformidad a las normas siguientes:

- a) Las obras de pavimentación serán realizadas por la Dirección de Pavimentación Urbana, y los dueños de sitios pagarán estos trabajos a plazo, de acuerdo con las modalidades establecidas en las leyes correspondientes;
- b) Las obras de instalación de agua potable y alcantarillado, serán realizadas por la Dirección de Obras Sanitarias, en la forma y condiciones que determina el decreto supremo N° 1.774, de Obras Públicas, de 28 de septiembre de 1954, y disposiciones que lo modifiquen o complementen, y
- c) Las obras de instalación de alumbrado público y domiciliario serán realizadas a prorrata entre los compradores y la Municipalidad, en la forma que determinen las Ordenanzas.

El decreto supremo que dicte el Presidente de la República permitirá la autorización notarial e inscripción de los respectivos títulos de la adquisición en el Conservador de Bienes Raíces que corresponda, no siendo necesario, en estos casos, el certificado de urbanización a que se hace referencia en los artículos 65 y 66 del D. F. L. N° 345, de 1931.

Santiago, a 1° de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

(Fdos.): *Carlos Ibáñez del Campo.— Benjamín Videla V.*

## 2.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL

“N° 2300.—Santiago, 2 de diciembre de 1954.

Tengo el honor de enviar a V. E. la copia del Decreto N° 3.031, de 17 de noviembre de 1954, por el cual se expide el título de Coronel de Ejército, al Edecán Militar de la Honorable Cámara de Diputados don Roberto Guerrero Briones.

Agradeceré a V. E. transmitir, si lo

tiene a bien, esta información al agraciado, con las felicitaciones del suscrito, y la de sus camaradas de armas en servicio activo.

Dios guarde a V. E.— (Fdo.): *Tobías Barros O.*”

## 3.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA.

“N° 1093.— Santiago, 1° de diciembre de 1954.

Doy respuesta al oficio de V. E. N° 1.048, de 20 de octubre último, por el cual se pone en conocimiento de esta Secretaría de Estado, las observaciones formuladas por el Honorable Diputado señor Manuel Bart Herrera, en sesión de esa Honorable Cámara, el 19 del mismo mes, observaciones que se relacionan con la construcción de una nueva bodega de carga y andén cubierto en la Estación de los Ferrocarriles de Loncoche.

Sobre la materia, me es grato informar a V. E., que en la Dirección General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se estudian actualmente los planos definitivos para transformar la estación de Loncoche, en los cuales se contempla la construcción de una nueva bodega de carga.

Con respecto a la construcción de un andén cubierto en la estación anteriormente señalada, puedo comunicar a V. E. que esta obra será terminada dentro de breve plazo, por la Dirección de Obras Ferroviarias del Ministerio de Obras Públicas; obra ésta que se contemplaba en el proyecto primitivo de construcción del nuevo edificio recientemente terminado en dicha estación.

Lo que pongo en conocimiento de V. E. para los fines consiguientes.

Dios guarde a V. E.— (Fdo.): *Jorge Silva Guerra.*”

## 4.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA.

“N° 1092.— Santiago, 1° de diciembre de 1954.

Con fecha 21 de octubre próximo pasado, V. E. se sirvió enviar a esta Reparación el oficio N° 1.069, en que da cuenta de la solicitud formulada por los Honorables señores Marco Antonio Salum Yazigi y Serafín Soto Rodríguez, en sesión de esa Corporación, de fecha 20 del mismo mes.

Dando cumplimiento a lo solicitado en el oficio en referencia, me es grato acompañar a V. E. copia del Contrato suscrito entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y la Compañía de Seguros "La Ferroviaria" S. A., conjuntamente con una nómina de los valores pagados anualmente a dicha Compañía por concepto de primas de seguro y las cantidades recibidas por la Empresa en pago de las indemnizaciones otorgadas al público de acuerdo con dicho contrato.

Asimismo, me permito informar a V. E. que el contrato de seguro empezó a regir desde el 29 de abril de 1943, en la parte correspondiente al rubro de pasajeros, ampliándose el seguro a los transportes de carga y equipaje a contar desde el 4 de septiembre del mismo año. Por otra parte, como no ha sido posible obtener de los archivos de esa época los datos correspondientes a los años 1943 y 1944, y lo pagado por concepto de indemnizaciones al público durante el año 1945, la nómina adjunta contiene los datos desde el año 1945, en lo que corresponde a primas de seguro solamente, y desde el año 1946, las cifras completas, en ambos rubros, hasta el año 1953.

Es cuanto tengo el honor de informar a V. E.

Dios guarde a V. E.— (Fdo.): *Jorge Silva Guerra.*"

##### 5.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA.

"N° 2010.— Santiago, 2 de diciembre de 1954.

Honorable Cámara:

Tengo el honor de acusar recibo de su

oficio de fecha 25 de noviembre próximo pasado, en que me manifiestan la conveniencia de suspender la operación para adquirir 181 buses marca "Fiat", por parte de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Se piden también los antecedentes de dicha negociación y se anuncia que esa Honorable Cámara celebrará una sesión especial para considerar esta materia.

Como los trámites que dieron origen a esta negociación comenzaron en marzo de 1952, y el Instituto Nacional de Comercio se hizo cargo de ella en julio de 1953, he considerado que la mejor forma de satisfacer los deseos de esa Honorable Cámara es enviarle adjunto el informe que esa Institución ha presentado a S. E. el Presidente de la República sobre esta materia con fecha de ayer.

Debo agregar que S. E. el Presidente de la República ha estado preferentemente preocupado de la lamentable situación de la locomoción colectiva, y por los numerosos atrasos y dificultades que se han presentado para mejorarla. Es también el deseo de S. E. el Presidente de la República que se tomen todas las medidas convenientes y posibles para aliviar la situación antes del próximo invierno.

De las informaciones contenidas en el informe del Instituto Nacional de Comercio, parece desprenderse claramente que una de las medidas que se pueden tomar para cumplir con las condiciones expresadas más arriba, es la adquisición de los 150 autobuses "Fiat" de acuerdo con la opción contenida en el contrato original y que entiendo que todavía es posible realizar.

Deseo encarecer a esa Honorable Cámara la urgencia apremiante que hay para resolver los problemas que se relacionan con la locomoción colectiva y quedo a sus órdenes para obtener cualquier otra información que pueda necesitarse.

Dios guarde a Sus Señoría.— (Fdo.): *Jorge Silva Guerra.*"

## 6.—INFORME DE LA COMISION ESPECIAL DE PUERTOS.

“Honorable Cámara:

La Comisión Especial de Puertos designada por acuerdo de la Corporación de fecha 21 de julio de 1953, con el objeto de “estudiar y proponer las soluciones necesarias para evitar el embancamiento de los puertos de nuestro litoral y demás problemas relacionados con esta materia”, pasa a dar cuenta de su cometido.

La Comisión aludida tuvo su origen en un proyecto de acuerdo aprobado por la Cámara, en la fecha señalada, que para los efectos de su mejor entendimiento conviene recordar en su tenor literal, que es el siguiente:

Considerando:

Que la Cámara de Diputados en el período pasado designó una Comisión Especial destinada a conocer el problema portuario en el País;

Que la referida Comisión, con fecha 5 de febrero del año en curso, dio término a su cometido y propuso en su informe la aprobación de un proyecto de ley que fue enviado a S. E. el Presidente de la República para que de él partiera esta iniciativa legal, en el cual se consideraba la situación de los puertos de nuestro litoral;

Que este problema se mantiene latente en la actualidad y sería conveniente actualizar esta materia y revivir la Comisión Especial de Puertos nombrada en el período anterior;

En consecuencia, nos permitimos proponer a la Honorable Cámara la aprobación del siguiente proyecto de acuerdo:

La Honorable Cámara de Diputados acuerda:

“Designar una Comisión Especial de Puertos que estudie y proponga las soluciones necesarias para evitar el embancamiento de los puertos de nuestro litoral y otros problemas que le afectan. Integrar esta Comisión por 7 señores Diputados en representación de distintos Comités Parlamentarios y fijar un quórum de 4 para sesionar y adoptar acuerdos.

(Firmados): *Guillermo Rivera Bustos.* — *Humberto del Río, Comité Liberal.* — *Manuel Magalhaes, Comité Radical.* — *Salvador Correa, Comité Conservador Tradicionalista.* — *Javier Lira Merino, Comité Agrario Laborista.* — *Víctor Galleguillos, Comité Socialista.* — *Alejandro Chelén Rojas, Comité Socialista Popular.* — *Ernesto Araneda Rocha, Comité Democrático del Pueblo”.*

Propuesta esta Comisión Especial por todos los Comités Parlamentarios y aprobada su creación por la unanimidad de la Corporación, quedó ella formada por los señores Albino Barra, Manuel Magalhaes, quien fue reemplazado por el señor Federico Bucher; Eduardo Osorio, José Oyarzún, Guillermo Rivera Bustos, que fue elegido su presidente; Hernán Romani y Ricardo Weber.

La Comisión ha celebrado 9 sesiones en el curso de las cuales tuvo la oportunidad de oír y de ser asesorada por el señor Senador don Carlos Acharán Arce, quien fuera Diputado informante y Presidente de la anterior Comisión Especial de esta misma naturaleza, a la cual se hace mención en el proyecto de acuerdo ya transcrito; Raúl Martín, Ingeniero-Director de la Dirección de Obras Portuarias dependiente del Ministerio de Obras Públicas; Manuel Atria y Manuel Donoso, funcionarios de la misma repartición pública, y por el Intendente Subrogante del Servicio de Explotación de Puertos, ingeniero señor Gustavo Dahlgren, y el Ingeniero de esa misma repartición, señor Jorge de la Fuente.

Si bien la competencia asignada a esta Comisión Especial puede estimarse amplísima para estudiar los problemas relacionados con el embancamiento de los puertos y la política portuaria en general, pareció prudente que realizado ya un trabajo detenido y acucioso a este respecto por la antigua Comisión Especial de Puertos, que terminó con el informe de que se dio cuenta ante la Honorable Cámara, con fecha 5 de febrero de 1953, se proce-

diera a tomarlo como base, no obstante que la Corporación con fecha 8 de julio del mismo año había resuelto enviarlo al archivo, motivo por el cual esta Comisión Especial Informante solicitó y obtuvo a fines de julio del año próximo pasado el desarchivo de ese dictamen y su envío para el correspondiente nuevo estudio, particularmente del texto del proyecto de ley con que terminó sus labores.

Esta nueva Comisión Especial, pues, pudo advertir que el trabajo realizado por su antecesora no podía estimarse estéril y aún cuando la Honorable Cámara no tuvo oportunidad de considerarlo y de pronunciarse a su respecto, era perfectamente procedente adoptarlo para el cumplimiento de sus propios fines y, en particular, como ya se ha dicho, el texto del proyecto de ley que contiene un plan definitivo de construcción de obras nuevas en los diversos puertos del litoral chileno y otro plan destinado al mejoramiento de los Servicios de Explotación de Puertos del País.

Conviene recordar que dicho proyecto de ley fue remitido al Presidente de la República por la Comisión Especial de Puertos predecesora con el objeto de que de tal colegislador partiera la iniciativa correspondiente; sin embargo, hasta ahora no se ha conocido pronunciamiento alguno sobre el particular, aun cuando los problemas que en ellos se abordan cada día se agudizan y reclaman urgente solución.

Consecuencia natural y lógica de lo expuesto fue la resolución primordial que adoptara esta Comisión Especial Informante en orden a dar por reproducidos de inmediato todos los antecedentes contenidos en el dictamen anterior tantas veces recordado, y a limitarse en esta oportunidad a actualizar el referido proyecto de ley, de modo que, debidamente financiado y considerando un plan que contemple la realidad presente, permita dentro del plazo que impongan las circunstancias de carácter económico-financiero, abordar a la brevedad posible la ejecución de las obras fundamentales en los diversos

puertos de nuestro litoral y la modernización y debida mecanización de los servicios portuarios.

Para el efecto indicado se consideró el proyecto de ley aludido y las modificaciones sugeridas por el Departamento de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, y fue así como la labor fundamental de la Comisión Especial se redujo a un estudio particular de aquella proposición de ley, revisando especialmente los planes contemplados en su artículo 1º para la ejecución de obras nuevas en cada puerto y las inversiones referentes al Servicio de Explotación de Puertos, tendientes a mejorar y completar las instalaciones portuarias fiscales que se encuentran bajo la tuición del mencionado Servicio, dependiente del Ministerio de Hacienda.

Desde luego, debe tenerse presente que en el plan de obras nuevas que figura en el artículo 1º del proyecto con que termina este informe se han introducido las modificaciones recomendadas por el Departamento de Obras Portuarias, de acuerdo a las necesidades de cada puerto y tomando en consideración las obras ya realizadas o por realizar y las sumas ya invertidas, con los recursos contemplados para tal efecto en las leyes anuales del Presupuesto de Gastos de la Nación.

Brevemente se señalarán, en seguida, las enmiendas fundamentales de dicho plan no sólo en cuanto a su monto total, sino que respecto de las sumas que se destinen a cada puerto y las obras que serán emprendidas en cada uno de ellos, debiendo, en primer término, advertirse que el plan primitivo de tres mil veinte millones de pesos en total, que se efectuaría en un período de 6 años, se ha elevado por esta Comisión Especial a cinco mil ochocientos veinte millones de pesos, y su desarrollo se ha previsto en un plazo máximo de 7 años. Bien es cierto que no todas las obras pueden desarrollarse en este período, pues muchas de ellas podrán estar terminadas antes de dicho plazo.

*Arica*

De trescientos cuarenta millones de pesos que consultaba el anterior proyecto de la Comisión Especial de Puertos, se ha elevado la inversión para este puerto de nuestro litoral, de señalada importancia internacional, a un mil millones de pesos, en cuotas anuales de doscientos millones entre los años 1955 y 1959, inclusive. Se trata con estos recursos no sólo de efectuar obras de abrigo y de atraque y otras complementarias, sino de dar cumplimiento a las condiciones impuestas a Chile por el Tratado y Protocolo Complementario firmado en Lima el año 1929, de construir un puerto artificial. Sabido es el interés de nuestro país por dar cumplimiento a la brevedad posible a esta obligación internacional, y nada resulta más oportuno que incluir en este plan de obras portuarias una construcción de esta naturaleza.

Por su parte, el plan de inversiones del Servicio de Explotación de Puertos también ha sufrido enmiendas fundamentales en este proyecto de ley en relación con el anterior, pues no sólo el plan primitivo con un costo total de \$ 1.106.181.000, ha sido aumentado por la Comisión Especial Informante a \$ 1.700.000.000 en total, sino que su desarrollo se ha limitado a 5 años, en vez de 6 como se proponía originalmente.

Respecto de Arica, se aumentan las inversiones totales de \$ 26.200.000 a \$ 6.600.000, para la adquisición de elementos indispensables que permitan mejorar las condiciones de explotación de este puerto y poner en actividad las nuevas obras construídas o que se construyan con motivo del plan mismo que se viene analizando. Los valores originales de este plan han debido sufrir aumentos en razón de las enmiendas experimentadas por el tipo de cambio, ya que originalmente la estimación en moneda corriente para las adquisiciones que deben hacerse en el extranjero se hicieron en base a un cambio de \$ 60, por cada dólar, y ahora ha debido hacerse a razón de \$ 110, moneda co-

riente por cada dólar. Es posible, y tal vez sea de toda certeza, que los mismos valores del plan deban experimentar aumentos, si se considera que al llevarlo a la práctica, el tipo de cambio haya sufrido nuevas alteraciones y las inversiones en moneda extranjera deban calcularse a razón de \$ 200 moneda corriente por dólar estadounidense.

En cuanto a Arica mismo, el Servicio de Explotación de Puertos hará inversiones sólo para el segundo grupo del plan que se ha trazado, y que consulta la adquisición de utilería, máquina, motores, etc. Concretamente, comprende la adquisición de 3 grúas eléctricas de portal, con capacidad para 3 toneladas, a 18 metros de radio cada una, una grúa portátil sobre ruedas con neumáticos con capacidad para 3 toneladas, 3 locomotoras Diesel, de 12 a 15 toneladas, 40 carros de ferrocarril, cadenas y boyas, máquinas y herramientas y otras adquisiciones menores.

Con las obras e inversiones anotadas será posible dar cumplimiento a los compromisos internacionales de Chile y a sus deseos de contar con un puerto internacional que satisfaga las necesidades portuarias de su propio tráfico y del que en aquel puerto se produce obligatoriamente por constituir el paso obligado de las mercaderías en tránsito a Bolivia.

*Tocopilla*

Primitivamente se consultaban para este puerto \$ 30.000.000 destinados a la prolongación del muelle, con el objeto de satisfacer las necesidades provenientes de su principal movimiento, cual es la exportación de salitre de las oficinas de María Elena y Pedro de Valdivia y el cobre de Chuquicamata.

Se ha rectificado el criterio original, a propuesta de la Dirección de Obras Portuarias, estimando que el problema de este puerto se resuelve encarando la construcción de una planta mecanizada de embarque de salitre, lo que dejaría disponible para otros rubros, como el cabo-

taje e importaciones, el uso de los actuales muelles particulares.

Por Tocopilla se embarcan anualmente cerca de 1.400.000 toneladas de salitre, operación que, por falta de instalaciones para barcos de gran calado, debe realizarse mediante cargas de muelle a lancha y de éstas a los barcos fondeados en la bahía. El movimiento de esta clase exige el uso de varios muelles particulares que sólo permiten el atraque de embarcaciones menores. El muelle fiscal, de sólida estructura, que se encuentra en buen estado de conservación, desde hace varios años, no presta utilidad alguna.

Pues bien, con el sistema que se propone se evitará el inútil gasto por lanzamiento del salitre, cuyo costo calculado sólo a \$ 80 la tonelada, como mínimo, supone una pérdida anual de \$ 96.000.000. A ello debe agregarse el gasto por la mayor estadía de las naves, la cual de 6 a 7 días término medio en el presente, se podría reducir a un solo día. Por este rubro se podría obtener una economía cercana a los \$ 200.000.000 al año.

El costo aproximado de la planta mecanizada es de \$ 240.000.000 y su construcción reportará evidentes ventajas a la industria salitrera, motivo por el cual el plan del proyecto en informe consulta para este efecto, una inversión de 120 millones de pesos en 3 años, a fin de que el Fisco, por una parte, y la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, por la otra, enteren el total de \$ 240.000.000. En consecuencia, la Covensa deberá aportar la otra mitad, o sea, \$ 120.000.000.

Por las razones ya dichas, se ha estimado innecesario destinar fondos para el mejoramiento del muelle fiscal, puesto que la movilización portuaria de esta naturaleza es escasa en Tocopilla.

Por las mismas causas anotadas, el Servicio de Explotación de Puertos no tiene necesidades que satisfacer en la localidad referida.

### *Iquique*

No se consultan obras nuevas para este puerto, puesto que las existentes están en condiciones de atender la movilización principal, que es el embarque de salitre a través de la planta embarcadora que allí se ha construido. En cambio, es indispensable mejorar sus obras e instalaciones, entre las que se destaca la construcción de un almacén de materiales, ampliación y mejoramiento del varadero, mejoramiento de las vías férreas, redes de agua potable y energía eléctrica, pavimentación de sitios y explanadas y otras instalaciones varias. Por este rubro se consulta un gasto de \$ 29.850.000. Además, en el segundo grupo referente a utilería, máquinas, motores, etc., se destina la cantidad de \$ 27.200.000 para adquirir una grúa Diesel con capacidad para 2,5 toneladas a 13 metros de radio, 2 locomotoras Diesel de 30 a 40 toneladas, cadenas y boyas, planta telefónica interna y otras maquinarias y herramientas. En el tercer grupo, que se refiere a "conservación, reparaciones y reemplazos", se invertirá la cantidad de 5 millones de pesos en edificios e instalaciones, grúas, locomotoras y equipo ferroviario.

El plan del Servicio de Explotación de Puertos consulta en total para Iquique la cantidad de \$ 62.050.000, en reemplazo de la cantidad de \$ 74.180.000 que proponía el anterior proyecto de la Comisión Especial referida.

### *Antofagasta*

El proyecto anterior proponía un plan de obras nuevas por un valor total de \$ 290.000.000 que se cumpliría en 6 años. El nuevo proyecto consulta \$ 260.000.000 que se invertirán entre los años 1955 a 1959, o sea, 4 años. Las modificaciones consisten en aumentar a \$ 200.000.000, en

dos cuotas de \$ 100.000.000, los recursos para prolongar el molo de abrigo del puerto de Antofagasta en una longitud no inferior a 150 metros, a fin de lograr una mayor tranquilidad en el interior de la poza del puerto artificial. La longitud de obra que sea necesaria será determinada en los estudios, de modelo reducido, que se ejecutarán en el Laboratorio de la Dirección de Obras Portuaria, que se está construyendo e instalando en Peñaflor, y para el cual se consultan fondos en este plan, según se verá más adelante. Además, se invertirán \$ 60.000.000, en cuotas de \$ 30.000.000, durante los años 1955 y 1956, para la terminación de obras complementarias ya contratadas, como bodegas, vías férreas, y la pavimentación total de las nuevas explanadas.

En cuanto al plan del Servicio de Explotación de Puertos, se contempla en el rubro "Obras e instalaciones", la cantidad de \$ 59.250.000 para la pavimentación de sitios y explanadas, con exclusión de aquellas que se realicen en la nueva explanada, construcción de edificios de maestranza, calderería, carpintería, casa de máquinas y almacén de materiales; red de agua potable, mejoramiento y ampliación de la existente, edificio de administración, casas para empleados y obreros, mejoramiento de vías férreas y otras instalaciones varias. En el segundo grupo, correspondiente a "utilería, máquinas y motores", se consulta la adquisición de 13 grúas eléctricas de portal, de 3 toneladas, 2 grúas eléctricas con capacidad para 10 toneladas, 2 grúas portátiles sobre ruedas con neumáticos, 10 grúas, horquillas, 10 tractores para arrastre de carritos de remolque, 8 tractores para movilizar minerales, 5 locomotoras Diesel de 30 a 40 toneladas, 100 carritos de remolque, 2 remolcadores de 600 HP., 2.000 bandejas para ser utilizadas en combinación con grúas horquillas y otras adquisiciones. En el grupo tercero, "Conservación, reparaciones y repuestos", se consultan 10 millones de pesos para la conservación de edificios y adquisición de materiales. En

total, el plan de este Servicio para Antofagasta asciende a \$ 293.150.000, distribuidos en \$ 59.250.000 para el primer grupo; \$ 223.900.000 para el segundo y 10 millones de pesos, como ya se ha dicho, para el tercero. El proyecto anterior contemplaba con estos fines, sólo \$ 181.000.000.

### *Coquimbo*

Anteriormente, el plan de nuevas obras consultaba para este puerto \$ 80.000.000. La terminación de tales obras fundamentales es atendida con los fondos de que ha dispuesto la Dirección de Obras Portuarias en los presupuestos de los últimos años, incluido el de 1954. Por tal motivo, el proyecto consulta solamente 45 millones de pesos que se invertirán en cuotas de \$ 30.000.000 para 1955 y \$ 15.000.000 para 1956, con el objeto de poner término a contratos existentes para la construcción de obras de atraque y obras complementarias, como bodegas, pavimentos, etc.

Respecto del plan del Servicio de Explotación de Puertos y el mejoramiento de estos servicios en Coquimbo, el proyecto anterior consultaba \$ 79.600.000, cantidad que el proyecto actual reduce a 76 millones 250 mil pesos, distribuida en la siguiente forma: para el grupo primero, "Obras e instalaciones", \$ 6.750.000 en el mejoramiento de vías férreas, casas para empleados y obreros, redes de distribución de energía eléctrica y agua potable y otras instalaciones; \$ 66.500.000 para el segundo grupo, "Utilería, máquinas, motores, etc.", que comprende 2 grúas eléctricas de 3 toneladas, 2 grúas eléctricas de 10 toneladas, una grúa Diesel, para 2,5 toneladas, 2 grúas portátiles sobre ruedas con neumáticos para 3 toneladas, 6 grúas horquillas, 2 locomotoras Diesel de 30 a 40 toneladas, 1.000 bandejas, cadenas y boyas y otras máquinas y herramientas. Por último, se consultan \$ 3.000.000 para la conservación de edificios, reparaciones y repuestos.

*Valparaíso*

Como ha quedado dicho en el cuerpo de este dictamen, esta Comisión Especial considera innecesario hacer un análisis exhaustivo de las necesidades de cada uno de los puertos de nuestro litoral, porque esta materia fue debidamente estudiada por la Comisión anterior que examinó acuciosamente la situación existente sobre el particular. De ahí que respecto de nuestro principal puerto, tampoco quiera explayarse en consideraciones semejantes y se limite a señalar cuáles son las enmiendas fundamentales a los planes contenidos en el proyecto propuesto en el informe de aquella Comisión.

El proyecto anterior consultaba 720 millones que se invertirían en 6 años, en cuotas anuales de \$ 120.000.000, para atender a la prolongación del molo y construir el nuevo espigón. El nuevo proyecto consulta para estas obras la cantidad de \$ 1.450.000.000, en 7 años, con la obligación de dar preferencia a la construcción del nuevo espigón. Sobre esta materia, cabe hacer presente que en el seno de la Comisión Especial se manifestó una dualidad de criterio entre los elementos técnicos que la asesoraron, pues, mientras la Dirección de Obras Portuarias consideraba de mayor importancia las obras de abrigo del puerto, el Servicio de Explotación de Puertos otorgaba prioridad a la construcción de un nuevo espigón, criterio este último compartido por la Cámara de Comercio de Valparaíso, según nota dirigida al señor Presidente de esta Comisión y que fue debidamente atendida por ella. La resolución final de la Comisión significó consultar los recursos para la ejecución de ambas obras, en la forma ya señalada.

Cabe hacer presente que con la terminación de las nuevas bodegas, con balcón corrido en las 3 primeras secciones de la aduana, la mecanización de las faenas de desembarque y el almacenamiento del carbón se logrará ampliar la capacidad de movilización de mercaderías en 200.000

toneladas anuales, aproximadamente, con lo que se producirá un desahogo en la capacidad del puerto que absorberá los aumentos normales de movimiento comercial.

La prolongación del molo de abrigo será una de las obras fundamentales que será abordada, en una longitud no inferior a 500 metros, lo que indirectamente contribuirá a aumentar la capacidad del puerto. La construcción del nuevo espigón de atraque, paralelo al existente, quedará ubicado en zonas del puerto ya abrigadas por el molo prolongado, de modo que cualquier aumento eventual en el movimiento comercial del puerto podrá ser atendido.

Se consultan, además, \$ 60.000.000 en cuotas anuales de \$ 30.000.000 para 1955 y 1956 a fin de construir la planta mecanizada de desembarque y almacenamiento de carbón del muelle de El Barón y, asimismo, \$ 20.000.000, que se invertirán en 1955, para la construcción de una nueva bodega de almacenaje de mercaderías importadas, con playa en el segundo piso y prolongación del balcón, como una manera de descongestionar la situación actualmente existente con el atochamiento de mercaderías.

Considera la Comisión Especial que con este plan de obras nuevas para Valparaíso se atenderán las necesidades fundamentales de este puerto en los aspectos ya enunciados.

En cuanto al plan del Servicio de Explotación de Puertos, el proyecto anterior consultaba inversiones por un total de \$ 221.961.000, cantidad que por este proyecto se eleva a \$ 306.550.000. Esta cifra se descompone de la siguiente manera: para el primer grupo, "Obras e Instalaciones", se destina la cantidad de \$ 96.750.000, que se empleará en la pavimentación de sitios, explanadas y obras anexas, construcción de edificios, de subestaciones y talleres eléctricos, mejoramiento de vías férreas, refugio obrero y su habilitación, casas para empleados y obreros, almacén de materiales, redes de distribución de energía eléctrica, de **agua**

potable, de alumbrado y de teléfonos y otras instalaciones varias. Para el segundo grupo "Utilería, máquinas, motores, etc.", se destina la cantidad de \$ 669.800.000, que permitirá adquirir 4 grúas eléctricas para 5 toneladas, 2 grúas eléctricas para 10 toneladas, 4 grúas portátiles sobre ruedas con neumáticos, 50 grúas horquillas, 50 carros de ferrocarril, una subestación eléctrica, 10.000 bandejas, planta telefónica, cadenas y boyas, máquinas y herramientas y otras adquisiciones. Para el tercer grupo, "Conservación de edificios, reparaciones de maquinarias y repuestos", se consulta la cantidad de \$ 30.000.000.

Los demás aspectos técnicos que afectan al puerto de Valparaíso se abordan claramente en el informe anterior, que esta Comisión da por reproducido.

#### *San Antonio*

Este puerto es el segundo en importancia del país en relación al tonelaje movilizado; y como en el caso de Valparaíso, esta Comisión Especial ha tenido presente las consideraciones que a su respecto se hicieron en el dictamen anterior. El consultaba para la ejecución de obras nuevas la cantidad de \$ 440.000.000 y el proyecto con que termina este dictamen contempla un plan por la cantidad total de \$ 605.000.000, de los cuales \$ 550.000.000, se destinan a la construcción de la dársena para la ampliación del puerto al sur de la poza actualmente existente. Para este plan se ha tenido presente la circunstancia de que San Antonio cuenta sólo con 1.140 metros lineales de obras de atraque, que permiten movilizar aproximadamente 1.150.000 toneladas de mercaderías, lo que acusa un rendimiento de 1.000 toneladas por metro lineal de malecón. Esto significa que el puerto está prácticamente saturado y resulta imperioso, por lo tanto, emprender, con carácter de urgente, la construcción de obras de costo más o menos bajo, pero que puedan producir un alivio inmediato en la situación anotada. Tales obras son: la unión de los muelles discontinuos,

para lo cual se consultan \$ 35.000.000 en cuotas de \$ 20.000.000 para 1955 y \$ 15.000.000 para 1956, y la construcción de la planta mecanizada de descarga y almacenamiento de carbón, cuyo costo se calcula en \$ 90.000.000, que será financiada totalmente por la Corporación de Fomento de la Producción, motivo por el cual no se ha consultado en el plan que realizará el Departamento de Obras Portuarias. Esta repartición tiene hechos los estudios técnicos del caso que permitirán obtener 12 sitios de atraque para naves de gran calado.

El plan contempla, asimismo, la estabilización de la desembocadura del río Maipo, para evitar situaciones producidas en años anteriores con peligro para el molo sur, de modo que la playa quede delimitada en forma definitiva, sin complicaciones para la construcción de la nueva dársena. Para este fin se destina la cantidad de \$ 20.000.000, que se invertirá el año 1955, cantidad muy estimada, porque es imposible en la actualidad señalar los recursos que sean necesarios para tal efecto, ya que sólo se está haciendo los estudios pertinentes.

En cuanto al plan del Servicio de Explotación de Puertos, el proyecto anterior consultaba una inversión total de \$ 304.450.000, cantidad que se eleva ahora a \$ 339.650.000, de acuerdo con la siguiente distribución: para el primer grupo que consulta la construcción de obras e instalaciones nuevas, se destina la cantidad de \$ 56.250.000, por el concepto de pavimentación de sitios y explanadas, mejoramiento de vías férreas, redes de agua potable, energía eléctrica y alumbrado, construcción de varadero, malecón de lanchas, refugios obreros, casas para empleados y obreros y otras instalaciones varias. El segundo grupo, "Utilería, máquinas, motores, etc.", ha previsto una inversión de \$ 243.400.000, que permitirá adquirir 5 grúas eléctricas para 5 toneladas, 2 grúas portátiles sobre ruedas con neumáticos, 10 grúas horquillas, 3 locomotoras Diesel, 80 carros de ferrocarril, 2 remolcadores de 600 a 700 HP., una subestación eléctrica,

4.000 bandejas, planta telefónica, cadenas y boyas, máquinas y herramientas y otras adquisiciones. El tercer grupo, correspondiente a "Conservación de edificios, reparaciones y repuestos de las instalaciones en general", obtendrá una cantidad de \$ 40.000.000

Como observación de carácter general debe señalarse que la proposición formulada por el Departamento de Obras Portuarias respecto de la construcción de obras nuevas, particularmente las referentes a la ampliación del puerto, distribuía los fondos a partir del año 1959, de modo que las partidas seguramente resultarían insuficientes en el momento en que fueran a iniciarse las obras. La razón de esta proposición era de orden económico y especialmente porque no eran obras de difícil ejecución; sin embargo, la Comisión estimó oportuno hacer una distribución más racional, dentro del plan general, de modo que la cuota total se ha distribuido en cuotas anuales iguales de \$ 80.000.000 hasta el año 1960, y de \$ 70.000.000 para el año 1961, lo que permitirá abordarlas a partir del próximo año de 1955.

#### *Talcahuano*

El proyecto de la antigua Comisión de Puertos consultaba una inversión total de \$ 300.000.000 en cuotas anuales y durante 6 años para todos los puertos de la provincia de Concepción, vale decir, Tomé, Penco, Talcahuano, San Vicente, Coronel y Lota. Esta Comisión Especial ha creído conveniente individualizar las obras que se construirán en cada uno de los puertos de Talcahuano, Tomé y Coronel, para cuyo erecto ha tenido presente las informaciones proporcionadas por el departamento técnico respectivo y la circunstancia de que en el Presupuesto de Gastos de la Nación para el año 1954, se han consultado fondos que han permitido terminar algunas obras en los restantes puertos de la provincia de Concepción.

De acuerdo a lo expuesto, el plan de construcciones de nuevas obras portuarias

que incluye el proyecto de ley con que termina este informe, consulta para Talcahuano una inversión total de \$ 640.000.000, que se ejecutará en un plazo de 5 años. La cantidad expresada se distribuye en tres rubros, a saber: el primero destina \$ 210.000.000, para la prolongación del espigón en 180 metros, incluso obras complementarias, lo que permitirá ampliar el servicio por ambos lados para el atraque de vapores de gran calado, facilitando el movimiento de embarque y desembarque. Se consultan, además, \$ 30.000.000, en dos cuotas anuales de \$ 15.000.000, para los años 1956 y 1957, para el dragado necesario que permita habilitar el espigón y su prolongación. Por último se ha estimado conveniente incorporar a este plan algunas reparaciones de las instalaciones del Apostadero Naval, que se encuentra en malas condiciones, como asimismo la construcción de algunas obras nuevas que se han estimado indispensables para el desarrollo de las actividades de dicho Apostadero. A tal efecto se destinan \$ 400.000.000. Esta inclusión se origina en un pedido expreso de la Armada, la cual desea introducir reparaciones al malecón y dividir el dique grande con una compuerta a fin de utilizarlo en reparaciones de barcos pesqueros. Al mismo tiempo, se ejecutarán enrocados de defensa y se reparará el malecón, pues el molo N° 500 está en peligro. Estas obras nada tienen de relación con las que consulta un proyecto especial para el Apostadero Naval de Talcahuano, que destina fondos para la industrialización de las faenas que allí se realizan.

En cuanto al Servicio de Explotación, el plan anterior destinaba \$ 46.080.000, cantidad que se distribuía en diversas partidas. En el presente se destinan \$ 84.000.000, en conformidad a las siguientes inversiones: para el primer grupo, "Obras e Instalaciones", se destinan \$ 22.500.000 que, como en los casos anteriores, servirán para la pavimentación de sitios y explanadas, para la construcción del edificio de la Administración, casas

para empleados y obreros y mejoramiento de las redes de distribución de energía eléctrica y agua potable, aparte de otras obras e instalaciones varias. Para el segundo grupo se asigna la cantidad de \$ 57.500.000 y comprende, como ya es sabido, la adquisición de utilería, máquinas, motores, etc. Se proyecta en tal sentido adquirir 4 grúas eléctricas, para 3 toneladas, 2 grúas Diesel con capacidad para 2,5 toneladas, una grúa portátil sobre ruedas con neumáticos, 5 grúas horquillas, 5 tractores para arrastre de carritos de remolque, una locomotora Diesel de 30 a 40 toneladas, 50 carritos de remolque, una subestación transformadora, 1.000 bandejas para utilizarlas en combinación con grúas horquillas, cadenas y boyas y máquinas y herramientas. En el tercer rubro correspondiente a "Conservación y reparaciones", se invertirá la cantidad de \$ 4.000.000 en edificios, instalaciones, grúas y equipos móviles.

#### *Tomé y Coronel*

La Comisión Especial estimó prudente individualizar las cantidades que se asignarán a cada uno de los puertos de la provincia de Concepción, y es así como para Tomé se destina la suma de \$ 30.000.000 en dos cuotas de \$ 15.000.000 para los años 1955 y 1956, con el objeto de atender a la prolongación y reparaciones del muelle fiscal, dentro de las necesidades que los servicios técnicos señalaron. Por la misma razón se asignó al puerto de Coronel la cantidad de \$ 5.000.000 que se invertirá el año 1955 y con la que se atenderán las reparaciones del muelle.

No se incluyó suma alguna para el puerto de Lota, en atención a que las reparaciones que requiere el muelle podrán llevarse a cabo con un gasto pequeño de \$ 1.000.000, que podrá distraerse de las cantidades generales u obras menores que contiene el rubro de dicho nombre al final del plan de obras nuevas del respectivo proyecto de esta Comisión Especial.

#### *Valdivia*

Es evidente que una de las razones fundamentales que se ha tenido en vista para las creaciones sucesivas de estas Comisiones Especiales de Puertos es la urgencia de atender a las necesidades del principal puerto de Valdivia, Corral, y el problema que afecta a la bahía referente al embancamiento que se ha producido en perjuicio del movimiento comercial de este puerto y de las propias actividades de la Compañía Electro Siderúrgica de Altos Hornos, con sede en Corral.

Es innecesario que esta Comisión repita lo que expone minuciosamente el informe anterior de la Comisión Especial de Puertos y, como se ha dicho y reiterado al estudiar la situación de los demás puertos de nuestro litoral, en esta oportunidad se limita a señalar las diferencias fundamentales y las modificaciones introducidas al proyecto de ley y a los planes de ejecución de obras nuevas y de inversiones en el Servicio de Explotación, tanto respecto de todos los demás puertos como en particular lo que se relaciona con Corral.

Desde luego, cabe manifestar que se mantiene el criterio anterior, compartido por los elementos técnicos asesores, en orden a que no deben construirse obras de mejoramiento de la bahía de Corral, sino que después de quedar elaborado el proyecto completo de ella y que se ejecutará sobre la base de las conclusiones a que ha llegado el Laboratorio Experimental de Vicksburg, que ha estudiado en modelo reducido el problema del puerto de Corral. Recientemente se ha tomado conocimiento por el Departamento de Obras Portuarias del estudio hecho por el Laboratorio de Vicksburg y, sobre esta base, es posible determinar que la cantidad de \$ 300.000.000, que consultaba el proyecto primitivo es insuficiente y que por lo menos, para tal efecto, se requiere la cantidad de \$ 700.000.000, como lo consulta el proyecto con que termina este informe, en cuotas anuales de \$ 100.000.000 para 1955 y

\$ 150.000.000 para los 4 años siguientes; de modo que el mejoramiento total de la bahía de Corral quedaría terminado al cabo de 5 años.

Cabe hacer presente que el estudio hecho en Vicksburg, con una maquette del puerto de Corral, sobre las mareas, corrientes y demás condiciones existentes en aquella bahía, no ha podido abordar la totalidad del problema de Corral y sólo permitió determinar la acción de las arenas. Existe el propósito de que en el Laboratorio del Departamento de Obras Portuarias instalado en Peñaflor pueda resolverse el problema de la acción del oleaje para llegar a la solución total de aquel puerto y emprender las obras que sean menester.

Aún cuando se consideraba innecesario consultar sumas para construir el puerto fluvial en "Las Mulatas", por estimarse que esa obra debería emprenderse sólo después de terminado el mejoramiento de la bahía de Corral, el proyecto destina fondos para tal objeto junto con el dragado del río Valdivia, puesto que pueden simultáneamente ejecutarse todas estas obras. Para estos últimos fines se destinan \$ 50.000.000 en dos cuotas de \$ 20.000.000 anuales y una de \$ 10.000.000, que se invertirán en los años 1955, 1956 y 1957, respectivamente.

El plan del Servicio de Explotación de Puertos no consulta recursos, como no lo consultaba anteriormente para Valdivia, o más bien, para Corral, en razón de que las obras en los puertos en construcción o en ampliación deberán atenderse con los presupuestos del Ministerio de Obras Públicas.

#### *Puerto Montt*

La principal obra que debe ejecutarse en este puerto para obtener su ampliación es, como lo señala el anterior informe sobre la materia, la prolongación en 200 metros del malecón de atraque, que en la actualidad tiene 266 metros y permite sólo

el atraque de 2 naves. Además, deben emprenderse obras complementarias inherentes a la indicada. Para todo ello se consultaba anteriormente la cantidad de \$ 80.000.000, que la Comisión Especial ha aumentado en esta ocasión a \$ 160.000.000 en diversas cuotas distribuidas entre los años 1955 y 1959.

El Servicio de Explotación de Puertos en el plan anterior destinaba para sus inversiones la cantidad de \$ 38.000.000, cantidad que se eleva en el presente a \$ 69.100.000, distribuida en sus 3 rubros en la forma que se expresa: por concepto de "Obras e instalaciones" se ha previsto un gasto de \$ 10.500.000 en la pavimentación de patios y explanadas, mejoramiento de las vías férreas, redes de distribución de energía eléctrica y agua potable y casas para empleados. En la partida correspondiente a "Utilería, máquinas y motores" figura la cantidad de \$ 54.600.000, con motivo de la adquisición de 3 grúas eléctricas de portal para 3 toneladas, 2 grúas Diesel para 2,5 toneladas, 5 tractores para arrastre de carritos de remolque, 2 locomotoras Diesel de 30 a 40 toneladas, 50 carritos de remolque, una subestación transformadora, 1.000 bandejas para utilizarlas en combinación con grúas horquillas, cadenas y boyas y otras adquisiciones de máquinas y herramientas. Por último, en el rubro de "Conservación, reparaciones y repuestos" se calcula un gasto de \$ 4.000.000, en beneficio de las instalaciones, construcciones y demás equipo del Servicio.

*Castro*

Aún cuando en concepto del Departamento Técnico respectivo este puerto posee las obras suficientes para su capacidad y no requiere, por lo tanto, fondos para obras nuevas, se acordó destinar la cantidad de \$ 10.000.000, para la ejecución de obras complementarias durante el año 1955, con lo que se satisface ampliamente cualquiera exigencia de aquella localidad.

*Chacabuco*

Respecto de Aisén cabe manifestar que el proyecto no consulta fondos para las obras de defensa de la ciudad misma con motivo de las crecidas y aluviones del río de igual nombre, porque ello corresponde específicamente al Departamento de Hidráulica y, por lo tanto, no debe figurar en un plan de obras nuevas a cargo del Departamento de Obras Portuarias. En cuanto al puerto mismo de Aisén se ha estimado innecesaria la construcción de obras nuevas porque el movimiento de ese puerto es relativamente bajo y las obras actuales satisfacen las necesidades ordinarias. La ausencia de buenos caminos interiores, indispensables para facilitar la salida de los productos de la zona por dicho puerto, es la causa determinante del índice que acusa el movimiento portuario referido.

Para el puerto de Chacabuco el proyecto anterior consultaba \$ 40.000.000 que se invertirían en 2 años. Esta suma se ha mantenido en el presente proyecto y será destinada a la construcción de una obra de ataque de carácter definitivo, de 100 metros de longitud, a continuación del muelle existente, que se encuentra totalmente habilitado.

*Punta Arenas*

En el tantas veces citado proyecto anterior se destinaba la cantidad de \$ 20.000.000, que se invertiría en cuotas de \$ 10.000.000, en los 2 primeros años, para la construcción de explanadas, reparaciones y obras complementarias. En el presente plan se incluye la construcción de una explanada al costado poniente del muelle, de 2 hectáreas de superficie y la habilitación de bodegas y de pavimentos necesarios para la mejor explotación de las instalaciones existentes. Con este objeto se destina la cantidad de \$ 15.000.000, con cargo a las inversiones del año 1955. El Departamento técnico respectivo hizo presente que en el Presupuesto de Gastos

para el año 1954, se consultaron \$ 18.000.000 para este puerto y que las obras respectivas fueron iniciadas por intermedio de contratistas, de modo que la suma de que se dispondrá en el plan en el hecho sólo tiene por objeto dar término a las obras ya emprendidas.

El anterior proyecto consultaba como inversión dentro del plan del Servicio de Explotación, la cantidad de \$ 34.180.000, suma que se eleva en el nuevo plan a \$ 62.900.000, distribuída en los 3 rubros que ya se conocen en la siguiente forma: por el concepto de "Obras e instalaciones" la cantidad de \$ 15.000.000, que permitirá atender a la pavimentación de patios, el recubrimiento asfáltico del muelle, casas para empleados e instalaciones varias; en la partida "Utilería, máquinas, motores", figura la cantidad de \$ 42.900.000 para la adquisición de 4 grúas de portal con capacidad de 3 toneladas, una grúa Diesel de 2,5 toneladas, 5 tractores para el arrastre de carritos de remolque y 60 de estos últimos, máquinas y herramientas para maestranzas, cadenas y boyas. Por último, por concepto de "Conservación, reparaciones y repuestos" se invertirá la cantidad de \$ 5.000.000 en edificios, instalaciones, grúas y equipo móvil.

*Obras menores*

La Comisión Especial, a insinuación del Departamento de Obras Portuarias ha consultado este rubro independiente con \$ 120.000.000 en total, en cuotas anuales de \$ 20.000.000, durante los 6 primeros años. Comprende la ejecución de obras de pequeña importancia en diferentes puertos del litoral, tales como rampas, muelles y defensas y, expresamente, se han incluido las obras portuarias en la localidad de Lechagua, a pedido del comercio de aquella zona y en consideración a que se trata de una playa que puede ser habilitada como puerto de cierta utilidad, con gastos relativamente bajos.

*Dragas y dragados*

En el informe de la anterior Comisión Especial se hace un estudio completo sobre el problema que afecta más seriamente a los puertos de nuestro litoral, cual es el embancamiento que se ha ido produciendo a través de los años por causas diversas, entre las que la erosión natural de los suelos constituye un factor decisivo. Las autoridades técnicas sobre la materia han hecho un análisis de las necesidades de dragado de los diferentes puertos y de la naturaleza o característica de las obras de esta especie que deben ejecutarse, como una manera de resolver el problema referido. Con tal objeto se han adquirido una draga estacionaria de capachos y 3 gan-guiles de 300 toneladas cada uno; se han abierto propuestas para el suministro de una draga autopropulsora de capachos y para una pequeña tercera draga de succión, con zancos, para conservación de vías fluviales, todo dentro de las disponibilidades con que se ha podido contar de divisas en moneda dura. Se considera que con tales embarcaciones se podrán mantener expeditas las zonas de maniobras de las naves y las obras de atraque dentro de los puertos.

El plan anterior consultaba para la adquisición de dragas y elementos de dragado la cantidad de \$ 120.000.000 que se invertiría en dos cuotas anuales de \$ 60.000.000. En el presente plan para la adquisición de dragas y ganguillas se consulta la cantidad de \$ 150.000.000, dentro de 4 años, en cuotas parciales de diverso monto. Además, se consulta la cantidad de \$ 180.000.000, en cuotas anuales de \$ 30.000.000 para los 6 primeros años con el objeto de atender al mantenimiento de las dragas y la ejecución de obras de dragado.

En el seno de la Comisión se formularon diversas observaciones sin adoptarse acuerdo al respecto, sobre la conveniencia que existiría dentro de las necesidades de contar con dragas suficientes para las obras de nuestros puertos, de que el De-

partamento de Obras recuperara la draga "La Pilcomayo", actualmente en poder de la Armada, en Talcahuano, a la cual le fue entregada sin condiciones hace algún tiempo, a fin de rehabilitarla y utilizarla en las necesidades urgentes del momento. Se hizo presente que existían diversas dificultades para cumplir este propósito y que el acondicionamiento de dicha draga significaría un gasto que no compensaría su uso, tanto por su antigüedad como por las limitaciones propias del destino que podría dársele. Las necesidades actuales exigen la adquisición de dragas más pequeñas y expeditas, como son las de capachos, que permiten extraer toda clase de materiales.

Sobre este rubro debe mencionarse una disposición que propuso consultar en el proyecto de ley con que termina este informe la Dirección de Obras Portuarias, que asignaba diversas atribuciones especiales al Director de este Servicio en lo referente a designación y pago de emolumentos al personal embarcado y de buzos, en razón de su especialidad y como una manera de facilitar el desempeño de sus funciones. Como es obvio, afectaba al personal que trabaja en las dragas.

Sin desconocer la conveniencia y el buen propósito perseguido con las disposiciones en cuestión, la Comisión Especial no pudo considerarlas porque, en su concepto, constitucionalmente, la iniciativa en materia de esta índole estaba reservada al Presidente de la República y mientras ella no fuere adoptada no podría figurar en la proposición de ley que se entrega a la consideración de la Honorable Cámara.

*Estudios e imprevistos*

En este rubro se consulta la cantidad de \$ 120.000.000 en cuotas anuales de \$ 20.000.000, durante los 6 primeros años. Con tales recursos se atenderá a la adquisición de instrumental especial para investigaciones marítimo-portuarias, como asimismo gastos no previstos en el detalle anterior y, en lo posible, la reparación de al-

gunos puertos que no requirieren grandes sumas para su completa habilitación.

#### *Laboratorio experimental*

Ha quedado demostrado en la práctica que para proponer soluciones eficaces de los diferentes problemas portuarios del país es indispensable contar con un Laboratorio Experimental que permita estudiar cada caso en particular. El Departamento de Obras Portuarias ha instalado un Laboratorio Hidráulico definitivo en la localidad de Peñaflores, que es el único en su género existente en Sudamérica. Se han invertido hasta el momento \$ 14.000.000 en diversas construcciones y obras generales que permitirán el desarrollo de las demás. Se ha elaborado en él una maqueta para el puerto de San Antonio para resolver en forma práctica los problemas que crea este puerto. Una vez que se hagan las obras de éste, ella se elimina y se construyen otras maquetas, según sean las materias que se desea analizar y estudiar y las obras por emprender, aprovechando siempre las instalaciones de carácter permanente que allí se han hecho y que tienen precisamente tal finalidad.

Hace poco fué inaugurado el referido Laboratorio oficialmente y entre su personal especializado se encuentra el señor Jean Laurent, miembro de la Academia de la Marina Francesa y técnico de gran verificación en estas materias.

De lo dicho se desprende que es perfectamente justificado cualquiera inversión destinada al mantenimiento, montaje y explotación de este Laboratorio. El plan que propone esta Comisión Especial consulta a este efecto la cantidad de \$ 40.000.000 en diversas cuotas distribuidas durante 6 años.

#### *Otras inversiones del servicio de explotación*

Con lo dicho anteriormente queda terminado el análisis del plan de ejecución de obras nuevas a cargo del Departamento de

Obras Portuarias y sólo resta referirse a 2 nuevos rubros que consulta el plan de inversiones del Servicio de Explotación de Puertos, que también aparece en el artículo 1º del proyecto con que termina este informe.

La Comisión Especial ha estimado conveniente consultar una partida de \$ 25.000.000 para la adquisición de un remolcador que prestará sus servicios en el puerto de Corral, en atención a la situación especial que afecta a ese puerto. Las características de esta embarcación serán determinadas por la Dirección del Litoral y Marina Mercante.

Finalmente el mismo Servicio de Explotación de Puertos consulta una partida de \$ 321.050.000, con la cual se entera el plan total de \$ 1.700.000.000, para otros puertos e imprevistos, o sea, para atender los gastos que demanden los problemas que afectan a puertos menores, inspecciones, pasajes y fletes y otros que no pueden ser previstos para ser señalados con toda precisión.

A continuación se pasan a analizar los demás artículos del proyecto y las enmiendas que se proponen en relación con el texto que contenía el informe de la antigua Comisión Especial de Puertos, para dar por terminado el estudio de la primera conclusión de este dictamen y que es la principal de todas, cual es el proyecto de ley que se propone a la consideración de la Honorable Cámara.

El artículo 2º del primitivo proyecto ordenaba que el plan de obras portuarias se realizaría por la Dirección General de Obras Públicas de acuerdo a la reglamentación vigente a esa época y, agregaba que, no obstante, el Presidente de la República podía autorizar su ejecución siempre que se tratase de obras no superiores a \$ 5.000.000, o si las propuestas que se presentaren fueren inconvenientes para el interés fiscal o por su naturaleza, no pudiesen ser sometidas a contrato, en todos los cuales casos podría omitirse dicho trámite de propuestas públicas.

El artículo 2º en este aspecto ha sido modificado manteniendo sustancialmente las normas referidas. En efecto, el plan de construcción de obras nuevas se entrega a la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas de acuerdo a las disposiciones contenidas en el Decreto con Fuerza de Ley N° 150, de 4 de julio de 1953, que aprueba la ley orgánica del Ministerio referido y señala las atribuciones de los Servicios de su dependencia. De esta manera se hace innecesario indicar la forma en que se llevarán a efecto las obras, puesto que el párrafo 6º del citado D. F. L. contiene las normas generales sobre la materia, entre las cuales determina que ellas se ejecutarán por contrato adjudicado en propuestas públicas, salvo las excepciones que señala, y una de esas excepciones es la de que puedan verificarse por propuestas privadas, por administración o administración delegada, en casos fundados y calificados por el Ministro, cuando el presupuesto exceda de \$ 10.000.000.

El artículo 3º no ha sufrido modificaciones, y por él se encarga la ejecución del plan de inversiones del Servicio de Explotación de Puertos al servicio de este nombre dependiente del Ministerio de Hacienda.

Tampoco se ha modificado el artículo 4º, el cual hace aplicables los preceptos contenidos en las leyes N°s 8.813 y 8.904, a las autorizaciones de fondos de los planes contenidos en el artículo 1º, vale decir, que los excedentes que no alcancen a ser invertidos dentro del año, continuarán afectos al cumplimiento de la finalidad establecida en la ley en proyecto para el año siguiente. Esta idea se reafirma más adelante, en los artículos 9º, 11 y 14, que son nuevos con respecto al informe anterior, los cuales crean una cuenta especial para los efectos de contabilizar el rendimiento de los impuestos que se proponen como financiamiento del plan de obras y establecen fuertes sanciones para los funcionarios que infringieren estas normas dando un destino diverso a tales re-

ursos de los que específicamente señala la ley. A este respecto puede manifestarse que estas normas tienen por objeto asegurar el cumplimiento de los propósitos perseguidos por esta Comisión Especial, y que serán sancionados por una ley, y ellas han sido tomadas de leyes ya vigentes que perseguían la misma finalidad, como es el caso de la ley 11.508, que destinó recursos para la pavimentación del camino longitudinal, con resultados relativamente satisfactorios.

También se ha mantenido el artículo 5º del tantas veces recordado informe de la Comisión Especial predecesora, porque resulta del todo conveniente señalar el monto de los gastos por el concepto de sueldo de los empleados que se contraten para la ejecución de los planes señalados en el artículo 1º. La disposición recordada fijaba como límite máximo el 5% de la cantidad que se autoriza invertir, porcentaje que ha sido rebajado al 4% por esta Comisión Especial, de acuerdo con los estudios y cálculos estimativos que ha realizado la Dirección de Obras Portuarias.

El artículo 6º tampoco ha sido objeto de modificaciones, porque su redacción primitiva satisface el fin perseguido, cual es el de liberar de derechos de internación y, en general, de todos los que establecen el decreto 2.772, de 1943, sobre impuesto a la internación, producción y cifra de negocios, al material que importe el Servicio de Explotación de Puertos para atender las necesidades portuarias del país. En el presente, toda la utilería, como ser grúas, locomotoras, máquinas, herramientas, etc., paga derechos de internación, con lo que se disminuyen sensiblemente los recursos con que cuenta este servicio, sin beneficio alguno, ya que éste se ve en la necesidad de solicitar fondos más tarde, para hacer frente a sus propias exigencias.

El artículo 7º del anterior informe constituía el financiamiento que aquella Comisión Especial proponía al gasto que significaban los planes del artículo 1º. A tal efecto establecía de una sobretasa de uno por ciento para los impuestos sobre las es-

pecies internadas contempladas en los artículos 1º y 3º del decreto 2.772, que fijó el texto refundido de la ley sobre impuesto a la internación, producción y cifra de negocios; además, se establecía una sobretasa de uno por ciento para el impuesto sobre transferencia de especies fabricadas en el país, impuestos conjuntos que tenían por objeto ajustarse a Convenios internacionales de los cuales es parte Chile para evitar una competencia desleal. Por último, se establecía un impuesto de uno por ciento sobre el valor de los fletes que cobran las naves nacionales y extranjeras al comercio de cabotaje, de importaciones y exportaciones. Estos tributos regirían hasta el 31 de diciembre de 1958 y su rendimiento anual se calculaba en \$ 500.000.000.

Esta Comisión Especial ha reemplazado totalmente este artículo del proyecto anterior y buscó financiamiento más adecuado a las actuales circunstancias, que produjera ingresos tales que permitieran ejecutar los planes enunciados en el artículo 1º, en lo posible, con cargo a esas mismas entradas, para autorizar al Presidente de la República a hacer uso del crédito exterior, por medio de empréstitos a 5 y medio por ciento de interés anual y a 14% anual de amortización, por las cantidades que resulten necesarias sólo para adquirir los elementos y materiales que deben contratarse en el extranjero, y que según las informaciones proporcionadas a la Comisión serán de un monto no superior al 10% del valor total de los planes. Normalmente las obras se realizan en un gran porcentaje con materiales y servicios que pueden pagarse en moneda chilena y sólo se recurrirá al crédito exterior para la adquisición de aquellas maquinarias y utilería que necesariamente deben buscarse en mercados extranjeros. Estos créditos en su mayoría servirán para adquirir los elementos que deben importar el Servicio de Explotación de Puertos, pues aparte de las dragas y algunos materiales de valor reducido, el Departamento de Obras Portuarias puede ejecu-

tar el plan de nuevas obras con los ingresos provenientes de la fuente de recursos que señala el proyecto, gastos todos que se hacen en moneda corriente.

Cabe hacer presente que el Servicio de Explotación de Puertos cuenta con recursos asignados en la ley anual de Presupuesto de Gastos de la Nación, que se invierten en más del 90% en el pago de sueldos y jornales y, por lo tanto, le resta un saldo muy reducido para la renovación de material y la ejecución de otras obras. Ello se debe en gran parte a que los usuarios de este Servicio pagan menos del 50% del costo mismo de las prestaciones que reciben. En consecuencia, resulta indispensable adoptar las medidas conducentes a que esta repartición obtenga la autorización para cobrar tarifas de un monto equivalente a los servicios que otorga, que permitan costear el mantenimiento de sus propias necesidades. A tal efecto se orienta la disposición contenida en el artículo 13 del proyecto que recomienda esta Comisión informante, en la seguridad de que de esta manera, una vez que se hayan hecho las adquisiciones y las demás inversiones que consulta el plan respectivo, el Servicio de Explotación de Puertos pueda, con cargo a sus propias entradas, atender permanentemente a la renovación de su material y al mejoramiento y ampliación de los servicios a su cargo.

Ahora bien, los empréstitos que podrá contratar el Presidente de la República se ajustan a los plazos señalados por los mercados mundiales, los cuales han hecho ventas el Servicio de Explotación de Puertos con la sola garantía de los mismos, a 5 años de amortización, de modo que al llevar ellos la garantía del Estado es posible que se obtengan mayores ventajas.

El interés que se ha fijado para estos préstamos, también satisface las modalidades de los mercados extranjeros, porque según las autoridades técnicas asesoras de la Comisión, las mercaderías que se otorgan en crédito por las empresas que se dedican a este comercio cobran el 4% anual y, además, un uno por ciento por lo que

denominan "seguro de financiamiento", que es la garantía para todas sus operaciones de un servicio normal de estas obligaciones, y en resguardo de cualquier evento en el pago de las deudas del exterior.

En las condiciones expuestas, la Comisión consideró innecesario señalar el monto de los préstamos que podrían contratarse, para establecer solamente los requisitos y demás modalidades a que tales créditos se sujetarán y los casos en que ellos procedan. En cambio, estimó prudente partir de la base de que los planes de inversiones contemplados en el Art. 1º por un total de \$ 7.500.000.000, que se empezarán a ejecutar desde el año 1955 y como máximo a 7 años plazo (en el Servicio de Explotación de Puertos se realiza en 5 años), deben atenderse con los recursos que el mismo proyecto crea para tal efecto y que exigen por lo menos ingresos anuales del orden de los \$ 1.000.000.000.

Era evidentemente difícil en las actuales condiciones tributarias del país encontrar una fuente de recursos apropiados, que fuera suficiente para el propósito señalado y que no gravitara de modo muy sensible en las actividades vitales del país. Desde luego, hubo de desecharse la proposición contenida en el informe anterior, puesto que la modalidad de aquellos impuestos ha variado fundamentalmente por la dictación de la ley 11.575, sobre reforma tributaria.

La Comisión estudió un proyecto de financiamiento en base a un impuesto adicional por litro de bencina que se venda en el territorio nacional, de una contribución adicional de 10/100 sobre la propiedad territorial y de un impuesto adicional de \$ 1 sobre las mercaderías indicadas en la ley N° 3.852, modificada por las leyes 6.602, 8.903 y 10.343, o sea, sobre las mercaderías que se embarquen por los puertos marítimos de la República con destino al extranjero o las que se exporten por puertos terrestres.

En nombre de la Comisión el H. señor Weber consultó al señor Ministro de Ha-

cienda respecto de este financiamiento y el señor Prat le manifestó que el Gobierno estaba llano a prestar su cooperación para lograr una adecuada fuente de recursos que permitiera llevar a cabo los planes elaborados por esta Comisión Especial, toda vez que los caminos y demás vías necesarias para la circulación y distribución de la producción no podrán prestar toda la utilidad que de ellos se espera sin la habilitación adecuada de los puertos de nuestro litoral. Le agregé que, no obstante, no debía usarse del impuesto individualizado últimamente y que se refiere al embarque, porque el Gobierno tendría el propósito de usarlo para otros fines esenciales, dentro de la situación financiera y presupuestaria del país.

Por su parte, la Comisión no estimó oportuno gravar nuevamente el consumo de la bencina, en razón de que son varias las leyes que han establecido impuestos adicionales sobre este combustible, para financiar especialmente caminos y otras obras públicas, toda vez que nuevos recargos de esta naturaleza irían a perjudicar directamente actividades productoras fundamentales y, en general, el valor de los medios de transporte, que usan de este elemento.

Frente a tales emergencias, se estimó que, en definitiva, los impuestos de más simple percepción y que estaban en condición de ser menos resistidos por los contribuyentes eran los que consulta el artículo 8º del proyecto y que afectan a la propiedad territorial, con una contribución adicional de un uno por mil anual, y a los consumos de cigarrillos, a los cuales se establece un impuesto de \$ 1 por cada cajetilla de 10 unidades.

Para determinar los rendimientos probables de estos impuestos, deben tenerse presente algunos antecedentes reunidos por la Comisión y que facilitarían el estudio que oportunamente debe hacer sobre la materia la Comisión de Hacienda.

Antes de la vigencia de la ley 11.575, sobre reforma tributaria, el avalúo imponible de todas las comunas del país ascen-

día a más o menos doscientos mil millones de pesos. La tasa media en el territorio era, aproximadamente, del 15,83 por mil. Por aplicación de la ley citada debe considerarse aumentada dicha cifra en un 130%, o sea que, para los efectos que se pretende, el avalúo territorial imponible sería de cuatrocientos sesenta mil millones de pesos. Consecuencialmente, la contribución adicional de un uno por mil anual debe rendir en los primeros años de vigencia de la ley en proyecto \$ 460.000.000. La tasa media se elevaría al 16,83 por mil, sin considerar los impuestos adicionales que para determinadas comunas consultan algunos proyectos en tramitación, relativos a empréstitos municipales o el proyecto que pende de la consideración del Senado en la actualidad, que establece un impuesto adicional de uno por mil para todo el país, con el objeto de allegar recursos para atender a la construcción de establecimientos educacionales.

Este impuesto directo puede considerarse plenamente justificado si se atienden los fines que se persiguen con su establecimiento, pues la ejecución de los planes portuarios han de redundar en beneficio efectivo para los productores y propietarios en general que resultarán afectados con esta nueva tributación.

La Comisión Especial ha creído equitativo establecer al mismo tiempo un impuesto indirecto a los consumos, como es el que se propone sobre los cigarrillos, ya que sin constituir un artículo suntuario, por así decirlo, es, tal vez, el único que puede gravitar sobre la masa tributaria con relativa resistencia, puesto que, en ningún caso, podría estimarse como esencial, o de primera necesidad.

Para determinar el rendimiento probable de este impuesto, la Comisión obtuvo antecedentes de parte de la Dirección de Impuestos Internos, a través de la Oficina del Presupuesto, y de la Dirección General de Estadística, por intermedio de la Dirección de Obras Portuarias, los cuales

se acompaña al expediente respectivo y acusan el consumo de cajetillas, reducidas numéricamente a 10 unidades, habido en el curso del año 1953. Los datos coinciden en lo fundamental y, en términos generales puede partirse de la base de un consumo para el año indicado de quinientos cuarenta millones de cajetillas de 10 unidades. Por lo tanto, el rendimiento de este impuesto sería, también en los primeros años de vigencia del proyecto, de \$ 540.000.000.

En esta forma se llega a un ingreso anual de un mil millones de pesos, cantidad ésta que, en los años futuros, podría elevarse de acuerdo con el aumento vegetativo de todos los impuestos, el que puede calcularse en un 10%.

Al cabo de 7 años, plazo establecido para la ejecución de los planes, y por el cual permanecerían en vigencia estos impuestos, se obtendría la cantidad consultada como inversiones en el artículo 1º del proyecto, máxime si se advierte que las sumas previstas para los últimos años en dichos planes disminuyen sensiblemente en relación con los primeros.

De la manera expuesta cree esta Comisión Especial que ha cumplido la misión que le encomendara la Honorable Cámara para estudiar el problema portuario del país, y entregado a su consideración un proyecto completo con los planes que deberían ejecutarse, debidamente financiados, tomando en cuenta los estudios anteriores hechos sobre la materia, las obras ya ejecutadas, las nuevas construcciones que deben abordarse y los valores aproximados que tales estudios y presupuestos aconsejan asignar en el momento presente.

El proyecto de ley referido contiene otras modalidades destinadas a asegurar el cumplimiento de tales planes y la inversión de los recursos que se destinan a tal efecto, que no requieren mayor examen.

El proyecto analizado anteriormente puede considerarse como una de las conclusiones, indudablemente la principal de ellas, a que ha arribado esta Comisión Es-

pecial. Las demás surgen como consecuencia lógica de aquélla, y se pasan a señalar a continuación.

En primer término considera la Comisión que el proyecto que propone a la Honorable Cámara no requiere estudio de la Comisión técnica respectiva, dentro de la tramitación normal de las iniciativas de ley, no sólo porque ha sido acuciosamente elaborado —en forma especializada por así decirlo—, sino que, además, porque él ya había sido objeto de estudio por una Comisión Especial similar, y las modificaciones que se han introducido lo han perfeccionado y actualizado, con la eficaz colaboración de los elementos técnicos de las reparticiones respectivas.

Por otra parte, el anterior proyecto fue enviado para su conocimiento a S. E. el Presidente de la República, quien lo ha incluido recientemente en la actual convocatoria a sesiones extraordinarias del Congreso Nacional, y para su tramitación jurídica puede considerarse como que es de origen parlamentario (moción suscrita por los miembros de esta Comisión Especial), como quiera que sus disposiciones se encuadran dentro de las atribuciones propias de las iniciativas de este origen parlamentario y no están incluidas entre aquellas que el inciso tercero del artículo 45 de la Constitución reserva sólo al Presidente de la República.

Concretamente, por lo tanto, la Comisión acordó solicitar de la Corporación que, si lo tiene a bien, se sirva considerar el proyecto de ley por ella elaborado y el dictamen respectivo como primer informe, para todos los efectos reglamentarios, y tramitarlo directamente a la Comisión de Hacienda para que se pronuncie sobre su financiamiento, en conformidad a los artículos 61 y 62 del estatuto interno.

Como ha quedado dicho, esta Comisión Especial considera que ha cumplido los fines que tuvo en vista la Honorable Cámara al crearla por acuerdo de fecha 21 de julio de 1953 y solicita que así lo declare la Sala; pero, no ha podido desconocer dos resoluciones posteriores de la misma Cor-

poración, una del 3 de agosto y otra del 2 de noviembre del presente año, por las cuales se tramitó a ella sendos proyectos de ley, de iniciativa parlamentaria, directamente relacionados con las materias de su competencia. El primero, de origen en una moción de los señores Minchel, Soto, Benaprés, Oyarzún, Mallet, Guzmán, Vial Freire, Fuentealba y Hurtado. O'Ryan, por el cual se destinan fondos para la ejecución de un plan de obras de mejoramiento y ampliación de los puertos de Valparaíso y de Corral; el segundo, de origen en una moción de la señora Laffaye y del señor Valdés Solar, primitivamente, presentado ante el Senado por el Senador señor Lavandero, por el cual se autoriza la contratación de empréstitos externos por tres millones quinientos mil dólares, con el objeto de construir las obras del puerto de Corral y desembocadura del río Valdivia. Este último también ha sido incluido en la Convocatoria extraordinaria del Congreso Nacional.

En atención a que las materias abordadas por estos proyectos de ley se consultan en el proyecto de esta Comisión Especial, de la manera que ha quedado expuesta en el curso de este informe, la Comisión acordó recabar el asentimiento de la Sala para que ambas iniciativas sean tramitadas nuevamente a las Comisiones de origen, en las cuales se encontraban ante de las resoluciones citadas de la Corporación, o sea, a la de Vías y Obras Públicas y a la de Hacienda para su financiamiento.

Termina la Comisión con el texto del proyecto de ley, cuya aprobación recomienda con arreglo al siguiente tenor:

#### Proyecto de Ley

“Artículo 1º.—Autorízase al Presidente de la República para proceder, dentro del plazo máximo de 7 años, a la ejecución de las obras de construcción, mejoramiento y dragado de los puertos, en conformidad con los planes que se indican a continuación:

**PLAN DE CONSTRUCCION DE OBRAS PORTUARIAS**  
(Inversiones en millones)

Año	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Total millones
ARICA: Puerto artificial para cumplir Tratado Chileno-Peruano. Obras fundamentales y obras complementarias ...	200	200	200	200	200	—	—	1.000
TOCOPILLA: Planta mecanizada para almacenamiento y embarque de salitre..	30	50	40	—	—	—	—	120
ANTOFAGASTA: Prolongación del molo de abrigo ...	—	—	—	100	100	—	—	200
Obras complementarias: bodega, vías férreas, pavimentos, etc. ...	30	30	—	—	—	—	—	60
COQUIMBO: Término contrato obras atraque y obras complementarias ...	30	15	—	—	—	—	—	45
VALPARAISO: Planta mecanizada de desembarco y almacenamiento de carbón	30	30	—	—	—	—	—	60
Bodega de importaciones con playa segundo piso y prolongación del balcón ...	20	—	—	—	—	—	—	20
Construcción del nuevo espigón y prolongación del molo, dando preferencia a la primera obra ...	130	180	180	180	180	300	300	1.450
SAN ANTONIO: Unión muelles discontinuos. ...	20	15	—	—	—	—	—	35
Mejoramiento desembocadura río Maipo .	20	—	—	—	—	—	—	20
Dársena para ampliación del puerto ...	80	80	80	80	80	80	70	550
TALCAHUANO: Prolongación espigón en 180 metros, incluso obras complementarias... ..	80	40	40	40	10	—	—	210
Dragado para habilitar el espigón ...	—	15	15	—	—	—	—	30
Reparaciones y ampliación en las instalaciones del Apostadero Naval ...	50	80	100	100	70	—	—	400

TOME: Prolongación y reparaciones del muelle . . . . .	15	15	—	—	—	—	—	30
CORONEL: Reparaciones del muelle . . .	5	—	—	—	—	—	—	5
VALDIVIA: Mejoramiento bahía de Corral . . . . .	100	150	150	150	150	—	—	700
Dragado del río Valdivia y construcción del malecón de "Las Mulatas" . . . . .	20	20	10	—	—	—	—	50
PUERTO MONTT: Prolongación del malecón en 200 metros, en 9 metros de profundidad, incluso obras complementarias . . . . .	60	50	20	15	15	—	—	160
CASTRO: Construcción de obras complementarias . . . . .	10	—	—	—	10	—	—	20
CHACABUCO: Malecón en 10 metros de profundidad y 100 metros longitud y obras complementarias . . . . .	20	20	—	—	—	—	—	40
PUNTA ARENAS: Construcción de explanadas, bodegas y pavimento . . . . .	15	—	—	—	—	—	—	15
OBRAS MENORES: (rampas, muelles y defensas en varios puertos, incluyendo obras portuarias en Lechagua). . . . .	20	20	20	20	20	20	—	120
DRAGAS y DRAGADOS: Adquisición de dragas y ganguillas . . . . .	50	35	35	30	—	—	—	150
Dragados y mantenimiento de las dragas.	30	30	30	30	30	30	—	180
ESTUDIOS E IMPREVISTOS . . . . .	20	20	20	20	20	20	—	120
LABORATORIO HIDRAULICO DE LA DIRECCION DE OBRAS PORTUARIAS:								
Montaje y explotación . . . . .	10	10	5	5	5	5	—	40
<b>TOTALES . . . . .</b>	<b>1.095</b>	<b>1.105</b>	<b>945</b>	<b>970</b>	<b>880</b>	<b>455</b>	<b>370</b>	<b>5.820</b>

*Plan de inversiones del Servicio de Explotación de Puertos*

El plan de inversiones del Servicio de Explotación de Puertos se ejecutará dentro del plazo de 5 años, con un costo de \$ 1.700.000.000, distribuido por cada puerto en la siguiente forma:

1.—Arica .....	\$ 60.300.000
2.—Iquique .....	62.050.000
3.—Antofagasta .....	293.150.000
4.—Coquimbo .....	76.250.000
5.—Valparaíso .....	306.550.000
6.—San Antonio .....	339.650.000
7.—Talcahuano .....	84.000.000
8.—Puerto Montt .....	69.100.000
9.—Punta Arenas .....	62.900.000
10.—Para la adquisición de un remolcador para Corral .....	25.000.000
11.—Otros puertos e imprevistos .....	321.050.000
Total .....	\$ 1.700.000.000

*Artículo 2º.*— La ejecución del plan de construcciones de obras portuarias indicado en el artículo anterior, estará a cargo de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, conforme a las disposiciones contenidas en el D. F. L. N° 150, de 4 de julio de 1953, que establece la organización y fija las atribuciones de dicho Ministerio y sus servicios dependientes.

*Artículo 3º.*— La ejecución del “plan de inversiones del Servicio de Explotación de Puertos” estará a cargo del indicado Servicio dependiente del Ministerio de Hacienda.

*Artículo 4º.*—Las autorizaciones de fondos para la ejecución de los planes indicados en el artículo 1º, se someterán a las normas generales de obras públicas y se regirán por los preceptos contenidos en las leyes N°s. 8.813 y 8.904.

*Artículo 5º.*— Los sueldos de los em-

pleados que se contraten para los estudios, construcción, conservación y labores administrativas relacionadas con las obras y servicios a que se refiere la presente ley, no podrán exceder del 4% de la cantidad que se autoriza invertir en el artículo 1º.

*Artículo 6º.*—Libérase de derechos de internación, de almacenaje, de los impuestos establecidos en el decreto N° 2.772, de 18 de agosto de 1943, que fijó el texto refundido de las disposiciones sobre impuesto a la internación, producción y cifra de negocios, y, en general, de todo derecho o contribución al material que importe el Servicio de Explotación de Puertos, dependiente del Ministerio de Hacienda, para atender a las necesidades portuarias.

*Artículo 7º.*— Autorízase al Presidente de la República para contratar uno o más empréstitos externos hasta por la cantidad necesaria para adquirir los elementos y materiales requeridos para la ejecución del plan de obras portuarias y el plan de mejoramiento del Servicio de Explotación de Puertos señalados en el artículo 1º de esta ley.

Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República para convenir el tipo de interés y amortización de dichos empréstitos, siempre que no exceda el primero del cinco y medio por ciento anual y el segundo del 14%, también anual.

*Artículo 8º.*— Para atender el servicio del o los empréstitos a que se refiere el artículo anterior, en la parte que correspondiere, y para ejecutar los planes indicados en el artículo 1º a través de los respectivos servicios, establécense los siguientes impuestos:

a) Contribución adicional de un uno por mil anual sobre el avalúo imponible de los bienes raíces de todas las comunas del país, y

b) Impuesto de un peso (\$ 1.—) por cada paquete o cajetilla de cigarrillos, entendiéndose por tal, cada diez unidades que vayan o no comprendidas en una sola

envoltura, impuesto que se pagará independientemente de los consultados en el artículo 146 de la ley N° 10.343.

Estos impuestos regirán hasta el pago total del o los empréstitos o hasta la total terminación de las obras señaladas en el artículo 1º. según el caso.

*Artículo 9º.*—El producto de los impuestos establecidos en el artículo anterior se depositará en una Cuenta Especial que abrirá la Tesorería General de la República y contra la cual exclusivamente se girará para dar cumplimiento a los fines de la presente ley.

*Artículo 10.*—Los impuestos contemplados en esta ley se considerarán como contribuciones adicionales para los efectos de la exención establecida en el artículo 15 de la ley N° 9.938.

*Artículo 11.*—Aún cuando los recursos que produzca esta ley no se invirtieren totalmente al finalizar cada año, ellos no ingresarán a rentas generales de la Nación y continuarán depositados en la Cuenta Especial creada en el artículo 9º de esta ley.

*Artículo 12.*— El servicio de intereses y amortizaciones de los empréstitos que se contraten en conformidad al artículo 7º se realizará por la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, en conformidad a las normas por ella establecidas para el servicio de la deuda externa, para cuyo efecto la Tesorería General de la República pondrá oportunamente a disposición de dicha Caja las sumas necesarias, con cargo a los recursos creados por la presente ley.

En el presupuesto anual de divisas deberán consultarse las cantidades necesarias para el servicio de los empréstitos referidos.

*Artículo 13.*— Las tasas por las prestaciones del Servicio de Explotación de Puertos en ningún caso podrán ser inferiores a la cantidad necesaria para costear el mantenimiento de dicha repartición pública.

*Artículo 14.*— Los funcionarios que infringieren las disposiciones contenidas en

los artículos 9º y 11, sufrirán las penas contempladas para los delitos de malversación de caudales públicos y, además, la pérdida de sus empleos.

Los Ministros de Estado y los funcionarios que dieren a estos fondos una aplicación distinta de la establecida en esta ley serán solidaria y personalmente responsables de sus reintegros”.

Sala de la Comisión, a 30 de noviembre de 1954.

Acordado en sesiones de fechas 28 de julio de 1953, 27 de abril, 18 de mayo, 27 de julio (dos sesiones), 3 de agosto, 19 y 26 de octubre y 23 de noviembre del año en curso, con asistencia de los señores Rivera Bustos (Presidente), Barra, Bucher, Osorio, Oyarzún, Romaní, Weber.

Se designó Diputado informante al Honorable señor Weber.

(Fdo.): *Eduardo Cañas Ibáñez*, Secretario de Comisiones”.

#### 7.—MOCION DEL SEÑOR ROSENDE

“Honorable Cámara:

Los Talleres de San Vicente constituyen una organización privada que goza de un merecido prestigio en nuestro país, y que se ha hecho acreedora al reconocimiento de quienes han comprobado la valiosa obra que desarrolla desde hace innumerables años en favor de los sectores modestos de nuestra juventud.

Es así como tal institución contribuye en grado apreciable a la orientación profesional, y a la capacitación de importantes núcleos de jóvenes que, luego de obtener conocimientos especializados, aportarán su esfuerzo e iniciativa a la industria productora que, en esta forma, verá perfeccionado su ritmo de trabajo con el consiguiente beneficio para la economía del País.

Pues bien, el establecimiento en referencia cuenta para sus presentaciones en público, con una banda instrumental que ocupa un lugar de preferencia entre sus congéneres, especialmente por la disciplina técnica de sus integrantes que, en su ma-

oría, son elementos del mismo centro de enseñanza.

Ocurre, por otra parte, que dicha banda de músicos requiere con urgencia renovar algunos de sus instrumentos que, por el natural desgaste, ya no prestan utilidad ni sirven a su finalidad, pero, atendido el alto costo de los nuevos instrumentos y la falta de recursos de los Talleres mencionados, es indispensable liberar su internación de los derechos legales vigentes.

Por tal motivo, vengo en someter a la consideración de la Honorable Cámara de Diputados el siguiente

Proyecto de ley:

"*Artículo único.*—Libérase de derechos de internación, de almacenaje, de los impuestos establecidos en el decreto N° 2.772, de 18 de agosto de 1943, que fijó el texto refundido de las disposiciones sobre el impuesto a la internación, producción y cifra de negocios y sus modificaciones posteriores, y, en general, de todo derecho o contribución, al instrumental destinado a la Banda de los Talleres de San Vicente, cuyo detalle es el siguiente:

- 8 trompetas,
- 4 bugles,
- 7 clarinetes,
- 1 requinto y
- 2 pares de platillos".

(Fdo.): *Hugo Rosende S.*"

#### 8.—PRESENTACIONES

Del señor Presidente del Consejo General del Colegio de Abogados, con el que remite un proyecto de ley sobre modificación al régimen de escrituras públicas, y

Del Gerente General de la Compañía Salitrera Anglo-Lautaro, que se refiere al proyecto de ley que establece el seguro obligatorio de accidentes del trabajo.

#### V.—TEXTO DEL DEBATE

—*Se abrió la sesión a las 16 horas y 15 minutos.*

El señor CASTRO (Presidente).— En el nombre de Dios, se abre la sesión.

Las actas de las sesiones 30ª y 31ª quedan aprobadas por no haber merecido observaciones.

Las actas de las sesiones 32ª, 33ª y 34ª están a disposición de los señores Diputados.

Se va a dar la Cuenta.

—*El señor Secretario da cuenta de los asuntos recibidos en la Secretaría.*

El señor CASTRO (Presidente).— Terminada la Cuenta.

#### 1.—ADQUISICION DE BUSES MARCA FIAT, POR LA EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS DEL ESTADO.—OFICIOS A NOMBRE DE LA CAMARA.

El señor CASTRO (Presidente).— Entrando al objetivo de la presente sesión, corresponde ocuparse de la adquisición de ciento ochenta y un buses, marca "Fiat", por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

El señor CORREA LETELIER.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CORREA LETELIER.— Señor Presidente, en la sesión del 23 de noviembre último, me correspondió referirme a la adquisición de buses marca "Fiat" por parte de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos del Estado, y censurar este procedimiento. En una sesión posterior, a petición del que habla, se acordó invitar al señor Ministro de Economía, con el fin de que explicara esta negociación, y, mientras tanto, se paralizara el procedimiento destinado a realizarla.

En esta oportunidad, quiero expresar mi protesta por la ausencia del señor Ministro de Economía de esta Sala. Cuando

al Gobierno le interesa obtener algo del Parlamento, como en días pasados, la aprobación de la declaratoria del estado de sitio, entonces, los Ministros pueden pasar largas horas en este recinto, pronunciando discursos, dando explicaciones, y solicitando votos. Pero cuando se trata de explicar a esta Honorable Cámara la forma cómo se administran los bienes del Estado, los señores Ministros están ausentes, y se escudan detrás de notas sibilinas, como aquella de que se ha dado cuenta.

Sostengo, señor Presidente, que los dineros públicos deben administrarse con honradez acrisolada, con claridad inobjetable, y que las críticas que puedan formularse en este Poder Legislativo, deben ser oportunamente contestadas.

El señor Silva Guerra, Ministro de Economía, no lo ha entendido así, y ha preferido quedarse en la comodidad de su Gabinete, en vez de concurrir aquí a dar explicaciones.

Señor Presidente, hay numerosos antecedentes que prueban que en esta operación, el Gobierno no ha cautelado los intereses nacionales, y que, por el contrario, ha favorecido los intereses particulares con desmedro del interés colectivo.

En primer lugar, el año pasado, este mismo Gobierno quiso tener informes para enfocar el problema de la movilización colectiva. Y al efecto, nombró una Comisión, compuesta por los señores Gabriel Loyola y Arturo Aldunate Phillips, la que evacuó un informe con fecha 4 de septiembre de 1953, en el que se recomienda la adquisición de buses de gran capacidad, esto es, para un mínimo de cuarenta y cinco pasajeros sentados, y veinticinco de pie, con el motor que corresponde.

Lo mismo dijo otra Comisión, con fecha 27 de octubre de 1953, en un informe suscrito por los señores Gabriel Loyola, Ingeniero Civil, Bjorn Koch, funcionario del Ministerio de Economía, Julián Burgos, entiendo que también es funcionario de dicho Ministerio, y Max Nolf,

Gerente de ASIMET, Asociación de Industriales Metalúrgicos.

Por otra parte, este mismo Gobierno, el año pasado, pidió a la Empresa de Transportes Colectivos, que solicitara propuestas públicas, con lo cual, implícitamente, estaba reconociendo que él era el único camino correcto que se debía seguir cuando se trataba de invertir cuantiosos dineros públicos, y esas propuestas eran sobre bases, aprobadas por el Gobierno, y que se refieren a buses de gran capacidad y de gran potencia.

En seguida, señor Presidente, como si estos antecedentes fueran pocos, el País sabe que el Gobierno pidió que viniera a Chile el Coronel S. H. Bingham, Director Ejecutivo y Gerente General de la Autoridad del Tránsito del Estado de Nueva York.

Este señor emitió un informe preliminar que, en la parte relativa a la materia que hoy tratamos, dice lo siguiente: "La capacidad de los buses y otros vehículos que se están empleando (en otros países) para el servicio urbano es, aproximadamente, de 120 pasajeros. De los 120 pasajeros, 1/3 viajan sentados y 2/3 de pie. En los servicios rurales, la proporción debe variar de acuerdo con su modalidad. La adopción de máquinas de gran capacidad para un mismo número de pasajeros requiere menor inversión inicial que la necesaria en máquinas más chicas". Acompañó una especificación del nuevo bus.

Es decir: un técnico de reconocida competencia, que dirige el tránsito en la primera ciudad del mundo, recomienda, después de hacer los estudios necesarios, los buses de gran capacidad.

Con motivo de la huelga del personal de empresarios de la locomoción particular, con fecha 7 de octubre, el señor Ministro de Economía subrogante, don Oscar Salas, envió un oficio a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, en la cual indica que el Consejo Nacional de Comercio Exterior ha destinado la suma de diez millones de dólares para la importa-

ción de buses. Dice al respecto: "Esta importación sólo podrá hacerse mediante el procedimiento de propuestas públicas, por intermedio de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado". Agregó el oficio: "que para estudiar las bases y especificaciones de dichas propuestas, insinuaba el nombramiento de una comisión especial".

De acuerdo con esta "sugerencia", la Comisión quedó integrada por los señores Ernesto de la Fuente, Director de la E. T. C. del Estado; Julio Hirschmann, Vicerrector de la Universidad Técnica Santa María; Germán Tulcke, profesor de la misma Institución; Oscar Tenhan, ex Director General de Obras Públicas y actual Director de Abastecimiento de Petróleo, y Francisco Medina, Ingeniero del Ministerio de Obras Públicas.

Esta Comisión, señor Presidente, en un informe cuyas conclusiones más importantes han aparecido en la prensa de los últimos días, recomendó la apertura de propuestas públicas, a la mayor brevedad posible, para la adquisición de trescientos buses de gran capacidad, en ningún caso de buses pequeños, junto con la instalación de talleres de montaje y reparación.

¿Qué entiende esta Comisión por buses de gran capacidad? Llama buses de gran capacidad, a los tipos "Bingham", es decir, al tipo de buses recomendado por el Coronel Bingham, en los cuales quepan cien pasajeros, un tercio sentados y dos tercios de pie, más un recargo máximo de veinte pasajeros, y con motores que no bajen de 180 H. P.

El señor FONCEA.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor CORREA LETELIER.— Quisiera continuar, para no perder la ilación de mis observaciones, Honorable Diputado; pero, si fuera breve su interrupción, no tendría inconveniente en concedérsela.

El señor FONCEA.— Es muy breve.

Deseo preguntar a Su Señoría, si esa recomendación de los técnicos para adquirir buses de gran capacidad, se refiere a todos los recorridos de la capital, o so-

lamente a algunos de ellos. Porque los medios de locomoción que se emplean en el recorrido de la población La Legua, por vía de ejemplo, no pueden tener las mismas características de los que es necesario emplear en otros recorridos igualmente importantes. No creo posible, en consecuencia, dar una norma general en esta materia, pues el sistema que se debe seguir dependerá de las modalidades de cada línea o recorrido.

El señor CORREA LETELIER.— Voy a contestar a Su Señoría, en seguida; porque, cuando pase a ocuparme de una publicación que hizo la Empresa de Transportes, tocaré el punto que interesa al Honorable Diputado.

El señor FONCEA.— Quería sólo agregar que Su Señoría se ha referido a una parte del informe técnico, porque también en él se contempla el propósito y la necesidad de adquirir buses de menor capacidad.

El señor CORREA LETELIER.— Voy a contestar a Su Señoría.

Señor Presidente, teniendo presente este informe, y el acuerdo N° 607, de 5 de octubre de 1954, del Consejo de Comercio Exterior, de destinar diez millones de dólares, en cinco años, para adquirir, por propuestas públicas, los buses, parecía que todo se iba a desarrollar normalmente. Por desgracia, empezaron a sucederse, con rapidez vertiginosa, acuerdos de diversos organismos estatales, que contradecían, en forma abierta y flagrante, dichos informes técnicos y procedimientos primarios en materia de corrección administrativa.

En primer lugar, en el Consejo de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, al cual pertenezco por designación del Honorable Senado, se dió cuenta de una petición del señor Ministro de Economía, transmitida verbalmente al Director de la Empresa, don Ernesto de la Fuente, en la que le pedía con suma urgencia, que recabara el acuerdo del Consejo para que la Empresa adquiriera ciento cincuenta buses FIAT, sin propuestas

públicas y sin que fuera obstáculo el que fueran de pequeña capacidad, puesto que en ellos solamente había capacidad para treinta y un pasajeros sentados y veinte de pie y sus motores eran pequeños, de ochenta y cinco caballos de fuerza.

En primer lugar, señor Presidente, me llamó la atención, en esa sesión, que no hubiera una nota escrita. Lo natural hubiera sido que el señor Ministro hubiera asumido su parte de responsabilidad y hubiera enviado el correspondiente oficio, o siquiera hubiera habido una comunicación escrita de INACO, que hizo la compra por los primeros doscientos buses destinados a los particulares y que ahora pretenden elevarse a trescientos ochenta y uno. No había absolutamente nada. Puedo decir que el día 17 de noviembre, el Director de la Empresa de Transportes quiso cumplir la orden gubernativa, pero no pudo obtener el acuerdo del Consejo, porque faltaba uno de los Consejeros de designación del Presidente de la República, cuyo decreto no se había tramitado. Este se tramitó rápidamente, a fin de que, al día siguiente, ese Consejero pudiera concurrir a la sesión y pudiera emitir, naturalmente, su voto favorable a la proposición del Gobierno.

Me llamó la atención, Honorable Cámara, en seguida que, a pesar de que se trataba de un acuerdo de una Corporación pública, no se sabía exactamente cuál era el precio.

El señor De la Fuente, Director de la Empresa, nos decía a los Consejeros que, según creía, el precio era de trece mil dólares Cif., que era el que habrían convenido los empresarios particulares por los primeros doscientos buses. Sin embargo, después ví el monto de la previa, el que dividido por ciento cincuenta, número de los buses de esa previa, arroja un precio de 16.006 dólares por máquina, incluyendo fletes, intereses (ignoro su causa), gastos y seguros. Pero en una publicación hecha por la aludida Empresa, el 27 de noviembre, se dice que el precio es de 14.000 dólares cif. Es decir, dentro del

extraño apuro que había para tramitar este negocio, ni siquiera se había precisado algo esencial en el contrato de compraventa, cual es el precio.

En seguida, me llamó la atención que no hubiera ningún informe favorable a la adquisición de estos buses. Por el contrario, el propio Director de la Empresa, que recomendaba esa operación que exigía el acuerdo del Directorio, se había reunido con los otros miembros de la indicada Comisión Gubernativa, y había dicho que, en ningún caso, convenía adquirir buses de pequeña capacidad. Sin embargo, el mismo Director señor de la Fuente, en los mismos días, proponía la adquisición de estos buses de pequeña capacidad.

En realidad, no se supieron las demás condiciones del contrato. A los dos o tres días llegó de INACO un proyecto de contrato; pero en el momento en que se requirió el pronunciamiento de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado sobre él, nada se sabía, fuera que el plazo de pago iba a ser de cinco años. Asimismo, hubo imprecisión en el número de vehículos por comprar; en el Consejo de la Empresa se dijo que eran ciento ochenta y un bus; ciento cincuenta de una opción adicional, de los doscientos comprados por los particulares, y treinta y uno que podían comprarse con las economías que se habían producido en el flete de traída de los otros buses. Pero, después se ha visto que el número sería de ciento cincuenta y no de ciento ochenta y un bus.

Pero hay cosas más extrañas. Viendo la presión gubernativa que se ejerció sobre el Consejo, a cuya sesión el señor Ministro no concurrió, a pesar de ser su Presidente, como tampoco ha concurrido a la sesión de esta tarde, premiosamente hizo llamar por teléfono al señor Director de la Empresa, que estaba en la Sala del Consejo, para preguntarle informes y urgirlo para que se tomara el acuerdo.

Posteriormente pedí una copia de la resolución del Consejo, para ver cómo el señor Director de la Empresa la había entendido. Al efecto, el día 26 de noviembre

envié una carta al señor Secretario General de la Empresa, que me consta que fue recibida, en la que le digo:

“Señor Secretario: Agradeceré se sirva enviarme, a la brevedad posible, copia autorizada del acuerdo adoptado en la última sesión del Consejo, relacionada con la adquisición de buses “Fiatt” para la Empresa.

Saluda atentamente a Ud.— *Héctor Correa Letelier*”.

Hasta el día de hoy, dos de diciembre, no he podido obtener, a pesar de ser Consejero de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, una copia del acuerdo adoptado por el Consejo. Presumo que una de las causas de este hecho insólito fue la imprecisión con que se tomó.

Señor Presidente, no pretendo desacreditar ningún producto, ni alabar a otro. No puedo, porque no tengo los antecedentes suficientes para ello, pronunciarme sobre la calidad de los buses FIAT; pero sí, quiero decir que son de menor capacidad que la recomendada por los organismos técnicos, y de escasa potencia. Sobre esto, en la Empresa Nacional de Transportes Colectivos hay una experiencia definitiva. En los años 1946 o 1947, se adquirieron cien buses marca REO que, probablemente, todos los señores Diputados conocen. Los motores a bencina fallaron en muy poco tiempo, y fue necesario colocarlos motores a petróleo. Pues bien, estos motores a petróleo, por el poco espacio que tenían los buses, no fueron de la potencia adecuada. Son de marca “Cummins”, de buen nombre en el mercado mundial, indudablemente; pero, a causa de su pequeña potencia —cien caballos de fuerza— han fallado en su gran mayoría, de manera que, prácticamente, sólo la mitad está en funciones. Hay cincuenta buses detenidos por quebras de piezas fundamentales de los motores. ¿Por qué? Porque un motor de cien caballos, señor Presidente, en un país que tiene déficit de vehículos de locomoción colectiva, en que de hecho suben a los buses todos los pasa-

jeros que materialmente pueden entrar, resulta de poca potencia.

El señor JUSTINIANO.— ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor CORREA LETELIER.—Creo, señor Presidente...

El señor JUSTINIANO.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor CORREA LETELIER.—Voy a terminar, Honorable Colega.

Los buses marca “Fiat” no deben llevar, según la fábrica, más de veinte pasajeros de pie, lo que creo muy difícil de lograr en Santiago, porque, sencillamente, el público se abalanza al interior de los vehículos y los repleta.

Es probable, entonces, que se produzcan fallas semejantes a las ocurridas en los buses actuales, con motores de 100 H. P., cuya mitad, prácticamente, está fuera de servicio.

Además, tengo informaciones de que el precio por el cual se ofrecen los buses Fiat es demasiado alto; lo digo, porque el propio Director de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, señor De la Fuente, en una entrevista concedida a la prensa, dijo que aquellos buses de gran capacidad, tipo Bingham, es decir, de ciento ochenta caballos y con capacidad para cien pasajeros, no deben valer más de veinte mil dólares. En cambio, estos otros, que tienen menos de la mitad de la capacidad de aquéllos, valen catorce mil dólares, según uno de los tres precios que se han dado.

El señor FONCEA.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor CORREA LETELIER.— Como no.

El señor FONCEA.— En una sesión anterior, Su Señoría afirmó categóricamente, como un hecho que no merecía discusión, que los buses Fiat tenían un valor de diez y seis mil y tantos dólares.

El señor CORREA LETELIER.— También acabo de decirlo ahora. Ese es uno de los tres precios que se han indicado.

El señor FONCEA.— Ahora ya ha variado de criterio. . .

El señor CORREA LETELIER. — No he variado de criterio.

El señor FONCEA.— . . . porque a pesar de ser Consejero de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos del Estado —y es de suponer que conoce los datos exactos— ha dicho que valen catorce mil dólares. Puedo expresar a Su Señoría que también está ahora en un error: el valor de los buses Fiat es de doce mil cien dólares cada uno. La razón del recargo a catorce mil y tantos dólares, es algo que el Honorable señor Correa tampoco puede desconocer.

Estos buses se adquieren a cinco años plazo y, por cierto, a su precio hay que agregar los intereses correspondientes, como en toda operación comercial, y el flete desde Italia.

El señor CORREA LETELIER.— Eso está comprendido en el precio CIF., Honorable Diputado.

El señor FONCEA.— Debo rectificar a Su Señoría, que es Consejero de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos: el precio exacto de estos buses es de doce mil cien dólares.

El señor UNDURRAGA.— ¿Cómo lo sabe Su Señoría?

El señor FONCEA.— ¿Acaso no lo puedo saber? Porque me he impuesto del problema, como tiene la obligación de hacerlo todo Parlamentario responsable.

El señor CASTRO (Presidente).— Ruego a los señores Diputados se sirvan evitar los diálogos. Está con la palabra el Honorable señor Correa Letelier.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).— ¡Honorable señor Foncea! ¡Honorable señor Undurraga! Está con la palabra el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.— Lamento, señor Presidente, . . .

El señor FONCEA.— ¿Me permite una interrupción?

El señor CORREA LETELIER.— Voy a continuar Honorable Diputado.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).— ¡Honorable señor Foncea, llamo al orden a Su Señoría!

El señor FONCEA.— No puedo permitir a Su Señoría que venga a emplear expresiones sibilinas.

El señor UNDURRAGA.— ¿Me permite una interrupción. . . ?

El señor FONCEA.— El Honorable señor Undurraga no tiene derecho para hacer insinuaciones de esa especie.

El señor UNDURRAGA.— ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor CORREA LETELIER.— Con mucho gusto.

El señor CASTRO (Presidente).— Con la venia del Honorable señor Correa Letelier, tiene la palabra Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.— No veo por qué motivo el Honorable señor Foncea se altera tanto si le pregunto algo, como es de normal ocurrencia hacerlo en estos casos. Tenemos perfecto derecho a preguntarle cómo sabe los precios de estos buses.

El señor FONCEA.— Es una pregunta mal intencionada.

El señor UNDURRAGA.— Si el Honorable señor Foncea dice que el valor de estos buses es de doce mil cien dólares cada uno, tenemos derecho a preguntarle cómo lo sabe o, por lo menos, a pedirle que nos traiga algún documento para probarlo o que nos dé los antecedentes en que funda su aseveración. No conozco el problema; pero me inclino a creer más en las cifras que ha dado el Honorable señor Correa, que es Consejero, que en las que ha proporcionado el Honorable señor Foncea, mientras no nos diga de dónde obtuvo los antecedentes en que basa su afirmación.

En consecuencia, queda totalmente aclarado mi pensamiento. Si Su Señoría está rectificando al Honorable señor Correa, le pido que nos dé la información en virtud de lo cual lo está haciendo.

El señor FONCEA.—¿Me permite una interrupción, Honorable señor Correa?

El señor CORREA LETELIER.—No tengo inconveniente en conceder interrupciones, siempre que la Honorable Cámara tenga la bondad de prorrogarme el tiempo hasta el término de mis observaciones.

El señor CASTRO (Presidente).—Solicito el asentimiento unánime de la Sala para prorrogar el tiempo del Honorable señor Correa Letelier hasta el término de sus observaciones.

El señor BUSTAMANTE.—¿Por cuánto tiempo?

El señor FONCEA.—Por un minuto.

Un señor DIPUTADO.—No hay acuerdo.

El señor CASTRO (Presidente).—No hay acuerdo.

El señor CORREA LETELIER.—Lo lamento, rogaría a Su Señoría...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CORREA LETELIER.—Honorable señor Foncea, le rogaría que, para conceder una interrupción a Su Señoría, obtuviera del Honorable señor Bustamante, que es su correligionario, que retirara su oposición para que se me prorrogue el tiempo.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).—Honorable señor Bustamante, ruego a Su Señoría se sirva no interrumpir.

Honorable señor Foncea, a su debido tiempo Su Señoría podrá usar de la palabra.

El señor FONCEA.—¿El Honorable señor Undurraga no tiene derecho a formular imputaciones vedadas!

El señor CASTRO (Presidente).—Honorable señor Foncea, llamo al orden a Su Señoría.

El señor FONCEA.—Todo Diputado tiene derecho a imponerse de la marcha de las empresas...

El señor CASTRO (Presidente).—Honorable señor Foncea, llamo al orden a Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.—He preguntado qué fuente de información tiene Su Señoría.

El señor FONCEA.—No le voy a hacer caso a Su Señoría.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).—Honorable señor Undurraga, ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).—La Mesa, desgraciadamente, se va a ver en la necesidad de censurar al Honorable señor Foncea, si continúa interrumpiendo en esta forma.

El señor FONCEA.—¿Por qué no llama al orden al Honorable señor Undurraga?

Yo emplazo al Honorable Diputado...

El señor CORREA LETELIER.—Honorable señor Foncea, no tengo inconveniente en conceder una interrupción a Su Señoría, siempre que el Honorable señor Bustamante retire su oposición a que se me prorrogue el tiempo.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).—Honorable señor Benavides, Honorable señor Undurraga, Honorable señor Foncea, ruego a Sus Señorías se sirvan guardar silencio.

Solicito el asentimiento unánime de la Sala para prorrogar el tiempo del Honorable señor Correa Letelier hasta el término de sus observaciones.

El señor CORREA LETELIER.—Por un cuarto de hora, señor Presidente.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).—Solicito el asentimiento unánime de la Sala para prorrogar el tiempo del Honorable señor Correa Letelier, por quince minutos.

Acordado.

Puede continuar el Honorable Diputado.

El señor CORREA LETELIER.—Con-

cedo una interrupción al Honorable señor Foncea, si la desea, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Con la venia del Honorable señor Correa Letelier, tiene la palabra el Honorable señor Foncea.

El señor FONCEA.—Señor Presidente, lamento lo ocurrido en estos momentos, pues siempre he sido respetuoso de las opiniones de mis colegas. Pero no puedo permitir por ningún concepto que el Honorable señor Undurraga siga empleando alusiones que envuelven una segunda intención, porque ni él ni nadie tiene derecho a hacerlo.

Si se ha abierto un debate sobre un problema de interés público, creo que cada parlamentario tiene la obligación de allegar a él los antecedentes que conozca.

Debo declarar, por mi parte, que he concurrido a INACO y me he impuesto del problema. . .

El señor UNDURRAGA.— Eso es lo que he preguntado a Su Señoría.

El señor FONCEA.— . . . y las observaciones que he formulado tienen su origen en antecedentes que me han sido proporcionados en las oficinas de ese organismo.

Pero insisto en que no puedo admitir que se lleve el debate en la forma en que lo ha hecho el Honorable señor Undurraga, como es su costumbre.

Parece que aquí hubiera un sector que pretende monopolizar la honradez y que procura lanzar sombras sobre la reputación de quienes defienden dignamente una opinión contraria a las suyas.

La alusión que ha hecho Su Señoría es totalmente inaceptable y me sorprende que la Mesa no lo haya llamado al orden, como era su deber hacerlo.

El señor CASTRO (Presidente).—¿Ha terminado el Honorable señor Foncea?

El señor FONCEA.—Sí, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—A la Mesa le sorprende que el Honorable colega señor Foncea piense que debe llamar al orden a los señores Diputados porque

pidan antecedentes sobre la materia que está en discusión.

Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.— He concedido una interrupción al Honorable señor Correa Larraín.

El señor CORREA LARRAIN.—El Honorable señor Foncea ha manifestado que fue al INACO a fin de obtener los datos sobre el costo de los buses Fiat que, según el Honorable Diputado, asciende a 12.100 dólares cada uno. Siento contradecir a mi Honorable colega, pero Su Señoría ha citado la cifra trunca. En efecto, el costo FOB es de 12.100 dólares; pero, a esa cifra hay que agregar el valor del flete, que asciende a 1.900 dólares, lo que suma la cantidad de 14.000 dólares a que se ha referido el Honorable colega señor Correa Letelier.

El señor CASTRO (Presidente).—Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.—Lamento que el Honorable señor Foncea no haya prestado atención a lo que dije.

Expresé, señor Presidente, que una de las objeciones que hice y hago, al acuerdo de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos era la imprecisión del precio de las máquinas, que en el seno del Consejo se nos dijo que era de 13.000 dólares. Pero el señor Director de la Empresa, en una publicación aparecida el día 27 de noviembre de 1954 en todos los diarios dijo: "Cabe señalar que el precio de estos buses Fiat es de 14.300 dólares CIF. en vez de los 16.000 dólares CIF. como se ha publicado en diferentes informaciones".

El precio de 16.000 dólares lo deduje de una información obtenida en el propio escritorio del señor Director General, al dividir el monto de la previa, por 150, que corresponde al número de buses, lo que da 16.006 dólares exactamente.

Por esto dije y digo que es irregular que se recabe el acuerdo de un Consejo para

adquirir determinados bienes, sin precisar su precio.

El señor BUSTAMANTE.—¿Me permite una interrupción?

El señor CORREA LETELIER.—Como no.

El señor BUSTAMANTE.— Quiero aclarar un sólo punto. En realidad, el precio de las máquinas adquiridas por la Empresa Nacional de Transportes o por el INACO, de cualquier marca que sean, se hace sobre la base de precio FOB., vale decir, en este caso, 12.100 dólares, como lo señalaba el Honorable señor Correa Larraín; pero el precio a que ellas llegan a Chile es variable, porque el valor del dólar también lo es.

El precio no era fijo, porque los dólares con que se adquirieron en Italia estaban a 170 pesos. . .

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.—. . . en circunstancias de que ahora están a 230 pesos; vale decir, que el precio en pesos chilenos es variable, como son variables los fletes y las primas del seguro.

Muchas gracias.

—*Hablan varios señores Diputados a la a vez.*

El señor CORREA LETELIER.—Quiero continuar, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.— Lamento, señor Presidente, que el Honorable señor Bustamante crea que, porque sube o baja el valor del peso chileno, también varía el precio en dólares de esos buses. No veo qué relación pueda tener una cosa con otra.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.—¡Su Señoría no tiene idea del problema!

El señor CORREA LETELIER.— ¡En materia de falta de ideas, le reconozco gran autoridad al Honorable señor Bustamante!

El señor BUSTAMANTE.—¡Su Señoría debe ser muy inteligente. . .!

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).—¡Honorable señor Bustamante!

El señor MARTINEZ CAMPS.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

Tengo aquí a la mano copia del oficio que le envió el Director de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado al Consejo Nacional de Comercio Exterior, donde se dice que estos ciento cincuenta buses se pagaron con dos millones cuatrocientos mil dólares, suma que nos da por unidad el precio que nos ha dicho el Honorable señor Correa Letelier. En consecuencia, es exacta esa cifra.

El señor CASTRO (Presidente).—Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.—Insisto, señor Presidente, en las objeciones que he hecho a estas adquisiciones.

En primer lugar, pequeña capacidad de los vehículos; en segundo lugar, motores pequeños; en tercer lugar, precio demasiado alto para la calidad de la maquinaria ofrecida.

En la publicación de la Empresa de Transportes, a que aludí cuando dí respuesta al Honorable señor Foncea, se dice que es necesario, también, tener buses de pequeña capacidad para algunos recorridos rurales. Es evidente que para el enlace con los recorridos matrices, una empresa debe disponer de buses de menor capacidad, de acuerdo con algunos informes técnicos; pero debo hacer presente, en primer lugar, que en este caso, no existe ningún informe técnico. En segundo lugar, como ya he hecho presente en esta Honorable Cámara, la Empresa tiene cien buses marca "Reo", de capacidad semejante a la de los buses "Fiat", de los cuales hay cincuenta detenidos por falla de los motores. . .

Por lo demás, señor Presidente, me parece que lo lógico es que estos dólares, que con tanta urgencia quiere invertir el Go-

bierno para la compra de estos buses "Fiat", se empleen en la adquisición de repuestos para los buses "Reo", con motores "Cummins", ya adquiridos y detenidos por falta de ellos. Esto es lo que haría cualquiera persona sensata: poner en marcha los vehículos que ya tiene, y después comprar otros nuevos adicionales; pero el Gobierno no procede así.

Por otra parte, hay cien trolebuses detenidos, no por falta de energía, sino por falta de cuatro subestaciones transformadoras de la corriente alterna en corriente continua, subestaciones que no valen más que quinientos mil dólares, según las declaraciones del Director de la Empresa de Transportes y según las averiguaciones que he podido hacer con ingenieros de la Endesa.

Yo pregunto: ¿en vez de gastar dos millones cuatrocientos mil dólares en la compra de estos buses, sin propuestas públicas, en contra de los informes técnicos, cómo no ha de ser más lógico que durante este año se adquieran estas subestaciones en quinientos mil dólares, para poner en circulación los cien trolebuses ya comprados y que se encuentran en el país detenidos, por falta. . .

El señor BUSTAMANTE.—Porque la Empresa, de la cual Su Señoría es consejero, no tiene con qué pagarlas.

El señor CORREA LETELIER.— No veo cómo entonces, la Empresa podrá pagar los "Fiat". Ojalá el Honorable señor Bustamante aclarara también esto: La Empresa es una entidad a la cual el Estado tiene que hacerle aportes en dinero y sucede, según Su Señoría, que no tiene dinero para adquirir aquellas subestaciones, para poner en marcha los vehículos que ya ha adquirido, pero sí tiene dinero suministrado por el Estado, para comprar una determinada marca de buses no recomendables por los técnicos sin propuestas públicas. No se entiende la actitud del Gobierno.

Con una falta total de coordinación y conocimiento del problema del transporte, el Gobierno ha hecho importar seiscientos noventa chasis "Ford", a bencina, a pe-

sar de los informes técnicos que sostienen que no deben adquirirse motores a bencina por su elevado consumo. Esta es otra negociación que debería investigarse.

Estos seiscientos noventa chasis marca "Ford", están sin carrozar.

¿Cómo no va a ser más lógico, ya que estos vehículos están en el país, dar prioridad para que se carrocen y se incorporen a la movilización, haciéndoles prestar servicios en los recorridos urbanos o de enlace entre las grandes vías? Para carrozar esos chasis "Ford", ya importados, no hay atención gubernativa. En cambio, hay un raro interés en traer al país ciento cincuenta buses "Fiat".

Pero hay más.

He sabido que a Su Excelencia el Presidente de la República se le ha dicho que estos buses "Fiat" llegarían al país en un mes y medio. Este sería el gran argumento que se le da para justificar su importación y me informan que en esto pone el acento el señor Presidente de la República. Sin embargo, me he informado y puedo asegurar que la fábrica empezaría a entregar estos ciento cincuenta buses adicionales en sesenta días más, siempre que no haya pedidos de otros países. No es efectivo que estén producidos y listos para ser embarcados; recién se entrarían a fabricar. La primera partida saldría en sesenta días más y se entregarían veinte unidades al mes. El transporte demora otros sesenta días. De tal manera que, antes de cuatro meses, señor Presidente, no podrá llegar ninguno de estos buses "Fiat" que se pretende comprar con el supremo argumento de la urgencia. Y, suponiendo un suministro normal, los últimos buses llegarían a Chile en once meses más.

Es decir, señor Presidente, que el argumento que se ha dado a Su Excelencia el Presidente de la República, quien verdaderamente desea solucionar el problema de la movilización colectiva, ha sido el de la rápida entrega de los buses; pero, por las informaciones que tengo, puedo asegurar que esa rápida entrega no se produciría en la práctica.

El señor BUSTAMANTE.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor CORREA LETELIER.—Con todo agrado.

El señor CASTRO (Presidente).—Con la venia de Su Señoría, puede usar de la palabra el Honorable señor Bustamante.

El señor BUSTAMANTE.—Señor Presidente, deseo dejar claramente establecida mi opinión personal sobre este problema.

En primer término, debo manifestar al Honorable señor Correa Letelier que estoy muy lejos de estar en total acuerdo con que estos buses sean importados por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Creo, honradamente, que esta Empresa es un total fracaso que viene desde el pasado Gobierno y que hasta la fecha no se ha podido solucionar.

En segundo lugar, señor Presidente, quiero hacer una pregunta concreta al Honorable señor Correa Letelier. Estos ciento cincuenta buses, como lo ha manifestado Su Señoría y como lo saben los señores consejeros parlamentarios de "INACO", corresponden a una opción que se estableció en un contrato anterior, que "INACO" se reservó para revenderlos a los empresarios particulares; a esos empresarios que defienden los Honorables Diputados de la Derecha, y muchas veces con bastante razón. Porque, señor Presidente, hay que defender la iniciativa particular cuando se desempeña legítimamente.

Pero, señor Presidente, ¿qué ha pasado?

Perdóneme, Honorable señor Correa Letelier, que no sea breve, pero creo que podríamos prorrogarle el tiempo. . .

El señor BARRA.—Ahora sí que le prorrogan el tiempo!

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.—Señor Presidente, tengo a la mano la "previa" N° 6.953, de fecha 19 de septiembre del año en curso, que "INACO" presentó al Consejo Nacional de Comercio Exterior para obtener la licencia de importación de estos buses.

Pero, cosa curiosa, esta "previa" que "INACO" presentó con el propósito de revender los buses a los empresarios particulares a fin de que modernizaran su material, quedó pendiente en "CONDECOR". Porque, señor Presidente, y aunque digan lo contrario, el Gobierno no tiene mayoría en el Consejo Nacional de Comercio Exterior y aún, lo que es más grave y hay que decirlo, sus representantes en algunas ocasiones votan en contra de las indicaciones que propicia el Gobierno.

Entonces, señor Presidente, esta "previa", destinada a servir a los empresarios particulares, a quienes los Diputados de Derecha están obligados a defender dado su punto de vista doctrinario, fue dejada pendiente; vale decir, fue "tramitada", para que no se trajeran estos buses.

Y hago otra pregunta. Los empresarios particulares que ya tienen en recorrido ciento cincuenta buses de esta marca "FIAT", ¿están conformes o no con ellos? Tengo una carta de estos señores en la que manifiestan que es un material que les está dando excelentes resultados. Entonces ¿para qué hacer aspavientos de esta naturaleza? ¿Qué pasó? Que el Consejo Nacional de Comercio Exterior obligó, prácticamente, a que la Empresa de Transportes Colectivos del Estado fuera la que lo importara todo. Como consecuencia de ello, la Empresa presentó la misma "previa" que se rechazó a INACO y, ¡para ella, sí, que el Consejo la aprobó!

Así entiendo yo el problema. Si Su Señoría lo entiende de otra manera le rogaría que lo aclarara.

Nada más, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.—Señor Presidente, el Honorable señor Bustamante está muy equivocado. El único que ha obligado a hacer esta negociación, ha sido el Gobierno. Me constan los llamados urgentes del señor Ministro de Economía al señor Director de la Empresa de Transportes Colectivos, quien tuvo que salir dos

veces de la Sala del Consejo, porque el señor Ministro necesitaba esa misma tarde tener el acuerdo del Consejo. Y, si todavía a Su Señoría le merece dudas de dónde vinieron las presiones para comprar estos buses, se las voy a disipar.

Tengo en mi poder copia de una carta del señor Oscar Videla, Consejero del Consejo Nacional de Comercio Exterior, en la que, contestando al periodista señor Luis Hernández Parker, dice lo siguiente: "El Presidente del Condecor" —correligionario del Honorable señor Bustamante— "me pidió, en nombre de Su Excelencia el Presidente de la República, amparar la proposición que haría en el Consejo del martes último, para dar un corte final al problema de la movilización colectiva, mediante la importación, por medio de la E. T. C. del Estado, de 150 buses "Fiat", que están listos para ser embarcados y entregarse al uso público en enero próximo.

"Estos buses son un saldo de una operación anterior, amparada con un crédito de 10 millones de dólares.

"Voté favorablemente la proposición por los siguientes motivos:

1º.—Por tratarse de un pedido de S. E. el Presidente de la República, para resolver un angustioso problema nacional".

Creo que después de esta triste confesión de un hombre presionado, como fué don Oscar Videla, el Honorable señor Bustamante no insistirá en sus observaciones.

El señor BUSTAMANTE.—¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor CORREA LETELIER.—No tengo ningún inconveniente, siempre que se me dé tiempo para terminar mis observaciones.

El señor CASTRO (Presidente).—Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para prorrogar el tiempo del Honorable señor Correa Letelier hasta el término de sus observaciones.

No hay acuerdo.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).—Ruego a los señores Diputados se sirvan guardar silencio.

Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.—Pero hay otros antecedentes muy curiosos...

El señor BENAVIDES.—¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor CORREA LETELIER.—No puedo conceder más interrupciones, Honorable Diputado, porque sus correligionarios no me han prorrogado el tiempo necesario para otorgarlas.

El señor BUSTAMANTE.—Le damos el tiempo que necesite.

El señor CORREA LETELIER.—Lo lógico es que, al Diputado que es al mismo tiempo Consejero de esta institución, se le conceda todo el tiempo necesario para hacer sus observaciones, más cuando él ha concedido interrupciones; pero los Diputados agrario laboristas no proceden así...

Llegó la sesión de fecha 23 de noviembre de 1954 del Consejo Nacional de Comercio Exterior, que había sido previamente preparada por el señor Vicepresidente de la Institución, don Harald Fray. Con tal efecto, empezó por llamar al Directorio de la Asociación Chilena de Comerciantes e Industriales en Automóviles. Les dijo que había obtenido la cooperación de ellos para muchas operaciones de interés público; que en este caso les pedía una cooperación mucho más fácil; es decir, una cooperación pasiva. En otras palabras, que esa Asociación no protestara ante el hecho de que no se llamara a propuestas públicas para la importación de ciento cincuenta buses "Fiat". Esto motivó una nota de protesta de dicha Asociación, la que tiene fecha 7 de noviembre de 1954 y dirigida al señor Fray...

Ruego al señor Presidente se sirva recabar el asentimiento de la Sala para que se dirija oficio al señor Ministro de Economía solicitándole que complete el envío de los antecedentes relacionados con esta materia y también una copia de la nota de fecha 7 de noviembre de 1954 a que me referí.

El señor BUSTAMANTE.—Que se pidan todos los antecedentes.

El señor CASTRO (Presidente).—So-

licito el asentimiento unánime de la Sala para enviar oficio al señor Ministro de Economía, en nombre de la Corporación, solicitándole los antecedentes a que se ha referido el Honorable señor Correa Letelier.

Acordado.

El señor CORREA LETELIER.—Además, señor Presidente, el Consejero señor Oscar Videla, según hemos visto, recibió esta petición del señor Fray, quien le dijo que le trasmitía un pedido del Presidente de la República. Es el hecho que el Gobierno formó mayoría con el señor Miguel Ignacio Bravo, funcionario público, que substituyó en el cargo al señor Moisés Vargas, don Osvaldo del Río, Subgerente del Banco Central, funcionario como el anterior; con don Samuel Radrigán, funcionario del Ministerio de Economía, y con don Oscar Videla, representante de la Confederación Nacional de la Producción y del Comercio, pero que más parece representante del Presidente de la República, y con don Héctor Carvallo, representante del Senado. Se resolvió la reconsideración del acuerdo anterior que destinaba la suma de diez millones de dólares, previa propuesta pública, en tal forma que ahora se podrán traer, sin propuestas públicas y directamente, estas máquinas "Fiat", en contra de las objeciones que ya conocemos. En contra votaron los señores don Abelardo Silva, representante de la Confederación de la Producción y del Comercio, y don Andrés Walker, representante del Senado.

El señor BENAVIDES.—¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor CORREA LETELIER.—Dije que, por la actitud de sus correligionarios que no me prorrogan el tiempo, no iba a conceder interrupciones, Honorable Diputado.

El señor SALUM.—Pero podría prorrogarse el tiempo a Su Señoría.

El señor CORREA LETELIER.—Si me prorrogan el tiempo de que dispongo, Honorable señor Salum, no tendría inconveniente en conceder interrupciones.

El señor BUSTAMANTE.—Se puede prorrogar el tiempo al Honorable señor

Correa Letelier y también la sesión, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Desgraciadamente, Honorable Diputado, no puede prorrogarse la sesión, porque en seguida, la Cámara está citada a otra.

El señor DURAN.—Podrían empalmarse las dos sesiones, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.—Señor Presidente, debo insistir en la inconveniencia de esta operación. En el país existe una gran escasez de dólares. Los señores Diputados que forman parte del Consejo del Banco Central, y de otros organismos públicos, pueden decir cómo es verdad, que las necesidades de moneda extranjera que tiene el país, constituirán el próximo año el doble de sus posibilidades.

En consecuencia, Honorable Cámara, es lógico que haya mayor estrictez y cautela en la inversión de los escasos dólares de que puede disponer el país y que, por lo tanto, se pongan en movimiento los cien trolebuses de elevado costo, paralizados actualmente en el país, los cuales podrían prestar el servicio más económico que es posible lograr en estos momentos.

Pero hay otro aspecto en esta operación que a mí me preocupa. La Comisión designada por el Gobierno desestimó, por el momento la traída de trolebuses y recomendó la adquisición de buses. Esta Comisión, integrada por distinguidas personas, para informar—he leído el acta correspondiente—acerca de la conveniencia de traer trolebuses o buses, pidió antecedentes a la Compañía Chilena de Electricidad, a la Dirección de Servicios Eléctricos y a la ENDESA.

Pues bien, señor Presidente, la respuesta de la Dirección de Servicios Eléctricos no llegó y la Comisión sólo tuvo a la vista un informe expedido por ella hace más o menos un mes que no era lo suficientemente explícito. En consecuencia, se pidió una aclaración, la que no llegó. La respuesta de la Compañía Chilena de Electricidad, según me dicen, fué negativa, en lo to-

cante a proporcionar energía eléctrica para los trolebuses. La de la ENDESA no era lo suficientemente clara, pero posteriormente, fué dilucidada por una nota del gerente administrativo, de la cual se deduce, en mi concepto, que es posible traer trolebuses y no buses. ¿Qué importancia tiene que se traigan trolebuses y no buses? Un informe del Director de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, dice que el costo de movilización por pasajero en julio de este año, es el siguiente: trolebuses, \$ 4,38; y buses \$ 5,49. Es decir, hay entre el trolebús y el bus, \$ 1,20 de diferencia en el costo por pasajero, esto sobre la base de que el petróleo se siga importando con cambio preferencial de 110 el dólar.

En seguida, según dicen los informes técnicos, un trolebús tiene, en cuanto al bus, doble vida. Además, su mantenimiento y sus reparaciones son, por la naturaleza de los motores, siempre más fáciles y mejores.

La respuesta de la ENDESA dice, en primer lugar, que el punto debe ser contestado oficialmente por la Dirección de Servicios Eléctricos que, según vimos, no aclaró su respuesta, a pesar de haber sido requerida por la Comisión Gubernativa. Dice ENDESA, que también debe contestar la Compañía Chilena de Electricidad. Pero agrega la ENDESA: "Sin embargo, con la puesta en servicio de la "Central Cipreses" a principios de 1955, estimo que el abastecimiento eléctrico se hará en forma satisfactoria durante los dos próximos años de 1955 y 1956 y con algunas restricciones, pero de poco monto, en 1957".

Termina esa nota, que no leo íntegra para no cansar más a los señores Diputados: "Deseo agregar a este respecto que un crecimiento de la demanda del orden indicado (6.000 KW al año, que es lo que consumen 100 trolebuses adicionales), queda dentro del crecimiento normal previsto para esta zona, que es de 25.000 KW al año, para el año 1955, y que subirá paulatinamente hasta unos 40.000 KW, al año, en 1964". Firma esta nota el señor Guiller-

mo Moore, Gerente General de ENDESA.

Hay, en seguida, una nota aclaratoria del señor Raúl Sáez S., gerente administrativo, de ENDESA, que dice que no existe ninguna dificultad para proveer de energía eléctrica a 100 trolebuses adicionales cada uno durante los años 1955, 1956 y 1957 y que, durante los años posteriores, depende de la realización de los planes elaborados.

¿Qué significan estos informes, señor Presidente? Que es perfectamente posible poner en marcha, durante los próximos tres años, cien trolebuses adicionales por año. Esto está previsto en los planes de aumento de la producción de energía eléctrica.

Pregunté al señor Oscar Tenhan por qué habían desestimado la posibilidad de traer trolebuses. Me contestó que no existía tal desestimación y que en el informe correspondiente se había hecho una aclaración, de donde se desprendía que la respuesta de la ENDESA no había sido suficientemente satisfactoria. Consideraba el señor Tenhan que debía investigar más a fondo y previamente este punto y resolverse luego con absoluta seguridad.

Creo que la extrema presión ejercitada por el Gobierno para adquirir cuanto antes los buses, puede ocasionar grave daño a los intereses del país. Estimo que en una semana, si se volviera a reunir esta Comisión y estudiara de nuevo este punto, reconsideraría su resolución. Digo esto, porque, prácticamente, no lo pudieron examinar con cabal conocimiento de los antecedentes que hay sobre la materia, ya que la respuesta de la ENDESA no fue —repite— totalmente clara y la de la Dirección de Servicios Eléctricos, que reclamó la Comisión, no llegó. La única respuesta categórica negativa que se recibió, fue la de la Compañía Chilena de Electricidad. Considero, por lo tanto, que, ante una inversión de esta cuantía y teniendo presente que el vehículo ideal para Santiago es el trolebús, deben agotarse las investigaciones, los informes y los estudios de dicha Comisión sobre esta materia.

Tengo a la mano un ejemplar de la "Revista Chilena Ingeniería", donde el ingeniero don Francisco Medina, que fue uno de los que tomó parte en esta Comisión, se pronuncia, categóricamente, en favor del trolebús y sostiene que hay abastecimiento suficiente de energía eléctrica. Por desgracia, temo que en este aspecto, también haya habido presión desde las alturas.

Considero que el Gobierno y la citada Comisión, dada la absoluta superioridad del trolebús sobre el bus, según lo reconocen unánimemente todos los técnicos, deben exigir una respuesta categórica a la ENDESA y a la Dirección de Servicios Eléctricos sobre el abastecimiento de energía eléctrica antes de embarcarse en una negociación de buses tan costosa para el país.

En resumen, señor Presidente, he querido demostrar esta tarde que todos los informes técnicos aconsejan, en primer lugar, la adquisición de trolebuses; que el punto relacionado con el suministro de energía eléctrica, no quedó lo suficientemente aclarado en esta Comisión nombrada por el Gobierno; que si se resuelve que, por falta de energía, eléctrica, deben traerse buses, éstos tendrán que ser de gran tamaño, como los indicados por el Coronel Bingham a esta Comisión, o sea, con capacidad para ciento veinte pasajeros como máximo y de ciento ochenta caballos de fuerza; y, finalmente, que cualquiera adquisición que se haga por estos organismos públicos, debe hacerse a través del sistema de propuestas públicas.

Estas son las únicas maneras posibles de cautelar los intereses de la colectividad, de obtener los precios más bajos y las condiciones más favorables, por la lucha lógica que se produce entre los proponentes, con el objeto de adjudicarse la oferta.

Por estas razones, expreso mi protesta por esta iniciativa del Gobierno contraria a elementales normas de ética pública y destinada a favorecer a una firma que venderá vehículos no recomendados por los informes técnicos y contrariando el principio fundamental de buena adminis-

tración, cual es el sistema de las propuestas públicas.

He dicho, señor Presidente.

El señor MARTINEZ CAMPS.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BENAVIDES.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor MARTINEZ CAMPS.—Voy a conceder una interrupción al Honorable señor Benavides, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Con la venia del Honorable señor Martínez Camps, tiene la palabra Su Señoría.

El señor BENAVIDES.—Señor Presidente, agradezco previamente al Honorable señor Martínez Camps la interrupción que me ha concedido. En realidad, sólo me referiré brevemente a dos aspectos de este problema.

Desgraciadamente, el Honorable colega, señor Correa Letelier, al fundamentar sus observaciones sobre este problema, ha aludido a la persona de don Oscar Videla Peñailillo, Gerente de la Sociedad de Fomento Fabril.

Lamento lo haya hecho. El señor Videla, según el Honorable Diputado, es una persona que se habría doblegado ante una presión del Ejecutivo o que habría tenido una actitud personal al margen de toda ética.

Señor Presidente, don Oscar Videla Peñailillo, cuya posición y filiación política no interesan, ha ejercido el cargo de Consejero del Consejo Nacional de Comercio Exterior durante varios períodos con la aprobación unánime de sus representados. Por lo tanto, puedo declarar que al señor Videla no se le puede formular la imputación hecha esta tarde en la Honorable Cámara, esto es que sobre él se ha ejercido alguna presión de tipo político.

El señor CORREA LETELIER.—¿Si él mismo lo ha dicho, Honorable Diputado!

El señor BARRA.—El lo ha dicho... en una nota...

El señor BENAVIDES.—La persona-

lidad del señor Videla está en absoluto por encima de esta clase de inculpaciones.

El pedido que se le formula a cualquier Consejero de este o aquel organismo en nombre de determinada persona y, en este caso, de Su Excelencia el Presidente de la República, no tiene nada de particular. Cada individuo puede adoptar, frente a una petición el criterio o juicio que corresponda; pero, en todo caso, considero indispensable hacer esta salvedad acerca de la personalidad de don Oscar Videla.

En segundo término, deseo preguntar, a fin de que en el momento oportuno se me dé la respuesta, ¿quiénes son los representantes o los beneficiarios en esta operación de la firma Fiat en Chile? Es decir, ¿a quién puede haber favorecido concretamente la adopción de esta resolución? Porque, en el fondo, creo que la firma Fiat estará operando en nuestro país a través de representantes que pueden haber sido los que han obtenido las ventajas o beneficios que se han señalado esta tarde.

Nada más, Honorable Diputado, y muchas gracias.

El señor CASTRO (Presidente).— Puede continuar el Honorable señor Martínez Camps.

El señor MARTINEZ CAMPS.— No hay duda alguna, señor Presidente, de que la forma en que se ha realizado esta operación, es contraria a las normas por que deben regirse inversiones de esta cuantía. La única forma de adquirir, rápida y seguramente, por parte del Estado estos elementos por una suma cuantiosa como la que corresponde a dicha negociación, es a través de propuestas públicas seriamente estudiadas.

Lo ocurrido en el caso en debate puede sintetizarse en la forma siguiente: se trasladó a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos del Estado una negociación hecha por INACO. Y, precisamente, en el oficio cuya copia tengo a mano, se expresa que este Consejo, en sesión celebrada el diecinueve de noviembre recién pasado, prestó su aprobación a la

operación de compra de ciento cincuenta buses a que se refiere el oficio N° 916, cuya copia tengo en mi poder...

El señor BUSTAMANTE,—¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado.

El señor MARTINEZ CAMPS.—En este oficio se dice que el valor de ellos es de dos millones cuatrocientos mil novecientos treinta dólares.

En consecuencia, es exacto el precio de dieciséis mil dólares por cada una de estas máquinas a que hacía referencia el Honorable señor Correa Letelier.

Es interesante señalar otra falla de esta negociación: la discrepancia entre las recomendaciones hecha por la Comisión a que aludió el Honorable colega señor Correa Letelier, y la adquisición hecha.

Y es muy extraño que sea el propio diario del Gobierno, "La Nación", el que el día 25 de noviembre de este año, conjuntamente con dar cuenta de la adquisición de los ciento cincuenta buses Fiat, informe lo que voy a leer:

"El Consejo Nacional de Comercio Exterior aprobó la adquisición de ciento cincuenta buses Fiat para la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, por intermedio del Instituto Nacional de Comercio.

Simultáneamente, la Comisión designada por el Gobierno para estudiar el problema de la movilización, formada por los señores *Ernesto de la Fuente*, que la preside; Francisco Medina, Oscar Tenhan,, Julio Hirschmann y Germán Tulcke, terminó su labor evacuando un informe que será estudiado mañana, por el Consejo de la ETC del E.

En este documento se establece que el vehículo ideal para el transporte colectivo en Santiago, es el trolebús, pese a las dificultades de abastecimiento de energía eléctrica, situación que prevalecerá durante cinco años. La Comisión recomienda, como medida inmediata, la adquisición de 300 buses de gran capacidad (80 a 100 pasajeros)..."

Sabemos que los buses Fiat son para cincuenta y cinco pasajeros.

Prosigue la información: "... y luego otra partida similar mediante propuestas públicas".

Y todavía, esta información insiste en algo que es contundente; dice:

"Hubo unanimidad en rechazar la compra de unidades pequeñas, debido a su alto costo y, a que, en Santiago, existen muchas máquinas de este tipo".

Como se ha visto, esta declaración de una Comisión integrada por todas las personas responsables de la dirección de este organismo, contradice abiertamente toda justificación de una compra hecha en el mismo día y de la cual se informaba en el diario de la misma fecha.

Sobre este punto, deseo señalar una coincidencia. La Comisión Especial Investigadora de la Honorable Cámara que estudió la adquisición de los buses Berliet, también se encontró con un cambio de opinión parecido. Es así como, en la página 15 del informe dice en su conclusión octava:

"Octavo.—Llama la atención a la Comisión el hecho que el Superintendente Técnico de la Empresa de Transportes, señor Taulis, informara desfavorablemente respecto de Berliet, según consta de lo expresado en el Acta de la Sesión N° 10 del Consejo, de 26 de noviembre de 1953, en la cual se resolvió en favor de los buses Chausson, fundamentalmente por las informaciones del señor Taulis, y que, con posterioridad suscribió informe, con fecha de 5 de febrero de 1954, conjuntamente con los señores Loyola y Manuel Menéndez, en el sentido de que se ha dado solución a los problemas en el servicio de los buses Berliet, lo que demuestra un cambio de criterio sin justificación".

Esto mismo se ha vuelto a producir. Habría deseado que, en este aumento, no estuviesen influyendo situaciones tan penosas como las que se desprenden de un oficio que tuve ocasión de ver en la Contraloría General de la República, cuando integré una Subcomisión con los Honora-

bles Diputados señores Hurtado y Quintana.

Se nos mostró copia de una nota dirigida al señor Aurelio Concha Vera, que hizo noticia hace algunos días, en la cual se dice:

"Por estas comunicaciones..." —una es del señor Durand, dirigida a la firma Chausson y la otra del señor Georges Gottmann—, "...podrá Ud. imponerse de que el suscrito, por su colaboración en la presentación, y trámite de la propuesta "Chausson", presentada a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, ganará el dos y medio por ciento o sea, US\$ 467 aproximadamente por cada autobús que acepte comprar la referida Empresa de Transporte. Asimismo, en dichas cartas queda establecido el procedimiento que utilizará para pagar al suscrito dicha comisión".

Es lamentable que haya que traer referencias de este tipo frente a adquisiciones que efectúa un organismo del Estado.

Aquí se usó el sistema de compra directa. En otra época se empleó el sistema de oferta directa; es así cómo esta misma Comisión Investigadora a que me referí anteriormente...

El señor BUSTAMANTE.—¿Me permite una interrupción?

El señor MARTINEZ CAMPS.—Voy a terminar, Honorable Diputado.

El señor BUSTAMANTE.—Ese sistema es común.

El señor MARTINEZ CAMPS.—Es común, pero no creo que sea conveniente. Invoco la honorabilidad de Su Señoría para que ratifique mis conceptos, en el sentido de que es inconveniente este procedimiento de la compra directa en este tipo de adquisiciones hechas por un organismo del Estado.

Señor Presidente, en esta ocasión no se siguió el procedimiento de la compra directa, sino que el de la oferta directa.

El ex Ministro señor Tarud pidió ofertas directas para la adquisición de quinientos buses Mercedes Benz. En este caso, para que fuera más directa la oferta,

el señor Kaufmann, representante de la "Daimner Benz", que importa los Mercedes Benz, le prohibió a la firma chilena que se presentara a esta propuesta de buses, porque lo haría la Mercedes Benz argentina.

Podría suponerse que esto era ventajoso para el país, que convenía a nuestros intereses al que la compra se hiciera directamente a la fábrica, sin que interviniera su representante en Chile. Pero esta Comisión pudo acreditar que no era así, en virtud de un telegrama que llegó a su conocimiento, cuyo tenor es el siguiente:

"El desarrollo comercial y político de Argentina y Chile forma una situación nueva y nos determina a tomar en cuenta en proyecto Jorge Antonio. Hemos rogado a Jorge Antonio invitar a Ud. a Buenos Aires para preparar el proyecto. Fdo. Daimler Benz, Alemania".

Pues bien, al eliminarse al intermedio en Chile no se obtenía una situación ventajosa para nuestro país, sino para quienes intervenían en esta negociación. Esto se pudo comprobar con documentos que estuvieron en poder de la Comisión.

Mientras la firma chilena estaba en condiciones de ofrecer las máquinas a US \$ 17.700, como lo hizo el 15 de mayo de 1953, la firma argentina las ofrecía a US \$ 20.900. O sea, había una diferencia de US \$ 3.200 por cada máquina que comprara Chile.

Señor Presidente, estas afirmaciones, repito, pueden acreditarse con los documentos que obran en poder de la Comisión Investigadora de esta Honorable Cámara.

Pero, señor Presidente, el señor Jorge Antonio no era considerado un particular cualquiera, porque, según declaraciones del señor Kaufmann, él no fue a Buenos Aires a estudiar este negocio, sino que el señor Jorge Antonio vino a Chile entre los días 27 y 29 de julio para tratar este asunto. Pero no vino solo, lo acompañaba el Embajador de Chile en la República Argentina, señor Conrado Ríos Gallardo.

Señor Presidente, creo que no hay ninguna ventaja en hacer compras directas,

en estas condiciones. En consecuencia, formulo votos por que esta situación no se siga produciendo en el futuro, y que las adquisiciones se realicen mediante propuestas públicas. Este sistema de compras directas no se aviene con los conceptos de corrección de que tanto hablara el Excelentísimo señor Ibáñez durante su campaña presidencial.

A mi juicio, señor Presidente, la petición de propuestas públicas es el único medio de obtener bajos precios y buena calidad.

Nada más, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Bustamante.

El señor BUSTAMANTE.—Señor Presidente, he concedido una interrupción al Honorable señor Justiniano.

El señor CASTRO (Presidente).—Con la venia del Honorable señor Bustamante, puede usar de la palabra el Honorable señor Justiniano.

El señor BRUCHER.—Señor Presidente, ¿por qué no se prorroga el tiempo de esta sesión?

El señor BUSTAMANTE.—Que se junten las dos sesiones, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).—La próxima sesión tiene un objetivo diferente, Honorable Diputado.

La Mesa tratará que Su Señoría no sea interrumpido para que pueda aprovechar bien el tiempo.

El señor JUSTINIANO.—Señor Presidente, tengo entendido que alternamos el turno con el Honorable señor Bustamante, de manera que puedo conceder interrupciones.

El señor BUSTAMANTE.—No es la Hora de Incidentes; en esta sesión no hay turnos.

El señor CASTRO (Presidente).—Honorable señor Justiniano, el Honorable señor Bustamante ha concedido una interrupción a Su Señoría.

Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor JUSTINIANO.—Señor Presidente, he escuchado con toda atención a los Honorables colegas que me han prece-

dido en el uso de la palabra y especialmente, la intervención del consejero parlamentario de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, Honorable señor Correa Letelier, con quien comparto, muchas de las opiniones acerca de los hechos que ha dado a conocer esta tarde a la Honorable Corporación porque he podido comprobarlas.

En realidad, en los últimos años, se han designado cuatro comisiones para estudiar el problema de la locomoción, que se arrastra desde el año 1946. Todas han llegado a las mismas conclusiones de la que ahora designó el señor Ministro de Economía, y que acaba de terminar su informe. Ella también concuerda con la necesidad de comprar buses de gran capacidad, para cien pasajeros o más, y con potencia de ciento setenta o ciento ochenta caballos de fuerza. Se coincide, además, con lo informado por el técnico norteamericano, señor Bingham, que también era partidario de este tipo de buses.

Por esta razón, me llama mucho la atención de que la publicación de los resultados de la Comisión coincidiera con la noticia de la compra de buses Fiat, que son máquinas chicas, para cincuenta y un pasajeros, de chasis débiles y de una potencia de ochenta caballos de fuerza. También concuerdan los técnicos en que los buses chicos deberían ser eliminados de las grandes ciudades, pues ellos son los que producen las congestiones de vehículos en las calles centrales y no tienen ningún fin práctico, por su poca capacidad para conducir pasajeros.

Señor Presidente, traté de averiguar cuál fue el motivo que tuvieron las autoridades para llevar a cabo, tan rápidamente, esta negociación, y pude imponerme que, efectivamente, había una opción para ciento cincuenta buses Fiat, particulares, que debían ser entregados dentro de dos o tres meses. Comprendo y sé, positivamente, el afán patriótico y la preocupación constante que animan a Su Excelencia el Presidente de la República por solucionar, a corto plazo, y "amor-

tiguar", por lo menos en parte, este verdadero lastre que le han dejado y que la capital ha venido soportando desde hace muchos años: la movilización colectiva. También creo que ha sido informado erróneamente el Primer Mandatario en el sentido de que estos buses podrían ser entregados dentro de dos o tres meses más.

Ahora, todas estas tramitaciones verdaderas "chacotas", han hecho perderse el año 1953, sin avanzar en nada en este problema.

Es así como el Consejo de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado ha reconocido que fue inducido a error por malas informaciones, tanto de los técnicos como de los abogados de la institución, que creyeron que la propuesta que se estaba estudiando por más de ocho meses, era seria y correcta. Esto se consiguió a través del trabajo de la Comisión Investigadora de Buses Berliet, que les probó su error y los hizo anular el contrato que ya habían suscrito.

En efecto, tuve oportunidad, en el seno de esa Comisión, de demostrar y comprobar todos los cargos que hice.

Por estas razones, no me parece justo que el Honorable señor Correa Letelier se queje ahora y que diga que ha enviado una carta a la Secretaría pidiendo la versión de la sesión del Consejo en la que se tomó el acuerdo, y que aún no ha recibido respuesta, pues uno de los cargos que denuncié hace muchos meses era el de la mala calidad de algunos funcionarios de esa Empresa.

Deseo hacer presente al Honorable señor Correa Letelier, a todos los señores Consejeros parlamentarios de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado que estuvieron presentes y conocieron las conclusiones de la Comisión Investigadora, e incluso, algunos ratificaron ese informe, que ha leído en parte el Honorable señor Martínez Camps, donde ha quedado demostrado que, en los estudios para la adquisición de los buses y en esa propuesta se perdió todo el año 1953. Ello se de-

bió a la inoperancia, a la excesiva tramitación y a la poca seriedad con que se llevaron los estudios y asignación de las propuestas públicas en la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

El señor CORREA LETELIER.— ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor JUSTINIANO.— No, señor Diputado; Su Señoría no tuvo la gentileza de concederme una interrupción cuando se la solicité.

El señor CORREA LETELIER.— Entonces, no haga preguntas. Su Señoría se ha referido al Diputado que habla, pero no concede interrupciones para responderle.

El señor JUSTINIANO.— Me parece curioso que el Honorable señor Correa demuestre ahora tanta actividad y dinamismo para obstaculizar una importación, que desde luego concuerdo con él en que ha sido malamente planteada. En efecto, es imposible que los buses Fiat lleguen al país en dos o tres meses. He tenido también informaciones que empezarían a ser entregados dentro de sesenta días, y en cuotas de veinte unidades mensuales, con lo que transcurriría todo el año 1955 y no se solucionará nada en forma inmediata, como se afirma.

Pero Su Señoría tuvo en la Comisión, a través de toda la investigación, actitud de duda, y pesimismo sobre los cargos que en ella hacía. Pero, tanto el Honorable colega, como otros Consejeros de la Empresa, y aún el propio Director de esa época, pudieron convencerse y admitieron, que los errores a que ellos habían sido inducidos, se debieron a las informaciones poco serias y de mala fe que les daban principalmente los departamentos técnicos y legales de esa Institución.

Tengo entendido que el Honorable señor Correa Letelier sigue siendo Consejero de la Institución. Quisiera saber si ha pedido la instrucción de algún sumario, si han removido a algunos de los funcionarios declarados culpables en esa institu-

ción, si ha tenido el mismo dinamismo para hacer allí una labor de limpieza.

Sin embargo, puedo afirmar que siguen en la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, las mismas persona que, desde hace muchos años, vienen tramitando y dificultando la solución de los problemas y ahora no sólo perjudican al Gobierno, sino que a toda la población de Santiago.

El señor CORREA LETELIER.— ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor JUSTINIANO.— Su Señoría no tuvo la gentileza de concederme una interrupción cuando se la solicité.

El señor CORREA LETELIER.— Entonces, repito, no me haga preguntas.

El señor JUSTINIANO.— Ruego al señor Presidente haga respetar mi derecho.

El señor CASTRO (Presidente).— Hago presente a la Honorable Cámara que el Honorable señor Justiniano está haciendo uso de una interrupción que le concedió el Honorable señor Bustamante, de manera que no puede conceder, a su vez, interrupciones.

El señor CORREA LETELIER.— ¿Me permite, Honorable señor Bustamante?

El señor BUSTAMANTE.— Si se prorroga la hora de término de la sesión, no tendría inconveniente en conceder interrupciones, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Puede continuar el Honorable señor Justiniano.

El señor JUSTINIANO.— Señor Presidente, al considerar el problema de la locomoción, es indispensable precisar que se ha estado abusando de la inexperiencia que ha existido y que existe en las esferas de Gobierno y en el país, en cuanto a los aspectos técnicos de este problema. Hay técnicos, personas capacitadas que pueden informar seriamente acerca de las verdaderas necesidades del país en esta materia. Esto es lo serio.

Es efectivo que todos los técnicos han coincidido, hasta ahora, en declarar que es más útil y conveniente, dada la situa-

ción económica del país, y sus posibilidades en cuanto a la producción de energía eléctrica, la adquisición de trolebuses.

Conozco muy de cerca la labor de la Empresa Nacional de Electricidad, pues trabajé en ella, y sé la importancia y la labor que desarrolla. Me alegro de que, a raíz de este debate sobre el problema de la locomoción, se haya traído a colación el nombre de esta Empresa...

El señor ROSENDE.— ¿Qué relación tiene esto con las observaciones del Honorable señor Correa Letelier.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor JUSTINIANO.— Vemos cómo cada día, en la industria, en los hogares, en el comercio, se va ampliando el uso de la electricidad, y se hace indispensable en la vida moderna el empleo de la energía eléctrica.

La Empresa Nacional de Electricidad contestó a la comunicación de la Comisión que aquí se ha mencionado, en forma un tanto ambigua, al decir de mis colegas. Pero hay que tener en cuenta que esta Empresa, que debe constituir un orgullo para todos los chilenos, ha tenido que sufrir muchas vicisitudes en sus labores. No ha podido llevar a la realidad los planes que sus ingenieros y técnicos han trazado, debido a que todos los Gobiernos le han cercenado parte del financiamiento de su presupuesto.

Por lo demás, no le corresponde informar oficialmente.

Sin ir más lejos, el año pasado, se hizo imposible que la ENDESA diera el calculado suministro de energía eléctrica a la Compañía Chilena de Electricidad, y, por ello, al servicio de trolebuses y al alumbrado y anexos, de la ciudad de Santiago, de acuerdo con sus planes. Pues bien, su presupuesto para el programa de obras de electrificación fue rebajado de mil setecientos millones de pesos a setecientos millones de pesos. Y no hay que olvidar que la ENDESA no fue creada para suplir el déficit de energía de esta Compañía. Lo

hace sólo en la emergencia crítica que sufre esta zona.

El señor CORREA LETELIER.— Este año comenzó a funcionar la planta de Los Cipreses...

El señor JUSTINIANO.— Se le han negado a la ENDESA recursos para atender sus presupuestos en la forma adecuada.

Quiero hacer notar la gravedad que esto significa, ya que, en los años venideros, la queja no va a ser sólo por la locomoción, sino también por la industria, en ciudades como Concepción, que es eminentemente industrial, y donde funciona, entre otras industrias, Huachipato. Allí no existe el problema de la calefacción eléctrica, como en Santiago, y la planta ya está saturada con el aumento vegetativo de la población. En esta forma, este problema será más grave cada día. Me alegro, repito, de que haya habido ocasión de hacerlo notar en esta oportunidad.

Volviendo al problema de la compra de los buses FIAT, estimo, en definitiva, de acuerdo con el informe de los técnicos y con los antecedentes que tenemos, que es imposible que ellos sean entregados en tres meses. Estimo que sería conveniente que CONDECOR modificara su acuerdo y resolviera entregarlos a los empresarios particulares. Para la Empresa Nacional de Transporte Colectivo sería total y absolutamente perjudicial, porque no es un bus que pueda operar en una empresa del Estado, ni comercial, ni técnicamente.

Señor Presidente, deseo aprovechar esta Alta Tribuna para repetir una vez más algo que mucho daño causa y que lo dije, en varias oportunidades, en la Comisión Investigadora. Siempre se supone que la persona que quiere investigar o aclarar estas negociaciones lleva un fin determinado. Esto no es serio. Tanto ha hecho escuela este error, que, incluso, hace algunos meses, el ex Secretario General de Gobierno, en una carta que publicaron todos los diarios de la capital, me hacía aparecer como que yo recibía instrucciones de

algunas personas para actuar en determinada forma ante la Comisión Investigadora.

Deseo terminar expresando que, así como encuentro de absoluta necesidad solucionar el problema de la locomoción de una vez por todas, prescindiendo de intereses, de demagogia y de suspicacia, debe darse respaldo a las conclusiones de la Comisión creada por el Ministerio de Economía, que está integrada por ingenieros de reconocida capacidad, por la que según me parece, sería temerario dudar de sus intenciones y de su solvencia.

El señor CASTRO (Presidente).— Puede continuar el Honorable señor Bustamante.

El señor BUSTAMANTE.— Señor Presidente, dentro del tiempo que me queda, voy a tratar de condensar algunas observaciones sobre este problema que ruego a los Honorables Diputados escuchar con atención, como yo lo hago con ellos...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— Desde luego, quiero entrar a demostrar que la responsabilidad de esa situación, a mi juicio, es exclusivamente del "Condecor" que no aprobó una previa para INACO por los ciento cincuenta buses de una opción que quedaba, en circunstancias de que, primitivamente —óiganlo bien los Honorables Diputados— había aprobado previas para doscientas máquinas, que se encontraban dentro del país, la que se revendaban por INACO a los empresarios particulares...

Señor Presidente, la historia de este problema se remonta al año 1952. En esa oportunidad, se puso fin a un conflicto colectivo del personal de choferes de la locomoción, y, al subscribirse un acta, con la firma del ex Presidente de la República, don Gabriel González Videla, y de sus Ministros de Estado, en la parte pertinente del documento, se estableció el compromiso del Gobierno de facilitar a los empresarios particulares de la locomoción colec-

tiva la renovación de su material, cuyo deficiente estado era público y notorio. Los empresarios particulares se comprometieron a reservar de las bonificaciones que los Gobiernos radicales les otorgaban, la cantidad de siete millones de pesos mensuales, para formar el capital inicial de una sociedad anónima, que hoy existe, y se llama "Transportes Colectivos Chilenos".

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— Los empresarios particulares hicieron la reserva de algunos millones de pesos y organizaron la sociedad anónima "Transportes Colectivos Chilenos", cuyo decreto de instalación fue aprobado en septiembre pasado. Esta empresa —lamento que algunos Honorables Diputados no escuchén— fue la que compró a INACO los buses FIAT que actualmente se encuentran en circulación en el País.

Del estudio de los antecedentes y de las posibilidades económicas y cambiarias, se desprendía, como primera premisa para los empresarios particulares, que el material norteamericano era prácticamente inalcanzable, tanto por su precio, como por la forma de pago exigida por los proponentes, que era al contado. Además, la carencia de divisas duras era tal, que no existían posibilidades de obtener coberturas.

Tengo a la mano una carta de los empresarios particulares en la cual demuestran que, después de haber hecho un análisis de todas las posibilidades de comprar máquinas en Europa, llegaron a la conclusión definitiva de que para ellos, los usuarios —y ruego a los Honorables Diputados conservadores que escuchen esto— las máquinas que más convenían a sus intereses, considerando que estos caballeros se presentan para negociar sus máquinas, y para proporcionar movilización, eran las máquinas FIAT O. M., de las cuales, como he dicho, hay varias

en el país, y aún quedó una opción de ciento cincuenta unidades.

El señor CORREA LETELIER.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor BUSTAMANTE.— Un momento, Honorable colega.

El convenio sobre esta materia, de país a país, se perfeccionó por una nota verbal intercambiada entre el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y la Embajada de Italia, el 29 de septiembre de 1952. Así es que aquí también hay un acuerdo internacional.

Contraído el compromiso del Gobierno y producida la divisa, se había dado el paso definitivo hacia la adquisición de estas máquinas.

Colocadas las cosas en este terreno, señor Presidente, la sociedad en formación, celebró un contrato pro-forma con la representación de FIAT, el que sería sometido posteriormente a la aprobación del Ministerio del ramo, y presentó al Consejo Nacional de Comercio Exterior, la solicitud de previa pertinente.

INACO, haciendo uso de su autonomía, resolvió vender este material que importaba, a "Transportes Colectivos Chilenos", Sociedad Anónima, dentro de una movilidad contractual que hasta la fecha ha operado sin inconvenientes. La sociedad propietaria ha dado servicio a la ciudad en condiciones que las autoridades del tránsito califican de excelentes.

Pues bien, señor Presidente, aquí viene el "quid" del problema. Esta opción quedó, de ciento cincuenta buses FIAT, más otros treinta que pueden comprarse por concepto de fletes, ha motivado la citación a esta sesión especial de la Honorable Corporación, que fue solicitada por mi Honorable e ilustre colega, señor Correa Letelier.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— Señor Presidente, INACO presentó en septiembre de este año, entre otras previas, una con

el número 6.953, por los ciento cincuenta buses FIAT, restantes de la opción...

El señor CORREA LARRAIN.— ¿Cuándo presentó esa previa?

El señor BUSTAMANTE.— En septiembre de 1954.

El señor CORREA LARRAIN.— ¿En qué fecha?

El señor BUSTAMANTE.— Para darle esta fecha exactamente, tendría que ver el documento correspondiente. Pero fue alrededor del 17 de septiembre, en que presentó previas; pero ésta tiene el número 6953...

El señor CORREA LARRAIN.— O sea, cuando el Consejo había resuelto postergar esta operación...

El señor BUSTAMANTE.— Esas son otras previas.

Su Señoría puede averiguar esto en INACO. Su Señoría es Consejero en esa Corporación y tiene la obligación de saber estas cosas.

¿Por qué me lo pregunta a mí? ¿Para qué son las Consejerías Parlamentarias?

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).— Honorable señor Correa Larraín, ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

El señor BUSTAMANTE.— Señor Presidente, lo curioso del caso es que el Consejo de Comercio Exterior, habiendo aprobado previas, como lo dije, por las cuales se importaban doscientas de estas máquinas, la mayoría de las cuales ya están en el país, acordó dejar ésta pendiente y se tomó un acuerdo para crear un ítem especial de dos millones de dólares anuales para importar buses a base de propuestas públicas y de informes técnicos, todo por intermedio de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

Posteriormente, la Empresa de Transportes Colectivos del Estado presentó una previa idéntica, por las mismas máquinas que se le habían rechazado a INACO. Ahora el CONDECOR, aprobó la previa a la Empresa de Transportes Colectivos

del Estado, y de aquí que nace todo el problema en cuestión.

Yo me pregunto: ¿cuáles fueron las razones que tuvo en vista el CONDECOR para aprobar una previa para la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, en circunstancias de que la misma previa se la rechazó a INACO?

El señor CORREA LETELIER.— Es que ahora se interesó Su Excelencia el Presidente de la República.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— No, Honorable Diputado. Lo que sucede es que el CONDECOR ha estado tramitando al Gobierno.

Si se traen estas máquinas a Santiago, lo lógico es que sean entregadas a la movilización particular...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— Otra pregunta que yo me formulo, y ojalá me la contestaran, si no en esta sesión, en otra los señores Consejeros parlamentarios de la E. T. C.: ¿en qué forma, y con qué fondos va a proceder a cancelar estos vehículos una empresa que está poco menos que en falencia?

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— Yo quiero decir a Sus Señorías que estoy completamente de acuerdo en que la Empresa de Transportes Colectivos del Estado no debe hacer politiquería...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CORREA LETELIER.— No sirven para la movilización, Honorable Diputado.

El señor BUSTAMANTE.— Escúchenme con atención, y yo les voy a probar que sirven. ¿Hasta dónde hay lógica y justicia en el hecho de que todo el país pague los cuantiosos aportes estatales para la movilización de Santiago? Reconozcamos, de una vez por todas, que, en este

caso específico de la movilización, las empresas particulares pueden dar un servicio mejor y más económico que la actual Empresa estatal.

No voy a leer los datos dados por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, pero quiero referirme al factor de la capacidad de transporte, que han señalado con tanto brillo mis Honorables colegas señores Correa Letelier y Justiniano. De acuerdo con los informes técnicos...

El señor CASTRO (Presidente).— ¿Me permite, Honorable Diputado? Ha llegado a la Mesa un proyecto de acuerdo firmado por varios Comités Parlamentarios.

Solicito el asentimiento de la Sala para votar este proyecto de acuerdo diez minutos antes del término de la sesión.

El señor DURAN.— Cuando termine sus observaciones el Honorable señor Bustamante, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— La sesión termina a las 18 horas.

Si le parece a la Honorable Cámara, se votará el proyecto de acuerdo cinco minutos antes de las 18 horas.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CASTRO (Presidente).— Acordado.

Puede continuar el Honorable señor Bustamante.

El señor BUSTAMANTE.— Este factor de la capacidad de transporte, que se ha citado tanto por algunos Honorables colegas, no es como se cree generalmente...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— Ruego al Honorable señor Héctor Correa Letelier que me escuche y no converse.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— A pesar de que Su Señoría no me concedió interrupciones, lo escuché...

Este factor depende, no del volumen de carga útil solamente, como se cree generalmente, sino de otros factores que inciden en la velocidad comercial, tales como velocidad de pique y frenaje, maniobrabilidad, facilidad del recambio de pasajeros, distanciamiento de paraderos, expedición de la circulación, etc.

Es, por tanto, de la combinación favorable de estos diversos factores, de lo que se obtiene la mayor potencia del transporte.

Es preciso señalar que la empresa particular, profundamente conocedora por experiencia de las características urbanas de Santiago, como de las modalidades del tránsito, idiosincrasia del público, etc., optó por un vehículo que con capacidad de carga aparentemente reducida, reúne los demás requisitos que inciden en la velocidad comercial y que, agregados a la economía de su operación, la hacen altamente eficiente, como lo comprueba la enorme cantidad de estas máquinas que circula en ciudades italianas, cuyos perímetro y población las asemeja a Santiago, como Milán y otras.

Estoy plenamente de acuerdo con la opinión de los técnicos especialistas mundiales que proponen el uso de grandes vehículos para solucionar el problema de la locomoción colectiva. Pero debo hacer presente que las condiciones urbanísticas de nuestra capital permitirán el tránsito de estas grandes unidades solamente cuando concurren circunstancias hoy inexistentes, ya que para nadie es un misterio que la capacidad de resistencia de la pavimentación de nuestras calles es insuficiente, aún para los vehículos de mediano tonelaje, como lo sabe el Honorable señor Schaulsohn, que presentó un proyecto para repavimentar las calles centrales de Santiago.

Si a esto se agrega que, siendo Santiago una ciudad del tipo que los urbanistas denominan "monolítico", es decir, con un punto de atracción central hacia el cual converge, a ciertas horas del día, la casi

totalidad de los pasajeros y de los vehículos, y a otras horas el movimiento se produce en sentido inverso, tendremos que aceptar que en la zona congestiva la maniobrabilidad es factor determinante de la velocidad comercial, como es el caso de los vehículos de pequeña capacidad.

He concedido una interrupción al Honorable señor Salum, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Con la venia de Su Señoría, tiene la palabra el Honorable señor Salum.

El señor SALUM.— Señor Presidente, el Honorable señor Correa Letelier ha planteado la necesidad de los buses sean adquiridos a base de propuestas públicas. Pero debo recordar a Su Señoría que los buses "Reo" fueron comprados sin propuestas públicas en el anterior Gobierno; que los trolebuses Pullman fueron adquiridos, también, sin propuesta pública en el anterior Gobierno; y que los Berliet se compraron en igual forma, también en el anterior Gobierno.

Sólo hubo una propuesta para la última adquisición, que se la llevó la firma Chausson y no la pudo cumplir.

Posteriormente, la Empresa adquirió 250 buses Berliet en compra directa, operación que está pendiente en espera de la decisión de la Honorable Cámara, sobre el informe de su Comisión Investigadora.

El señor CORREA LETELIER.— Está equivocado Su Señoría.

El señor SALUM.— El argumento que se ha dado respecto a la falta de capacidad de los buses FIAT en abierta contradicción con la autorización concedida por el CONDECOR. Otro organismo estatal o semiestatal estuvo muy relacionado con la importación de las denominadas "liebres". Esas sí que son adquisiciones antieconómicas. Las "liebres", son de marca alemana. Todos conocemos a su importador.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SALUM.— Señor Presidente,

la crítica que se ha tratado de hacer a determinadas organizaciones o instituciones fiscales, está en abierta contradicción con las palabras del Honorable señor Correa Letelier.

Nada más, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Puede continuar el Honorable señor Bustamante.

El señor BUSTAMANTE.— Señor Presidente:

Si se tratara de planificar la solución definitiva del problema de la locomoción colectiva, seríamos los primeros en estar contestes en la necesidad de los grandes vehículos, siempre que previamente se resolvieran los problemas de amplitud de vías, pavimentación, cruces, etc., que lo complican considerablemente.

La necesidad de llegar a una solución inmediata, aún cuando de carácter transitorio, ha impulsado a los propietarios particulares a preferir vehículos que, suplementando su escasa capacidad de carga con su gran velocidad comercial, alivien la situación actual sin producir daños graves a la pavimentación, que el Estado no está en condiciones de reponer adecuadamente.

El señor CASTRO (Presidente).— Honorable Diputado, corresponde votar el proyecto de acuerdo a que la Mesa hizo alusión hace un instante.

Previamente, se va a dar lectura al proyecto de acuerdo.

El señor GOYCOOLEA (Secretario).— El proyecto de acuerdo de los señores Correa Letelier, Tamayo, Del Río, don Humberto; Miranda, don Hugo, apoyados por los Comités Radical, Conservador y Liberal, dice como sigue:

Considerando:

Que el Instituto Nacional de Comercio (INACO), el Consejo de Comercio Exterior (CONDECOR) y la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, han adoptado acuerdos tendientes a importar buses de una determinada marca, en oposición a los informes técnicos existentes

sobre la materia, y sin el trámite de las propuestas públicas, indispensables para asegurar una correcta inversión de los caudales públicos destinados a este fin, y

Visto lo dispuesto en el artículo 39, atribución 2ª de la Constitución Política del Estado,

La Cámara de Diputados acuerda:

1º Expresar su protesta por la inasistencia del señor Ministro de Economía, don Jorge Silva Guerra, a la presente Sesión, a la cual fue oportunamente invitado;

2º Solicitar de S. E. el Presidente de la República, se sirva ordenar a los funcionarios de su dependencia, la suspensión de la importación de vehículos de una determinada marca ya acordada;

3º Representar a S. E. el Presidente de la República la necesidad de que las adquisiciones de vehículos para la locomoción colectiva se hagan mediante propuestas públicas y que ellos tengan las características de las indicadas por los informes técnicos; y

4º Representar a S. E. el Presidente de la República, la conveniencia de que se estudie rápidamente, y con todos los antecedentes necesarios las posibilidades de importación de trolebuses destinados a la movilización colectiva y los suministros de energía eléctrica correspondientes”.

El señor BUSTAMANTE.— Nosotros vamos a abstener de votar, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— En votación el proyecto de acuerdo.

—*Practicada la votación en forma económica, dió el siguiente resultado: por la afirmativa, 37 votos.*

El señor CASTRO (Presidente).— Aprobado el proyecto de acuerdo.

Puede continuar el Honorable señor Bustamante.

El señor BUSTAMANTE.— Señor Presidente, creo que el proyecto de acuerdo que se acaba de aprobar debió presentarse en una sesión posterior, cuando ya hubiéramos aclarado este problema con mayores

antecedentes, y con la presencia del señor Ministro de Economía, que no es de la tienda nuestra.

Un señor DIPUTADO.— ¿De qué tienda es, Honorable Diputado?

El señor BUSTAMANTE.— Es muy allegado a la Derecha, Honorable colega.

Varios señores DIPUTADOS.— Pero diga de qué tienda es, Honorable colega.

El señor BUSTAMANTE.— Al que le venga el sayo que se lo ponga.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BUSTAMANTE.— Resumiendo, señor Presidente, fluye de esta larga exposición:

Primero, que el material FIAT está dando un rendimiento eficiente en cuanto al servicio;

Segundo, que los compradores, que ya usan estas máquinas, se encuentran satisfechos de las características técnicas y mecánicas del materail y de la economía de su operación, aunque les duela a algunos señores Diputados;

Tercero, que los vendedores han cumplido puntualmente con sus obligaciones contractuales, avanzando aún más allá de ellas, en beneficio del material y del servicio;

Cuarto, que la escasa capacidad de carga de este material lo hace adecuado para la económica explotación de las empresas particulares, cuanto inadecuado para la explotación substancialmente más cara de la empresa estatal, cuyo Director así lo ha reconocido públicamente.

En este punto, señor Presidente, estoy de acuerdo con el Honorable señor Correa Letelier, en que la explotación de estas máquinas es substancialmente más cara para la empresa estatal.

Por tanto, estimo que la política acertada en relación con esta materia, consiste en destinar todo el material de este tipo que llegue al País a su explotación por las empresas particulares debidamente organizadas, las que deberán propender a la solución del problema, no sola-

mente en Santiago, sino también en provincias.

Nada más, señor Presidente.

El señor MARTINEZ CAMPS.— Pero el Gobierno quiere otra cosa, Honorable Diputado.

El señor BUSTAMANTE.— No, señor Diputado. Su Señoría se está refiriendo a una planificación posterior, porque no se pudo llevar a cabo la primitiva.

El señor MARTINEZ CAMPS.— Tengo el oficio a la mano, Honorable Diputado.

El señor CORREA LARRAIN.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor CORREA LARRAIN.— Señor Presidente, quiero hacer una breve y rápida historia de cómo se generó este negocio de los buses y de la opinión que mereció al Honorable señor Lira Merino, correligionario del Honorable señor Bustamante y actualmente delegado de Chile ante las Naciones Unidas.

Decía el señor Lira Merino, en sesión de fecha 29 de julio de 1953:

El señor BUSTAMANTE. — Estaba equivocado...

El señor CORREA LARRAIN.— “Con posterioridad a esa fecha, el mismo señor Almy, supongo que representando a una firma italiana constructora de trolebuses, ha estado gestionando la adquisición de una cantidad de estas maquinarias por parte, primero, de la Asociación de Autobuses y ahora del Instituto Nacional de Comercio.

Estoy en antecedentes de que los procedimientos de que usa este señor para obtener las propuestas o llevar a cabo esta clase de negocios no son de los más correctos.

Todavía más: tengo entendido que se llegó a amenazar al Gobierno con una reclamación diplomática si no cumplía con el convenio que habría existido entre Chile e Italia para trocar trolebuses por sa-

litre, compromiso que se habría celebrado a mediados del año pasado”.

En realidad, esta opinión del Honorable señor Lira tiene bastante importancia, en este momento en que estamos tratando la operación de compra de los buses FIAT.

Recuerdo que, cuando en el Consejo de INACO se trató el negocio de los buses, el Diputado que habla, en su calidad de Consejero, se opuso a él no sólo porque consideró la opinión del Honorable señor Lira, quien parecía estar bien informado de los términos en que se realizaba, sino porque quedó en claro, en esa ocasión, que se había gestado entre la Asociación de Autobuseros y el entonces Ministro del Interior, señor Del Pedregal, en condiciones que parecían no del todo convenientes para el interés nacional.

Se trataba de un negocio prácticamente realizado para el cual se pidió, posteriormente, la garantía del Estado. En estas condiciones, la operación fue traspasada a INACO, donde fue aprobada por mayoría de votos, contra la opinión de los Consejeros parlamentarios, señores Sepúlveda, Sandoval y el que habla, y en conformidad con los deseos del Gobierno, según quedó claramente establecido.

Si bien es cierto que la adquisición de buses para particulares podía realizarse en forma directa, desde el momento en

que el INACO los importe para una Empresa del Estado, no debió abandonarse el sano procedimiento de las propuestas públicas.

Por otro lado, mi Honorable colega señor Bustamante, manifestaba que el CONDECOR había “tramitado” al INACO en la previa para la importación de estos buses. Debo decir al respecto, que lo que sucedió fue que, a petición del señor Silva Guerra, Ministro de Economía, se postergó la aceptación de la opción, porque no se consideró conveniente la operación y porque era necesario esperar el informe técnico acerca del resultado que habían dado los buses FIAT, que ya habían llegado al País.

En una sesión posterior, después que en dos ocasiones se había ratificado el acuerdo anterior, el Gobierno obtuvo sorpresivamente que se aprobara esa opción. Entonces, se tramitó en el CONDECOR la previa para la importación de buses FIAT.

El Honorable señor Bustamante pregunta sobre la fecha de esa previa...

El señor CASTRO (Presidente).— Honorable Diputado, ha llegado la hora. Se levanta la sesión.

—*Se levantó la sesión a las 18 horas.*

*Crisólogo Venegas Salas,*  
Jefe de la Redacción de Sesiones.