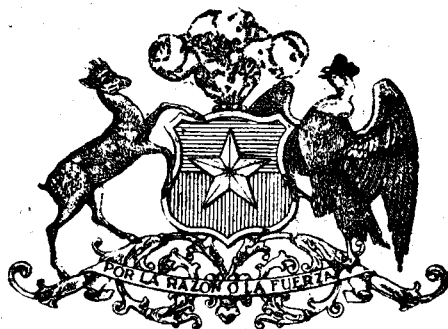


REPUBLICA DE CHILE



CAMARA DE DIPUTADOS

TERCERA LEGISLATURA EXTRAORDINARIA

Sesión 7^a, en martes 10 de abril de 1956

(Especial: de 20 a 21.10 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CARMONA

SECRETARIO, EL SEÑOR YAVAR, DON FERNANDO

INDICE GENERAL DE LA SESION

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

I.—SUMARIO DEL DEBATE

- | | |
|--|-----|
| 1.—Se aceptan las renunciaciones y se acuerdan los reemplazos de miembros de diversas Comisiones | 308 |
| 2.—La Cámara entra a tratar acerca del funcionamiento de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y de las adquisiciones de buses japoneses | 309 |

II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

- | | |
|--|-----|
| 1.—Oficio del señor Ministro del Interior con el que contesta el que se le dirigió en nombre del señor Foncea, sobre el alza del 45% en las tarifas de la Compañía Chilena de Electricidad Ltda. y General de Electricidad Industrial. | 305 |
| 2.—Oficio del Senado con el que devuelve aprobado con modificaciones el proyecto de ley que aprueba el Convenio celebrado entre el Gobierno de Chile y los productores de salitre | 305 |
| 3.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que concede fondos a los Cuerpos de Bomberos del país | 305 |
| 4.—Presentación suscrita por treinta señores Diputados, con la que solicitan del señor Presidente, se sirva citar a sesión para el día de hoy, de 19.45 a 21 horas, con el objeto de ocuparse de las irregularidades que existirían en el funcionamiento de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y de la adquisición de buses japoneses | 308 |

III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

1.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR

Nº 844.— Santiago, 10 de abril de 1956.

Tengo el agrado de remitir para conocimiento de V. E. y del Honorable Diputado don José Foncea Aedo, el informe expedido por la Dirección General de Servicios Eléctricos y de Gas, en oficio Nº 1.773, de 29 de marzo último y que se relaciona con el 45% en las tarifas de la Compañía Chilena de Electricidad Ltda. y General de Electricidad Industrial.

Saluda atentamente a V. E.— (Fdo.): *Benjamín Videla Vergara*."

2.—OFICIO DEL SENADO

"Nº 1.042. —Santiago, 10 de abril de 1956.

El Senado ha tenido a bien prestar su aprobación al proyecto de ley de esa Honorable Cámara que aprueba el Convenio celebrado en Santiago, el 10 de diciembre de 1954, por el Gobierno de Chile y los productores de salitre y modifica la ley Nº 5.350, con las siguientes enmiendas:

Artículo 1º

Ha aprobado, hasta el punto seguido (.), la oración inicial consultada en el inciso primero.

Ha rechazado la frase final del inciso primero, que dice: "Apruébanse, asimismo, las siguientes modificaciones al Convenio antes referido:"

Las letras a), b), c), d), e), f), g), h) e i) han sido desechadas.

Artículos 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º y 9º

han sido rechazados.

A continuación del artículo 1º, ha consultado, como artículo 2º, el siguiente, nuevo:

"Artículo 2º.—El 40% de la participación fiscal que se obtendrá por aplicación del Convenio de que trata el artículo 1º, se destinará exclusivamente a la pavimentación del camino longitudinal de Arica a Santiago. Para este objeto, los recursos se depositarán y llevarán separadamente en la cuenta especial creada por la ley Nº 11.508, de 2 de marzo de 1954, denominada "Camino Pavimentado Longitudinal" y contra esos recursos sólo se podrá girar para los fines señalados en este inciso.

En cumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior, serán aplicables las disposiciones de los artículos 6º, 7º y 9º de la ley Nº 11.508, ya señalada.

Las disposiciones de los dos incisos precedentes regirán desde el 1º de enero de 1957".

Tengo a honra decirlo a V. E. en contestación a vuestro oficio Nº 4.164, de 19 de diciembre de 1955.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.— (Fdo.): *Fernando Alessandri R.— H. Hevia*".

3.—INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA

"Honorable Cámara:

La Comisión de Hacienda ha prestado su aprobación a un proyecto de ley suscrito por los Honorables señores Diputados Durán, don Julio; Morales, don Raúl; Ibáñez, don Arturo; Santandreu, don Sebastián, y Sepúlveda, don Julio, por el cual se arbitran recursos en favor de los Cuerpos de Bomberos del país.

Con la iniciativa en referencia, los señores Diputados mencionados, hicieron suyo, para los efectos de su tramitación cons-

titucional, un proyecto de ley que presentara en el Honorable Senado el Senador señor Figueroa, don Hernán, y que, por contener disposiciones de orden tributario, esa rama del Congreso envió a esta Corporación para que aquí se iniciara su discusión.

El proyecto de ley en informe tiende a procurar recursos a los 145 Cuerpos de Bomberos con personalidad jurídica que existen a lo largo del país, todos los cuales, casi sin excepción, atraviesan por una situación económica que ha hecho crisis en algunos y que está amenazando gravemente el resto.

Las instituciones en referencia cumplen en nuestra sociedad un rol indispensable, cuyo carácter altruista es innecesario destacar en esta oportunidad, porque es suficientemente conocido. Sus miembros aportan su cuota de sacrificios con riesgo de sus vidas para el mantenimiento de la organización a que pertenecen y el ejemplo de solidaridad que constantemente deparan en sus actividades colocan a los Cuerpos de Bomberos en un sitio de privilegio en el reconocimiento y gratitud de sus semejantes.

El estímulo espiritual y moral que continuamente reciben estas instituciones, tanto de los particulares como de los organismos del Estado, desgraciadamente no ha podido ser acompañado del estímulo material necesario para que su labor sea más expedita y útil a la sociedad. La estrechez del erario ha impedido que se haga posible el desahogo económico que les es indispensable y así es como en la actualidad han debido experimentar en todos sus rubros de gastos el fuerte impacto inflacionista del cual no se ha escapado tampoco el resto de las actividades nacionales.

Para muchos de los Cuerpos de Bomberos del país la situación que se menciona ha llegado a tales extremos, que sus dirigentes han pensado seriamente en la posibilidad de hacer abandono o traspaso de sus funciones al Estado, con el objeto de que tan indispensable organización, al

igual que otros países, asuma un carácter administrativo.

Es fácil advertir que una solución de esta índole para el problema que se analiza no es la más procedente, pues aparte de desaparecer de raíz todo el acervo espiritual que enriquece hoy a la institución y con el cual se ha ganado el afecto de generaciones de chilenos y el respeto y admiración de los extranjeros, el Estado se enfrentaría con un problema de difícil sino imposible solución, pues el desembolso económico que le demandaría el incorporar a su planta administrativa, una organización como la de la especie, con personal rentado y demás gastos burocráticos, sería superior a sus medios actuales y en todo caso, de un costo varias veces más elevado que el que hoy le significa la ayuda que de un modo u otro le presta.

No alcanzan a muchos millones de pesos al año las sumas que reciben los Cuerpos de Bomberos del país por concepto de subvenciones o ingresos de las diversas fuentes que contribuyen a su sostenimiento. Las constituyen, principalmente, un porcentaje sobre las primas de seguros de incendio; una comisión sobre el volumen total de las apuestas mutuas de los hipódromos del país; el rendimiento de dos sorteos anuales de la Polla Chilena de Beneficencia y la subvención fiscal que se les pueda otorgar, que, preciso es decirlo, es irrisoria.

Según los antecedentes proporcionados a la Comisión de Hacienda, los presupuestos de los Cuerpos de Bomberos arrojan fuertes déficit, sin que puedan atender a la adquisición del más indispensable de los elementos con que deben combatir el fuego, ni, mucho menos, a reparar o construir los cuarteles indispensables para el resguardo del material o para el desenvolvimiento normal mínimo de su vida institucional.

En un documentado discurso que pronunciara en el Honorable Senado el señor Senador Figueroa, se suministran los antecedentes numéricos y estadísticos que

confirma lo aseverado anteriormente, que justifican la iniciativa y que han determinado la aprobación que la Comisión de Hacienda ha prestado al proyecto.

En este se proponía originalmente el establecimiento de un tributo adicional de un uno por mil anual sobre el avalúo imponible de la propiedad raíz urbana de todo el país, el cual asciende a la fecha a 275 mil millones de pesos, es decir, se procuraba un rendimiento de 275 millones de pesos para ser repartidos a los Cuerpos de Bomberos de cada comuna, de acuerdo con lo que en cada una se produjera.

La circunstancia tenida presente por la Comisión de Hacienda de que los avalúos territoriales experimentarán el año próximo una retasación que, por lo menos, duplicará o triplicará su monto, determinó que la tasa del 1 0/100 citada fuera aceptada sólo para regir en el presente año, reduciéndola al 1/2 0/100, por lo que toca a los posteriores. De otro modo se entregarían fondos en mayor magnitud que lo solicitado, con un gravamen sobre el contribuyente que no se justificaría.

El proyecto ha sufrido algunas modificaciones durante su estudio en la Comisión de Hacienda, las que, a juicio de ésta, hacen más operantes y equitativos sus términos. Así, por ejemplo, se han introducido algunas normas que miran a la seriedad de las inversiones, al debido control de las importaciones de material que puedan hacerse y al resguardo de los intereses de las propias instituciones, consultándose al efecto, en los artículos 3º y 4º, los mecanismos y procedimientos consiguientes.

Diversas indicaciones presentadas en el seno de la Comisión de Hacienda, debieron desestimarse, algunas por inoportunas (aquellas que tendían a legislar sobre cambios preferenciales) otras por innecesarias y, finalmente, otras por no ser consideradas pertinentes a la materia.

Por las razones expuestas y las que proporcionará a la Honorable Cámara el Honorable señor Larraín, Diputado infor-

mante, la Comisión de Hacienda ha prestado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1º.— Establécese, en beneficio de los Cuerpos de Bomberos de la República, con personalidad jurídica, una contribución adicional de un 1/2 0/100 (medio por mil) anual sobre el avalúo de los bienes raíces urbanos de todas las comunas del país, afectos a impuestos.

Suspéndese la aplicación de dicho impuesto en aquellas comunas en que no exista Cuerpo de Bomberos, mientras éste no se cree y obtenga la personalidad jurídica correspondiente.

Se cobrará, sin embargo, de inmediato el impuesto en aquellas comunas en que a pesar de no existir Cuerpo de Bomberos, su territorio sea atendido por algún Cuerpo vecino y, en tal caso, el producto del impuesto será percibido por este último, previo decreto supremo.

Artículo 2º.— Los fondos provenientes de la contribución a que se refiere el artículo 1º serán depositados por el Tesorero Comunal correspondiente, dentro de quince días de percibidos, en una Cuenta Especial que se abrirá en el Banco del Estado de Chile, a nombre de "Cuerpo de Bomberos de la República", y sobre la cual, solamente, podrá girar el Superintendente de Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio, para los efectos de entregar dichos fondos a cada una de las instituciones beneficiadas, de acuerdo con lo producido en la respectiva comuna.

Artículo 3º.— Los Cuerpos de Bomberos deberán someter anualmente a la aprobación de la Comisión a que se refiere el artículo 4º su presupuesto de entradas y gastos, sin cuya aprobación no podrán disponer de los fondos que les acuerden las leyes vigentes. Deberán, asimismo, rendir cuenta documentada de la inversión de dichos fondos a la Superintendencia de Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio.

Artículo 4º.— Toda importación de materiales que deseen hacer los Cuerpos de Bomberos de la República, requerirá el informe previo y favorable de una Comisión integrada por un representante del Ministerio del Interior, otro de la Superintendencia de Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio y otro de la Superintendencia del Cuerpo de Bomberos de Santiago.

Para los efectos de la internación de los materiales, las Aduanas respectivas deberán exigir se acredite el cumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior.

Artículo transitorio.— Durante el año 1956 el impuesto establecido en el artículo 1º será de un 1º/00 (uno por mil), que se pagará de una sola vez en el segundo semestre.

Sala de la Comisión, a 10 de abril de 1956.

Acordado en sesión de hoy, con asistencia de los señores Larraín (Presidente accidental), Carmona, Correa Larraín, Enriquez, Gumucio, Martones, Miranda, don Hugo y Silva.

Diputado informante se designó al Honorable señor Larraín.

(Fdo.): *Arnoldo Kaempfe Bordali*, Secretario de la Comisión".

4.—PETICION DE SESION

"Señor Presidente:

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 10 de abril, de 19.45 a 21 horas, a fin de conocer las irregularidades en la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y la negociación de buses japoneses.

(Fdos.): Ramón Silva, Eduardo Osorio, Pedro Cisternas, Eudaldo Lobo, Belarmino Elgueta, Salomón Corbalán, Edgardo Maass, Oscar Naranjo, Alfredo Hernández, Haroldo Martínez, Heriberto

Alegre, Alejandro Chelén, Albino Barra, Víctor Galleguillos, Humberto Martones, Gustavo Martínez, Herminio Tamayo, Mario Palestro, Gustavo Aqueveque, Juan Acevedo, Serafín Soto, José Oyarzún, Roberto Flores, Ricardo Quintana, Adán Puentes, José Cueto, Pedro Poblete, Baltazar Castro, Fernando Pizarro, Sergio Salinas, Armando Mallet".

V.—TEXTO DEL DEBATE

—*Se abrió la sesión a las 20 horas.*

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

Se va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Terminada la Cuenta.

1.—RENUNCIAS Y REEMPLAZOS DE MIEMBROS DE COMISIONES

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Solicito el asentimiento unánime de la Sala para dar cuenta de algunos cambios de miembros de Comisiones.

Acordado.

El señor YAVAR (Prosecretario). — El señor Cuadra renuncia a la Comisión Especial Investigadora de la Evasión de Impuestos. Se propone en su reemplazo al señor Parada.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Si le parece a la Sala, se aceptarán la renuncia y el reemplazo.

Acordado.

El señor YAVAR (Prosecretario). — El señor Martones renuncia a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia. Se propone en su reemplazo al señor Araneda.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Si le parece a la Sala, se aceptarán la renuncia y el reemplazo.

Acordado.

El señor YAVAR (Prosecretario). —

—El señor Lira renuncia a la Comisión de Relaciones Exteriores. Se propone en su reemplazo al señor Weber.

El señor CARMONA (Vicepresidente).

—Si le parece a la Honorable Cámara, se aceptarán la renuncia y el reemplazo.

Acordado.

2.—FUNCIONAMIENTO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS DEL ESTADO. — ADQUISICION DE BUSES MARCA "MITSUBISHI".

El señor CARMONA (Vicepresidente).

—Entrando al objeto de la presente sesión, corresponde ocuparse de las irregularidades que existirían en el funcionamiento de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y de la adquisición de buses japoneses.

El primer turno corresponde al Comité Socialista Popular.

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

El señor CARMONA (Vicepresidente).

—Tiene la palabra el Honorable señor Alegre.

El señor ALEGRE.— Señor Presidente, el Honorable señor Salinas nos ha pedido que le permitamos, intervenir en este debate en el lugar que corresponde a nuestro Comité y nosotros hemos aceptado su petición. De manera que, si el señor Presidente tuviera a bien solicitar el asentimiento de la Sala, podríamos cambiar el turno del Comité Socialista y ubicarlo en en el lugar del nuestro.

El señor CARMONA (Vicepresidente).

—Si le parece a la Sala, así se procederá.

Acordado.

Tiene la palabra el Honorable señor Salinas, dentro del turno del Comité Socialista.

El señor SALINAS.— Señor Presidente, debo agradecer, antes que nada, la gentileza del Comité Socialista Popular, al permitirme intervenir en esta sesión.

Señor Presidente, Honorable Cámara, desde hace dos años a esta parte, he par-

ticipado, en repetidas oportunidades, en debates relacionados con el funcionamiento de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, y, fundamentalmente, con la última negociación que ella hiciera: la adquisición de trescientos buses de la firma japonesa "Mitsubishi".

Al plantear este tema, no me anima otro afán que el de llamar la atención del Ejecutivo y de las autoridades responsables para que tomen conocimiento de una irregularidad que nadie desconoce. No me inspira, pues, ningún propósito demagógico ni sensacionalista, ni menos propagandístico.

Se trata, sencillamente, de resguardar el principio de "estatización" de los servicios de utilidad pública, que los parlamentarios socialistas sustentamos; de evitar su desprestigio con hechos como los que en estos momentos están ocurriendo en un organismo tan importante como lo es la Empresa citada.

Como decía, mi intervención está orientada a llamar la atención del Gobierno sobre una negociación desafortunada, y como no es una novedad mi actitud, quiero, una vez más, insistir en que es inexplicable que mientras la locomoción colectiva de Santiago se encuentra en condiciones desastrosas, como también les consta a mis Honorables colegas, el Gobierno, basado en hechos y razones que desconozco, mantiene aún al señor Ernesto de la Fuente en su cargo de Director de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

He formulado ya en este hemicycle, cargos serios y graves en contra de este funcionario, cargos que nadie, ni el propio señor De la Fuente, han desmentido.

Señor Presidente, todos los ciudadanos de Santiago son vejados, a diario, en los servicios de locomoción colectiva. El servicio particular está en manos de un monopolio que hace y deshace de la suerte de los pasajeros. Y en estos momentos, esta gente que no tiene ningún escrúpulo, está pintando los buses antiguos, usados y destartados, para convertirlos en "ex-

presos" y cobrar diez y quince pesos por pasaje.

Además de este monopolio que ejerce la locomoción particular, existe la Empresa Nacional de Transportes Colectivos del Estado —que debería haber resuelto el problema de la locomoción— pero que está dirigida con la más absoluta irresponsabilidad, a pesar de que se le entregan como subvención, más de mil millones de pesos del Presupuesto de la Nación.

¿No hay nadie, Honorables colegas, que pueda llamar la atención del señor De la Fuente e investigar lo que allí ocurre? ¿Acaso no hay la posibilidad, siquiera, de establecer si esta negociación de los buses japoneses ha sido conveniente o inconveniente para el país? Si Sus Señorías recorren las calles Bandera, Catedral, Estado, Ahumada, etc., verán a centenares de personas "haciendo cola" en espera de un vehículo; observarán, cómo los niños son vejados, cómo se les hiere en su personalidad, una vez que han subido a ellos, cuando no se les permite sentarse porque pagan un pasaje barato.

Los Honorables colegas, —la mayoría de los cuales son padres de familia, como el Diputado que habla— ¿pueden aceptar este estado de cosas? Toda la prensa de Santiago, sin excepción, habla en contra del mal estado de la locomoción colectiva y de la Empresa de Transportes. Las audiciones radiales también lo hacen; sin embargo, nadie en el Gobierno se preocupa de resolver este problema.

Creo que en estas condiciones corresponde a la Honorable Cámara adoptar la actitud que el Ejecutivo no ha sido hasta este momento capaz de tomar.

Señor Presidente, la prensa del sábado nos informa del trágico fallecimiento de un escolar arrollado por las ruedas de un bus.

Honorable Cámara, hace apenas algunas horas, se ha dado sepultura a un nuevo mártir del Cuerpo de Bomberos de Santiago: un joven de 27 años, casado, que deja en la orfandad a sus dos pequeños hijos. Pero, este "gran caballero del

fuego", no ha terminado sus días en la línea de batalla, como seguramente eran sus anhelos, luchando contra el fuego voraz. No, Honorables Diputados, no ha sido así, ha muerto a consecuencia de una colisión entre el carro-bomba en que viajaba y un microbús.

Honorables Diputados: estas noticias ya no nos causan el horror y la sorpresa que debieran producirnos, pues estamos acostumbrándonos a leerlas en la prensa cotidiana; choques, atropellos y muertes, provocados por los vehículos de la locomoción colectiva, ya no son sino una noticia más en la prensa santiaguina.

El país afronta, por los reiterados desaciertos del Gobierno, un periodo de inflación nunca visto en nuestra historia, aumentando la angustia y las privaciones en las clases trabajadoras que represento en este hemiscló. Algo de ello logra a veces paliarse por medio de justos aumentos de salarios, que en algunas oportunidades los obreros obtienen de sus empleadores. Nada, en cambio, se ha hecho hasta ahora para aminorar los vejámenes a que se ve sometida a diario la población que hace uso de la locomoción colectiva de la capital.

¿Cómo puede pretenderse que llegue animoso a su trabajo, un obrero que se ha visto arrollado, pisoteado y empujado en el bus, al cual ha logrado subir después de una hora de espera y en el que ha tenido que hacer verdaderas acrobacias para conservar la estabilidad hasta el final del recorrido?

¿Cómo pedirle concentración en su trabajo a una madre que ha dejado a sus hijos en un vehículo para que se dirijan a la escuela si no sabe si llegarán sanos a su destino o si regresarán en la tarde a su hogar, con esa alegría propia de la niñez?

Ante este estado de cosas la ciudadanía se pregunta perpleja: ¿Qué medidas han tomado las autoridades para evitar la repetición de estos hechos lamentables?

Yo, Honorables colegas, puedo con-tes-

tarle que ninguna. El mal a que se deben estos accidentes, radica en un factor mucho más profundo y más serio que la creación de organismos burocráticos destinados a dictar normas sobre el tránsito; y este consiste en la total desorganización de los servicios de locomoción colectiva de la capital, los cuales no respetan horarios ni reglamentos, así como no respetan las vidas humanas. Creo, señor Presidente, que de una vez por todas el Poder Legislativo debe encarar a fondo este problema, dictando las leyes que pongan atajo a esta anarquía, determinando, además, claramente la responsabilidad criminal de los conductores, en aquellos accidentes en que tengan culpabilidad, como asimismo persiguiendo la responsabilidad de los empresarios en casos análogos.

Considerando, pues, que este problema afecta principalmente al pueblo, con el cual nuestro partido se siente identificado, solicité que se realizara esta sesión especial para tratar del drama que constituye el problema de la locomoción colectiva en Santiago y para dar a conocer a esta Corporación, como estimo de mi deber, algunos antecedentes relacionados con la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y que demuestran ampliamente la desorganización que existe en esos servicios.

Ya en oportunidades anteriores he dado a conocer en esta Sala algunos antecedentes relacionados con la adquisición de los buses japoneses "Mitsubishi", anticipando el desacierto y el fracaso de esta negociación; lo que ahora se ha visto plenamente confirmado, por lo que, en esta oportunidad, me referiré exclusivamente a aquellos aspectos más sobresalientes de esta adquisición que demuestran en forma inequívoca la poca seriedad con que se llevó a efecto este contrato, cuyo monto sobrepasa a los *seis millones de dólares*.

La Empresa de Transportes Colectivos

del Estado llamó a propuestas públicas para la adquisición de buses en enero de 1955, estipulando en el artículo 15 de las bases, lo siguiente: "*Frenos: cada bus deberá dotarse de frenos de servicio de aire comprimido sobre cuatro ruedas accionadas con pedal*". Pues bien, el Director General señor Ernesto de la Fuente Tonkin, que no cuenta con estudios especializados ni título universitario, realizó solo la clasificación de todas las ofertas de buses que se presentaron a dicha licitación e informó personalmente de ellas al Consejo de la Empresa, recomendando y proponiendo la adquisición de los buses japoneses.

La firma Mitsubishi estableció en su propuesta que ofrecía buses equipados de frenos marca "Servo Bendix Air Pac", lo que corresponde al sistema de frenos hidráulicos y *no de aire comprimido*, por lo que legalmente se colocaban fuera de las bases de las propuestas. El señor De la Fuente, induciendo a engaño al Consejo, manifestó, en su oportunidad, que los buses japoneses reunían todos los requisitos establecidos en las ya mencionadas bases. Y llegó a la audacia de disfrazar mañosamente, en el contrato respectivo, la sigla "*Servo Mendix Air Pac*", al agregarle la frase: "*De aire comprimido sobre cuatro ruedas, accionadas por pedal*" y pretender, así, cumplir con las disposiciones de las bases.

Honorables colegas, el Diputado que habla no es técnico, pero estima que si la Empresa ha pedido que los buses que pensaba adquirir estuvieran equipados de frenos de aire comprimido, se trataba, lisa y llanamente, del mismo sistema que tienen en uso, los troles y buses con que cuenta esta entidad. Ahora bien, yo consultaría a los Honorables colegas Consejeros parlamentarios de la Empresa, si fueron informados oportunamente de ello, como también si aceptaron una modificación de tanta trascendencia como ésta, de cambiar el sistema de frenos de los buses

japoneses, al margen de las bases de las propuestas. Estimo que la consecuencia de este engaño, de este verdadero acto de *sabotaje* a la ciudadanía, la está sufriendo ya el público de Santiago, desde el momento en que es reconocido, tanto por las autoridades de la Empresa como por los representantes de la firma vendedora, que los frenos de estas máquinas son insuficientes, llegándose al extremo de verse obligado aquélla a retirarlas de la circulación. Luego, la Empresa les ha hecho reparaciones de tipo *casero* y totalmente antitécnico, cuyas consecuencias las están lamentando los pasajeros, por los frecuentes choques que sufren, a diario, los pocos "Mitsubishi" que han vuelto a la circulación.

Señor Presidente, alguien me decía ayer en la tarde: "Oiga, señor Diputado, ¿cómo puede usted, siendo pintor, intervenir en el problema de los buses? ¿Qué sabe usted sobre esta materia?"

Señor Presidente, ¿hay necesidad de ser técnico para apreciar un hecho que toda la opinión pública conoce? ¡Si los buses se han estrellado, si hasta se han metido dentro de las casas! ¡Si hay fotografías, publicadas en la prensa, donde se muestra cómo los buses vuelven a diario a los depósitos, porque su sistema de frenos es inapropiado para la circulación urbana! En consecuencia, no es preciso ser técnico, para preocuparse de este problema, porque estos hechos los entienden hasta los niños, hasta los "mocosos" de primer año de preparatorias. Por tal motivo, contesté lo siguiente al señor que me interrogaba: "Efectivamente, soy pintor. ¡Pero los buses se estrellan, y para apreciarlo, no es necesario ser técnico especialista!"

La Dirección de la Empresa, en reiteradas declaraciones públicas, ha manifestado que la firma vendedora afrontará los gastos que demandarán las reparaciones de estas máquinas, situación ésta que no se concilia con la petición que formulara, en días pasados, el representante

de "Mitsubishi" a Su Excelencia el Presidente de la República...

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

Ha terminado el tiempo del Comité Socialista.

El señor SALINAS.—Señor Presidente, el Comité Radical me ha cedido gentilmente su tiempo; por lo tanto, ruego a Su Señoría que recabe el asentimiento de la Sala para cambiar la ubicación de dicho turno, de manera que pueda continuar inmediatamente mis observaciones.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —El turno siguiente corresponde al Comité Liberal, Honorable Diputado.

El señor SALINAS.—Justamente, por eso solicito que se cambie la ubicación de los turnos de los Comités Radical y Liberal, para continuar inmediatamente mis observaciones.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Solicito el asentimiento unánime de la Sala para cambiar la ubicación del turno del Comité Liberal por la del Comité Radical, para que el Honorable señor Salinas pueda hacer sus observaciones en forma continuada.

El señor CORREA LETELIER.—Sin perjuicio de que se cumpla totalmente el turno del Comité Liberal, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —En esa forma se tomaría el acuerdo, Honorable Diputado.

El señor CORREA LETELIER.—O sea, con prórroga de la hora.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Exactamente: con prórroga de la hora, en caso necesario.

Si le parece a la Sala, así se procederá.

Acordado.

Puede continuar el Honorable señor Salinas, en el tiempo del Comité Radical.

El señor SALINAS.—Muchas gracias, señor Presidente.

Decía, señor Presidente, que la Direc-

ción de la Empresa, en reiteradas declaraciones públicas, ha manifestado que la firma vendedora afrontará los gastos que demandarán las reparaciones de estas máquinas, situación ésta que no se concilia con la petición que formulara, en días pasados, el representante de "Mitsubishi" a Su Excelencia el Presidente de la República, en el sentido de que se recargaría el precio de las máquinas en una cifra superior a los cuatrocientos dólares por unidad, lo que correspondería al costo de la modificación del sistema de frenos.

El señor De la Fuente Tonkin, en dichas inserciones, ha olvidado, además, aclarar los siguientes puntos:

a) Los arreglos efectuados por la Empresa producen prematuro desgaste de balatas, gran consumo de líquido para frenos, etc., además de la inseguridad en el sistema de frenos. ¿Quién pagará el mayor costo de explotación que significan estos gastos no calculados, la Empresa o la firma "Mitsubishi"?

b) Como consecuencia de la misma falla de los frenos, los pocos buses que circulan deben paralizarse totalmente por 24 horas, cada dos o tres días, para cambiar balatas, rectificar tambores, etc. ¿Quién pagará el lucro cesante de los buses detenidos por esta razón, la Empresa o la firma "Mitsubishi"?

c) Por último, el Director de la Empresa manifestó enfáticamente a la prensa, hace menos de diez días, que cada bus japonés producía una utilidad diaria de veinte mil pesos. Si estimáramos verídica esta afirmación y calculáramos el lucro cesante de las 112 máquinas japonesas que tiene la Empresa desde febrero, de las cuales circula un promedio diario de 20 nos encontraríamos con que 92 buses han estado detenidos en este lapso, lo que significaría un lucro cesante diario de *ochocientos cuarenta mil pesos*, que en setenta días alcanza a la sideral suma de \$ 128.800.000. ¿Quién pagará este lucro cesante, la Empresa o la "Mitsubishi"?

Todo este conjunto de cosas extrañas y actuaciones equívocas de la Dirección de la Empresa, se ha visto agravado con la falta de seriedad de las informaciones que ha proporcionado a las autoridades y a la prensa. Desde luego, inicialmente se negó que dichos buses tuvieran fallas graves en el sistema de frenos; en seguida, no se le dio a este hecho la debida importancia, manifestando el propio señor De la Fuente, en oficio al Ministro de Economía y Hacienda, que antes de terminar el mes de febrero estarían en servicio los 112 buses; y, por último, se anunció con reiterada insistencia la habilitación total de estas máquinas, en circunstancias de que si yo invito a una comisión de Honorables colegas para que visitemos, en este instante, los diversos talleres de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, allí podremos establecer fehacientemente la inexactitud de lo informado por el señor De la Fuente.

¡Si el señor De la Fuente dijo, también, que en quince días iban a terminar las colas en la movilización! Sin embargo, Sus Señorías pueden apreciar que ellas no han terminado.

Hay ciento y tantos buses que no circulan. Debemos pedir que se nos informe sobre este hecho. Esto es lo que hay que investigar.

Quiero dejar establecidos algunos hechos referentes al importador de los motores Cummins, señor Alfredo Rappaport, a quien el Honorable colega señor Correa Letelier, en una intervención, calificó de impúdico y de descalificado comercialmente. La Contraloría General de la República instruyó un sumario, hace dos años, para determinar la responsabilidad que le correspondió al actual Director de la Empresa, que en aquella oportunidad se desempeñaba como Administrador de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado en Valparaíso, y a otros funcionarios técnicos, era el hecho de haberse permitido al señor Alfredo Rappaport internar una fuerte parti-

da de repuestos Cummins, a nombre de la Empresa y bajo el régimen aduanero excepcional que la rige.

Se ha denunciado, en forma reiterada, que el señor Rappaport es socio de don Juan Tonkin, tío del señor De la Fuente Tonkin, y que por este medio, se habría obtenido la condonación de una fuerte multa a que se hizo acreedor la firma "Mitsubishi" por el atraso en la entrega de los buses, de acuerdo con la programación estipulada en el contrato respectivo.

Estos antecedentes y la amistad estrecha que une a los señores Rappaport y De la Fuente hacen, hasta hoy, prácticamente imposible que los intereses de la Empresa se encuentren debidamente cautelados en esta negociación.

En cuanto a los desaciertos administrativos de su Dirección, me limitaré a agregar a lo denunciado en mis intervenciones anteriores, el siguiente hecho: la Empresa llamó a propuestas públicas para la construcción de un garage en la chacra "Lo Videla", por una suma cercana a los cien millones de pesos. Hasta el momento, se ha presentado un solo proponente, y la razón es muy sencilla y explicable, pues este contratista tiene toda su maquinaria y personal en dicha obra y, prácticamente, ya ha iniciado los trabajos; entonces los posibles proponentes comprenden bien que pierden su tiempo y su dinero al sacar boletas de garantía para presentarse a una propuesta que está resuelta previamente.

Antes de terminar, invito a los señores Consejeros Parlamentarios de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y, especialmente, al Honorable señor Héctor Correa Letelier, a que nos den a conocer la opinión que ellos se han formado de esta institución y de su Director, señor Ernesto de la Fuente, como también de la adquisición de los buses japoneses.

A nombre de mi partido y como una

manera de contener estas demasías y establecer responsabilidades, presento la siguiente indicación: a) Que el Instituto de Ingenieros revise, a la mayor brevedad, los buses japoneess Mitsubishi, e informe a esta Honorable Corporación acerca de las seguridades que presentan para el servicio de la locomoción colectiva de la capital. Mientrás tanto, que se ordene la paralización inmediata de su pago hasta que haya claridad sobre esta negociación.

b) Que el Instituto de Ingenieros informe sobre el valor de un posible arreglo definitivo del sistema de frenos de estos buses y de la calidad de su material.

c) Que el Consejo de Defensa Fiscal revise el contrato suscrito entre la Empresa y la firma Mitsubishi, para estudiar la posibilidad de efectuar el cobro de los daños y perjuicios que ha significado el lucro cesante de 96 máquinas paralizadas más de tres meses, y el mayor costo en la explotación de estos buses como consecuencia de la falla en los frenos.

d) Que la Contraloría General de la República investigue todos los antecedentes relacionados con esta adquisición y las denuncias que he formulado reiteradamente en contra de la función administrativa del señor De la Fuente.

e) Que el Instituto de Ingenieros establezca en comparación con los buses Leyland y Berliet, el costo pasajero-kilómetro de los buses Mitsubishi, para demostrar una vez más el desacierto de la compra de los buses japoneses.

f) Que la Comisión Investigadora nombrada por la Honorable Cámara para estudiar la adquisición de nuevos buses y el problema de la movilización colectiva, se reúna, a la mayor brevedad, para abocarse al estudio de la negociación de estos buses Mitsubishi.

g) Que se oficie al Ejecutivo, solicitando, se releve de sus funciones al Director General señor Ernesto de la Fuente y al

Administrador de Valparaíso señor Luis Soffia Prieto, por los graves y reiterados cargos que existen en su contra.

h) Que el Ejecutivo disponga que cesen en sus funciones aquellos funcionarios que trabajan en la Empresa a pesar de que sus nombramientos fueron rechazados por la Contraloría General de la República; como también aquellas personas que reciben sueldos de ella por el extraño sistema de "vales", sin haber sido designados.

Señor Presidente, creo que esta sesión tendrá gran trascendencia. Es evidente que mis Honorables colegas, consejeros parlamentarios en la Empresa aportarán y traerán a conocimiento de la Honorable Corporación importantes antecedentes. Por mi parte, quiero explicar las razones que han determinado mi intervención en esta oportunidad.

Me parece que no es posible que en una ciudad de las características y de la importancia de la nuestra estemos soportando una movilización colectiva en condiciones que son, prácticamente, una falta de respeto a la dignidad humana. Y quiero apelar a la conciencia de mis Honorables colegas para que esta sesión no solamente traduzca un propósito investigador o de crítica de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, sino que constituya, sobre todo, la demostración del interés y decisión de la Honorable Cámara de Diputados de Chile para darle término y solución al pavoroso problema de la locomoción colectiva.

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Solicito el asentimiento unánime de la Sala para enviar el oficio a que se ha referido el Honorable señor Salinas a nombre de la Honorable Cámara.

El señor PALESTRO.—No hay acuerdo, señor Presidente.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Se enviará el oficio solicitado a nombre del Comité Socialista.

El señor PALESTRO.—En algunos aspectos estoy de acuerdo con él, señor Presidente; en otros, no.

El señor BARRA.—¿Podría decirnos Su Señoría cuáles son los considerandos...?

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

El turno siguiente corresponde al Comité Liberal.

La Mesa ha sido informada de que en este tiempo hará uso de la palabra el Honorable señor Correa Letelier.

Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor CORREA LETELIER.—Señor Presidente, en sesión de 11 de mayo de 1955, como recordaba el Honorable señor Salinas, me ocupé de la adquisición de los buses Mitsubishi por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

En esa ocasión, dije, en síntesis, que estas propuestas públicas habían tenido la desgracia de contar con muy pocos proponentes. Solamente se presentaron 6 vendedores de buses en circunstancias que el año anterior, a otra propuesta pública, que fue dejada sin efecto, se habían presentado veintisiete.

Dije en esa ocasión que, en mi concepto, lo que influyó principalmente en el escaso número de proponentes era la situación de falencia en que se encontraba la Empresa de Transportes Colectivos, que, mientras estaba en mora en el pago de gruesas sumas a las firmas Ve-tra y Berliet por los trolebuses y buses que había comprado hace algunos años, pedía cotizaciones por una suma aproximada a los seis millones de dólares para hacer nuevas adquisiciones. Era natural, entonces, que hubiera reticencia de parte de los fabricantes serios para entrar en tratos con una empresa que estaba en mora en el cumplimiento de sus obligaciones.

Fue curioso observar cómo, gracias a la intervención del entonces Ministro de Estado, señor Tarud, en un breve plazo

pudo celebrarse un contrato con la filial de SOGECO, que es la Sociedad Importadora del Pacífico, que, a su vez, es representante de la fábrica Mitsubishi, y cómo pudo reducirse la operación a escritura pública y pagarse la cuota convenida al contado.

En una sesión del Consejo pregunté si era efectivo que el señor Tarud había intervenido tan activamente en esa operación; y el señor De la Fuente me contestó que el ex Ministro señor Tarud había gestionando personalmente ante el Banco Central la entrega de los dólares que se necesitaban.

Es cierto que había necesidad de adquirir más buses para la locomoción colectiva; pero resulta extraño que, mientras la Empresa estaba en mora en el pago de sus obligaciones con las firmas Votra y Berliet —lo que, incluso, provocó reclamaciones diplomáticas del Gobierno Francés— el señor Tarud no hubiera, tenido la misma acuciosidad y diligencia para pagar las obligaciones vencidas.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CORREA LETELIER.—Quisiera oír en voz alta la observación del Honorable señor Foncea.

El señor FONCEA.—¡Yo no he hablado!

El señor ACEVEDO.—¡Ya no saca la voz!

El señor BUSTAMANTE.—Todas las empresas, incluso las particulares, hacen lo mismo: no pagan las deudas que tienen y contraen otras nuevas.

El señor CORREA LETELIER.—Es decir, eso lo hará un particular tramposo; pero creo que el Estado de Chile no debe conducirse en esa forma.

Hay otro hecho en esta operación que, indudablemente, merece reproche.

El año anterior, la fábrica Mitsubishi había ofrecido buses similares a los que se compraron, pero de menor capacidad de transporte, a 15.680 dólares por

máquina. Sin embargo, se adquirieron esos vehículos —hay que reconocer, si, que de mayor tamaño— a razón de 21.100 dólares cada uno; es decir, señor Presidente, con una diferencia de precio cercana a los cinco mil dólares por máquina.

No obstante, para que mi información sea completa, debo repetir que si el motor de los buses adquiridos en la operación en análisis, es exactamente igual al de los ofrecidos el año anterior, su carrocería tiene un metro y cincuenta centímetros más de largo y tiene un convertidor de retorque es decir, un sistema automático de cambios que elimina los cambios manuales de velocidad, innovaciones cuyo valor en ningún caso excede los quinientos o seiscientos dólares por máquina.

Posteriormente, se rebajó el precio de 21.100 dólares por unidad debido a algunas innovaciones que se introdujeron en la distribución del motor. Pero es indudable que, en el peor de los casos, hay una diferencia de precio excesiva entre la oferta que hizo la fábrica Mitsubishi en 1953 y la efectuada en 1954.

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

El señor CORREA LETELIER.—Es muy escaso el tiempo de que dispongo, Honorable Diputado. Si se me prorrogara el tiempo, no tendría inconveniente en concedérsela.

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Solicito el asentimiento de la Sala para prorrogar el tiempo del Honorable señor Correa Letelier por lo que dure la intervención del Honorable señor Salinas.

Acordado.

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor SALINAS.—Yo quería que Su Señoría ratificara un hecho: esta es la primera vez que la firma Mitsubishi fabrica vehículos de esta clase. De manera que para la fábrica este ha sido una especie de experimento. Quisiera que el Honorable colega preguntara en el Consejo de la Empresa de Transportes Colectivos

si la Empresa Mitsubishi ha vendido antes vehículos de esta clase fuera de Chile. Tengo entendido que es aquí la única parte donde está experimentando con esta clase de buses.

Muchas gracias, Honorable Diputado.

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.—En realidad la Fábrica Mitsubishi produce normalmente buses, eso sí que ninguno con la capacidad de transporte de los que ha vendido a Chile; la prueba de ello está en una dificultad que se produjo al dar cumplimiento al contrato.

La firma vendedora estimó que, para que el chasis tuviera el largo que exigía la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, era necesario soldar las vigas en que debe ir montada la carrocería. El Director de la Empresa y el señor Tulke, profesor de la Universidad Técnica Santa María, que estaba encargado de la vigilancia de la construcción de estos buses en Japón, objetaron la soldadura. Por eso, señor Presidente, hubo necesidad de prorrogar el plazo de entrega de los buses para que fueran construídos de una sola pieza, sin soldaduras.

Resumiendo la respuesta a la pregunta del Honorable colega, debo decir que, indudablemente, la firma Mitsubishi se dedica a fabricar buses; eso sí que nunca los había construído de la longitud de los comprados por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

Pero, señor Presidente, no tengo conocimientos técnicos para pronunciarme sobre la calidad de las máquinas. Aparentemente, son buenas. Las fallas podrán ser apreciadas por los técnicos o por la experiencia. Los motores con que están dotados son de marca "Cummins", que están a la altura de los mejores para máquinas destinadas al transporte de pasajeros.

En cuanto a las fallas que se han ob-

servado en el mecanismo de los frenos, la responsabilidad corresponde claramente al Director de la Empresa, porque la Comisión que elaboró las bases de la negociación estableció perentoriamente que los buses deberían estar dotados de frenos de aire; es decir, desechó de plano el freno hidráulico, porque es corriente que los buses sufran pérdidas de líquido que inutilizan los frenos.

Se podrá observar que algunos vehículos, los de gran tonelaje, tienen atrás un gran aviso que dice: "Cuidado, frenos de aire. Conserve distancia".

La comisión que elaboró las bases de la operación estaba formada por personas técnicas como el señor Julio Hirschman, Herman Tulke, profesores de la Universidad Santa María; Oscar Tenham, ex Director de Obras Públicas; el ingeniero señor Francisco Medina y el señor De la Fuente, Director de la Empresa.

Posteriormente, una comisión del Consejo y el Consejo mismo aprobaron las cláusulas que consultaban la dotación de frenos de aire entre las especificaciones técnicas que se vaciaron en el contrato.

Señor Presidente, el Consejo al aprobar la propuesta habló de "frenos de aire marca Bendix".

Pero de una manera extraña, en el contrato, en el cual, simplemente, debieron haberse vaciado las especificaciones técnicas aprobadas por el Consejo, se agregaron algunas palabras en cuyo alcance el señor Director de la Empresa debió meditar antes de firmarlo.

El contrato, según lo he explicado, dice: "Sistema de frenos de fabricación norteamericana tipo "Air Servo-Bendix Air Pac" de aire comprimido sobre cuatro ruedas".

Señor Presidente, cuando se produjeron fallas en el mecanismo de los vehículos, se dijo que el señor Tulke, que estaba en el Japón, las había advertido, pero que los técnicos japoneses a insinuación de un representante de la E. T. C. habían introducido modificaciones en el sistema de fre-

nos que la firma había estimado suficientes. En el hecho, la falla derivada de un recalentamiento de los frenos y del líquido con que éstos operan; éste se gasifica y los frenos dejan de funcionar y se producen los accidentes. Además, se produce la rápida destrucción de las balatas por la misma causa.

Los técnicos japoneses creyeron que los defectos estaban subsanados; pero la verdad es que no lo estaban.

Saben los señores Diputados que, cuando se trajeron estos buses a Santiago, de Valparaíso, dos de ellos chocaron, uno con otro, a consecuencia de la falla de los frenos. Este hecho es inadmisibles. Se argumenta en defensa de los buses que los frenos no funcionaban bien después de un prolongado uso o por el hecho de frenarlos bruscamente cada cincuenta o cien metros, como se hace en las calles de Santiago. Pero el accidente que comento se produjo al traer los vehículos de Valparaíso a Santiago, trayecto durante el cual los frenos casi no se tocan, pues en la Carretera Panamericana el uso de ellos es muy escaso.

Lo cierto es que el Director de la Empresa no debió haber suscrito un contrato en que se consultara un tipo de frenos que se oponía a las especificaciones técnicas aprobadas por el Consejo y, además, porque, según se lee en el acta de una sesión posterior, no sabía el alcance de la cláusula, ni conocía esta clase de frenos.

El señor Director General, en informe al Consejo, según acta de la sesión celebrada el 2 de febrero del presente año, que tengo a la mano, dice:

“La falla de los frenos se debió a algunos defectos técnicos que no se tomaron en cuenta en el Japón, porque las condiciones de trabajo de Chile son diferentes a las normales”. Pero la verdad es que, si se examina el cambio de cartas habido entre el Director de la Empresa y el señor Tulke, que estaba destacado en el Japón, se llega a la conclusión de que este defecto se había advertido allá.

El acta dice, en seguida: “Ante una pregunta del Consejero señor Latorre, el señor Director General le informa que los buses Mitsubishi traen la última palabra en materia de frenos, y que es una combinación de aire e hidráulicos para los vehículos pesados. Expone que en el momento de hacerse el estudio de las bases, no se pensó en este freno, sino en el freno de aire y que la firma japonesa, por hacerlo mejor —observe la Honorable Cámara “por hacerlo mejor”— colocó este tipo de freno mixto, que es más moderno, y que evita los inconvenientes del freno de aire.

Continúa expresando, que este freno lo fabrica Westinghouse y que cuando los proponentes ofrecieron frenos Bendix, todos pensamos que eran frenos de aire, y luego pudo comprobarse que se trataba de frenos mixtos”.

Creo que es inadmisibles que un Director de Servicio firme un contrato sin detenerse a examinar el alcance de sus cláusulas sin considerar si ellas se ajustan a las especificaciones propuestas por una comisión de técnicos y aprobadas por el Consejo de la Empresa.

Posteriormente, señor Presidente, si-gue haciendo observaciones en defensa de la colocación de esta clase de frenos, porque —insisto— no tenía facultad para modificar lo aprobado por una comisión de técnicos de primera categoría, sin saber a ciencia cierta en qué consistía la modificación y sin haberla sometido a la ratificación del Consejo, que es el único organismo facultado legalmente para alterar el contrato. La consecuencia de esta falla, Honorable Cámara, es que la ciudad se ve privada de una parte considerable de los buses que se compraron a la firma Mitsubishi.

Dicho sea en homenaje a la verdad, la firma Mitsubishi ha contraído el compromiso de corregir los defectos que tienen estos vehículos y, a indicación del Honorable señor Acevedo y del Diputado que habla, se le devolvió una nota en que se condiciona-

ba el arreglo de los frenos a ciertas obligaciones que debía contraer la Empresa.

El Departamento Jurídico, a indicación de los mismos consejeros, redactó las cartas que la Empresa de Transportes Colectivos envió a la Sociedad Importadora del Pacífico, y en cuyas respuestas ha quedado perfectamente en claro que la firma Mitsubishi se obliga a cambiar el sistema de frenos de los vehículos que ya están en Chile y de los que se encuentran en el Japón, sin cargo alguno para la E. T. C. del Estado.

En términos generales, puedo declarar que la firma Mitsubishi, además, debe indemnizar totalmente a la Empresa de Transportes Colectivos, en primer lugar, los desperfectos de los buses que se han accidentado; en segundo término, el gasto extraordinario de balatas en que ha debido incurrir, porque, a consecuencia de la mala calidad de los frenos, tienen una duración que no excede de los cinco o seis días; en tercer lugar, el lucro cesante, que es consecuencia de que existen numerosos buses guardados e imposibilitados para salir a trabajar...

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

El señor CORREA LETELIER.— Siempre que se tome el mismo acuerdo adoptado en los casos anteriores, no tengo ningún inconveniente en concedérsela, Honorable Diputado.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Si le parece a la Sala, se aplicará en esta oportunidad, el mismo acuerdo adoptado en casos similares anteriores.

Acordado.

Con la venia del Honorable señor Correa Letelier, tiene la palabra el Honorable señor Salinas.

El señor SALINAS.— Señor Presidente, el Honorable colega, señor Correa Letelier, ha dicho algo muy interesante: que la firma Mitsubishi pagaría los daños causados a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y se encargaría de corregir el sistema de frenos de sus buses, sin costo alguno para esta Empresa.

Por mi parte, puedo informar a la Honorable Cámara, que he leído en un diario de la tarde de Santiago, que se ha efectuado una entrevista entre el representante de esta firma japonesa y Su Excelencia el Presidente de la República. En el artículo en referencia, se afirma que este representante habría manifestado la buena disposición de la firma Mitsubishi para corregir el sistema de frenos, siempre y cuando se le pagara por cada bus en tal estado la cantidad de cuatrocientos dólares.

Hasta el momento, ni la empresa japonesa, ni su representante, ni la Empresa de Transportes Colectivos del Estado han desmentido esta información; de manera que en la opinión pública hay el convencimiento de que, si bien es cierto que la firma japonesa va a corregir el sistema de frenos de los buses, este trabajo lo pagará la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Esto es, Honorable señor Correa, lo que sabe el público y lo que sabía, hasta este momento, la Honorable Cámara.

Nada más, y muchas gracias, Honorable colega.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

Advierto a Su Señoría que le quedan sólo dos minutos para usar de la palabra.

El señor CORREA LETELIER.— Señor Presidente, deseo que se prorrogue el tiempo de que dispongo, por diez minutos, porque quiero referirme también a otro punto íntimamente relacionado con la materia que estoy analizando, y deseo, además, contestar la observación que acaba de hacer el Honorable señor Salinas.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Solicito el asentimiento unánime de la Sala para proceder en la forma indicada por el Honorable señor Correa Letelier.

Acordado.

Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor CORREA LETELIER.— Señor Presidente, en relación con la entrevista a que se ha referido el Honorable

señor Salinas, puedo expresar, categóricamente al Honorable Diputado que en el Consejo se ha dicho todo lo contrario por parte del señor Director.

Como decía hace un momento, la nota del representante de la firma Mitsubishi en que ponía en duda su obligación de dejar a los vehículos en perfectas condiciones y pagar, consecuentemente, la respectiva indemnización por estos daños, se devolvió. Asimismo, se redactaron cartas por el Departamento Legal de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, en que queda perfectamente establecida la obligación de la firma Mitsubishi de dejar estos vehículos en perfectas condiciones de funcionamiento, y de indemnizar los daños. Jamás —y esto sería, en mi concepto, sencillamente una monstruosidad— se ha pretendido llegar a un reajuste de precio por esa causa.

Ignoro, señor Presidente, lo que haya podido conversar el representante de la firma Mitsubishi con Su Excelencia el Presidente de la República. No creo, sin embargo, que esta materia haya sido tratada en una audiencia con el Primer Mandatario; seguramente se trata de un error de información.

En todo caso, puedo dar al Honorable señor Salinas, la más absoluta seguridad de que es el ánimo de la unanimidad del Consejo de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, exigir el fiel, absoluto y estricto cumplimiento de las obligaciones contraídas con la Empresa.

A mayor abundamiento, en entrevistas de prensa concedidas por representantes de esta firma japonesa, se confirma lo que estoy expresando: que ella desea prestigiarse y vender vehículos de buena calidad.

Estimo, señor Presidente, que la firma Mitsubishi, técnica y comercialmente, es honesta. Esta empresa —y aquí coincido con el Honorable señor Salinas en que se cometió una imprudencia al celebrar un contrato con una firma que, por primera vez, fabricaba un vehículo de tanta capacidad— se halla, a pesar de esto, intere-

sada en prestigiar sus productos y cumplir sus obligaciones, según hemos podido darnos cuenta.

En todo caso, el Honorable señor Salinas, la Honorable Cámara y la opinión pública, pueden tener la absoluta seguridad de que, con respecto a la adquisición aludida, el Consejo de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, unánimemente, —puesto que en esta materia no ha habido disparidad de criterio— será inflexible en exigir el cumplimiento del contrato.

Y, en relación con el problema de la locomoción colectiva, quiero expresar algo verdaderamente impresionante sobre otra adquisición de vehículos, realizada en una administración anterior. Me refiero a los 100 trolebuses "Vetra", construidos por una firma francesa.

A indicación del Consejero Parlamentario que habla, el Director de la Empresa está obligado a proporcionar en cada sesión del Consejo un cuadro estadístico acerca del número de vehículos en funcionamiento y el número de vehículos detenidos. Y como he expresado en otras oportunidades, en la Honorable Cámara, es extraordinario el caso de que de los cien trolebuses "Vetra", en el período comprendido entre el primero de enero y el veintisiete de febrero del presente año, sólo cincuenta y dos unidades estén en servicio, mientras las restantes se encuentren detenidas; en otras palabras, casi la mitad se halla paralizada por desperfectos. En el lapso comprendido entre el primero y el treinta y uno de marzo, hubo cincuenta y cinco unidades en servicio y cuarenta y cinco detenidas. Las fallas de estos vehículos residen en el eje Cardan, y, especialmente, en el diferencial.

A indicación del Diputado que habla, el Consejo acordó instruir al Director General de la Empresa para que pusiera término a las prolongadas conversaciones sostenidas con la Empresa Vetra e iniciara el correspondiente juicio de indemnización por los perjuicios causados.

Desgraciadamente, por defectos en la

redacción de este contrato —si mal no recuerdo, celebrado el año 1951— no ha sido posible notificar a ningún representante de esa Empresa. Pero mi interés, esta tarde, es hacer llegar a conocimiento del Gobierno el que, a mi juicio, es un problema de su incumbencia.

Cuando la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, estuvo en mora en el pago de las letras por la compra de buses Berliet y trolebuses Vetra, la Embajada Francesa intervino ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, expresando el desagrado de su Gobierno por esta mora en que se encontraba una empresa estatal chilena.

Sé de una nota del 21 de diciembre de 1954, entregada por la Embajada Francesa al Ministerio de Relaciones Exteriores y otras del 20 de enero y 21 de febrero de 1955. Además, existen una serie de gestiones hechas ante sucesivos Ministros de Economía de nuestro país.

Creo que los representantes diplomáticos franceses, así como gastaban acuciosidad y diligencia para hacer presente la mora en que se encontraba una empresa estatal chilena en el cumplimiento de sus obligaciones con firmas francesas o cesionarias de firmas francesas, están en la obligación moral de hacer todo cuanto esté a su alcance para que esta fábrica francesa también subsane los defectos que tienen estos vehículos —que, evidentemente, son de mala calidad —e indemnicé a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado por los perjuicios que ha sufrido por la paralización de cincuenta buses Vetra. Prácticamente, son más de un millón de dólares los que se hallan inactivos, y, lo que es más grave, son cincuenta los vehículos de gran capacidad de transportes que pueden llevar 80 personas, entre sentados y de pie, que están sustraídos a la movilización colectiva.

Solicito, señor Presidente, se envíen oficios a los señores Ministros de Economía y Relaciones Exteriores, con el fin de que tengan a bien transcribir a los represen-

tantes de la República Francesa, la absoluta necesidad de que se subsanen estos inconvenientes de una maquinaria de esa procedencia y, a la vez, para que les recuerden que igual celo y la misma diligencia que gastaron, con razón, cuando la Empresa de Transportes Colectivos del Estado no cumplía con sus obligaciones, los observen en obtener que esta firma francesa cumpla su obligación de proporcionar repuestos y reparen vehículos de buena calidad.

He dicho, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Se enviarán los oficios solicitados, en nombre del Comité Conservador Unido.

El señor AQUEVEQUE. —Y del Comité Socialista Popular.

Un señor DIPUTADO.— Y del Comité Unido.

El señor RIVERA (don Galvarino)..— Y del Comité Acción Renovadora de Chile.

El señor MORALES ADRIAZOLA. — Y del Comité Radical.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Se enviarán los oficios en nombre de los Comités que lo han solicitado.

El turno siguiente corresponde al Comité Agrario Laborista.

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

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

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

El señor LIRA.— Con mucho gusto, Honorable Diputado.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Con la venia de Su Señoría, tiene la palabra el Honorable señor Palestro.

El señor PALESTRO. — Señor Presidente, habría deseado terciar también en este debate, en mi calidad de Consejero de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, en representación de la Honorable Cámara.

Lamento no poder hacerlo extensamente; pero, aprovechando la gentileza del Honorable señor Lira, quiero, siquiera, ex-

plicar por qué los Diputados de estos bancos nos opusimos al envío de la serie de oficios que el Honorable señor Salinas solicitó, que se mandaran en nombre de esta Corporación.

Procedimos así, en primer lugar, porque a los parlamentarios que luchamos desde las trincheras del pueblo, nos hace mucha fuerza— y así también lo manifesté en el seno del Consejo, cuando se planteó en ese organismo un problema sindical — el hecho de que un Director de Servicio trabaje en forma armónica con su personal de empleados y obreros, como ocurre en el caso del señor De la Fuente.

En segundo término, tememos, con fundada razón, que, al materializarse la petición del Honorable señor Salinas para que se separe de su cargo a ese funcionario, se designe en su reemplazo a algún Coronel o General en retiro de las Fuerzas Armadas, que seguramente no atinará a resolver, ni en una mínima parte, el problema de la movilización.

Sólo en mérito a estas consideraciones los Diputados Socialistas Populares nos opusimos al envío del oficio solicitado, ya que, por otra parte, concordamos plenamente con el Honorable colega en cuanto a que su planteamiento incide en el problema más grave y dramático que afecta a la población de Santiago.

Además, si hubiéramos conocido con anterioridad el texto del cuestionario dado a conocer por el Honorable señor Salinas, seguramente, habríamos pedido se desglosara tal petición. En nuestro concepto, muchas de estas solicitudes son aceptables y convenientes; pero no apoyamos la separación del actual Director General de la Empresa, porque tememos, repito, que ocurra lo que ya ha sucedido en otras reparticiones públicas: que se exonera a un funcionario —bueno o malo, no importa— y se coloca en su lugar a un General, a un Coronel, en último caso, a un Sargento en retiro que, como decía, no entiende absolutamente nada del servicio a su cargo. Esta ha sido la razón por la cual

nos hemos opuesto al envío del oficio solicitado por el Honorable señor Salinas.

Nada más, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente). —Puede continuar el Honorable señor Lira.

El señor LIRA.— En verdad, señor Presidente, los Diputados de estos bancos, y especialmente el que habla, parlamentario por Santiago, hemos concurrido a esta sesión con el ánimo de escuchar la exposición del Honorable señor Salinas, y, además, particularmente interesados en conocer las informaciones que proporcionarían los Honorables colegas que representan a esta Corporación y al Honorable Senado en el Consejo de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, a fin de poder formarnos, al margen de las publicaciones de prensa y de las informaciones radiales, una opinión clara sobre un problema que, como de los medios de transporte en la capital de la República, inquieta y preocupa a toda la población.

Creo, señor Presidente, sin conocer al señor De la Fuente, pero basado exclusivamente en algunos antecedentes personales, que es un hombre honorable, y además de honorable, sumamente diligente, y, además de diligente, dotado de espíritu social, el que ha demostrado en el ejercicio de su mandato en esta importante empresa del Estado.

Señor Presidente, el problema de la locomoción colectiva en Santiago data ya de algunos años, y obedece a una serie de razones que son, evidentemente, largas de explicar. Una ciudad que en un lapso de muy pocos años ha tenido que recibir y soportar una afluencia enorme de gente, para lo cual no estaba capacitada; la creación de un área industrial en los alrededores de Santiago y el problema habitacional, son factores que han venido a agravar en exceso las dificultades en la locomoción de los habitantes de la capital. Si a ello sumamos que esta ciudad, desde el punto de vista de la urbanización está pésimamente distribuída, con una canti-

dad de servicios colectivos, instituciones bancarias, fiscales y de toda especie, incluso notariales, que se encuentran ubicadas solamente en seis u ocho manzanas de lo que se denomina malamente "centro" de Santiago, podemos tener un cuadro de la complejidad del problema.

Tengo entendido que, hace algunos meses, se contrató a un técnico norteamericano que viniera a estudiar el problema de la locomoción colectiva. Se trataba, según parece, nada menos que de un General del Ejército norteamericano que tuvo a su cargo la movilización de las fuerzas aliadas cuando éstas desembarcaron en Europa durante la última guerra mundial. Sin lugar a dudas, era una persona muy capacitada en la materia para la cual se contrató.

No conozco el informe que este técnico emitió, pero me han dicho que en él se habría establecido que, con los medios actuales y con la distribución que en Santiago tienen los servicios que acabo de hacer referencia, el problema de la locomoción en la capital no tiene solución, ni aún con medidas complementarias, como sería, por ejemplo, la construcción de subterráneos o de un "elevado", como se había pensado, hace tiempo, con cualquiera otra idea o proyecto.

Sin lugar a dudas, este problema se agudiza todavía más, si establecemos, como es la realidad, que la mayor parte de nuestra población trabajadora vive en puntos muy distantes de los lugares en donde realiza sus actividades, y que, por lo general, tiene que atravesar toda la capital para llegar a la fábrica o al sitio donde labora.

El problema de la distribución de recorridos, tanto de la locomoción fiscal, como de la particular, no ha sido subsanado jamás en Santiago. Esta situación ha sido objeto de críticas en innumerables oportunidades, y ha dado lugar a preferencias odiosas que no coinciden, muchas veces, con las necesidades de los diversos barrios y comunas..

Si a esto sumamos, además, el hecho de

que en la capital existen diversas municipalidades y que, aun cuando éstas no tienen amplias atribuciones respecto del problema citado, tienen algunas que chocan entre sí y que impiden, en definitiva, una solución armónica y orgánica de las dificultades, tendremos todo un cuadro de los obstáculos con que ha de encontrarse cualquier funcionario o cualquiera persona que tenga la responsabilidad o parte de ella en la solución del problema.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Honorable señor Barra, ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

El señor LIRA.—Señor Presidente, sin duda es muy fácil enfocar este problema, no diré con ánimo demagógico, pero sí con el objeto de ponerse en un terreno de actualidad, de "hacer noticia".

El señor BARRA.—Eso le está pasando a Su Señoría...

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Honorable señor Barra, ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

El señor LIRA.—Creo que nuestro Honorable colega señor Salinas, cuya intervención de hoy no es la primera que le he oído sobre la materia, no ha tenido ese propósito, tal como lo manifestó al comienzo de sus observaciones; pero, hablando con toda franqueza, creo que de la presente sesión no sacaremos el provecho que tal vez se esperaba en cuanto a la solución del problema. Quizás nos podamos formar una opinión más acabada respecto de la negociación de los buses japoneses, pero, en definitiva, no avanzaremos mayormente.

Por lo que atañe al tema que ha tratado el Honorable señor Correa Letelier, tengo en mi mano un documento que me acaba de ser entregado y que contiene el informe presentado al Gobierno por el señor Oscar Aramayo, funcionario del Ministerio de Economía, de acuerdo con una resolución dictada en febrero del presen-

te año y que también se relaciona con la adquisición de los buses japoneses.

Deseo referirme brevemente a algunos de los puntos contenidos en este informe, el que no he tenido oportunidad de leer con detención, pues sólo lo he visto en líneas generales.

Al comienzo del informe se establece que la negociación de los buses "Mitsubishi" fue aprobada por la unanimidad del Consejo de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos del Estado, después que éste escuchó el informe detallado que le presentara el Director General, don Ernesto de la Fuente.

Se transcribe también una parte del informe dado por el señor De la Fuente al Consejo de la Empresa...

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

El señor LIRA.—Con todo agrado, Honorable Diputado.

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Con la venia del Honorable señor Lira, tiene la palabra Su Señoría.

El señor SALINAS.—Señor Presidente, he solicitado esta interrupción a mi Honorable colega para señalar un hecho. Yo no he negado que esta operación haya sido aprobada por la unanimidad del Consejo de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos del Estado. Lo que en realidad ocurre, Honorable Cámara, es que no se han cumplido las bases con que fue aprobada. Este hecho debe quedar en claro. Fue así como se estableció un sistema de frenos que después no se trajo.

El señor LIRA.—Eso está muy bien, Honorable colega. Yo no dudo de las afirmaciones de Su Señoría. Sólo estoy consignando un hecho.

En el informe se dice que el señor De la Fuente, después de haber estudiado las diversas propuestas, había sido partidario de aceptar la oferta hecha por la firma "Salinas, Fabres y Compañía Ltda.", en representación de la "Mack Motor

Truck Corp".; pero, desgraciadamente, dicha firma no ofrecía ningún financiamiento. Ante esa situación, él recomendó que se aceptara la oferta que hacía la firma japonesa a que ahora nos estamos refiriendo.

A continuación, el informe entra en una serie de detalles referentes al problema de los frenos. Se cita una copiosa correspondencia cambiada entre la Dirección de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos del Estado y los miembros de la Comisión de técnicos chilenos que fueron a Tokio a vigilar la construcción y entrega de las máquinas que nos preocupan en esta oportunidad. Esa comisión estuvo presidida por un Ingeniero distinguido, Profesor de la Escuela Técnica Santa María.

En la parte final del informe se establecen algunas conclusiones que me voy a permitir leer. Dicen así:

"1.—Se ha comprobado que los buses llegaron con una falla funcional, pero reparable". Me imagino que la falla era de los frenos.

"2.—Ha existido, tanto en el Director de la Empresa, como en los miembros de la Comisión, una actitud diligente y empeñosa por obtener los mejores resultados en los buses que estaban en fabricación.

"3.—Ha quedado demostrado que se produjo una diferencia entre el tipo de freno exigido en las especificaciones de la licitación y el que en definitiva fue aprobado en el contrato con la Mitsubishi Fuso Motors Company Ltd. No hay ningún antecedente que permita suponer al suscrito que en este punto no se haya obrado de buena fe y con vistas a resolver, con la premura que el caso exigía, el problema de este suministro que reclamaba la locomoción colectiva de Santiago.

"4.—Se ha comprobado una intervención desacertada del Inspector que quedó en el Japón, señor Rivas, quien hizo proposiciones a los fabricantes japoneses

para resolver el problema del calentamiento excesivo de los frenos delanteros, las que fueron seguidas por éstos con resultados aparentemente contraproducentes.

“5.—La falla en los frenos es de responsabilidad de la firma vendedora, la que debe responder, según los términos del contrato, del buen funcionamiento de los buses...”

El señor CARMONA (Vicepresidente).—¿Me permite, Honorable Diputado? Ha terminado el tiempo del Comité Agrario Laborista.

El señor ERRAZURIZ EYZAGUIRRE.

—Que se prorrogue el tiempo, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente).—No —hay número en la Sala para tomar acuerdos, Honorable colega.

El señor VALDES LARRAIN.—Que haga uso del tiempo de que dispone nuestro Comité, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente).—Ha llegado la hora, Se levanta la sesión.

—*Se levantó la sesión a las 21 horas y 10 minutos.*

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