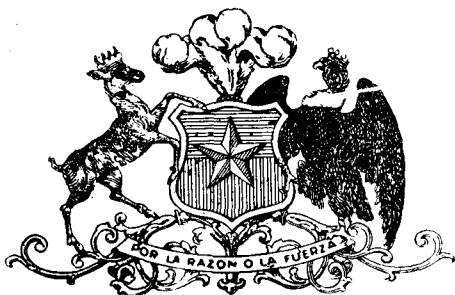


REPUBLICA DE CHILE



CAMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA EXTRAORDINARIA

Sesión 2^a, en miércoles 23 de octubre de 1963

(Especial: de 11 a 13.21 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CORREA LARRAIN

SECRETARIOS, LOS SEÑORES CAÑAS IBÁÑEZ Y KAEMPFE

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 objetivo de la sesión: “tratar la adquisición por la Línea Aérea Nacional de tres aviones a reacción, marca Caravelle VI-R y la inconveniencia de esta adquisición para el interés general” | 294 |
| 2.—Se suspende la sesión para constituir la Sala en sesión secreta. | 321 |
| 3.—Reabierto la sesión pública, se pone en votación un proyecto de acuerdo relacionado con la materia motivo de la citación, y no hubo quórum reglamentario para su pronunciamiento | 321 |

II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

- | | |
|---|-----|
| 1.—Oficio de S. E. el Presidente de la República con el que formula nuevas observaciones al proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de Conchalí para contratar empréstitos | 287 |
| 2.—Oficio de S. E. el Presidente de la República con el que formula observaciones al proyecto de ley por el que se crea la Caja de Previsión de los Obreros Municipales de la República | 287 |
| 3.—Oficio de S. E. el Presidente de la República con el que incluye varios proyectos de ley entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en la presente legislatura | 289 |
| 4/5.—Oficios del señor Ministro del Interior con los que da respuesta a los que se le dirigieron respecto de las siguientes materias:
Absorción de la cesantía obrera en la provincia de Arauco | 289 |
| Ejecución de nuevas obras de energía eléctrica en la provincia de Cautín | 290 |
| 6.—Oficio del señor Ministro de Hacienda con el que da respuesta al que se le dirigió en nombre del señor Jaque, sobre implantación de la jornada única bancaria en la provincia de Concepción. | 290 |
| 7.—Oficio del señor Ministro de Justicia con el que da respuesta al que se le dirigió en nombre del señor Oyarzún, relativo a irregularidades ocurridas en la Municipalidad de Quilpué | 291 |
| 8/9.—Oficios del señor Ministro de Salud Pública con los que da respuesta a los que se le dirigieron respecto de las materias que se expresan:
Explotación de los fundos “Cabrería” y “Espigado”, de propiedad del Servicio Nacional de Salud | 292 |
| Pagos efectuados al personal del Servicio Nacional de Salud por concepto de horas extraordinarias | 292 |
| 10.—Moción del señor Millas con la que inicia un proyecto de ley que establece que no devengarán intereses las deudas hipotecarias contraídas por los imponentes del Servicio de Seguro Social que hayan adquirido propiedades construidas por esa institución. | 292 |
| 11.—Presentación suscrita por 29 señores Diputados con la que solicitan se lleve a efecto la presente sesión | 292 |

III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

Las actas de las sesiones 49ª a 56ª de la Legislatura recién pasada, se declararon aprobadas por no haber merecido observaciones.

IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

1.—OFICIO DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

“Nº 3.740.—Santiago, 22 de octubre de 1963.

Por Oficio N. 3.578, de fecha 8 del actual, el Ejecutivo en uso de las facultades que le confiere la Carta Fundamental, observó el proyecto de ley por el cual se autoriza a la Ilustre Municipalidad de Conchalí para contratar un empréstito hasta por la suma de Eº 340.000.

Nuevos antecedentes que se han hecho llegar a conocimiento del Gobierno con posterioridad a que se formulara el veto mencionado, hacen de justicia dar acogida a la petición que se le ha hecho, en orden a retirar parte de estas observaciones, encaminadas a permitir la adquisición de elementos necesarios para el transporte de la basura, en la forma contemplada en el artículo 1º, letras a) y b) del proyecto, como igualmente, a no alterar el plazo de diez años que dicho precepto indica.

Asimismo, se hace necesario proveer al pago de la deuda correspondiente al préstamo autorizado por la Ley Nº 13.345 a que se refiere la letra g) del artículo 3º.

Lo anterior, impone a la vez la necesidad de mantener el porcentaje de la contribución adicional del tres por mil considerado en el artículo 4º del proyecto.

Acorde con lo expuesto, vengo en retirar en esta parte el veto que afecta a las referidas disposiciones, con lo cual éste subsistiría en los siguientes términos:

Introducir al proyecto las siguientes modificaciones:

“En el artículo 1º, reemplázase la cantidad de “Eº 340.000” por “Eº 256.815,17”.

“En el artículo 3º, modifícase lo siguiente: “Suprímense las letras c), d), e) y f)”.

“Reemplázase el artículo 5º por uno nuevo con el siguiente texto: “Artículo 5º— Toda adquisición debe hacerse por propuesta pública, y por intermedio de la Dirección de Aprovisionamiento del Estado”.

Con el mérito de lo expresado, sírvase V. E. tener por retiradas del veto formulado, las observaciones indicadas al proyecto de ley referido en la parte señalada.

Saluda atentamente a V. E.

(Fdo.): *Jorge Alessandri R.—Sótero del Río Gundián.*”

2.—OFICIO DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

“Nº 1.357.—Santiago, 22 de octubre de 1963.

Por Oficio Nº 2.945, remitido el 24 de septiembre último, me comunica V. E. el texto del proyecto de ley que aprobó el Honorable Congreso Nacional, que crea la Caja de Previsión de los Obreros Municipales de la República.

En ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 53 de la Constitución Política del Estado, desapruébo dicho proyecto de ley y lo devuelvo con las observaciones que fundamentan mi resolución.

Cabe anotar, primeramente, que son algo más de 12.000 los obreros de las 272 Municipalidades del país, de los cuales 9.000, correspondientes a 271 de ellas, imponen en el Servicio de Seguro Social. Los 3.000 restantes pertenecen a la Municipalidad de Santiago y disfrutan de un régimen de beneficios mucho más amplio y gravoso, el de la Caja de Previsión Social de los Obreros Municipales de Santiago.

El proyecto consiste, en esencia, en crear un nuevo organismo previsional, que comprende, como su denominación lo señala, a los obreros municipales de toda

la República, inclusive, a los de Santiago, cuya Caja es sustituida por el nuevo organismo. No se establecen los aportes y beneficios, sino que su determinación se deja a un estatuto definitivo que deberá dictar, en un plazo de seis meses, el Presidente de la República. No obstante, quienes sean obreros municipales en la fecha de publicación de la ley, mantendrán sus "actuales beneficios previsionales, asignación familiar, indemnización por años de servicios y reajustes de pensiones."

La idea matriz del proyecto es notoriamente contrapuesta al criterio de conjunto, al criterio nacional en que es imperativo encuadrar toda reforma que se introduzca a la situación existente en materias de seguridad social. Los gravísimos defectos de que esa situación adolece, por demás divulgados, tienen su origen, precisamente, en que los intereses de diversos grupos logran primar sobre los de la colectividad, incurriéndose así, en forma reiterada, en agudas injusticias y excesos absurdos. El proyecto, en lugar de aminsonar semejantes injusticias y excesos en cuanto atañe a los obreros de que él se ocupa, sólo persigue subir, lo que consta en los antecedentes de su gestación, el nivel de beneficios de los 9.000 que ahora imponen en el Servicio de Seguro Social, tomando como modelo las prestaciones de que gozan los 3.000 de la Municipalidad de Santiago; estas prestaciones, según se indica en los informes de las comisiones del Honorable Congreso que estudiaron el asunto, tienen un costo que llega nada menos que a 105,3% de los salarios, lo que representa más del doble del monto de las imposiciones al Servicio de Seguro Social. En realidad, basta lo expuesto para rechazar el proyecto.

Conviene dejar en claro que sería erróneo creer que al dejarse al Presidente de la República la determinación de aportes y beneficios, tendría el Presidente la posibilidad de instituir un régimen que no contenga injustas desigualdades. Desde luego, el proyecto impide, en su artículo

único transitorio, cualquiera reducción de los actuales beneficios aplicables a quienes tengan la calidad de obrero municipal cuando se publique la ley; y atendiendo al objetivo único del proyecto, que es aumentar los beneficios a los 9.000 obreros que ahora imponen en el Servicio de Seguro Social, resultaría inevitable hacerlo, sin que ellos puedan ser en nada compensados con reducciones de los que ahora disfrutan los trabajadores de la Municipalidad de Santiago.

Por otra parte, la nueva Caja enfrentaría problemas de magnitud, tanto en el aspecto financiero como en el administrativo. Es bien conocido que las Municipalidades tienen serias dificultades, en general y salvo casos de excepción, para cumplir sus obligaciones, entre ellas las previsionales. Las consecuencias adversas de tales dificultades serían incomparablemente más importantes para la pequeña nueva Caja que para un organismo como el Servicio de Seguro Social, y se verían agudizadas por los aumentos de aportes que requeriría el pago de los mayores beneficios que habría que fijar y el de los mayores gastos administrativos. En cuanto a la gestión administrativa, caería en complicaciones, costos desproporcionadamente altos y serias deficiencias en la atención de los imponentes, por tener que abarcar a numerosos grupos, en su mayoría muy reducidos, diseminados en todo nuestro territorio, atención que deberá hacerse por correspondencia, ya que el nuevo organismo no podrá abrir oficinas locales, sino únicamente en las grandes ciudades. Agrava esta situación la circunstancia de que la nueva Caja deberá conceder beneficios distintos a sus diversos sectores de imponentes, a saber: los actuales obreros de la Municipalidad de Santiago, los actuales asegurados en el Servicio de Seguro Social y los sujetos al régimen definitivo que se aplique a quienes ingresen en lo futuro a las Municipalidades. No parece necesario entrar en más explicaciones para reconocer que todo

esto se traduciría en inevitables deficiencias y desmejoramiento de la atención que hoy reciben los obreros comprendidos en el proyecto. Los propios interesados lo reconocen, en solicitud de veto integral del proyecto que me han dirigido el Consejo Directivo de Santiago y la Junta Provincial de la Unión de Obreros Municipales de Chile, en la que manifiestan que el proyecto "no logra en ningún caso, por razones de orden financiero y de administración, otorgar a los obreros municipales de provincias el mismo nivel previsional de que gozan los obreros de la Ilustre Municipalidad de Santiago, sino que, por el contrario, sólo los perjudicaría en sus expectativas y dificultaría el otorgamiento de sus actuales beneficios."

En resumen, por estar abiertamente reñido con el justo criterio nacional a que tienen que amoldarse los cambios que se vayan implantando en nuestros heterogéneos regímenes previsionales y establecer un organismo que funcionaría bajo condiciones demasiado desfavorables, vengo en desaprobar el proyecto en todas sus partes.

Saluda atentamente a V. E.

(Fdo.): *Jorge Alessandri R.—Miguel Schweitzer S.*

3.—OFICIO DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

"Nº 00567.—Santiago, 22 de octubre de 1963.

Pongo en conocimiento de V. E. que, en uso de la facultad que me confiere el artículo 57 de la Constitución Política del Estado, he resuelto incluir, entre las materias de que se puede ocupar el Honorable Congreso Nacional en el actual Período Extraordinario de Sesiones, los siguientes proyectos de ley:

1.—El que aprueba el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República de Chile. (Boletín Nº 20.559, del Honorable Senado);

2.—El que aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de Chile y la Unión Panamericana para el establecimiento de un Centro de Enseñanza de Estadística en la República de Chile. (Boletín Nº 20.560, del Honorable Senado);

3.—El que libera de derechos, la internación de especies destinadas al nuevo hospital "Clínica Alemana de Valdivia", llegadas a Corral. (En la Honorable Cámara de Diputados).

4.—El que concede autonomía a la comuna Subdelegación de Cisnes del departamento de Aisén. (Boletín Nº 9.878, de la Honorable Cámara de Diputados);

5.—El que denomina Grupo Escolar "Alcides O'Kingstone Salfat", al Grupo Escolar San Clemente. (En la Honorable Cámara de Diputados), y

6.—El que crea una plaza de Cónsul Particular Vitalicio, con sede de libre elección, que será servida por el señor Benjamín Subercaseaux Zañartu. (Boletín Nº 20.548, del Honorable Senado).

Dios guarde a V. E.

(Fdo.): *Jorge Alessandri R.—Sótero del Río Gundán.*"

4.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR

"Nº 3718.— Santiago, 21 de octubre de 1963.

Por oficio Nº 14.021, de fecha 4 de septiembre del año en curso, la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, dice a este Ministerio lo que sigue:

"Completando el oficio DV. SP. Nº 11583, de fecha 27 de julio último, relacionado con los obreros cesantes de Lota y Coronel, me permito informarle que en el año 1962 y tal como lo indica el oficio DV. SP. Nº 8409, de fecha 27-V-52, se proyectó proporcionar trabajo a tales cesantes en la Zona de Cañete a Tirúa, pero cuando llegó el momento de trasladarlos a esa Zona, los interesados no se presentaron, argumentando que eso los alejaba de sus hogares.

En el momento actual, esta Dirección sólo tiene financiamiento proveniente de los fondos del 2% entregados por el Ministerio del Interior, para proporcionar trabajo, hasta el mes de octubre próximo, a los obreros cesantes de las minas carboníferas Plegaria de la Provincia de Arauco”.

Lo que transcribo a V. E., para su conocimiento y el del H. Diputado don Albino Barra Villalobos, conforme a lo solicitado en su oficio N° 6738, de fecha 9 de mayo del año en curso.

Saluda atentamente a V. E. (Fdo.): *Sótero del Río G.*”

5.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR

“N° 3723.— Santiago, 21 de octubre de 1963.

La Dirección General de Servicios Eléctricos, por oficio N° 4501, fechado el 26 de septiembre último, dice a esta Secretaría de Estado, lo siguiente:

“En contestación al oficio N° 2886 de fecha 17 de agosto último, en el cual US. transcribe a esta Dirección el oficio N° 9624 de fecha 3 del mismo mes, de la H. Cámara de Diputados, pidiendo a indicación de los Honorables Diputados Víctor González Maertens y Miguel Huerta Muñoz, que se adopten las medidas indispensables para resolver el problema de falta de energía eléctrica que afecta a la provincia de Cautín y especialmente a la comuna de Lautaro, tengo el agrado de informar a US. que para dar solución al problema eléctrico de esta última ciudad, la Dirección a mi cargo pidió a ENDESA que anticipara para el presente año la construcción de la Subestación Lautaro que consulta su plan de electrificación para Cautín, y que a la Empresa Concesionaria exigió la realización de un plan de trabajo en sus sistemas primario y secundario de distribución para recibir la corriente de ENDESA.

El plazo fijado a la empresa para dar

cumplimiento al plan exigido vence el 20 de diciembre próximo y, se le notificó, que de no dar cumplimiento oportuno, se intervendría la empresa para realizar los trabajos a su cargo, o para caducarle la concesión y enajenarla en subasta pública a fin de normalizar el servicio con una administración fiscal o con una empresa distribuidora de solvencia técnica y económica reconocidas.— *Nicolás Secul T., Ing. Director.*”

Lo que tengo el honor de transcribir a V. E. para su conocimiento, con relación a su oficio N° 9624, de 3 de agosto último.

Saluda atentamente a V. E. (Fdo.): *Sótero del Río G.*”

6.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE HACIENDA

“N° 1130.— Santiago, 21 de octubre de 1963.

Me es grato dar respuesta al oficio de esa Corporación en el que transcribe la petición del H. Diputado señor Duberildo Jaque Araneda, en orden a que se acogiese favorablemente la aspiración del gremio bancario de Concepción, de que se extendiera a dicha plaza el régimen de jornada única imperante, excepcionalmente, en los Departamentos de Santiago, Valparaíso y San Bernardo.

Al respecto, cúmpleme manifestarle que la Superintendencia de Bancos realizó una encuesta entre los sectores que habrían de verse afectados con la eventual adopción de tal medida, para disponer de elementos de juicio en la elucidación del problema. Los resultados de la encuesta han sido adversos a la implantación de la jornada única en Concepción y así lo manifiestan, en términos categóricos, la Cámara Central de Comercio de Chile, la Confederación de la Producción y del Comercio, la Sociedad Nacional de Agricultura, la Sociedad Agrícola del Sur, el Banco del Estado de Chile y la Asociación de Bancos de la República de Chile. Con una sola excepción, los bancos particulares aso-

ciados en esta última entidad respondieron negativamente a la circular en que su Presidente los consultó, acerca de la opinión que cada empresa sustentara sobre la posible reforma del horario bancario en Concepción o en cualquier otro punto del país, no comprendido en los tres Departamentos arriba mencionados.

La Sociedad de Fomento Fabril, se pronunció esta vez favorablemente sobre la petición de los empleados bancarios de Concepción, y aún aceptando que la jornada única se hiciera extensiva a todos los bancos del país, aunque no dio ninguna razón o fundamento a estas opiniones y pese a que en ocasiones anteriores había opinado en sentido negativo.

Para su mejor ilustración, manifiesto a US., finalmente, que las entidades consultadas han expuesto, en resumen, los siguientes inconvenientes principales y argumentos que los inducen a pronunciarse en contra de la medida:

1º—El horario de atención al público, de 9 a 13.30 horas no guarda relación con el de la actividad comercial en general, ni tampoco se acomoda a la llegada de trenes de los pueblos que convergen a Concepción.

2º—La implantación de ese horario, originaría gastos en detrimento de los resultados de los ejercicios financieros de las oficinas bancarias situadas en dicha ciudad, al elevarse los costos de operación, por los efectos de tener que proporcionar almuerzo al personal y que invertir cuantiosas sumas de dinero para proveerlas de las instalaciones iniciales a dicho fin, recursos que se distraerían de los específicos objetivos de fomento de la producción a que están destinados.

3º—Produciría una baja de los depósitos como consecuencia de la imposibilidad de la clientela que reside fuera de la ciudad para concurrir a tiempo a los Bancos y ello, precisamente, en los momentos en que las emisiones se hallan restringidas por razones de la superior conveniencia del país.

4º—Si se accediese a esta petición el precedente sería inevitablemente invocado por otras ciudades y pueblos pequeños para apoyar a su turno, solicitudes de igual naturaleza.

Fundada en lo que antecede, la posición de la Superintendencia de Bancos frente al problema de que trato, opuesta a la petición de los empleados bancarios de Concepción, y siendo que de los nuevos antecedentes reunidos se concluye también que tal innovación en el horario perjudicaría la atención del público por parte de los Bancos, esta Secretaría de Estado se ve en la obligación de mantener el criterio que ha sustentado hasta ahora, contrario de extender el régimen de jornada única a otras localidades que no sean las que lo tienen en la actualidad.

Dios guarde a US. (Fdo.): *Luis Mackenna Shiell.*"

7.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE JUSTICIA

"Nº 1233.— Santiago, 22 de octubre de 1963.

Por oficio Nº 10097 de 9 de septiembre último, V. E. se ha servido transmitir a este Ministerio la petición formulada por el H. Diputado don José Oyarzún Descovieres en orden a que se informe a esa H. Corporación sobre el estado del proceso que se sigue ante el Juzgado de Letras de Limache en contra del ex Alcalde de Quilpué y actual Regidor don Pedro Sapunar Dubracich y en contra del ex Tesorero Comunal señor José Vila, y sobre las diligencias que faltarían para dejar la causa en estado de sentencia.

En respuesta a esa petición, me es grato transcribir a V. E. el informe que sobre esta materia ha evacuado el Consejo de Defensa del Estado por oficio Nº 1853, de 14 de octubre en curso.

La parte pertinente de dicha comunicación es del siguiente tenor:

"El Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, por oficio 371, de 9 del corriente,

informa que para acreditar la existencia del delito pidió el nombramiento de un perito que, después de notificado, rechazó el cargo por lo cual hubo que reiterar esa petición, recayendo la designación en el señor Oscar Figueroa Labra, quien encontró algunos obstáculos en funcionarios de la Municipalidad de Quilpué lo que impidió presentar el informe en tiempo prudencial.

Evacuado el dictamen por el experto, se solicitó que se declarara reo al inculpa-do José Vila Delgado, petición que el Juez de Primera instancia rechazó por lo que se interpuso recurso de apelación, encontrándose actualmente los autos en estado de ser elevado a la I. Corte para que conozca del recurso.

El proceso está dirigido sólo en contra de José Vila Delgado y no en contra de Pedro Sapunar, quien no ha sido inculpa-do por la Contraloría General de la República ni respecto del cual existen, hasta ahora, antecedentes que lo sindicuen como responsable del hecho denunciado".

Es cuanto puedo informar a V. E. sobre el particular.

Dios guarde a V. E. (Fdo.): *Enrique Ortúzar Escobar*".

8.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE SALUD PUBLICA

"Nº 1008.— Santiago, 22 de octubre de 1963.

En respuesta al oficio de V. E. Nº 9692, de 6 de agosto del año en curso, y ampliando nuestro oficio Nº 630 de 26 de julio del año en curso, en el cual se daba respuesta a la consulta hecha por oficio Nº 6839 de 16 de mayo de esa H. Cámara, referente a la materia del rubro, previo informe del Servicio Nacional de Salud, me permito manifestarle lo siguiente:

1º—Los fundos Cabrera y Espigado nunca han sido sometidos al régimen de explotación directa de la Gerencia Agrícola.

2º—Sólo nominalmente y a raíz del acuerdo Nº 546 de 5 de septiembre de 1956, del H. Consejo del Servicio Nacional de Salud, se encomendó a la Gerencia Agrícola la administración de dichos predios con el objeto de realizar un plan de reforestación de los mismos.

3º—El año 1957, la Gerencia tomó posesión de dichas tierras y empezó algunos trabajos que duraron sólo algunos meses, tendientes a dar cumplimiento al citado acuerdo; pero fueron paralizados definitivamente debido a los obstáculos y a las resistencias creadas por los ocupantes del fundo. De este período hay constancia en la Gerencia, sólo por algunos meses, de haberse pagado jornales e imposiciones a un grupo de trabajadores.

Saluda atentamente a V. E.

(Fdo.): *Francisco Rojas Villegas*".

9.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE SALUD PUBLICA

"Nº 1006.— Santiago, 22 de octubre de 1963.

Me refiero a su oficio Nº 9786, de 16 de agosto del año en curso, en el cual transcribe la petición del H. Diputado señor Ricardo Valenzuela Sáez, que se refiere a los pagos efectuados a los miembros de la Comisión de Encasillamiento del personal del Servicio Nacional de Salud, por concepto de horas extraordinarias de trabajo.

Al respecto, me permito enviar a V. E. un cuadro comparativo de horas extraordinarias nocturnas y en días festivos autorizadas y trabajadas por los miembros de dicha Comisión y el personal del Servicio Nacional de Salud que participó en él.

Saluda atentamente a V. E.

(Fdo.): *Francisco Rojas Villegas*".

10.—MOCION DEL SEÑOR MILLAS

Honorable Cámara:

La aplicación de las disposiciones vigen-

tes al cálculo de los dividendos que deben pagar los imponentes del Servicio de Seguro Social que han adquirido viviendas por intermedio de su Caja de Previsión está conduciendo, en la práctica, a que estos obreros se encuentren en mora y no puedan seguir habitando en las poblaciones construidas para ellos. No guarda relación el actual nivel de salarios con el monto excesivo de esos dividendos, que se eleva desproporcionadamente por los intereses incluidos en ellos, a los que debe agregarse la circunstancia de que se reajusten tanto las amortizaciones como los intereses de dichas deudas.

El Servicio de Seguro Social dispone de entradas proporcionales al fondo de salarios para dedicarlas a poblaciones y de acuerdo al D.F.L. 2 se reajusta, además, la deuda que contraen los imponentes que adquieren viviendas, incrementándose los recursos disponibles en este rubro con la reposición así asegurada de las inversiones anteriores. No es aceptable que se continúe agregando a esa reposición el cobro de intereses, siendo que las poblaciones son contruidas con dineros de los imponentes y con un fin social. Por lo demás, la realidad es que los dividendos actuales se dedican en más o menos los dos tercios a cancelar tales intereses, por lo cual cada asignatario de vivienda paga de hecho algo así como tres veces su costo.

Lo expuesto es aún más irritante si se considera que estas poblaciones son construidas con materiales de pésima calidad y no están siendo reparadas, calculándose que su duración será muy inferior al plazo de extinción de las deudas derivadas de su adquisición y que, por otra parte, los seguros de desgravamen en la actualidad no favorecen a los imponentes más necesitados, que son los de más edad.

Las familias que habitan estas poblaciones sufren también del retraso en la entrega de ellas a las Municipalidades, lo que se está constituyendo en un vicio y

perjudica no sólo a esas familias sino al conjunto de las respectivas comunas.

En mérito de estas consideraciones, vengo en someteros el siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1º—Las deudas correspondientes a la adquisición de propiedades del Servicio de Seguro Social por imponentes de dicho Servicio no devengarán intereses. Los respectivos dividendos actuales serán rebajados en una suma equivalente a dichos intereses.

Artículo 2º—El Servicio de Seguro Social deberá dedicar, en su presupuesto, anualmente, una suma para los gastos de mantenimiento y reparaciones que sean necesarias en las poblaciones que ha asignado a sus imponentes. Exclusivamente para financiar estos gastos, se autoriza la imputación a los costos de construcción de poblaciones del Servicio de Seguro Social de un 10% dedicado al futuro mantenimiento de las poblaciones y a las reparaciones correspondientes.

Artículo 3º—El Servicio de Seguro Social incluirá en los dividendos de las viviendas que haya vendido o venda a sus imponentes un seguro de desgravamen obligatorio sin limitaciones de edad.

Artículo 4º—Simultáneamente con la asignación por el Servicio de Seguro Social de viviendas a sus imponentes se considerará entregada a la respectiva Municipalidad la población en que se hayan producido las asignaciones. El Servicio de Seguro Social deberá cumplir en el plazo de seis meses las obligaciones de urbanización que se encuentren pendientes al momento de dicha entrega. De no hacerlo, podrá realizar obras respectivas la Municipalidad con cargo al Servicio de Seguro Social.

Artículo 5º—Todas las poblaciones destinadas a ser entregadas por el Servicio de Seguro Social para vivienda de sus imponentes

nentes que fueron construidas antes de la vigencia del Decreto con Fuerza de Ley N° 2 de 1959 no están afectas a las disposiciones que establecen el sistema de reajustabilidad de sus dividendos.”

(Fdo.): *Orlando Millas*.

11.—PETICION DE SESION

“Santiago, 22 de octubre de 1963.

En uso de la atribución que nos confiere el artículo 82 del Reglamento, solicitamos de V. E. se sirva citar a sesión para el día 23 de octubre, a las 10.45 horas, hasta las 13.15 horas, a fin de tratar la adquisición por LAN de tres aviones a reacción, marca Caravelle VI-R, y la inconveniencia para el interés nacional de esta adquisición.

(Fdo.): *Ricardo Valenzuela, Graciela Lacoste, Juan Argandoña, Pedro Muga, Constantino Suárez, Fermín Fierro, Patricio Hurtado, Pedro Stark, Fernando Cancino, Luis Minchel, Alberto Jerez, Pedro Videla, Galvarino Melo, César Godoy, Luzberto Pantoja, Esteban Leyton, José Foncea, Víctor González, José Musalem, Albino Barra, Oscar Naranjo, Ramón Silva, Luis Aguilera, Alonso Zumaeta, Eduardo Osorio, Juan Acevedo, Rafael de la Presa, Ana Ugalde, Orlando Millas*”.

V.—TEXTO DEL DEBATE

—*Se abrió la sesión a las 11 horas.*

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—En el nombre de Dios, se abre la sesión.

Las Actas de las sesiones 49ª, 50ª, 51ª, 52ª, 53ª, 54ª, 55ª y 56ª, quedan aprobadas por no haber merecido observaciones.

Se van a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).— Terminada la Cuenta.

1.—INCONVENIENCIA DE LA ADQUISICION POR LA LINEA AEREA NACIONAL “LAN” DE TRES AVIONES DE REACCION MARCA CARAVELLE VI-R.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).— En conformidad con la convocatoria a la presente sesión, corresponde “tratar la adquisición por la Línea Aérea Nacional de tres aviones a reacción marca Caravelle VI-R, y la inconveniencia de esta adquisición para el interés nacional”.

El primer turno corresponde al Comité Demócrata Cristiano.

El señor JEREZ.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor JEREZ.— Señor Presidente, la norma invariable de nuestro Partido en su acción política es el resguardo de los auténticos intereses de Chile y la defensa del patrimonio nacional.

Inspirados en este espíritu, deseamos señalar nuestra profunda inquietud por lo que ocurre en el seno de una de nuestras más queridas y prestigiosas instituciones, la Línea Aérea Nacional, entidad que, por su estrecha vinculación al prestigio exterior y al desarrollo económico del país, debe merecer la preocupación y el apoyo, no sólo de las esferas de Gobierno y parlamentarias, sino de la ciudadanía entera.

Por ello mismo, todo lo que concierne a su desenvolvimiento, debe plantearse en un terreno de claridad meridiana, sin dar motivo a suspicacias ni controversias, aunque sólo fuere como un homenaje a quienes ostentan la paradójica condición de ser los más prestigiosos y capacitados en su profesión y a la vez los peor remunerados, en relación a otras líneas y a otras empresas: su personal de pilotos, auxiliares y técnicos.

Somos irrevocables sostenedores de la condición estatal de esta empresa, y si la

Democracia Cristiana asume la dirección del próximo Gobierno, como estamos seguros de que ocurrirá, no solamente nos preocuparemos de otorgar a este personal las condiciones económicas que realmente merece, sino que cuidaremos de que la institución sobrepase el prestigio y la eficiencia que alcanzara durante el período del General Ibáñez.

Sostenemos lo anterior porque todo el país pudo comprobar que durante esta Administración, tanto la eficiencia como el prestigio de LAN han sufrido un serio menoscabo. Chile entero ha sido testigo, durante este período, de las críticas formuladas en publicaciones de prensa y radio, a la eficiencia de los servicios de LAN, como asimismo, de las intervenciones hechas en el Parlamento por representantes de todos los Partidos Políticos, entre otros, por los Honorables colegas señores Brücher, Magalhaes, Cademártori, y por los Senadores señores Quinteros Tricot, Allende, González Madariaga, Bossay, Frei, Durán, Eduardo y Fernando Alessandri.

No dispongo de todo el tiempo necesario para examinar en profundidad cada hecho; pero, sí, hay algunos que no puedo dejar de mencionar aunque sea de manera sintetizada:

Situación financiera.—La Empresa fue entregada en noviembre de 1958 con un superavit de \$ 71.000.000, con servicios internacionales altamente prestigiados y en igualdad de equipo moderno con la competencia. En octubre de 1962, LAN mostraba un déficit de \$ 1.759.000, el primero en el período desde 1957, el que ha ido en incremento. Estas cifras son del propio señor Yanquez dadas a conocer en octubre de 1962. En cuanto a equipo de vuelo se ha perdido esa igualdad con la competencia, lo que significa, obviamente, la disminución de ingresos en moneda dura.

Pérdida del Comercio Internacional.—Hasta 1959, LAN tenía el dominio del mercado internacional argentino y una

posición altamente privilegiada en oferta y demanda de pasajes, en la ruta del Pacífico, según se muestra en el trabajo presentado en marzo de 1961 al Vicepresidente Ejecutivo, por el Gerente de Asuntos Internacionales don Sergio Aldunate Videla. Tal era el rendimiento comercial de sus servicios internacionales, que le permitían a LAN mantener dentro del país un servicio seguro y eficiente, a bajas tarifas. En el hecho, el ingreso por pasajero internacional equivale al correspondiente a tres movilizados en sus rutas domésticas. Concretamente, la utilidad internacional absorbía las pérdidas de los servicios domésticos de utilidad pública.

En 1960, año que fue estimado como el límite crítico para la renovación de su equipo de vuelo, la subvención estatal recibida por LAN significó sólo un 8% de los ingresos totales de tráfico, contra el 49,5% que ella significaba en 1954, cuando no se contaba con material adecuado para hacer frente a la competencia internacional y en circunstancias que sus rutas se extendían sólo a los países limítrofes. Se demuestra así, la importancia que tienen los servicios internacionales para LAN y para el país, y la necesidad de mantenerlos.

Ello está comprobando, también, que nunca se estuvo más cerca de lograr la autonomía económica de la Empresa, si se hubiera tomado entonces la decisión que sus técnicos aconsejaban: mantener la igualdad en equipo de vuelo con la competencia.

Toda esta situación de privilegio y los ingresos correspondientes se han reducido a límites increíbles, y no porque el Vicepresidente Ejecutivo señor Mauricio Yanquez no lo supiera. Se lo dijeron en prolijos estudios, entre otros, el Jefe de Tráfico Internacional don Fernando Guzmán, en sesión del Consejo de 27 de octubre de 1960 cuando, respondiendo a la pregunta de un Consejero, manifestó: "El tráfico internacional continuará disminuyendo por cuanto no se ha hecho algo que resul-

ta esencial: la adquisición de material Jet." En el "Pronóstico de Tráfico Comercial" de 22 de diciembre de 1962, el Jefe de la División Comercial Mario Mayorga, mostraba cómo estaba disminuyendo el tráfico de pasajeros internacionales y se pronosticaba cómo ello continuaría ocurriendo mientras no se contara con material a reacción. En su anexo 3 ese estudio muestra cómo decrecía porcientualmente, y en forma por demás alarmante, el tráfico en aquellas ciudades como Buenos Aires y Santiago, que constituían el mejor mercado de LAN.

El señor Sergio Aldunate en Memorandum de fecha 21 de abril de 1961, dirigido al Vicepresidente, reiteraba su opinión anterior y en lo relativo al tráfico y sus ingresos, decía: "El problema de nuestros servicios internacionales requiere inmediata solución, ya que mientras la empresa deba afrontar competencia de aviones Jets con sus aviones DC-6B, simplemente operará a pérdida".

Finalmente, y para no cansar a la Honorable Cámara, prolongándome en estos avisos al señor Yánquez, en el Plan Decenal de CORFO, Capítulo XII, Transporte Aéreo, se dice: "El Crecimiento de la Demanda.— Cabe destacar que LAN, de no contar con Jets desde 1962 en adelante, habrá de desaparecer del mercado internacional de vuelos, con excepción de algunas rutas de poca importancia, como son Santiago-Mendoza, Punta Arenas-Río Gallegos y, posiblemente, Arica-La Paz, donde los DC-6B podrían seguir operando por algunos años más".

Las siguientes cifras muestran de qué manera se han cumplido esas predicciones: las entradas internacionales de LAN, según lo declaró el señor Yánquez el 26 de abril de 1962 en la Comisión Investigadora que nombró esta Cámara a raíz del accidente del LAN 210, eran del orden de los 5 millones de dólares; en el ejercicio del mismo año, la utilidad del sector internacional bajó a E^o 995.000, con lo cual se produjo una pérdida del ejercicio total

de la empresa, en escudos, de 1.759.185, la primera del período 1957-1962 y que continuará en aumento, según cifras del mismo señor Yánquez dadas al Consejo a fines del año pasado, con ocasión de enfrentarse a la orden del Presidente de la República de suspender las rutas internacionales y a las cuales se refirió "in extenso", en el Senado, nuestro camarada Eduardo Frei.

Durante 1961 y 1962, el promedio mensual de pasajeros internacionales llegados y salidos de Santiago, el punto en que se supone que LAN tiene mayor control sobre el tráfico, se mantuvo en 17.000, de los cuales LAN movilizaba aún a principios de 1961, el 47% (7.900 pasajeros mensuales), cifra que llegó a octubre de 1962 a sólo un 15,3% y ha continuado decreciendo.

El Presidente del Círculo de Pilotos de LAN, Comandante Humberto Boellert, declaraba a la Comisión Investigadora ya citada, el 6 de septiembre de 1962: "Como Piloto, debo decir que me siento hasta mal cuando llegamos a Miami con una cantidad de 5, 6 ó 7 pasajeros en un avión que tiene capacidad para 68. Me produce un efecto desmoralizador".

La situación en la ruta de Lima al norte no era mala; al revés, pues en los primeros años de su administración el propio Mauricio Yánquez aumentó los vuelos de 2 a 4 semanales, los que posteriormente, y ante la situación que expongo, debió reducir, a tres. Pero, para evitar que esta situación de crisis económica se hiciera presente y dramática, era necesario adquirir a la brevedad aviones a reacción adecuados. Se lo hizo también presente el Consejo desde 1959. Los entonces Consejeros, el Senador Quinteros Tricot y don Manuel Bianchi Gundián, interpretando a la unanimidad del Consejo, le hicieron ver la urgente necesidad de adoptar una decisión a través de fundadas y periódicas intervenciones. No era por la falta de fondos, puesto que fueron aprobados los necesarios, en 1961, para que la adquisi-

ción se llevara a efecto. ¿Por qué entonces, recién en julio de este año se toma una decisión al respecto? ¿A qué obedeció esta demora de 5 años?

¿Será posible para LAN y para el país recuperar la posición que se tuvo en las rutas internacionales, conjuntamente con sus ingresos?

Desearíamos escuchar la opinión de los técnicos, incluso la del propio señor Yáñez. Pero hay algo más, Honorable Cámara. Esta crisis económica de LAN ni siquiera la puede justificar su actual Vicepresidente con las pérdidas del servicio nacional de utilidad pública, puesto que suprimió los servicios a una zona como Futaleufú, Alto Palena y otros que tenían este carácter, ni tampoco la puede justificar con los resultados de la operación comercial de aviones como los Convair 340, que fueron adquiridos para eliminar la pérdida total de los servicios nacionales y producir utilidades, todo ello por un monto de mil millones de pesos, según estudio del 17 de agosto de 1960, lo que en el hecho no se produjo sino que, por el contrario, aumentó esta pérdida en alrededor de dos mil setecientos millones de pesos.

Quisiéramos oír una sola refutación a estas cifras, que son oficiales y no interpretadas, como todas las que estamos citando. (Informe al Presidente de la República, octubre de 1962). Pero mientras esta situación iba tomando paulatinamente su forma de desastre, mientras todos le advertían sobre la urgencia de adquirir material a reacción, ¿qué hacía el señor Yáñez? Inició gestiones a espaldas del Consejo, como lo demuestra la simple lectura del Acta N° 1.447 para formar una Flota Aérea Latinoamericana (FALA), en las cuales se perdieron más de 12 meses y a las que debió poner término gracias a la oposición unánime y sostenida durante todo ese lapso por el Consejo de Administración y los técnicos de la Empresa, a las interpelaciones parlamentarias y al Ministerio de Relaciones Exte-

riores. Sobre este asunto se ocupó, en su oportunidad, extensa y detalladamente mi Honorable colega señor Brucher Encina, quien denunció, fundamentadamente, la negociación que se estaba haciendo con un consorcio extranjero de las rutas internacionales de LAN ¡los que daban ingresos anuales superiores a los 5 millones de dólares! Chile quedaría con sus servicios internos, vale decir con las pérdidas, mientras las utilidades quedaban a disposición del capital privado, según consta en documentos.

Algo más hacía el señor Yáñez mientras tanto. A la disminución de servicios, al alza de los costos operacionales, a la disminución de pasajeros internacionales con sus ingresos, a la pérdida de eficiencia del servicio, hacía frente contratando de manera irracional más personal administrativo. De sus propias cifras leo que en 1958 la empresa tenía 1.575 funcionarios y en 1962, 2.067. De este aumento de 492 funcionarios, 38 corresponden a mecánicos y 3 a pilotos. En realidad, la situación a la fecha es más abismante, pero estoy usando las propias cifras del señor Yáñez. En octubre de 1962, siempre según el Vicepresidente, las horas de vuelo de la empresa habían disminuido en 1.461; los pasajeros internacionales, con respecto al primer semestre de 1961 disminuyeron en 5.124 y los pasajeros kilómetros transportados decrecieron en 2.179.503. ¿Qué justifica entonces esta burocratización de la empresa?

Como si la breve sinopsis anterior no fuera suficiente, debemos agregar brevemente también, la extraordinaria cantidad de irregularidades producidas, algunas de ellas ocultadas, y que van desde desfalcos hasta despojo de derechos adquiridos, como ha sido el cercenamiento bajo presión de los desahucios otorgados a algunos funcionarios. Actualmente en la Contraloría se encuentra el caso que dio margen a la separación de uno de los Jefes de la Empresa por ese motivo.

Otro hecho de significación que debo

destacar es la ausencia total de una política aérea definida, el que se hace más grave aún puesto que, a la falta de ella, se agrega la adopción, por parte de las autoridades encargadas de la regulación del comercio aéreo en nuestro país, de medidas contrapuestas entre sí, como las siguientes: complacencia absoluta para que la Compañía extranjera que lo solicitase, pudiera operar comercialmente en nuestro país. Si ello hubiese correspondido a una política fundada y consecuente, no sería motivo de críticas y si la justificación fuese lógica y de acuerdo con los intereses del país; pero, después que se otorgaron todas las autorizaciones, la Junta de Aeronáutica Civil pretendió defender entonces los tráficos regionales con su Resolución N° 902, del 17 de agosto de 1961. Esta Resolución dio lugar a una polémica pública entre el señor Yáñez y el Profesor de Derecho Aeronáutico señor Eduardo Hamilton, quien sostenía que ella era violatoria del Convenio Bilateral con los Estados Unidos de América, entre otros, demostrando la falta absoluta de coordinación existente entre la autoridad, la Línea Aérea del Estado, y el organismo encargado de nuestras Relaciones Exteriores, pese a que este Ministerio tiene un representante en la Junta, en esa época el señor Fernando Donoso Illanes. Una comunicación aparecida en la prensa de la capital el 27 de julio de 1962 vino a darle la razón al Profesor Hamilton, cuando la Subsecretaría de Transportes, al final de ella, decía que: "reunidas en consulta delegaciones de Chile y los Estados Unidos de América, se pusieron en evidencia algunas diferencias básicas en la interpretación del Convenio, que no pudieron ser conciliadas, particularmente con referencia a la Resolución 902 de la Junta de Aeronáutica Civil. En estas circunstancias el Gobierno de Chile ha declarado su intención de no aplicar la Resolución 902".

De esta manera, señor Presidente, se

está conduciendo en Chile el transporte aéreo comercial.

En toda esta gestión ha habido un error fundamental: el no haber definido una política aérea realista, lógica y hacia el futuro, para, en base a ella, adecuar una estructura y sistema a esta importante actividad y luego, buscar el avión más adecuado para dar cumplimiento a esos fines.

Se ha procedido al revés, y hoy nos encontramos ante una situación de hecho, adquiriendo primero un avión para luego, en torno de él, edificar toda una política que obligadamente no tendrá mayor alcance ni futuro que el que tiene el avión mismo. Esta es la raíz del problema.

Por ello podemos hoy sostener que la mayor y más reciente demostración de esta falta de política adecuada y de mala administración es la adquisición de tres aviones "Caravelle" para la Línea Aérea Nacional, en base a dos razones fundamentales:

a) Constituye una adquisición inconveniente, desde el punto de vista comercial y técnico; y

b) El acuerdo se obtuvo a través de un procedimiento irregular y que se presta a toda clase de suspicacias.

Inconveniente desde el punto de vista económico.—El monto de la inversión que el país hará para adquirir tres aviones "Caravelle" sobrepasa los 17 millones de dólares, según el "Diario Oficial" de 27 de septiembre de 1963, Decreto de Economía N° 609...

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¿Me permite, Honorable Diputado Ha terminado el tiempo del Comité Demócrata Cristiano.

El señor JEREZ.—Continuaré más adelante, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—El turno siguiente corresponde al Comité Radical.

El señor BRUCHER.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vice-presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BRUCHER.—El Honorable señor Jerez se ha referido largamente, en una exposición que, según tengo entendido, continuará más adelante, a los motivos de lo que él ha llamado una política indefinida...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BRUCHER.—Señor Presidente, le podríamos cambiar el turno al Honorable señor Jerez, para que terminara sus observaciones.

El señor CORREA LARRAIN (Vice-presidente).—¿Qué turno cambiaría, Honorable Diputado?

El señor BRUCHER.—El turno del Comité Radical por el del Demócrata Cristiano de la segunda vuelta, señor Presidente.

El señor JEREZ.—Perfectamente.

El señor CORREA LARRAIN (Vice-presidente).—Puede continuar el Honorable señor Jerez, en el turno del Comité Radical.

El señor JEREZ.—Señor Presidente, repito que el monto que el país hará para adquirir tres aviones "Caravelle", sobrepasa los 17 millones de dólares, según el "Diario Oficial" de 27 de septiembre de 1963, decreto de Economía N° 609.

Indiscutiblemente, dadas las condiciones económicas y la capacidad financiera del país, era y es preciso asegurar el rédito que una inversión de tal magnitud debe rendir. En el caso de un avión dedicado al uso de transporte comercial y que por ello debe ser considerado como un instrumento económico, son sus características de atracción para captar pasajeros y su capacidad de transporte de carga, las que deben ser consideradas cuidadosamente cuando se estudia una adquisición de este tipo.

El avión "Caravelle" ha sido adquirido para operar los servicios nacionales e internacionales de la LAN.

Ha habido consenso unánime de todos los técnicos y especialistas para indicar que este avión, ante el equipo de vuelo ofrecido por las compañías extranjeras, no está capacitado para disputarles el tráfico.

Se basan para ello en que es un avión de sólo dos turbinas, cuya "filosofía de diseño", que es anterior a 1955, lo hace apto únicamente para el servicio de tramos cortos. De ahí su éxito en Europa, donde opera preferentemente en vuelos de no más de una hora de duración, y en todos ellos está volando a un tiempo no mayor de quince minutos de aeródromos de alternativa, especialmente en la ruta París-Moscú.

Sin embargo, en el propio informe que expresamente para defender este avión elaboró el señor Yánquez se muestra que él será empleado en vuelos de duración media de tres horas, en una red de trabajo que no cuenta con aeródromos de alternativa.

En sus rutas internacionales y frente a la competencia equipada con aviones cuadrireactores de mayor alcance y rapidez y con mayor "confort" para el pasajero, "LAN" ofrecerá un avión birreactor, de menor velocidad, lo que supone un mayor tiempo en el aire, inconveniente que se verá agravado por el menor grado de comodidad que el avión ofrece. Estas desventajas del avión "Caravelle", desde el punto de vista del rendimiento económico, podrían ser atenuadas si contara con una protección tarifaria de parte de la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos (IATA), a la cual "LAN" está afiliada, pero el propio representante de la Empresa ante ese organismo, señor Aldunate Videla, respondiendo a una pregunta concreta al respecto manifestó no creer en esa posibilidad ante "IATA".

Esta declaración contradice a lo expresado por el señor Yánquez en su informe mencionado (página c-3-1). A pesar de ello, y si fuere efectivo lo dicho por el señor Yánquez en el sentido de que este avión, con tarifa inferior a la de los cuadrirreactores, pudiera captar tráfico en aquel sector de pasajeros que busca en la tarifa más baja su razón de viaje, no hay duda de que en ese caso hipotético, esos pasajeros preferirían al avión a hélice, que puede ofrecer tarifas más bajas aún. Claro está que ése no es el caso, puesto que la propia "LAN" ha estado comprobando con su actual equipo DC-6B que el pasajero aéreo prefiere la velocidad mayor de traslación. De otra manera, nuestra Línea Aérea Nacional aún estaría equipada con aviones Gipsy Moth. Por otra parte, el solo hecho de pretender conseguir una protección tarifaria es reconocer la inferioridad del avión. Además, alguien está olvidando que los cuadrirreactores también tienen una clase económica. No se puede, pues, justificar una adquisición de este monto y tipo sólo por una nueva expectativa en materia tarifaria.

Se ha expresado también, en defensa de la adquisición de este avión, que es el de menor costo horario de operación, lo que no pasa de ser una falsedad, puesto que lo de interés es el costo de los tramos que sirve, y al tener una menor velocidad, se encuentra también en este aspecto en desventaja frente a los cuadrirreactores, sin que tengamos que referirnos a los costos por asiento-milla y avión-milla, donde hasta el señor Yánquez está de acuerdo en su inferioridad. El "Caravelle" aun en las mejores condiciones de su operación en Europa, en vuelos de 50 minutos de duración y con su capacidad completa de pasajeros, tiene un rendimiento económico inferior al de los aviones cuadrirreactores. Basta informarse en la revista especializada "Airlift", de mayo de 1963, la que muestra la situación real tenida por todos los operadores y que no es por supuesto, una información prefabricada y que no

ha sido tampoco desmentida por las fábricas afectadas.

En los estudios para aplicar el avión "Caravelle" a las rutas de "LAN", realizados por su Vicepresidente, se le obliga a la más alta utilización diaria promedio en horas de vuelo, para conseguir de paso reducir al máximo sus costos de operación horario, pero con ello también se está forzando a los sectores de Tráfico y Finanzas de la Empresa a un esfuerzo extraordinario, puesto que, por lo menos, tendrán que obtener ingresos iguales a los ocho millones doscientos tres mil dólares que se le ha supuesto de gastos anuales sin considerar reajustes por alzas, y ello, con un avión de menor atractivo para el pasajero.

Por otra parte, el abastecimiento de los repuestos necesarios debe realizarse desde Europa y Brasil, vale decir, fuera de las rutas de la "LAN", lo que obligará a aumentar el "stock" de los mismos para compensar la lógica demora de su transporte.

En cuanto a su rendimiento económico en las rutas nacionales, debemos destacar que su operación en ellas significará un alza desproporcionada de tarifas, la que, por supuesto, el señor Yánquez no señala, y que su absoluta incapacidad para transportar carga significa la pérdida de un rubro que ha representado un ingreso superior al medio millón de dólares anuales. Para ratificar lo dicho, me remito solamente al Anexo A-4, del Estudio del Vicepresidente en favor del avión "Caravelle".

Ya hemos visto la significación que los ingresos de sus rutas internacionales tienen para la "LAN" y para el país. ¿Podrá el avión "Caravelle", con las limitaciones mostradas y que son irrefutables, proporcionarle a nuestra Línea la posibilidad de recuperar su posición de privilegio en el mercado internacional? Al darse la respuesta a estos interrogantes, los tres Consejeros especialistas designados por el Consejo, lo eliminaron, con mayor razón aún, cuando estimaron, de acuerdo con las cifras de los estudios finales, que éste era

el único avión que no podía devolver al Erario ni un solo dólar de la inversión que el país hará.

El señor RUIZ-ESQUIDE.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor JEREZ.—Finalmente, sobre este aspecto, y reiterando que no estoy en favor de ninguna marca de avión de ninguna especie, quiero señalar que las otras posibilidades de adquisición de la LAN no tenían un monto de inversión superior al del avión "Caravelle".

Inconveniente desde el punto de vista técnico.—En las mismas rutas en que será reemplazado por el avión "Caravelle", la LAN opera, desde 1955, con aviones DC-6B.

Veamos cuál es la capacidad real de transporte de cada uno de esos aviones. El "Caravelle", en su mejor condición de aprovechamiento puede transportar 72 pasajeros y 3.252 libras de carga (estudio del señor Yánquez), mientras que el DC-6B puede transportar 79 pasajeros y 12.000 libras de carga. Veamos cuál es su aplicación real en el tramo Santiago-Punta Arenas, que tiene una distancia de 1.250 millas náuticas. Teniendo el avión "Caravelle" un alcance máximo de 1.040 millas con carga completa, para poder cumplir la distancia se debe reducir el número de pasajeros de 72 a 60, *reduciéndose "la carga a transportar" a cero libras*. El DC-6B, en cambio, que tiene un alcance demostrado capaz de unir a Santiago con Panamá (11 horas de vuelo y 2.600 millas náuticas) puede seguir transportando 79 pasajeros y 1.200 libras de carga. ¡Este es el reemplazo, que se hará y todavía con alzas de tarifas!

En cuanto a su alcance, este avión impone obligaciones no sólo al país, sino que también a otros, como Panamá, en cuanto a la adecuación de aeródromos de alternativa se refiere, como es el caso de Río Hato, aeropuerto que no es utilizado por ninguna Compañía en la actualidad. Más aún, respecto a su alcance, los entendidos indi-

can que el tramo Santiago-Punta Arenas no lo podrá cumplir con un 100% de posibilidades, aún rebajando pasajeros y carga, puesto que le limita su capacidad de combustible. Tendría entonces que hacer escala en Puerto Montt, no tanto para ofrecer servicio a esa ciudad, sino que, fundamentalmente, para reabastecerse, igualando con ello el tiempo de traslado del DC-6B. Por lo demás, la operación Santiago-Punta Arenas no se puede efectuar con tiempo dudoso, característica de la zona austral, a menos que se tenga la suficiente capacidad de combustible que permita regresar a un aeródromo de alternativa, los que en este caso están a más de 500 millas de Punta Arenas y todos en territorio Argentino. La única alternativa de regreso en el territorio nacional es Puerto Montt mismo, pero el "Caravelle" no alcanza a cubrir Puerto Montt-Punta Arenas-Puerto Montt, porque antes se le termina el combustible.

Si se pretende argumentar que para esos casos dudosos los Capitanes de la "LAN" están facultados para decidir y no efectuar los vuelos que les merezcan reparos, habría una evidente baja en el cumplimiento de los itinerarios, afectándose con ello la eficiencia del servicio.

Por otra parte, las Gerencias de Ingeniería y Operaciones se manifestaron terminantemente contrarias a la adquisición de este avión, por cuanto no les daban las suficientes garantías en lo que se refiere a facilidades de mantención "standards" de herramientas, y equipo de maestranza; incapacidad para trasladarse a la base central con una turbina fallada, lo que fuerza al sistema a tener un mayor número de turbinas de repuesto en todos los puntos que la "LAN" sirve; comportamiento operacional en caso de falla de turbina en los cruces de cordillera y en los vuelos a Punta Arenas; limitación en cuanto a capacidad de combustible; flexibilidad para operaciones tales como despegue con mínimos meteorológicos muy

bajos; vuelos prolongados sobre agua; falla de una turbina; efecto psicológico sobre el pasajero, etc.

Además, los pilotos —sin duda ninguna el personal más idóneo y calificado para emitir una opinión al respecto— al analizar el estudio que sobre el avión “Caravelle” presentara el señor Yánquez y devolvérselo, le decían en carta de 12 de julio de 1962, firmada por el Directorio de su Círculo, que “no es aconsejable la adquisición de este avión para las rutas que opera “LAN”, por sus largas distancias tanto en lo nacional como en lo internacional y porque, al entrar a operar en ellas, significaría sacrificar su capacidad de transporte y, lo que es más grave, lo dejaría sujeto a una operación marginal que incide, lógicamente, en la seguridad del vuelo. Por otra parte, de acuerdo a las tablas de su estudio, en la que señala la cantidad de pasajeros y carga que podría transportar el “Caravelle VI-R”, en los tramos Santiago-Punta Arenas-Santiago o Santiago-Lima-Santiago, se advierte con sorpresa que este avión no presenta condición alguna que le permita el transporte de carga y ni siquiera el equipaje y exceso normal de los pasajeros, por lo cual insistimos, con justificada razón, en que el “Caravelle VI R” no sirve para nuestras actuales necesidades, ni menos para el futuro.”

Los pilotos dejan en claro que el “Caravelle” es un avión de buenas “performances” y que en la función para la cual fue creado, cumple bien, es decir, para transportar solamente pasajeros y en tramos cortos. Porque la verdad es que nadie está contra el avión en sí, que es adecuado y bueno para cumplir las exigencias para las cuales fue creado. Los fabricantes no tienen la culpa si alguien desea emplearlo en tareas para las cuales se encuentra limitado, así como el vendedor de calzado no se opone a que “lo hagan lesa” comprándole zapatos de un número inferior al necesitado. Pero los pilotos decían algo más: “Podríamos seguir enumerando desventajas

del “Caravelle”, tanto o más importantes que las anteriores, sobre la base del estudio que Ud. nos ha proporcionado, considerando a la vez nuestro propio conocimiento de la materia, pero hemos querido terminar dando a conocer nuestro pronunciamiento respecto de un punto al que Ud. atribuye enorme importancia: la inversión misma.

Lógicamente, es vital para la “LAN”, como para el país, emplear, en la mejor forma posible, una cantidad apreciable de dólares. Y es por ello que pensamos que no se debe entrar a comprar el “Caravelle VI-R” sólo por el hecho de que signifique una menor inversión, ya que este avión no cumple con los requerimientos de nuestras necesidades presentes y futuras. En lo que respecta a seguridad, es evidente que pesa enormemente en este sentido el hecho de que tenga dos turbinas, ya que toda operación debería ser cuidadosamente elaborada, considerando operaciones de vuelo a ciegas, cruce de cordillera y, especialmente, la selección de alternativas; todo esto sin analizar a fondo el “método de operación con punto de no retorno”, procedimiento que reprobamos de plano”. El procedimiento que los pilotos reprueban de plano y que pretende ser establecido como regular en las operaciones del “Caravelle” (estudio del señor Yánquez, Anexo V, página 5), es sólo aplicable a operaciones militares o como excepción, en caso de operaciones comerciales, cuando en circunstancias especiales es imprescindible realizar un vuelo, para cumplir el cual no se tiene la suficiente capacidad de combustible.

Este “punto de no retorno”, que no es una posición fija, preestablecida, es aquél en el cual el piloto debe decidir si seguir a su destino o regresar. Para poder determinarlo, el piloto tiene que considerar, entre otros factores, los vientos reinantes, todo ello mediante elementos electrónicos y meteorológicos. ¿Se podrá determinar esto donde no hay elementos de ayuda a la navegación? El objeto de apreciar el viento

es el de usarlo como factor de ayuda para poder llegar al destino prefijado. Deseamos saber la opinión de la autoridad aeronáutica nacional con respecto a este procedimiento.

En resumen, las gerencias de Ingeniería y Operaciones y los pilotos de la "LAN" se manifiestan contrarios a la adquisición, por encontrar que el avión no ofrece las condiciones de *Seguridad* necesarias para la operación en las rutas de la "LAN". Aquí debió y debe detenerse toda otra consideración. Ya no importa que el avión sea regalado y que aun las pérdidas que pudiera ocasionar su operación, pudieran ser también desestimadas. El avión es *Inseguro*. No lo digo yo. Lo dicen los técnicos y lo sostienen.

El proceso para resolver la adquisición ha sido irregular y se presta para toda clase de suspicacias, como paso a demostrarlo.

• Dice el acuerdo que aprobó la compra: Teniendo presente;

a) Los antecedentes, estudios recopilados e informe de la Comisión Especial de Renovación de Material de Vuelo que se designará por el Consejo, según Acuerdo N° 181, de 27 de septiembre de 1960, y el Informe Especial del señor Vicepresidente Ejecutivo sobre esta adquisición, ambos basados en los estudios ejecutados por el personal técnico de la empresa, documentos estos que fueron elevados en su oportunidad al Consejo y al Supremo Gobierno;

b) Las opiniones e informes que en su oportunidad evacuaron los gerentes y técnicos de la empresa en el seno de dicha Comisión o para conocimiento de la Vicepresidencia Ejecutiva;

c) Las opiniones de los miembros del Consejo, que fueron oportunamente elevadas a S. E. el Presidente de la República sobre este problema; y

d) El pensamiento del Ejecutivo sobre esta adquisición, una vez conocidos dichos informes y opiniones, expresado por S. E. el Presidente de la República y el señor

Ministro de Economía en su carácter de Presidente del Consejo de la Línea Aérea Nacional.

Esas opiniones y esos informes a que hace mención, por mayoría absoluta, eran contrarios a la adquisición del avión "Caravelle"; de parte de los técnicos eran decisivos los informes de los gerentes de carrera de la empresa, como lo son el de Ingeniería y el de Operaciones. Para mayor abundamiento, el informe de los 4 miembros especialistas del Consejo, designados por éste en septiembre de 1960, eliminaba al avión "Caravelle" por 3 votos contra uno. Este voto de minoría era, por supuesto, el del señor Yánquez. Para llegar a esa decisión, lógicamente debieron apoyarse en los estudios de los técnicos de la empresa.

Pero, al final, hay un hecho que resalta con nitidez. S. E. hizo suyo el informe del Vicepresidente, que estaba en minoría ante la opinión de los Consejeros especialistas.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¿Me permite, Honorable colega? Ha terminado el tiempo del Comité Radical.

El turno siguiente corresponde al Comité Liberal.

El señor BULNES (don Jaime).—Pido la palabra, señor Presidente

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BULNES (don Jaime).—Señor Presidente, he escuchado con mucha atención la exposición del Honorable señor Jerez, que, indiscutiblemente, ha abundado en documentación técnica.

Trataré de seguir las observaciones que el Honorable Diputado ha hecho más o menos, en el orden en que las formuló.

En primer término, Su Señoría se refirió al desfinanciamiento que tendría la Línea Aérea Nacional en la actualidad. A este respecto, el Honorable colega debe recordar que la Línea Aérea Nacional tuvo grandes utilidades hasta el año 1960. Así,

pudo comprar, con capitales propios y sin ayuda estatal de ninguna especie, cuatro aviones Convair para el servicio doméstico dentro del territorio nacional. Esto ocurría por primera vez en Chile, desde que opera la "LAN".

Sin embargo, como a partir del año 1960 todas las compañías aéreas del mundo comenzaron a trabajar con aviones a reacción, del tipo "Jet", las distintas líneas aéreas internacionales que llegan a nuestro país entraron a competir con ventaja sobre la "LAN". Este hecho tuvo por consecuencia la disminución notoria de los pasajeros y, por consiguiente, de las entradas de nuestra línea aérea.

Como el Honorable colega se refirió, fundamentalmente, al servicio internacional de esta institución, no creo que valga la pena referirse a los vuelos de tipo doméstico, rubro que arroja las mayores pérdidas, debidas al tarifado y a otras razones de índole técnica.

Como he dicho, la disminución de pasajeros en el servicio internacional de la Línea Aérea Nacional fue ostensible y su balance financiero, que hasta ese día arrojaba utilidades suficientes, habiéndoles permitido adquirir cuatro máquinas operativas, comenzó, repito, a disminuir hasta llegar al déficit actual, que, por lo demás es perfectamente razonable y, en todo caso, proporcionalmente mucho menor que el de casi todas las líneas aéreas del mundo. La Honorable Cámara sabe que todas las líneas aéreas del mundo, con excepción de una o dos, tienen pérdidas y son fuertemente subvencionadas por los países de origen. Aun la "AIR FRANCE", que es la que tiene rutas de recorrido más extensas y más pasajeros-kilómetros, se encuentra en la misma situación, lo que ha suscitado debates en el Parlamento francés para estudiar la causa de ella.

En cambio, todas las líneas aéreas norteamericanas, salvo la *Pan American*, tienen pérdidas porque, según he leído en algunas revistas aéreas, realiza también otros tipos de negocios.

Quiero agregar a mis primeras palabras...

El señor JEREZ.—¿Me concede una interrupción, Honorable colega?

El señor BULNES (don Jaime).—Con mucho gusto, Honorable Diputado, una vez que termine la idea.

Digo, señor Presidente, que quiero agregar a mis palabras, respecto a esta disminución de pasajeros o clientela, por llamarla así, que la menor entrada consiguiente hizo que la jefatura de la Línea Aérea Nacional y la opinión pública del país adquirieran el convencimiento de que era indispensable modernizar el material de vuelo de la institución, que supongo todo el mundo admira y quiere por ser la única que hace servicios regulares a través de todo el país y en el extranjero. Fue así como se determinó que era absolutamente necesario, para ponerla a tono con las líneas aéreas del resto del mundo, la adquisición de aviones a reacción, de cualquiera marca que ellos fueren, para hacer que ese número de pasajeros que había perdido volviera a ocupar sus servicios, y no el de otras líneas.

El señor JEREZ.—¿Me permite, Honorable colega?

El señor BULNES (don Jaime).—Con mucho gusto, Honorable Diputado.

El señor JEREZ.—Señor Presidente, concuerdo con el Honorable señor Bulnes en el hecho de que las líneas internacionales, operando con aviones a reacción, desplazaron a la Línea Aérea Nacional de la posibilidad de competencia.

Pero Su Señoría no debe olvidar, ya que se está refiriendo a lo que expresé, lo que manifesté al comienzo, en el sentido de que al señor Yánquez le hicieron siempre, no sólo los parlamentarios, sino los técnicos y Consejeros, la urgencia que había en adquirir material de vuelo a reacción, cosa que ocurrió desde el momento en que se hizo cargo de la dirección de la empresa. Sin embargo, se dejó pasar todo este tiempo sin hacerse nada, y al final resultó

que la competencia internacional nos ha copado el mercado.

Hay otra cosa más grave. En circunstancias de que no teníamos aviones a reacción, el señor Yánquez, creo que a través de la Junta de Aeronáutica, obtuvo que se alargara la pista de los Cerrillos, con lo que se permitió de hecho la libre entrada de los aviones de la Panagra a Chile, lo cual nos dejó en descubierto y abiertos a la competencia. Esto demuestra que Su Señoría tiene parte de la razón. Pero el fondo del problema es éste.

El señor RUIZ-ESQUIDE (don Rufo).—¡Si no, habríamos quedado fuera de las rutas!

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Puede continuar el Honorable señor Bulnes.

El señor BULNES (don Jaime).—En la primera parte de sus observaciones, yo le encuentro la razón al Honorable señor Jerez. Así, yo mismo habría criticado incluso la demora que se ha tenido para la adquisición de los aviones "Caravelle". Pero si convengo en que pudo criticarse esta no adquisición entonces, creo que no es éste el momento para hacerlo, justamente cuando ya se han comprado. Tengo entendido de que la negociación está terminada y que estos aviones van a llegar a Chile.

Por lo demás, no creo que la demora se haya debido a una persona determinada de la Línea Aérea Nacional. Tengo el honor de ser director del Club Aéreo de Chile, institución pequeña y modesta, y puedo decirles a los Honorables colegas que cuando se trata de adquirir aviones, las opiniones encontradas que se producen en su directorio son múltiples. La demora para decidir la adquisición de aviones de sólo un valor de 10 ó 12 millones de pesos se prolonga, a veces, por meses y meses, por una razón muy sencilla: existe una natural diversidad de criterios para apreciar los diferentes tipos y clases de aviones que se pueden adquirir. Es así como se discute la adquisición de un "Pipper", un

"Cessna", un "Beechcraft" o cualquier otro tipo de avión. Me imagino que lo mismo sucedió en la Línea Aérea Nacional: hubo distintas apreciaciones, de manera que mientras algunos querían que se adquieran "Being", otros proponían "Convair". Todo esto es porque en el mercado existen distintos tipos de aviones, con características más o menos similares.

El señor JEREZ.—¿Me permite una interrupción? Es muy cortita, Honorable colega.

El señor BULNES (don Jaime).—Con mucho gusto, Honorable colega.

El señor JEREZ.—Estoy perfectamente de acuerdo en el hecho de que la elección de aviones hay criterios dispares. Pero yo quiero señalar dos cosas más. En primer lugar, justamente el único avión que fue descartado de ser tomado en cuenta por la comisión, fue el "Caravelle". En dicha comisión había gente de muchos conocimientos técnicos y de la confianza del Presidente de la República. En segundo lugar, esta disparidad de criterios se produjo entre los 2 miembros técnicos de la comisión, por un lado, y el Vicepresidente Ejecutivo de la "LAN" por el otro. En tal caso, ¿a quién se debía considerar: a los que tienen experiencia técnica, o a los administrativos?

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Puede continuar el Honorable señor Bulnes.

El señor BULNES.—Creo que uno de los medios más fáciles para informarse de este problema es la lectura de un artículo de varias páginas que salió, hace cuestión de unos meses no recuerdo si en "Ercilla" o en "Vea". En esa información se cuenta la historia de la discusión que hubo en torno a la adquisición de aviones por parte de la "LAN" y sus personeros.

Por otra parte, se trata de un tipo de avión que usan prácticamente todas las líneas aéreas del mundo. Porque la realidad de las cosas es que toda persona que ha tenido la suerte de viajar por Europa, habrá visto que en todos los aeródromos,

incluso en los de Europa oriental, existen aviones marca "Caravelle".

El Honorable señor Jerez se refería al problema de la autonomía de vuelo de este tipo de avión. Hay que tomar en cuenta que la autonomía, por sí sola, no significa nada en aviación. Lo importante es la relación que existe entre autonomía y radio de acción. La primera es la razón entre tiempo y combustible, y la segunda la razón entre velocidad y distancia.

De manera que el hecho de que un tipo de avión tenga una determinada autonomía, no significa nada. Voy a citar, al efecto, un ejemplo. Al final de la segunda guerra mundial, los alemanes produjeron el primer avión a reacción, que se conoció éste era de JU-62, si no me equivoco. Al decir de los técnicos, si los alemanes hubiesen tenido la posibilidad de fabricar este avión antes del año 1945, vale decir, un año antes, habría cambiado totalmente el resultado de la guerra. Sin embargo, el JU-62 tenía sólo nueve minutos de autonomía de vuelo. Con nueve minutos, dada la velocidad y el radio de acción con que operaba era suficiente y convertía a este aparato en una arma muy poderosa.

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

El señor BULNES.—No tengo tiempo, Honorable colega. Con mucho gusto se la daría si lo tuviera. Por lo demás, el Comité Radical hará uso de su tiempo en un momento más.

En cuanto a la otra alternativa, desde el punto de vista psicológico, le encuentro toda la razón al Honorable señor Jerez. Si yo hubiera tenido algo que ver en la adquisición de aviones, probablemente habría tratado de que éstos fueran cuadrirreactores, por que quien debe hacer un vuelo, psicológicamente, prefiere hacerlo en un cuadrirreactor antes que en un birreactor.

El señor CADEMARTORI.—Es más seguro. No se trata sólo de un aspecto psicológico.

El señor BULNES.—Probablemente no

lo sea, Honorable Diputado, pero dentro del criterio de quien debe volar, existe la idea de que va más seguro, por cuanto la tracción está producida por cuatro motores y no por dos. En todo caso, el avión Caravelle —por lo que he leído— puede incluso funcionar y operar normalmente con una turbina apagada. En consecuencia no juega lo que decía el Honorable señor Jerez. Ahora, si dejan de funcionar las turbinas —que ojalá no suceda nunca— porque los mecanismos fallan en vuelo, las cosas se ponen graves, sea un avión de dos, cuatro o más motores o turbinas...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor BULNES (don Jaime).— En seguida, creo que una de las razones que se han tenido en vista para adquirir aviones Caravelle en vez de Boeing, Douglas DC-8, 990 u otros ha sido el hecho de que en Chile todas las rutas que recorre la LAN, con las mismas alternativas que operan los aviones DC 6 B hoy día, sirven y son adecuadas para los aviones Caravelle. O sea, una de las ventajas que tiene el avión francés, es precisamente su despegue y aterrizaje corto.

La ruta Punta Arenas, número 1, en cuanto a dificultades en Chile, y, número 2, en cuanto a dificultades en el mundo contrariamente a lo que crea el Honorable señor Jerez, tiene alternativas a través de todo su recorrido. Y yo las puedo nombrar, porque las conozco y he aterrizado en ellas.

Existen alternativas suficientes y adecuadas para el avión Caravelle, no sólo en Chabunco, sino en Balmaceda, en Cerro Guido, en Chile Chico y en Lago Buenos Aires.

El señor CADEMARTORI.—En el vuelo nocturno, ¿también, Honorable Diputado?

El señor BULNES.—En cuanto a vuelo nocturno, tenemos dos o tres aeródromos en Chile, adecuados para este efecto, los demás no sirven para los aviones DC 6, ni Caravelle ni Aeronca, porque no contamos

con sistema de radioayuda ni con iluminación de cancha.

El señor CADEMARTORI.—¡Lo reconoce Su Señoría!

El señor BULNES.—Pero no en relación con aviones Caravelle, Douglas, DC 6 sino con cualquier tipo de aeronave que opere en Chile.

En todo caso me agrada la observación de Su Señoría, porque una de las cosas que se debe arreglar en nuestro país es el sistema de aeródromos, que nada tiene que ver con la adquisición de uno u otro tipo de aviones. A mi juicio, los aeródromos, de cancha corta, sin entrada "a cero" y con dificultades de localización, son mucho más adecuados para un birreactor de aterrizaje corto, como el Caravelle, que para un cuadrirreactor, que naturalmente no podría operar en estas canchas.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).— ¿Me permite, Honorable Diputado? Ha terminado el tiempo del Comité Liberal.

El turno siguiente corresponde al Comité Conservador Unido.

El señor RUIZ-ESQUIDE (don Rufo).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor RUIZ-ESQUIDE (don Rufo).—Señor Presidente, la citación objeto de la presente sesión es para "tratar la adquisición por LAN de 3 aviones a reacción, marca Caravelle VI-R, y la inconveniencia para el interés nacional de esta adquisición".

El planteamiento del Honorable Diputado que ha criticado esta adquisición, se funda principalmente en lo que ha denominado inconveniencias de carácter económico y técnico y en lo que denominó irregular en la compra de estos tres aviones.

Al iniciar sus palabras, indicó cuatro puntos que puedo sintetizar en los siguientes: primero, el prestigio de la Línea Aérea Nacional durante el actual Gobierno,

habría decaído substancialmente en comparación con el de períodos anteriores; segundo, la situación financiera de la misma, señalando su déficit presupuestario; tercero, las pérdidas por concepto de carga y disminución del tráfico de pasajeros a contar de 1959, y cuarto, los inconvenientes de dicha adquisición, acompañados de una serie de críticas al señor Vicepresidente de la Empresa, quien habría determinado la compra a espaldas del Consejo y de los informes técnicos sobre el particular.

Dentro del limitado tiempo de que dispongo indicaré algunos antecedentes, a fin de que la Honorable Cámara se forme un juicio cabal sobre esta materia.

Vale la pena destacar que la adquisición de aviones a reacción acordada por la LAN., tiene por objeto poner la Empresa al día, otorgándole los adelantos técnicos del moderno tráfico aéreo internacional, de acuerdo con el Plan Decenal de Desarrollo elaborado por la Corporación de Fomento de la Producción y aprobado por el Comité de Programación Económica y de Reconstrucción, todo lo cual, a su vez, es aprobado y refrendado por el Banco Mundial, organismo que entrega y pone a disposición del Gobierno de Chile la mayor parte de los recursos en moneda extranjera, necesarios para el debido cumplimiento de estos planes.

En lo que dice relación con la política de transportes, el Plan Decenal de Desarrollo señala, como meta para alcanzar en el período de diez años, para el cual se formuló, la necesidad de incorporar al tráfico realizado por la Línea Aérea Nacional, en una primera etapa y dentro de los primeros cinco años, tres aviones birreactores; y en una segunda etapa, que correspondería a los últimos cinco años de este Plan, dos aviones cuadrirreactores, destinados a servir las diversas líneas que atiende la Línea Aérea Nacional.

Junto a esto, señor Presidente, cabe también considerar y tener en vista la misión general que cumple la mencionada

empresa aérea, es decir, los objetivos que persigue y las funciones que desempeña, los cuales están perfectamente señalados en la Política de Aeronavegación Nacional en conformidad a acuerdos y disposiciones dictados por el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción —según tengo entendido— en el año en curso; dictados que indudablemente interpretan las necesidades fundamentales frente a las cuales la Empresa debe prestar sus servicios.

Así, como primera obligación de la Línea Aérea Nacional, se señala la de atender el tráfico de pasajeros y de carga dentro del territorio nacional.

No podría ser de otra manera porque es indudable que este servicio debe prestarse, principal y primordialmente, dentro del territorio nacional.

En segundo lugar, se establece que es misión de la Línea Aérea Nacional atender en igual forma la demanda de tráfico de pasajeros y de carga hacia y desde los países limítrofes con el nuestro.

En tercer lugar, debe prestar atención a los países integrantes de la Alianza Latinoamericana de Libre Comercio ALALC.

Por último, en su carácter de empresa comercial, debe procurar extender sus servicios aéreos hacia otras rutas internacionales, cuidando en todo caso, de no participar en aquellas que no aporten una clara posibilidad de ingresos económicos.

Frente a estas circunstancias, a contar de los años 1959 y 1960 —que, como aquí se ha señalado, fueron los años en que se incorporó a la aviación mundial el avance que significa el cambio del avión a pistón por el avión a reacción— la Línea Aérea Nacional se vio ante la alternativa, o más bien, ante la obligación de contar con estos modernos elementos de transporte, a fin de continuar prestando sus servicios en forma eficaz y de acuerdo a las necesidades del mercado mundial, y demanda americano y chileno.

Para este objeto, el Supremo Gobierno, dentro de las limitadas disponibilidades de recursos con que, por nuestra condición

de país insuficientemente desarrollado, podía contarse, se puso a disposición de la Línea Aérea Nacional la suma de quince millones de dólares, con el objeto de proceder a la adquisición de este tipo de aeronaves.

Pues bien, en el evento de tener que efectuar esta adquisición, los organismos responsables de la Empresa se encontraron ante el imperativo de adecuar las disponibilidades de recursos, que indudablemente significaron un notable esfuerzo para la Caja Fiscal, a un número de aviones que permitiera prestar, en forma eficaz y continua, los servicios propios de la aeronavegación a reacción.

En primer lugar, señor Presidente, se ha elegido la marca "Caravelle", porque son numerosas las empresas de aeronavegación del mundo que cuentan con este tipo de aviones. Según datos que he obtenido en la mañana de hoy —no con tanto conocimiento técnico como el demostrado por el Honorable señor Jerez— veinticinco líneas aéreas del mundo cuentan con una cantidad de ciento cuarenta máquinas a reacción del tipo Caravelle. Se prestan servicios aéreos en distancias tan largas y tan difíciles como son los vuelos que realiza "Air France" desde París a Moscú, por la línea del Artico; los efectuados por la misma empresa desde París a Jerusalén y a Estambul, a través de los Alpes y continuando por el Mediterráneo hasta llegar al Medio Oriente, donde se toman las comunicaciones hacia el Oriente o por Varig desde Río a Nueva York, en el continente americano.

Por último, cabe destacar que dentro de América, Argentina y Brasil —en el primer país "Aerolíneas Argentinas" y en el segundo "Panair do Brasil" y "Varig"— cuentan con aviones de reacción precisamente de la marca "Caravelle", mediante los cuales las empresas mencionadas prestan servicios dentro de los territorios nacionales, extendiéndolos, incluso, hacia nuestro país.

Por las razones indicadas, a las que de-

bemos agregar el hecho de que los aviones "Caravelle" resultan más baratos, puesto que cada uno de ellos vale tres millones y medio de dólares y no cinco o siete millones como los cuadrirreactores, es que se compran máquinas de esa marca. A mayor abundamiento y en primer lugar, se tuvo en consideración la posibilidad de contar con tres de ellas para cumplir las finalidades y metas del Plan Decenal de Desarrollo elaborado por la Corporación de Fomento de la Producción; y, en segundo término, se trató de establecer un servicio de atención preferentemente en el país, en consonancia con los limitados recursos financieros con que Chile cuenta para ello y con la misión fundamental de la empresa estatal chilena.

Además de los fondos para cubrir el costo de los aviones, debe contarse con las reservas de dinero necesarias para el servicio de los intereses, porque estas aeronaves fueron adquiridas a plazo.

Por otro lado, debe considerarse la adquisición de repuestos y los gastos que originan los servicios técnicos de mantenimiento de este tipo de aviones. El Diputado que habla ha sido informado que al interés del 6,5%, durante 7 años —porque, repito, las tres máquinas fueron compradas a plazo— es necesario efectuar una reserva de cuatro y medio millones de dólares para su servicio.

Pues bien, porque la aviación mundial ha elegido este tipo de aviones, junto, naturalmente, a otros; porque nuestro país no dispone de recursos para más; porque es fundamentalmente necesario el servicio por la Línea Aérea Nacional de las rutas nacionales —que, indudablemente, como ha señalado el Honorable señor Jaime Bulnes, no pueden ser servidas en mejores condiciones por grandes aviones— es que se eligió este tipo de aeronaves.

Se ha dicho también que estos aviones no contarían con la autonomía de vuelo suficiente para cubrir las distancias del país. Al respecto, y como ya lo señaló el

Honorable señor Bulnes, tengo entendido que la autonomía de vuelo de ellos es de aproximadamente 1.500 millas.

En cuanto al servicio dentro del territorio que debe ser la primera misión de la Línea Aérea Nacional, o sea, la ruta Arica-Santiago, Santiago-Puerto Montt y Puerto Montt-Punta Arenas, ninguna etapa tiene mayor distancia que la referida. Y así, en el evento de una dificultad de aterrizaje en el aeropuerto de Punta Arenas, existe la alternativa indicada por el Honorable señor Bulnes de aterrizar en Río Gallegos. Incluso se ha planteado la pavimentación del aeropuerto de Cerro Sombrero a través de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

Estas son las razones, en mi criterio, que hacen aconsejable la adquisición de estos aviones por la Línea Aérea Nacional.

Por último, quiero hacer una rápida observación a las críticas de tipo general que hicieron los Honorables Diputados en relación con la empresa misma. Se ha dicho que el prestigio y la situación financiera de la Línea Aérea Nacional habrían decaído durante la actual Administración, y que se habría perdido el comercio internacional que antes servía eficientemente y con gran demanda de pasajes.

No cabe duda que se perdió parte de este comercio internacional de la Línea Aérea Nacional, pues las empresas de aeronavegación de otros países contaban con el sólido respaldo de sus accionistas, con recursos suficientes, como en el caso de las empresas particulares, y, además, con el aporte de sus respectivos Gobiernos. Tal es el caso de empresas pertenecientes a Estados Unidos, Inglaterra, Francia y otras, que estaban en condiciones, de inmediato, de incorporar el avión "Jet" al tráfico aéreo. Por eso los pasajeros que antes viajaban entre Buenos Aires y Santiago, Lima y Miami, en aviones DC-6 de Línea Aérea Nacional, prefieren ser transportados en los nuevos aviones incorpo-

rados al comercio internacional, por las líneas extranjeras que ofrecen servicios a reacción o turbina.

La Línea Aérea Nacional debido a su carencia de recursos no pudo, rápidamente y con la agilidad de otras empresas que operan internacionalmente, contar con este tipo de aviones. Precisamente ha sido el actual Gobierno, la actual administración de la empresa los que han efectuado la adquisición en referencia, con el fin de dar a la Línea Aérea Nacional una situación económica técnica y financiera que esté en consonancia con el prestigio que siempre ha tenido, y que nunca ha perdido, para servir, en primer lugar, las rutas nacionales y luego, las internacionales.

Son muchas las cosas que quería decir, señor Presidente, pero, lamentablemente, la limitación del tiempo me impide hacerlo.

Deseo, en todo caso, expresar que el Vicepresidente de la Empresa, ingeniero Mauricio Yánquez, en ningún momento ha actuado en contravención a los intereses de la Empresa o de la opinión de su Consejo, por cuanto la adquisición de este tipo de aviones fue acordado por la unanimidad de los votos de los Consejeros, con la sola abstención de uno o dos de ellos.

Por lo demás, fue Su Excelencia el Presidente de la República, persona sobre la cual ninguna duda cabe respecto a su honorabilidad y prestigio y sobre lo cual aquí ni siquiera debe tratarse, quien resolvió la adquisición de este tipo de aviones. Encontramos, en consecuencia, que tanto el Vicepresidente de la Empresa como el Supremo Gobierno han actuado en consonancia con el interés nacional y, antes que nada, resguardando con celo, eficiencia y moralidad los que pueden considerarse intereses generales del país, ya que los que están en juego en este caso son los intereses de una empresa autónoma del Estado,

Quiero, por lo tanto, levantar las crí-

ticas que injustamente se formularon aquí, expresando que en ningún caso la adquisición ha sido irregular o contraria al interés nacional, o que habrían concurrido en ella antecedentes que no fueron los técnicos y económicos que aconsejaban esta adquisición que fueron los últimos que tuvo en vista el señor Vicepresidente de la Empresa, hombre de sólido prestigio y reputación cuya actitud se vio en definitiva ratificada por la superior resolución de S. E. el Presidente de la República.

Voy a conceder un interrupción al Honorable señor Ochagavía, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Con la venia de Su Señoría, tiene la palabra al Honorable señor Ochagavía.

El señor OCHAGAVIA.—¿Cuántos minutos quedan, señor Presidente?

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Dos minutos, Honorable Diputado.

El señor OCHAGAVIA.—Señor Presidente, sólo quiero decir algunas palabras en mi carácter de Presidente de la Comisión Especial que investiga todos los problemas relacionados con el accidente del LAN 210, la que efectuó 23 sesiones consecutivas, cuyos folletos están en este momento a disposición de la Honorable Cámara. Esta Comisión no ha terminado su mandato porque este año, a pesar de haberla citado a sesión el Presidente de que habla, algunos parlamentarios miembros de ella prefirieron dejar para el período extraordinario de sesiones la continuación de sus labores.

Deseo expresar solamente, con referencia a la intervención de mi Honorable colega señor Jerez, el criterio personal que mantiene el Diputado que habla sobre la adquisición de aeronaves Jet, que ha sido criticada en forma tan dura por la demora en efectuarla.

A mi juicio, la Línea Aérea Nacional que es una institución autónoma, debe esencialmente servir a nuestro territorio.

No tenemos ningún interés en ir a competir al campo internacional por el hecho del prestigio que significaría llevar la bandera chilena a otros territorios. Para mí es fundamental el argumento de que si existen líneas de aeronavegación internacional que tienen subvenciones, que impliquen pérdida, parece que nuestro esfuerzo debe estar dedicado principalmente a atender el territorio nacional. Quiero manifestar sobre el particular que Chile ha dado una demostración de su capacidad en cuanto a la posibilidad de mejorar el servicio y de aumentar el interés del público por utilizar este nuevo medio de transporte, ya que se ha duplicado el servicio de pasajeros interno, desde el año 1958 hasta 1961. Personalmente, estimo que nosotros debemos fomentar esencialmente este servicio, e incluso critiqué en aquella Comisión Especial estas adquisiciones, porque me parecía que primero debíamos nosotros estimular el trabajo...

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¿Me permite, Honorable Diputado?

Ha terminado el tiempo del Comité de Su Señoría.

El turno siguiente corresponde al Comité Socialista, que ha cedido su tiempo al Comité Demócrata Cristiano.

El señor JEREZ.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor JEREZ.—Señor Presidente...

El señor OCHAGAVIA.—Honorable colega, ¿me permite terminar?

El señor JEREZ.—Con todo gusto, siempre que su intervención sea breve.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Con la venia del Honorable señor Jerez, tiene la palabra Su Señoría.

El señor OCHAGAVIA.—Señor Presidente, agradezco la interrupción que me ha concedido el Honorable señor Jerez, porque deseaba agregar que indudablemente ha habido distintos criterios para

saber cuáles eran los aviones que LAN debía comprar. Repito que yo era partidario de que no se adquirieran nuevos aviones, pero eso significaba, evidentemente, quedarnos atrás en relación con otras líneas aéreas y comprendo que los pilotos de Línea Aérea Nacional sientan orgullo de que su empresa esté en el mejor nivel posible dentro del concierto mundial y aspiren, por lo tanto, a que contemos con aviones jets.

Pero, señor presidente, ¿qué le interesa al país? ¿A Chile le interesa entrar en la competencia internacional mediante líneas que signifiquen pérdidas y por cuyos asientos sea necesario conceder una subvención estatal, subvención que en verdad debemos pagar todos nosotros, en circunstancias que con nuestra geografía, con nuestro territorio, lo que nos conviene es tratar de acercar Arica a Punta Arenas?

Soy parlamentario de una provincia austral y sé concretamente lo que significa para nosotros la Línea Aérea Nacional. A raíz de los últimos sismos que asolaron la zona sur comprobamos que la acción que se pudo desarrollar a través de LAN fue la que determinó la salvación puede decirse, de esa región de Chile. A pesar de sostener este criterio de dar impulso a los vuelos en las rutas nacionales no podemos aceptar que se diga que en la compra de estos tres aviones no pesó el informe que se había solicitado anteriormente. Con respecto al problema de...

El señor JEREZ.—¿Me perdona, Honorable colega? Desgraciadamente necesito hacer uso del tiempo que me ha concedido otro Comité, así es que lamento interrumpir sus observaciones...

El señor RUIZ-ESQUIDE (don Rufo).—Pero Su Señoría ha tenido ya bastante tiempo para hacer sus observaciones.

El señor MUGA.—Y siempre le va a faltar tiempo, Honorable colega.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Puede continuar en el uso de la palabra el Honorable señor Jerez.

El señor JEREZ.—Le ruego me ex-

cuse, Honorable colega, pero debo continuar.

Señor Presidente, antes de continuar mi intervención, quiero rectificar muy brevemente algunas de las aseveraciones del Honorable colega señor Ruiz-Esquide y algo de lo que ha expresado el Honorable señor Ochagavía. La subvención estatal opera, en general, al entregarse recursos a Línea Aérea Nacional a fin de que pueda paliar el déficit que tenga en sus servicios internos e internacionales. Pero hace un momento expresé que LAN tenía en sus operaciones internacionales un superávit que le estaba permitiendo disminuir el déficit que le ocasionan los vuelos dentro del país.

De manera que desde el punto de vista de la conveniencia de la empresa y no sólo por el orgullo de llevar el pabellón nuestro a flamear en otras latitudes, como ha expresado el Honorable señor Ochagavía.

El señor OCHAGAVIA.—No es así, Honorable colega.

El señor JEREZ.—Por otra parte, el gran argumento que el Honorable señor Ruiz-Esquide ha dado para justificar la adquisición de estos aviones Caravelle es que en estos momentos los están utilizando muchas compañías de aeronavegación.

Al comienzo de mi intervención dije que el avión marca Caravelle es, por las condiciones y características de su diseño, un avión de extraordinaria calidad. Pero, no se debe olvidar que fue diseñado el año 1954 y que, prácticamente, está siendo retirado de la circulación. No se van a seguir construyendo porque no son capaces de competir con los aviones trireactores que se están ofreciendo en el mercado internacional.

Quiero decir otra cosa más. Tenemos antecedentes que nos permiten suponer—por eso tenemos interés en aclarar este punto y vamos a pedir una investigación al respecto, para que se nos conteste si es efectivo o no— que una empresa de aeronavegación brasileña desechó la compra de estos mismos aviones que Chile ha ad-

quirido, o sea, que se habrían adquirido aviones que antes estaban destinados a una empresa que se desistió de su adquisición. Estas cosas tienen que ser resueltas y aclaradas. Si esto se comprueba, no tendría valor alguno lo dicho por el Honorable señor Ruiz-Esquide.

El señor PEÑAFIEL.—¡Eso pasa todos los días!

El señor JEREZ.—Señor Presidente, decía, anteriormente, que hay un hecho que resalta con claridad.

Ese informe del señor Yáñez fue conocido y examinado por Su Excelencia el Presidente de la República y por los pilotos. Estos, en fundadas y poderosas razones, basadas en *seguridad*, rechazaron la adquisición. El señor Presidente de la República lo aprobó. Dejo entregado a la meditación de mis Honorables colegas el análisis de este hecho.

Hay algo más. En septiembre de 1960 se designó una Comisión del Consejo para decidir esta adquisición; se decide finalmente en julio del presente año, a pesar de que el primer considerando del Acuerdo dice: "Que existe urgente necesidad de renovar y complementar el actual material de vuelo de la empresa". ¡Pero si esto lo decía y sabía todo el mundo desde noviembre de 1958! ¿A qué se debió la demora? Se necesitaron tres años para comprar un avión de diseño anterior a 1955, cuya producción está terminándose y que en la actualidad ya está obsoleto. Aquella Comisión estuvo integrada por el Subsecretario de Aviación, General Julio de la Fuente, el General del Aire en retiro don Fernando Ortega, quien la presidió, don Mauricio Serrano Palma y por el Vicepresidente Ejecutivo señor Yáñez. Esta Comisión (que estuvo en funciones 3 años), en votos cuyos fundamentos tengo a mi alcance, eliminó al avión Caravelle por todas las causas ya expuestas a través de mi intervención. El señor Yáñez se reservó el derecho de emitir un informe de minoría. El Consejo de la empresa, que es-

tá integrado por los siguientes funcionarios:

Subsecretario de Aviación, Director Nacional de Turismo, Director de Correos y Telégrafos y un General Auditor de la Fuerza Aérea, vale decir, cuatro, más los siguientes Consejeros, que lo eran en representación del Presidente de la República: señores Serrano Palma, Astaburua Larrain, Ugarte Corvalán y Ortega Yáñez, fue citado a la sesión decisiva, en el Club de la Unión, con intervalo de media hora entre cada Consejero, y a los cuales se les transmitió la orden de votar a favor de la adquisición de los Caravelle, por parte del Ministro de Economía de ese entonces, señor Escobar Cerda. Acataron la orden, disciplinadamente los cuatro Consejeros funcionarios, entre ellos el señor Subsecretario de Aviación, el que con fecha 11 de enero de 1962, fundamentó por escrito su voto contrario a Caravelle. Se abstuvieron los cuatro Consejeros de la confianza del Presidente de la República, entre ellos, los miembros de la Comisión especial, uno de los cuales fue su presidente por tres años, el General del Aire (R), Fernando Ortega. ¿Por qué se rompió la tradición del Consejo, en sentido de que todas las adquisiciones de material de vuelo se habían aprobado siempre por la unanimidad de los Consejeros y el Vicepresidente? ¿Por qué la sesión definitiva se realizó el día que vencía el mandato legal de algunos de los Consejeros? ¿Por qué fueron estos enfrentados con un Acuerdo ya redactado, que los esperaba frente a sus asientos y con un espacio en blanco destinado a llenar la cantidad en dólares exigida como garantía por la fábrica y que el propio Ministro indicó fuera llenada con la cifra de 500 mil dólares.

Mientras esta sesión aún no terminaba, ya en las radios, a las 14 horas se transmitía el acuerdo del Consejo, en un boletín evidentemente preparado con la debida anticipación.

Pero esto, que pareciera suficiente, no es todo. Hay un informe de COPERE, en

el cual participó activamente el señor Yáñez, como lo señala el Consejero señor Serrano en el fundamento de su voto y de cuya recomendación de adquirir 3 aviones Caravelle, se impuso extraoficialmente el Consejo, como lo indica el Presidente de la Comisión señor Ortega Yáñez.

Por estimar la Comisión que ese informe iba más allá de la misión asignada a ella y para aclarar su justo alcance, sus miembros se entrevistaron con el entonces, como ahora, Ministro de Economía, señor Phillipi, quien les manifestó: "que las conclusiones a que había llegado el informe del COPERE no eran sino recomendaciones al Supremo Gobierno que en nada interferían los trabajos de la Comisión y menos, por cierto, a la Resolución definitiva que tomara el Consejo de la Línea Aérea Nacional sobre adquisición de aviones Jet". Esto debiera haber sido manifestado en un 28 de diciembre, porque precisamente el Informe de COPERE fue uno de los argumentos de mayor peso que esgrimió el señor Mauricio Yáñez para conseguir la decisión del Gobierno, y así se comprueba en su Informe de Minoría, páginas 1-2-6, y en la Circular Interna N° 40 de LAN, de fecha 23 de julio de 1963, donde dice: "Su Excelencia el Presidente de la República, el Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, la Subsecretaría de Transportes, el Comité de Programación Económica y Reconstrucción, COPERE, fueron coincidentes con la posición que asumieron la Jefatura de la Empresa, el Honorable Consejo, gerentes y técnicos de la Institución, en el sentido de que los aviones por adquirir debían ser Caravelle VI R". Además de lo afirmado, se demuestra la soltura extraordinaria de cuerpo de don Mauricio Yáñez, cuando se apoya en la opinión del Consejo, gerentes y técnicos. ¡Esta soltura de cuerpo ha sido el comentario del propio personal de la empresa!

Pero tan probados están los hechos que he venido exponiendo, que me encuentro con la "Vista al Plan de Desarrollo de 10

años, Chile", del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, el que en su Parte II, Política de Transportes, dice: "El tipo Caravelle puede fácilmente servir las presentes rutas internacionales a Montevideo, Lima y La Paz. Puede incluso ser empleado en la ruta existente a Miami (pero no en competencia con el tráfico de tránsito) usando los aeropuertos que ahora operan en el lado Atlántico... Cuando el número de aeropuertos capaces de admitir a los aviones del tipo Caravelle aumenten en la Costa del Pacífico, estas rutas también podrán ser usadas. Nosotros estamos en completo acuerdo con el plan del Gobierno para comprar 3 unidades Caravelle lo más pronto posible". Constituyendo este informe una aberración desde todo punto de vista, hay que precisar que él fue emitido con más de un año de anticipación al Acuerdo final.

De esa manera tenía validez lo dicho en el sentido que el Informe del COPERE "no influiría en la decisión final del Consejo de LAN".

Honorable Cámara, se adquiere un avión y se fija una política, o más bien, se pretende fijar, al término de una administración. Sé que en cada uno de los partidos aquí representados, hay hombres que entienden de estas materias; ruego a mis Honorables colegas los consulten sobre lo hasta aquí expuesto; desde ya, me atengo a la mayoría de esas opiniones; pero yo a quién deseo consultar, específicamente, es a Su Excelencia el Presidente de la República, porque por el procedimiento seguido para esta adquisición, me impongo que también es una autoridad en aeronáutica. Deseo se me informe si los tres aviones que LAN adquiere han sido construidos, como es norma, a su orden o si se trata de aviones que habían sido comprados por una Línea Aérea de Brasil, la que se habría desistido de tal negociación. A lo mejor también Su Excelencia el Presidente de la República sabe el porqué esa Aerolínea Brasileña ha preferido deshacerse de estos aviones Cara-

velle y el Vicepresidente de LAN ha impuesto la compra de este material despreciado.

Creemos que el país tiene derecho a saber qué ocurre con su línea aérea, motivo de orgullo nacional, a pesar de la gestión del señor Yánquez.

El Presidente de la República ha tenido a bien, a través de declaraciones emanadas de la Secretaría General de Gobierno, de asumir la responsabilidad de esta negociación, afirmando que la selección del Caravelle VI-R había sido de su personal determinación.

Desde luego el procedimiento no nos parece regular. ¿Para qué se llama entonces a los Consejeros a una votación y para qué existe el Consejo de LAN si la resolución ya estaba adoptada con anticipación y al margen de la jurisdicción del organismo competente? Nosotros creemos que el sólo hecho de que finalmente haya debido resolver Su Excelencia, es una demostración de que las cosas no estaban ocurriendo con normalidad en LAN.

¿Sobre la base de qué antecedentes resolvió el Presidente de la República? Naturalmente sobre la base de los antecedentes presentados a él, por el Vicepresidente señor Yánquez y naturalmente del modo y forma en que le fueron presentados.

Nosotros tenemos en alta estima la investidura de Su Excelencia el Presidente de la República, pero creemos que es llevar las cosas demasiado lejos cuando se pretende que nos inclinemos ante sus conocimientos aeronáuticos, a todas luces en desproporción con los requeridos para analizar y escarmenar en una presentación de antecedentes confeccionados ad hoc para lograr un determinado resultado.

¿No le dice nada al Presidente de la República que los Consejeros de LAN designados por él mismo y personas de reconocida idoneidad, de hecho hayan votado en contra de la orden del Gobierno ab-

teniéndose de apoyar la compra de los aviones Caravelle?

¿No representa nada para el sentido común del Primer Mandatario el hecho de que tanto la Comisión Técnica, como los pilotos de LAN hayan rechazado la conveniencia de adquirirlos?

Este problema ya no tiene el carácter de cuestión entre Oposición y Gobierno. Sabemos que muchas personas afectas a la política actual del régimen, concuerdan con nuestros planteamientos y es porque en todo ello se debate una materia de alto interés nacional.

Sostenemos que es de tal inconveniencia la adquisición de los birreactores Caravelle, que más valdría desistirse de la negociación ya iniciada, pagando las indemnizaciones a que este hecho diere lugar, pues aún así, es mejor negocio a corto y a largo plazo para el país y para la Línea Aérea Nacional.

Creemos también que, con el objeto de que se esclarezcan los hechos precedentemente enunciados, es de toda conveniencia que esta Honorable Cámara designe una Comisión Investigadora, o al menos acuerde pasar los antecedentes a la misma Comisión que investigó el accidente ocurrido al Douglas 210.

El señor BULNES (don Jaime).—¿Me permite, Honorable colega?

El señor JEREZ.—He concedido una interrupción al Honorable señor Magalhaes.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Con la venia de Su Señoría, tiene la palabra el Honorable Diputado.

El señor MAGALHAES.—Señor Presidente, desde hace mucho tiempo el Congreso se viene preocupando de los problemas relacionados con la Línea Aérea Nacional. Precisamente en la Honorable Cámara una Comisión Investigadora está estudiando el accidente del Lan 210, y, sin duda, tal como lo ha manifestado hoy en la mañana el señor Presidente de la Cor-

poración, al enunciar el objetivo de esta sesión, tendremos que analizar en ella las posibles irregularidades que podrían existir en esa empresa.

Sobre el problema que hoy nos ocupa —la adquisición de aviones Jet por la Línea Aérea Nacional— debemos acotar lo siguiente. En el curso de este año, se celebró una Convención Internacional de Pilotos. El Secretario de esa organización, frente al asunto de la velocidad en el transporte aéreo, con toda razón decía lo siguiente: “¿Quién ha pedido mayor velocidad para transportar de una parte a otra? Sin embargo, no se han tomado en cuenta las radioayudas, ni la construcción y acondicionamiento de aeródromos, ni la demora que se produce antes de iniciarse un vuelo y en la entrega del equipaje que llevan los pasajeros”. Tales eran los planteamientos que hacía este funcionario técnico.

Ahora bien, así como lo han manifestado diversos Honorables colegas, desde hace mucho tiempo se viene planteando el problema de la modernización del material de vuelo de la Línea Aérea Nacional. Existen varias opiniones al respecto. Una dice que hay que mejorar el movimiento interno y otra sostiene la conveniencia de modernizar el servicio exterior con aviones Jet. Ambos puntos de vista inciden en materias fundamentales. Hay casos que debemos analizar con mucha seriedad...

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¿Me permite, Honorable Diputado? Ha terminado el tiempo del Comité Socialista.

El turno siguiente corresponde al Comité Comunista.

El señor CADEMARTORI.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CADEMARTORI.—Señor Presidente, en verdad la materia que ha motivado esta citación de la Honorable Cá-

mara, la adquisición por la Línea Aérea Nacional de una partida de aviones Caravelle, "pone el dedo en la llaga" en toda una política aérea que ha venido siguiendo el actual Gobierno.

Para enfocar justamente el problema de la adquisición de este material de vuelo, es indispensable ver el estado caótico, el cúmulo de desaciertos y la política anti-nacional seguida en materia de aeronavegación.

En efecto, debemos señalar, ante todo, que en una empresa de la envergadura de la Línea Aérea Nacional, de su importancia, de su calidad de servicio público, por los capitales que moviliza y por su carácter de ser una empresa que interesa prácticamente a todos los habitantes del territorio nacional, no existe, hasta el día de hoy, una política basada en un estudio científico, por medio de planes a corto o largo plazo, que defina una verdadera política aérea.

Se adoptan medidas sin orientación alguna, en muchos casos improvisadas y, aún más, contrapuestas con las que adoptan algunos servicios o dependencias en relación con otros servicios de la misma empresa. Todo esto es lo que ha llevado a una lamentable confusión en lo referente a la adquisición de los aviones Jet. Y esto es lo que ha creado, durante meses y meses de larga tramitación y demora, con evidente perjuicio para el país, este estado de alarma en la opinión pública.

El Honorable señor Ruiz-Esquide decía que estos estudios de adquisición han sido refrendados por el COPERE y que están consignados en el Plan Decenal de Desarrollo. Pero debemos decir que ni en este organismo ni en la Corporación de Fomento de la Producción, institución que elaboró dichos planes, hubo o hay personal técnico especializado capaz de formular una política o un plan en materia de aeronavegación. Es decir, en los organismos más importantes de planificación del Estado no se le da la debida importancia a esta materia.

Por otra parte, hay que señalar algo indiscutible: entre el personal técnico, de pilotos, de obreros y empleados de la Línea Aérea Nacional, hay profundo malestar, hay desagrado por la política que se ha seguido, hay consenso de que se ha llegado a un estado de descomposición. Respecto de esto, puedo decir, con pleno fundamento, que, en cierta oportunidad, cuando se discutía en el Honorable Senado un proyecto de ley sobre las empresas particulares de aeronavegación, al plantearse el problema de que los pilotos de la Línea Aérea Nacional no tienen seguro de vida, un Senador de los Partidos de Derecha llegó a decir, con evidente desprecio, que no era necesario mejorar la situación económica de este personal, porque él "se arreglaba" por medio del contrabando. Esa es la opinión que hay en las altas esferas del Gobierno; ésa es la forma en que se califican los trabajos y las labores de un personal de tanta importancia para el país.

Sin embargo, complace dejar establecido que el Círculo de Pilotos de la Línea Aérea Nacional —donde estos técnicos están agrupados sin excepciones, sólo desde un punto de vista gremial y de interés por su empresa, sin deferencias políticas de ninguna naturaleza— se ha preocupado patrióticamente del destino de la empresa y ha enviado una serie de estudios, informes y cartas reiteradas a la Vicepresidencia respecto de este problema concreto de la compra de los aviones Caravelle. Esta es una opinión técnica que hay que considerar. Son los pilotos los que arriesgan su vida conduciendo las máquinas y son los que tienen, en definitiva, la mayor experiencia práctica para dar una opinión en este sentido. ¿Y cuál ha sido la opinión del Círculo de Pilotos? Ha sido una muy expresa, muy taxativa. En esos estudios se ha dicho que no se trata de que tal o cual avión sea mejor que otro, sino de elegir el mejor tipo de avión para Chile y para la Línea Aérea Nacional, de acuerdo con las necesidades que impone

el territorio y con la política nacional que se siga en esta materia. Es lógico que, si no hay esta política o si hay un inconveniente, como lo pasaremos a demostrar, se haya sido consecuente con esa política inconveniente al adquirir este tipo de aviones.

En efecto, ¿cuál ha sido la línea de conducta del Gobierno en esta materia? Se ha opuesto a extender la red internacional de la Línea Aérea Nacional. Contrariamente a lo que sostenía el Honorable señor Ochagavía, la extensión de la red internacional no se hace por un mero sentimiento de orgullo nacional. En efecto, por varias razones evidentes, todos los países del mundo tratan de extender sus líneas aéreas hacia el extranjero. En primer lugar, por una razón de orden económico, porque es fuente de ingreso de divisas. En un país como Chile y en un Gobierno como éste, que ha llevado el comercio exterior a la catástrofe, es manifiesta la importancia de procurarse divisas mediante el transporte aéreo.

En segundo lugar, porque contribuye a una política de integración de América Latina. ¿O se desea que para movilizarnos dentro de nuestros países, tengamos que depender de las empresas norteamericanas, de sus barcos, de sus aviones? ¿Esto es lo que quiere el Gobierno y los partidos que lo apoyan?

Señor Presidente, no ha habido ni siquiera el ánimo de cautelar el interés nacional frente a la competencia extranjera, pues si se había establecido una línea internacional para nuestra Línea Aérea, lo justo era defenderla debido a que era económico sostenerla. Efectivamente, en los primeros años los vuelos internacionales rendían utilidades que contribuían a disminuir el déficit que dejaba el servicio interno de la línea. Sin embargo, ¿qué hizo el Gobierno? Le dio todas las facilidades a la PANAGRA y a otras empresas extranjeras para que pudieran aterrizar en nuestro país. Facilitó así la competencia de la PANAGRA en contra de la

LAN, echando a perder su servicio exterior. ¿Es o no es esta una política antinacional?

Por otra parte, se ha gravado con toda clase de impuestos y trabas legales a los que desean viajar. Recuérdese el famoso impuesto a los viajes que en muchos casos ha sido contraproducente y negativo. Por esta razón, el número de pasajeros dentro de la zona latinoamericana —por ejemplo hacia Argentina y hacia el Perú— ha disminuido.

Asimismo, ha habido una organización lenta y mal planificada en materia de aeródromos. Recién el Honorable señor Bulnes reconocía las tremendas deficiencias que en ellos existen: no tienen iluminación ni radioayuda. En una palabra, durante este Gobierno no se ha hecho absolutamente nada en este sentido. Los nuevos aeródromos de Punta Arenas y de Arica fueron construidos, como todos los Honorables colegas saben, durante la Administración anterior.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CADEMARTORI.—Se ha favorecido no sólo la competencia extranjera sino que la nacional.

El Honorable señor Ochagavía decía que LAN debía dedicarse especialmente al servicio de pasajeros en las rutas nacionales. Pero yo pregunto, ¿acaso todos no sabemos que para viajar a Chuquibambilla, para enviar correspondencia o carga, hay que utilizar el servicio de la Compañía LADECO, que es una empresa financiada por la ANACONDA? Pues bien, si se sigue esta política, se va a arrinconar a la Línea Aérea Nacional e incluso su acción será limitada a nuestro territorio, saboteándose y perjudicando a una empresa estatal. Además, las subvenciones que para ella se contemplan en el Presupuesto de la Nación, en términos de poder adquisitivo, se han ido reduciendo cada vez más.

Hay falta absoluta de interés del Gobierno por una empresa tan importante

para el país. Por este motivo la negociación de los Caravelles ha sido desacertada y el Presidente de la República no puede amparar los errores y equivocaciones, porque, como muy bien se decía, él no es la autoridad técnica. Además, respecto de esta materia, no fueron uno o dos, como decía el Honorable señor Ruiz-Esquide, sino cuatro los Consejeros que se abstuvieron, todos ellos representantes del Presidente de la República, en circunstancias de que sabían que el Primer Mandatario era partidario de dicha adquisición. Habiéndoseles dado instrucciones precisas por el Ministro del ramo ¿por qué desafiaron esas órdenes? ¿Por qué contrariaron el criterio del señor Alessandri y tuvieron la valentía de abstenerse en una materia tan delicada? Esto debe hacernos meditar.

El señor BULNES (don Jaime).—¿Me concede una interrupción, Honorable colega?

El señor CADEMARTORI.—No voy a entrar en detalles técnicos, pues ya se han dado a conocer suficientes antecedentes al respecto. Pero, en una palabra, todos los elementos de juicio que se conocen conducen a una conclusión, cual es que no se trata, como dije al comienzo, de que el avión tipo adquirido sea bueno o malo en sí, sino que no es conveniente para los intereses nacionales.

Si nosotros tenemos que pensar en extender la acción de la LAN, tal como lo hacen las líneas aéreas de Argentina o Brasil, ¿por qué debemos utilizar aviones extranjeros para viajar a Europa? ¿Por qué tenemos que darles facilidades y autorización para que aterricen en el país, si no hay reciprocidad? ¿Acaso Chile no tiene el mismo derecho de utilizar los aeropuertos de los países de Europa? Sí, señor Presidente.

Se trata, solamente, de adoptar una política, en cuanto a la adquisición de material de vuelo, adecuada para esos fines. Y, ¿para qué vamos a hablar de la Isla de Pascua! ¿Para qué referirnos a las posi-

bilidades de que, no a 30 ó 40 años, sino a corto plazo se abran nuevas rutas aéreas por el Pacífico hacia Japón, Australia, o Asia! Todo esto es imposible que Chile lo pueda realizar el día de mañana si no se adquieran aviones adecuados. Ello podría hacerse, pero el Gobierno está cerrando las puertas, deliberadamente, a esa solución. Parece que existiera una verdadera conspiración, para evitar que Chile pueda utilizar estas líneas y, de esa manera, obtener mayores ingresos para nuestro país.

Hay cargos graves contra la Vicepresidencia. El informe del Círculo de Pilotos, que estoy analizando, la acusa, concretamente, de haber informado mal al Presidente de la República, por haber utilizado normas que no son aceptables, desde el punto de vista técnico y operativo, en la adquisición de los aviones Caravelle.

Me llama la atención algo que cualquiera persona puede comprender, pues es cuestión de sentido común y no es necesario ser técnico en la materia. En efecto, se dice que para calcular el costo de operación del avión Caravelle se considera solamente un equipaje de 20 kilos para los tripulantes, y entiendo que son 4 ó 5 ¿Cómo es posible que los tripulantes utilicen 20 kilos de equipaje en total?

En seguida, no se contemplan en estos aviones a los radiotripulantes, lo que, según la opinión de los técnicos, es una aberración, porque todo avión "jet" necesita de sus servicios.

También, hay algo que me parece sumamente grave, y es que estos aviones, prácticamente, y según tengo entendido, no tienen capacidad de carga, o sea, son utilizables, únicamente, como aviones de pasajeros, ya sea en las rutas internacionales o nacionales. ¿Qué significa ésto? Significa, evidentemente, que se están creando las condiciones para que la carga aérea nacional sea servida, el día de mañana, por empresas aéreas particulares, dándose como argumento que los aviones

nacionales no tienen la capacidad suficiente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¿Me permite, Honorable Diputado?

Ha terminado el tiempo del Comité Comunista. El turno siguiente corresponde al Comité Democrático Nacional, que ha cedido su tiempo al Comité Democratacristiano.

El señor FONCEA.—¿Quién ha cedido ese tiempo?

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Honorable Diputado, la Mesa tiene una nota firmada por el Comité Democrático Nacional en que cede su tiempo al Comité Demócrata Cristiano. El Comité Independiente también lo ha cedido.

El señor JEREZ.—Señor Presidente, no tenemos inconveniente en restituir el tiempo al Comité Democrático Nacional.

El señor PARETO.—Hay una equivocación, señor Presidente. El Comité Independiente no ha cedido su turno.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Jerez.

El señor JEREZ.—Señor Presidente, si existe algún error en esta materia se puede rectificar.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Tanto el Comité Democrático Nacional como el Independiente cedieron su turno al Comité Demócrata Cristiano, Honorable Diputado.

El señor JEREZ.—Si es así, voy a conceder una interrupción al Honorable señor Pareto, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Puede usar de la interrupción el Honorable señor Pareto, dentro del tiempo del Comité Demócrata Cristiano.

El señor PARETO.—Señor Presidente, es indiscutible que el aspecto técnico de la materia cuyo debate ha motivado esta se-

sión, ha sido planteado en forma clara y categórica, por los Honorables señores Jerez y Cademátori. Nosotros creemos, especialmente el Diputado que habla, que siendo la Línea Aérea Nacional una de las empresas aéreas más prestigiosas del mundo, nuestras palabras y apreciaciones sobre la materia no van en desmedro de ella.

Pero, frente a esta inversión de aproximadamente diez millones de dólares, que, indiscutiblemente, va a lesionar, en parte, el patrimonio nacional, creemos que el Ejecutivo debe enfocar seria y responsablemente el problema de una inversión, aún mucho mayor, para nuestra defensa nacional. El Presidente de la República pretendió hacerse famoso en el mundo con una campaña basada en sus propósitos antiarmamentistas. Sin embargo, hoy día, somos víctimas de graves actitudes, permanentes y reiteradas, de fuerzas extranjeras de un país limítrofe. La opinión pública está reclamando, con insistencia y energía, que el Gobierno de la República adopte una actitud viril frente a estos hechos, en resguardo de la dignidad e integridad de nuestra Patria y de acuerdo con nuestra hidalguía de hombres de bien.

Con respecto a la adquisición de estos aviones se desea hacer una inversión indiscutiblemente provechosa, aunque no deseo referirme al aspecto técnico de la materia porque ha sido abordado en forma clara y categórica por mis Honorables colegas. Pero también estimo de toda conveniencia que el Gobierno se aboque rápidamente al estudio de una inversión muy superior a diez millones de dólares para modernizar nuestra Fuerza Aérea, especialmente en lo relativo a los aviones de guerra.

Si bien es cierto la opinión pública aplaudió ayer al Excelentísimo señor Alessandri por el desarrollo de una política antiarmamentista, hoy día está reclamando con insistencia, por sobre los principios que Su Excelencia pueda sostener sobre esta materia, medidas efectivas en fa-

vor de la legítima defensa de nuestra soberanía nacional.

En esta oportunidad, el Diputado que habla solicita —como pensaba hacerlo, más adelante, en Hora de Incidentes o en una sesión especial a que se cite a la Honorable Cámara— que se envíe oficio a Su Excelencia el Presidente de la República para que, a la brevedad posible —ojalá en el plazo de horas— se destinen los recursos necesarios para la adquisición de material destinado a las Fuerzas Armadas. Es urgente realizar una inversión de esta naturaleza, para lo cual estamos dispuestos a entregar a nuestra Fuerza Aérea, al Ejército y a la Armada Nacional todos los elementos necesarios. Es preciso que estemos en condiciones de enfrentar, con dignidad y rapidez, los permanentes atropellos a nuestra soberanía nacional.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Solicito el asentimiento unánime de la Honorable Cámara para enviar el oficio a que se ha referido el Honorable señor Pareto, por ser una materia ajena al objeto de la presente sesión.

Debo hacer presente que no hay número en la Sala para tomar acuerdos.

Oportunamente se solicitará el asentimiento de la Honorable Cámara, con tal objeto, señor Diputado.

Puede continuar, Su Señoría.

El señor PARETO.—He terminado, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Puede continuar el Honorable señor Jerez.

El señor JEREZ.—He concedido una interrupción al Honorable señor Magañaes.

El señor BULNES.—Su Señoría me había concedido una interrupción...

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¿A qué señor Diputado ha concedido interrupción Su Señoría?

El señor JEREZ.—¡Perdón! Le había concedido anteriormente al Honorable señor Bulnes, señor Presidente.

El señor CORREA LARRAIN (Vice-

presidente).—Puede hacer uso de la interrupción el Honorable señor Bulnes.

El señor BULNES.—Señor Presidente, en primer lugar, agradezco sinceramente la interrupción que me ha concedido el Honorable señor Jerez. En segundo término, solidarizo ampliamente con las expresiones del Honorable señor Pareto y tengo el agrado de felicitarlo por su intervención de hace un instante.

Considero, incluso, que en estos momentos estamos discutiendo en la Honorable Cámara un asunto casi bizantino: si los aviones Caravelle son buenos o malos; si son adecuados o no lo son.

Creo que toda la ciudadanía, cualquiera que sea su condición social, cualquiera que sea el lugar donde habita, tiene como preocupación primordial, en estos momentos, la situación existente en el sur del país, donde se ha violado nuestro territorio.

Señor Presidente, creo que las teorías pacifistas están muy bien, son dignas de elogio; pero cuando se exageran, pasan a tener otro nombre. Me parece también que la ciudadanía comparte las palabras que le acabamos de oír al Honorable señor Pareto. Estoy cierto de que la ciudadanía entera, de todos los círculos sociales, está dispuesta a hacer cualquier esfuerzo y sacrificio y, como se dice vulgarmente, a "apretarse el cinturón", a fin de que nuestros Institutos armados cuenten con los elementos necesarios para hacer respetar nuestra dignidad y la soberanía de Chile. Nuestro pueblo se ha caracterizado siempre por su altivez. Es indispensable, aunque el Gobierno o algunos de sus personeros profesen teorías pacifistas exageradas, que éste se haga eco del pensamiento y de la efervescencia que existe dentro de la ciudadanía, dotando a nuestro Ejército de los elementos necesarios para defender nuestro territorio nacional.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¡Honorable señor Foncea!

Puede continuar el Honorable señor Jerez.

El señor JEREZ.—Celebro mucho la habilidad de mi Honorable colega señor Bulnes para tratar de desviar la atención respecto del problema que estamos discutiendo.

Antes de conceder una interrupción al Honorable señor Magalhaes, desea hacer presente que hemos solidarizado con las expresiones que se han vertido en defensa de nuestra soberanía. Sin embargo, también debemos manifestar que la actual situación creada en Palena es de exclusiva responsabilidad del Gobierno que dirige, en estos momentos, los destinos de nuestro país.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Puede usar de la interrupción el Honorable señor Magalhaes.

El señor MAGALHAES.—Señor Presidente, solidarizo ampliamente con las expresiones del Honorable señor Pareto. Es-timo que ellas reflejan el sentimiento nacional y que existe unanimidad en la Honorable Cámara al respecto.

En cuanto al problema de la Línea Aérea Nacional, me agradaría que, si fuera posible, se constituyera la Sala en sesión secreta, con el fin de hacer una relación de otros cargos que son sumamente graves y que me parece no deben salir a la luz pública. Tengo en mi poder algunos documentos al respecto, que me considero en la obligación de dar a conocer a los señores Diputados.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—¿Su Señoría solicita que la Sala se constituya en sesión secreta?

El señor MAGALHAES.—No sé cuál es el procedimiento. Pero deseo dar lectura a un documento de importancia y que tiene atenuencia con este tipo de actividades de la Línea Aérea Nacional.

2.—SUSPENSION DE LA SESION

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Se suspende la sesión hasta por cinco minutos, a fin de constituir la Sala en sesión secreta.

—*Se suspendió la sesión.*

—*Se constituyó la Sala en sesión secreta.*

3.—INCONVENIENCIA DE LA ADQUISICION POR LA "LAN" DE TRES AVIONES DE REACCION "CARAVELLE VI-R".— APLICACION DEL ARTICULO 89 DEL REGLAMENTO

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—Se constituye la Sala en sesión pública.

Se va a leer un proyecto de acuerdo llegado a la Mesa.

El señor CAÑAS (Secretario).—Los señores Cademártori, Minchel y Jerez, apoyados por los señores Montes, Comité Comunista; Pareto, Comité Independiente, y Valenzuela, han presentado el siguiente proyecto de acuerdo:

“La Honorable Cámara acuerda:

1º—Solicitar a la Contraloría General de la República que informe a la Honorable Cámara, acerca de la procedencia de la Resolución de la Línea Aérea Nacional recaída en el desistimiento de la denuncia presentada por el ex Abogado de la Empresa, señor Otero Lathrop, el jueves 12 de marzo de 1959, en el Primer Juzgado del Crimen de Santiago;

2º—Solicitar a Su Excelencia el Presidente de la República, que proceda a dejar sin efecto el convenio con la “Sud Aviation”, por el cual se adquirieron tres aviones a reacción marca “Caravelle VI-R”.

El señor CADEMARTORI.—Que se vote por partes.

El señor CORREA LARRAIN (Vicepresidente).—No hay número para adoptar acuerdos.

El señor BULNES (don Jaime).—El

Honorable señor Pareto pidió también el envío de un oficio. El Diputado que se opuso lo hizo en virtud de que no lo conocía...

El señor CORREA LARRAIN (Vice-presidente).—No hay número para adoptar acuerdos.

El señor BULNES (don Jaime).—Lo digo para el caso de que haya quórum.

El señor CORREA LARRAIN (Vice-presidente).—Oportunamente se solicitará el asentimiento de la Sala.

Como no hay quórum para adoptar

acuerdos, se va a llamar a los señores Diputados hasta por cinco minutos.

—*Transcurrido el tiempo reglamentario:*

El señor CORREA LARRAIN (Vice-presidente).—Por no haber el quórum requerido, y en conformidad con lo establecido en el artículo 89 del Reglamento, se levanta la sesión.

—*Se levantó la sesión a las 13 horas y 21 minutos.*

Crisólogo Venegas Salas,
Jefe de la Redacción de Sesiones.